

CLAC/GEPEJTA/12-NE/10
14/08/03

**DUODÉCIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/12)**

(Lima, Perú, del 2 al 4 de septiembre de 2003)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

**Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y
subregional) y relación con otros organismos internacionales**
Tarea Nro. 22 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. De acuerdo a lo dispuesto por la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), la Secretaría continúa con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Asimismo, para cumplir con el mandato del Comité Ejecutivo, se continúa recopilando la información necesaria, utilizando la vía directa con los organismos subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos; y, a través de los Estados miembros, cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector, manteniendo informado de ello tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo, cumpliendo de esa manera con su labor de fortalecimiento de los procesos de integración.

Acciones realizadas durante el presente año

2. Durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003), la Secretaría presentó una nota de estudio sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicha nota de estudio contenía los últimos acontecimientos respecto a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la Comunidad Andina (CAN); la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA); la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO); y, la Cámara Interamericana de Transportes (CIT).

Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI

3. Con fecha 25 de julio de 2003 se recibió una comunicación de la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en la que informan que continúan concentrando este año sus actividades vinculadas al transporte aéreo, en la consolidación y ajustes del proyecto piloto “Sistema de Información sobre Transporte de la ALADI (SIT-A)”, que incluye todos los modos y al cual se puede acceder directamente a través de su página Web: www.aladi.org, en el subsitio “Integración física”.

4. Por otro lado, la ALADI celebró el histórico compromiso asumido por los países de la Comunidad Andina y el MERCOSUR. En un comunicado del Secretario General de dicha asociación, se expresó la satisfacción del organismo por el compromiso adoptado el día 4 de agosto del presente año por los países que integran la Comunidad Andina (CAN) y del MERCOSUR, que convinieron en alcanzar un acuerdo de libre comercio entre esos dos bloques subregionales antes de finalizar el presente año. Como parte de dicho acuerdo, los Cancilleres aprobaron la realización de reuniones mensuales en la sede de la Secretaría General de la ALADI, con el fin de concluir las negociaciones antes del 31 de diciembre de 2003. Dichas reuniones serán conducidas a nivel viceministerial y se ha previsto una nueva reunión de Cancilleres en Lima, en octubre, para evaluar la marcha de las negociaciones.

5. Según la ALADI, la decisión adoptada por los Ministros de Relaciones Exteriores de ambos esquemas subregionales constituye un paso trascendente en la ampliación y profundización del proceso de integración regional, razón de ser principal de dicha asociación. Al mismo tiempo, representa un hito significativo en los esfuerzos que se vienen realizando para conformar un espacio de libre comercio en la región. La ALADI, con sede en Montevideo, está conformada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, y persigue como objetivo la estructuración del Mercado Común Latinoamericano.

6. De acuerdo a lo manifestado por el Secretario General de la ALADI, dichos esfuerzos reflejan la voluntad política de los gobiernos por alcanzar, en el corto plazo, los objetivos y aspiraciones que en materia de integración económica se propusieron al crear dicha Asociación. Señaló además, que este paso fortalecerá la posición de la región en las negociaciones que se vienen desarrollando para conformar el ALCA y las que se llevan a cabo en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio.

7. Por otra parte, se tiene información que entre las actividades que desarrolla la Secretaría General, el año pasado, se creó en dicha Asociación la Cátedra Latinoamericana para la Integración, a través de un Convenio suscrito con la Facultad de Derecho de la Universidad de la República Oriental del Uruguay. El objetivo de esta Cátedra es constituir un espacio para la reflexión, análisis, investigación y difusión de la integración regional que, a su vez, se constituya en un instrumento para la creación de una conciencia integracionista. En ese sentido, se llevó a cabo el Seminario Internacional “Hacia una Nueva Integración”, los días 16 y 17 de junio de 2003, en la sede de la ALADI. Las conclusiones de dicho Seminario figuran como **Adjunto 1** a la presente nota.

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

8. Los días 5 y 6 de mayo de 2003, en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, se llevó a cabo la VIII Reunión del Comité Especial de Transporte de la AEC (**Adjunto 2**). En dicha reunión, la Presidencia del Comité realizó una presentación sobre los resultados de la Reunión del Grupo de Alto Nivel para lograr un Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados. En ese sentido, se consideró la necesidad de que el Acuerdo de Transporte Aéreo sea presentado para la consideración de la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros, a celebrarse los días 10 y 11 de julio de 2003 en Puerto España, Trinidad y Tobago.

9. Asimismo, se destacó el procedimiento para la elevación de este documento a la consideración de la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC, que tendrá lugar los días 1 y 2 de noviembre del presente año, en Ciudad de Panamá, Panamá. En dicha oportunidad, se resaltó la necesidad de que la Secretaría participe en las reuniones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), debido a la similitud del trabajo desarrollado por estas Organizaciones.

10. Posteriormente, los días 10 y 11 de julio de 2003, se llevó a cabo, en Puerto España, Trinidad y Tobago, la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros (**Adjunto 3**). En dicha reunión, el representante del Presidente del Consejo de Ministros informó sobre los resultados de la Reunión del Grupo de Alto Nivel que se llevó a cabo los días 9, 10 y 11 de abril del año en curso, durante la cual se logró el consenso sobre el texto definitivo del Acuerdo. En ese sentido, la Reunión acordó recomendar que, sujeto a las consideraciones antes mencionadas, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo se abriría a la firma durante la IV Cumbre de la Asociación de Estados del Caribe.

Reunión de Cancilleres del Mercosur y de la Comunidad Andina (CAN)

11. En el día 4 de agosto de 2003, se reunieron en la ciudad de Montevideo, Uruguay, los Cancilleres del MERCOSUR y de la Comunidad Andina (CAN) para evaluar el estado de las negociaciones entre ambas agrupaciones con el fin de alcanzar un acuerdo de libre comercio en los términos del Acuerdo de Complementación Económica N° 56, suscrito en diciembre de 2002. En dicha reunión, los Cancilleres renovaron la determinación política de sus gobiernos de avanzar con sentido de urgencia en las negociaciones comerciales que representan el elemento indispensable para tornar realidad el anhelo común de un espacio sudamericano efectivamente

integrado. Constataron, en ese sentido, que están dadas las condiciones para concluir este proceso de manera de cumplir el plazo establecido en el ACE N° 56.

12. En dicha oportunidad, la CAN hizo entrega de una propuesta de trabajo (**Adjunto 4**) para la consideración de los Cancilleres del MERCOSUR. Dicho documento propone pautas para guiar la negociación del Acuerdo de Libre Comercio; un Programa de Trabajo con un Cronograma de Reuniones de Negociación y agendas y un Programa de Cooperación que contemple el aprovechamiento de los mecanismos existentes del financiamiento del comercio y la inversión así como para impulsar la integración física, en especial las acciones del IIRSA. En ese sentido, el MERCOSUR recibió con beneplácito la propuesta de la CAN, considerándola una base positiva para avanzar en las negociaciones que permitan concretar el objetivo compartido.

13. En ese orden de ideas, los Cancilleres convinieron en la necesidad de que las negociaciones sean conducidas con espíritu pragmático y constructivo, de modo de garantizar el acceso a los mercados de todos los productos, incluyendo a los sensibles, y dar certeza y previsibilidad a las normas y disciplinas que se acuerden. Asimismo, coincidieron que en las negociaciones se deberán tener en cuenta las asimetrías de las economías de los países involucrados, procurando alcanzar resultados que favorezcan su competitividad y productividad, contribuyendo a aumentar y diversificar los flujos de comercio. Acordaron avanzar en el proceso de institucionalización mediante reuniones regulares de Ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio. Además, subrayaron la conveniencia de mantener reuniones sectoriales de Ministros. Señalaron la necesidad de crear un vínculo entre las Secretarías de la CAN y del MERCOSUR y, en tal sentido, encomendaron examinar temas de común interés en los cuales se puedan desarrollar trabajos y acciones conjuntas, incluyendo inversiones e integración productiva.

14. Los Cancilleres asimismo señalaron la conveniencia de crear un Foro Empresarial Permanente de ambas agrupaciones e incorporar la dimensión social en el proceso de integración. Finalmente, los Cancilleres acordaron que se realicen reuniones mensuales en la Sede de la Secretaría de la ALADI, con el fin de concluir las negociaciones antes del 31 de diciembre de 2003. La primera reunión tendrá lugar en la semana del 25 de agosto de 2003, a nivel Viceministerial. Asimismo, acordaron realizar una reunión a nivel Ministerial, en el mes de octubre, en la Sede de la Secretaría General de la CAN, en Lima, para evaluar la marcha de las negociaciones.

15. Según lo manifestado por el Secretario General de la CAN, la integración andina, planteada desde su inicio como parte de un proceso con dimensión latinoamericana, permitirá la construcción de un espacio suramericano y el desembarco en diferentes plataformas que son complementarias. En ese sentido, ha expresado los siguientes comentarios:

- La reunión entre los dos bloques abrió un nuevo escenario político para la conclusión de las negociaciones de una Acuerdo de Libre Comercio, en los términos del Acuerdo de Complementación Económica N° 56, suscrito en diciembre de 2002.

- Se presentó un cambio positivo en la manera de conducir el relacionamiento entre la Comunidad Andina y el MERCOSUR, que se vio reflejado en el espíritu constructivo en el cual se desarrolló este encuentro, la capacidad propositiva de la Comunidad Andina y el documento final de la declaración.
- Se expresó de manera elocuente la voluntad política que le han atribuido los gobiernos de la Comunidad Andina y el MERCOSUR a concluir las negociaciones en el plazo acordado: a más tardar en diciembre de este año y con ocasión de la Cumbre del MERCOSUR en Montevideo.
- Se presentó un acercamiento muy importante en torno a cómo resolver los temas que han obstaculizado la conclusión de las negociaciones. Hoy, las áreas a solucionar y las propuestas que se deben adoptar se acercan más entre la CAN y el MERCOSUR.
- Se le brindó a la metodología de negociación una mayor transparencia y el espíritu dominante de la reunión fue el de socios tratando de resolver con realismo sus dificultades, para avanzar y concluir las negociaciones. La propuesta de la Comunidad Andina fue una prueba elocuente de esta nueva fase.
- Se coincidió ampliamente en que la integración de América del Sur va más allá de una negociación comercial. Esta debe abarcar, igualmente, y de forma multidimensional, temas como la relación política, la gobernabilidad democrática, la integración física, la cooperación financiera, la protección al medio ambiente, la promoción de la competitividad de cadenas productivas y el desarrollo humano.
- Se consideró la creación de un Espacio Suramericano de Integración como un objetivo a ser tratado y consolidado por los gobiernos; y la conclusión de las negociaciones comerciales CAN-MERCOSUR como un salto cualitativo en la construcción de este propósito.
- Se evidenció un mayor nivel de comprensión de la necesidad de atender los costos de la integración, sobre todo para los países de mediano y de menor desarrollo.

Comunidad Andina - CAN

16. Con fecha 17 de junio de 2003, en la ciudad de Varadero, Cuba, tuvo lugar la Séptima reunión del Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo (GTТА) del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA). En dicha reunión, se dio a conocer el informe de la Secretaría General respecto al Proyecto de Decisión que sustituiría a las Decisiones 297, 320, 360 y 361 de la Comisión. De igual manera, se revisó el Proyecto de Reglamento Comunitario para el otorgamiento de los Permisos de Operación y el Capítulo Segundo relativo a los “Derechos y

deberes de los usuarios del servicio de transporte aéreo y de los transportadores” de la Propuesta de Guía basada en la Resolución de la CLAC A15-7 “Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total”.

17. El día 19 de junio, en esa misma sede, se llevó a cabo la Duodécima Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA). Entre los puntos de la agenda se trató el tema relacionado a la cooperación técnica ofrecida por la Unión Europea a la Comunidad Andina para desarrollar un proyecto regional sobre seguridad aérea. Al respecto, se reiteró que las actividades previstas para ser consideradas en este proyecto son el apoyo institucional y jurídico, gestión del tráfico aéreo, formación de inspectores y del personal de las compañías aéreas, y auditorías en materia de seguridad, asistencia técnica para incrementar la seguridad operativa y control internacional de la OACI. La cooperación europea ascendería a quince millones de euros, con una contrapartida de cuatro millones de euros de los Países Miembros de la CAN; y, tendría una duración de entre 4 a 5 años.

18. De igual manera, se consideró que dicho Proyecto era una forma de avanzar hacia una mayor coordinación y a la creación en una primera etapa de un marco subregional para la vigilancia de la seguridad operacional. En ese orden de ideas, la CAAA concordó en la conveniencia de profundizar en el análisis de este tema y que para tal fin la Secretaría General de la CAN enviaría a sus Países Miembros copia del documento “*Financing Agreement between The European Community and Bolivia, Colombia, Ecuador and Venezuela, Cooperation in enhanced air safety EC-Andean countries*”; y que Colombia y la Secretaría de la CAN deberán adelantar los contactos pertinentes con el ente cooperante, para proceder a elaborar y remitir a las autoridades competentes nacionales de aeronáutica civil de los Países Miembros, un informe concordado, consolidado e integral de la cooperación técnica en referencia, que incluya información y documentación reciente, así como los alcances y forma de la contrapartida exigida, con la suficiente antelación, para ser tratado dentro del marco de la presente reunión, previa coordinación con esta Comisión.

19. Por otro lado, esta Secretaría ha estimado pertinente informar que desde el día 6 de agosto del presente año, la Secretaría General de la Comunidad Andina (CAN) ha iniciado una campaña de difusión de la norma comunitaria que permite a los turistas andinos viajar entre Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú con la sola presentación de sus Documentos Nacionales de Identidad. Esta campaña se puso en marcha con la colocación de afiches en los cruces de frontera de los países de la Comunidad Andina; en las entidades públicas donde se tramitan pasaportes y en las líneas aéreas y agencias de viaje que prestan servicio en la subregión.

20. La Decisión 503 (**Adjunto 5**), que faculta a los andinos a viajar sin pasaporte, se encuentra en vigencia desde enero de 2002. Esta norma comunitaria establece que “los nacionales de cualquiera de los Países Miembros podrán ser admitidos e ingresar a cualquiera de los otros Países Miembros, en calidad de turistas, mediante la sola presentación de uno de los documentos nacionales de identificación”. Para el caso de Venezuela, que actualmente exige visa para la admisión de ciudadanos andinos a su país, la Decisión 503 entrará en vigencia a más tardar el 31 de diciembre de 2004.

Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental - (GESPAA-ITHO)

21. La Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) es un elemento del proceso de Cumbres de las Américas. Es un foro para la convergencia y la cooperación en cuestiones de transporte entre los ministerios de transporte de los países de las Américas. El Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental - (GESPAA-ITHO) es uno de los grupos de trabajo surgidos de esta iniciativa y significó el comienzo de la seguridad y la protección en la aviación como un asunto de acción prioritaria.

22. En la Asamblea General del 25 de septiembre al 5 de octubre de 2001 se aprobó la propuesta canadiense de enmendar la resolución de la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el Plan Global para la Seguridad Aeronáutica (GASP) A33-16, con el fin de legitimar la idea del GESPAA dentro del marco de OACI. La Resolución A33-16, en su cláusula resolutoria N° 14, alienta a los Estados a:

"...promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para:

- a. unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI;*
- b. examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y*
- c. elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia;"*

23. El GESPAA está compuesto por funcionarios superiores de seguridad y protección reunidos con el propósito de estudiar las necesidades en materia de seguridad y protección en la región, establecer las prioridades en cuanto a iniciativas de seguridad y protección, y encargarse de las cuestiones de financiamiento e implementación. Uno de los objetivos del Grupo de Trabajo GESPAA-ITHO es emprender iniciativas de seguridad y protección - en cuestiones técnicas, normativas y de gestión - para ayudar a los países del Hemisferio Occidental.

24. El GESPAA-ITHO, bajo la conducción de Canadá, recibió el apoyo del Comité Ejecutivo de la ITHO durante su reunión del 24 de septiembre de 2001, en Montreal. El Comité Ejecutivo ha ampliado el alcance del GESPAA a fin de que incluya tanto la protección como la seguridad. La principal característica del GESPAA, tal como concebido, es la flexibilidad como así también su disociación de cualquier restricción que pueda limitar las cuestiones en consideración. Igualmente, ha sido ideado con el propósito de que complemente el trabajo de otras organizaciones y sus iniciativas regionales para el mejoramiento de la seguridad y la protección.

25. Se convoca al Grupo de expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) en conformidad con la declaración ministerial sobre la ITHO surgida en la reunión de marzo de 2001 en Punta del Este pidiendo al comité Ejecutivo que proponga "...dentro de la brevedad posible, un plan de acción que permita mejorar las condiciones de seguridad de la aviación en la región, que incluya la identificación de programas y fuentes de financiamiento.". En el Acta de Decisiones de la reunión del Comité Ejecutivo de la ITHO del 24 de septiembre de 2001 se señala que el Comité Ejecutivo aprobó el enfoque sobre el GESPAA como una manera de implementar la directiva ministerial sobre mejoramiento de la seguridad en la región y de cumplir con la propuesta de mandato original requiriendo que el Grupo se ocupe también de asuntos de seguridad.

26. Durante 33a Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional realizada en el mes de septiembre de 2001, se formalizó la idea del GESPAA en el marco de la OACI en la Resolución A33-16 *Plan Global para la Seguridad Aeronáutica*. En la cláusula resolutoria N° 14, la Asamblea:

"Alienta a los Estados a promover la creación de grupos de expertos internacionales de asesoramiento u otras iniciativas, cuando corresponda, sobre seguridad y asistencia aeronáutica para:

- a. unir los esfuerzos, la experiencia y los recursos de los sectores interesados: países, organizaciones internacionales y regionales, fabricantes y explotadores de aeronaves, instituciones financieras y otras instituciones de financiación y la OACI;*
- b. examinar las cuestiones de seguridad de la aviación de un subgrupo de Estados miembros; y*
- c. elaborar un marco de gestión de la seguridad de la aviación civil y formular recomendaciones para intensificar la seguridad operacional y proporcionar asistencia"*

27. Las tareas del GESPAA son las siguientes:

1. Definir los asuntos cuya atención mejorarían la seguridad y la protección de los sistemas de la aviación civil nacionales e internacionales así como las operaciones dentro de los países y entre países de la ITHO.
2. Cuando corresponda, establecer categorías de preguntas según se refieran principalmente a aeródromos, sistemas navegación aérea, operación de aeronaves y elaboración de productos aeronáuticos, los cuales serán documentados de acuerdo.
3. Con respecto a cada asunto:
 - identificar o formular una definición clara de las deficiencias de seguridad o de protección, su naturaleza y alcance, indicando si se trata de un asunto de aplicación general o limitada;

- determinar si las deficiencias tienen un impacto importante, moderado o mínimo en la seguridad y la protección;
 - proveer asesoramiento a los ministros sobre las opciones recomendadas para eliminar o minimizar las deficiencias de seguridad y protección y aumentar la seguridad y la protección, indicando:
 - o costos y beneficios en cada caso;
 - o si se pueden introducir medidas correctivas cuanto antes, a corto, mediano, y largo plazo; y
 - Indicar si los países de la ITHO en cuestión estarían en condiciones de financiar y cumplir con la opción por sí mismos o necesitarían asistencia técnica y el grado de tal asistencia.
4. En la formulación de las recomendaciones el Grupo de Expertos deberá considerar:
- el trabajo que están realizando o piensan realizar otras organizaciones gubernamentales o no gubernamentales; para poder evitar la duplicidad de esfuerzos y para promover estas actividades tal y como sea necesario;
 - la factibilidad de asociación de instituciones o de iniciativas conjuntas entre Estados que podrían generar las sinergias y promover la armonización de las actividades de seguridad y protección en la región; y
 - principios para asistencia a proyectos, que indiquen los criterios de admisión de los proyectos de pedido de asistencia y si la asistencia debería provenir de fuentes bilaterales o multilaterales.
5. La clasificación de deficiencias a ser identificadas para la reunión de Ministros de la ITHO incluyen:
- i. Institucional;
 - ii. Instrumentos legales y regímenes de supervisión reglamentarios;
 - iii. Operacional;
 - iv. Instalaciones y equipos.
 - v. Entrenamiento o capacitación;
 - vi. Fuentes de financiamiento.
6. El Grupo de expertos se deberá guiar por el principio fundamental de que su trabajo pone énfasis en la colaboración entre Estados e instituciones internacionales.
7. Las comunicaciones se establecerán principalmente mediante conferencias

telefónicas, vía fax, por Internet o correo regular, además se realizarán reuniones de dos días de duración como sea necesario.

8. Se promoverán consultas a organizaciones internacionales, intergubernamentales y no gubernamentales y la participación de las mismas con inclusión de:
 - países no miembros de la ITHO,
 - la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
 - la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y
 - La Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA).
 - El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
 - La Federación Internacional de Regulación de Tráfico Aéreo (IFATCA)
 - instituciones como el BID que colaboran en el financiamiento de proyectos de seguridad, protección y asistencia
9. La asociación al grupo de Expertos en Seguridad, Protección y Asistencia en la Aviación estará abierta a expertos con rango superior en la Seguridad y Protección en la aviación y funcionarios de los países miembros de la ITHO y otras organizaciones que estén interesadas.

28. Con fecha 10 y 11 de abril de 2003, en Montego Bay, Jamaica, tuvo lugar la Segunda reunión del GESPA. El informe de dicha reunión se acompaña a la presente nota como **Adjunto 6**.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA

29. Como se recordará, durante la LXIV reunión del Comité Ejecutivo (Varadero, Cuba, 18 y 19 de junio de 2003) se informó acerca de nuevas iniciativas en la región, entre ellas, la Iniciativa para la modernización y desarrollo de la infraestructura regional de América del Sur (IIRSA), la cual incorpora también a los servicios de transporte como uno de los principales componentes para poner en práctica estos esfuerzos de integración y mayor competitividad. En esa oportunidad, se puso en conocimiento de los Estados los antecedentes de su formación, así como el Plan de Acción de dicha Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana, que contiene propuestas y sugerencias para la ampliación y modernización de la infraestructura de Sudamérica.

30. En ese sentido, en esta oportunidad se presenta como **Adjunto 7** un resumen del “Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica”, elaborado por consultores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Consta en dicho informe, que ha sido elaborado con el objetivo de explorar las principales barreras a la integración del transporte aéreo en América del Sur y que, en una primera etapa, se identificaron los aspectos de la política aérea seguida por los países de América del Sur que constituyen una limitante a la integración regional y se proponen modificaciones a esas políticas. En la segunda parte, informan que se detectó en qué medida la falta de un orden integral entre los marcos regulatorios técnicos imperantes en los países impiden una integración productiva del transporte aéreo, limitando el desarrollo del sector.

31. El señalado estudio también contiene un diagnóstico y análisis del sector, así como conclusiones, acciones recomendadas y una tabla anexa con un resumen esquemático. Cabe reiterar que lo que se adjunta es el “**resumen**” del informe, el texto completo, debido a su extensión (350 páginas), se está circulando vía *e-mail* y también será distribuido en *diskette* durante la reunión. De igual manera, el citado informe también se proporcionará al Grupo específico de política aérea, para su consideración y análisis.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

32. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio y sus adjuntos, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinentes.

Conclusiones

Seminario Internacional “Hacia una Nueva Integración”

16 - 17 de junio de 2003
Sede de la ALADI, Montevideo – Uruguay

Sr. Jorge Rivero, Jefe de la Oficina del Secretario General
Secretaría General de la ALADI

1. La primera conclusión del seminario es agradecer a los expositores y panelistas por su aporte intelectual que nos permite reflexionar sobre un tema de tanta importancia para el desarrollo de América Latina.
2. El seminario se inserta en la necesidad de hacer un alto en el camino para dedicar un tiempo, por corto que sea, a reflexionar sobre el proceso de integración, a recoger aportes como los que hemos recibido en este día y medio, ideas, aún contrapuestas, que nos hacen ver, desde perspectivas diferentes, la realidad que enfrentamos.
3. Hacia una nueva integración no significa que hay que cambiarlo o reinventarlo todo, significa que hay que ajustar el proceso integrador a las nuevas realidades emergentes en el contexto internacional, regional y nacional. Apreciar y evaluar los cambios para hacer los ajustes necesarios para alcanzar los objetivos propuestos.
4. Lo más importante, el verdadero desafío intelectual y político, en el sentido amplio que implica el vocablo, es no quedarse en el diagnóstico, es proponer alternativas, concretar posiciones, lo más importante es actuar sobre esa realidad para impulsarla o modificarla pero, en definitiva, para avanzar por la senda del desarrollo económico y social de la región y para lo cual la integración es sólo uno de los instrumentos apropiados.
5. En las jornadas de trabajo hemos podido apreciar los cambios que se han operado en la región y en el mundo en la década de los 90, hemos podido comparar los logros y fracasos de esa década con los de décadas anteriores y hemos podido extraer conclusiones que nos obligan a pensar en la necesidad de reformular las estrategias de desarrollo.
6. Los mayores logros alcanzados en la década de los 90 se dan en un mejor control de la inflación y menores déficit fiscales, mayores flujos de inversión extranjera directa, mayor productividad de empresas líderes, un apreciable dinamismo exportador y un aumento del gasto social.

Paralelamente, los rezagos de esa década nos muestran un crecimiento económico mediocre, alta volatilidad asociada a la inestabilidad de los flujos financieros, el ahorro y la inversión deprimidos, un mayor aumento del desempleo y la informalidad, y un mayor dualismo de la estructura productiva y del mercado laboral.

7. Frente a esta situación se plantean desafíos que implican cambios en las políticas macroeconómicas que apunten a reducir la vulnerabilidad externa en períodos de crisis. Asimismo, se requieren estrategias de desarrollo productivo que impulsen el

relacionamiento entre los sectores líderes y el resto de la economía. Tener una visión exportadora para impulsar el crecimiento, sin descuidar los problemas esenciales de encadenamiento entre lo económico y lo social.

8. En este contexto, se resalta el papel del Estado y las políticas públicas para enfrentar los desafíos que tiene la región, un rol acorde con los tiempos que exigen un mayor diálogo con los sectores sociales. Se advierte sobre la necesidad de transformar las estructuras de gobierno y renovarlas de forma tal que puedan responder con eficiencia a las exigencias de la sociedad en su conjunto.
9. La inserción de la región en la economía internacional ha sido abordada por los países en forma diferenciada, respondiendo a estrategias propias o de bloques subregionales, con resultados diferentes para unos y otros. Se propone compatibilizar la agenda nacional con la agenda regional para asegurar avances en el proceso integrador y en las negociaciones internacionales. Se advierte sobre la ingenuidad de haber incorporado, en la década de los 90, la agenda internacional a la nacional y se señala la necesidad de definir prioridades en esa agenda, porque no es posible atacar todos los problemas al mismo tiempo.
10. Las agendas nacionales deben tener un mínimo de similitud que permitan definir las prioridades regionales y cómo implementarlas. Se señalan las ventajas comparativas de la región en materia de recursos naturales, sus falencias en materia de financiamiento, tecnología, las asimetrías existentes entre los distintos países y los desafíos que implica acometer un espacio físico integrado.
11. Por otra parte, se advierten los conflictos en la proyección externa en cuanto a los intereses específicos de los países en foros diferentes, que pueden resultar contrapuestos en las negociaciones múltiples como la OMC y el ALCA, cómo resolverlos, cuáles son las prioridades, cómo determinarlas en conjunto, esos son los desafíos del futuro de debemos enfrentar.
12. En cuanto a las negociaciones del ALCA, por una parte, no se ven posibilidades de concretar el acuerdo en el corto plazo tanto por parte de los Estados Unidos como por la propia región. Por la otra, se entiende que un acuerdo de esa envergadura con países que tienen disparidades tan grandes debe negociarse sin apuros para asegurar beneficios a todas las partes. Se entiende que, previamente, deben corregirse asimetrías, disparidades y desequilibrios para que el ALCA tenga éxito. Debe darse una amplia participación a todos los sectores sociales sobre las implicancias de un acuerdo como ese y debe evaluarse su impacto en los procesos subregionales de integración.
13. El relacionamiento de los países de la región con la Unión Europea nos muestra, por lo menos, tres fases distintas de desarrollo. Por una parte, Chile y México han suscrito Acuerdos de Asociación, el MERCOSUR tiene una negociación en curso para suscribir un acuerdo similar y los países de la Comunidad Andina y de Centroamérica tienen suscritos Acuerdos de Cooperación.
14. Las Cumbres de Jefes de Estado o de Gobierno del Grupo de Río y la Unión Europea, en Río y Madrid, han dado un impulso político considerable al relacionamiento entre la UE y América Latina. La próxima cumbre se realizará en México. Estos avances en el plano político no se reflejan en el plano económico-comercial no obstante que los países de la UE

son la primera fuente de inversión extranjera directa en la región, sólo España representa el 65 % del total de esa inversión.

15. Se advierte que las prioridades geográficas de la UE afectan sus relaciones comerciales con la región, particularmente con la adhesión de 10 nuevos miembros. Asimismo, la percepción que se tiene sobre la región es poco optimista debido a las crisis recurrentes, políticas y económicas, y a los problemas estructurales que aquejan a los países de América Latina.
16. En términos comerciales se advierten pocas perspectivas debido a la composición estructural del comercio de la región con la UE y a la política agrícola común que afecta a un sector que reviste una gran importancia comercial en términos de exportaciones latinoamericanas a ese mercado.
17. En cuanto a la integración regional en la agenda política se destaca la dificultad de incorporar el tema en la agenda interna donde los problemas de empleo, salud, vivienda y otros son los que, en mayor o menor medida, interesan a los votantes. No obstante, se resaltan ejemplos recientes en los que el tema formó parte de los programas de gobierno de candidatos que ganaron esas elecciones. Asimismo, se advierte que esa incorporación responde a conceptos y líneas de pensamiento históricas que revalorizan el desarrollo productivo como factor de crecimiento.
18. Se resalta que los procesos de integración se lideran con políticas claras y estrategias definidas que den respuesta a las expectativas de las sociedades. En este contexto, se señala que la experiencia comparada de la historia universal muestra la evidencia del compromiso político como factor fundamental del éxito de esos procesos. Se constatan ejemplos de políticas de Estado que han demostrado, en la región, su eficiencia en las negociaciones de algunos países.
19. Vistas las experiencias vividas en la región en los últimos años se expresa que el destino manifiesto de nuestros países es la integración y que ello se construye desde la política, con voluntad y decisión que afirme ese compromiso en el quehacer diario de nuestras sociedades.

Conclusiones finales:

- Crecimiento económico, integración regional, inserción internacional son partes de un todo que es coadyuvar al desarrollo económico y social de todos nuestros países.
- Más de 40 años de esfuerzos por la integración regional nos muestran que se ha avanzado en algunos aspectos, retrocedido en otros, el desafío es hacer converger esos esfuerzos, alcanzar el objetivo que fue un sueño o el sueño que es un objetivo, el mercado común latinoamericano.
- Se que no he podido recoger en este breve resumen la riqueza conceptual de todas las exposiciones y comentarios, me conforma saber que todos las hemos incorporado en nuestra memoria como activo fijo que utilizaremos en nuestros trabajos cotidianos.

Muchas gracias.

ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

VIII REUNION DEL COMITE ESPECIAL DE TRANSPORTE

Ciudad de Guatemala, Guatemala

5 y 6 de mayo de 2003

INFORME DE LA RELATORIA

La VIII Reunión del Comité Especial de Transporte de la AEC se celebró en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, los días 5 y 6 de mayo de 2003.

La Reunión fue presidida por el Sr. Agustin Vrolijk de Aruba, como Vicepresidentes el Sr. Angel Socarrás de Cuba y el Sr. Vincent Duville de Francia. Como Relator fungió el Sr. Raúl Bustamante de la República Bolivariana de Venezuela. El Sr. Gabriel Aguilera, el Sr. Rony Abiu, Viceministros de Relaciones Exteriores de Guatemala y el Sr. Carlos Dávila, Director de Transporte de la AEC también formaron parte de la Mesa Principal.

El Presidente presentó al Sr. Julio Galicia, Viceministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala, quién inauguró la reunión en nombre de la Ministra de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda Sra. Flora de Ramos.

Asistieron a la Reunión 9 Estados Miembros, 2 Miembros Asociados, 1 Observador Fundador y 2 Países Observadores. La lista completa de participantes se adjunta como Anexo I.

I. Aprobación de la Agenda y de los Asuntos de Procedimiento

La Agenda, aprobada por la Reunión, se adjunta como Anexo II.

II. Informe del Presidente

La reunión conoció y aprobó el Informe del Presidente del Comité.

III. Informe de la Secretaría General

La reunión conoció y aprobó el Informe de la Secretaría General.

IV. Informe del Coordinador del Grupo de Transporte Aéreo (GTA)

El Coordinador presentó un informe sobre las recomendaciones del GTA. La reunión plenaria aprobó el mismo y adoptará las recomendaciones sugeridas por el GTA. El informe del GTA se presenta como Anexo III.

V. Informe del Coordinador del Grupo de Transporte Marítimo (GTM)

El Coordinador presentó un informe sobre las recomendaciones del GTM. La reunión plenaria aprobó el mismo y adoptará las recomendaciones sugeridas por el GTM. El informe del GTM se presenta como Anexo IV.

VI. Reconocimiento al trabajo realizado por la Dirección de Transporte

Después de que varias delegaciones manifestaron su reconocimiento y agradecimiento por la excelente labor realizada por la Dirección de Transporte, el Presidente del Comité solicitó que este reconocimiento fuese incluido como punto del informe final de la Relatoría en virtud de la aclamación general, manifestada por parte de las delegaciones presentes en la reunión.

VII. Fecha y Lugar de la IX Reunión del Comité Especial de Transporte

La delegación de Panamá, expresó su ofrecimiento para llevar a cabo la IX Reunión del Comité Especial de Transporte, previa consulta con las autoridades correspondientes de la Cancillería Panameña.-

En este sentido, la delegación de Cuba sugirió que en caso de no poder realizarse la reunión en Panamá, que la misma se realice en la sede de la Secretaría General de la AEC en Puerto España, Trinidad y Tobago en el mes de octubre de 2003.

VIII. Presentación y Aprobación del Informe de la Relatoría

El proyecto del Informe de la Reunión fue aprobado por los Países Miembros.

Anexo III.- Informe del Coordinador del Grupo de Transporte Aéreo (GTA)

El Grupo de Transporte Aéreo inició sus labores solicitando postulaciones para el puesto de Coordinador de esta Reunión. En este caso, se eligió al Sr. Enrique Godoy, Jefe del Departamento de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.

La Presidencia del Comité realizó una presentación sobre los resultados de la Reunión del Grupo de Alto Nivel para lograr un Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados. Algunas delegaciones manifestaron la importancia de reconocer el proceso de esta Asociación, enfatizando la necesidad de que el Acuerdo de Transporte Aéreo sea presentado para la consideración de la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros, a celebrarse los días 10 y 11 de julio de 2003 en Puerto España, Trinidad y Tobago.

Asimismo, se destacó el procedimiento para la elevación de este documento a la consideración de la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC, que tendrá lugar los días 1 y 2 de noviembre del presente año, en Ciudad de Panamá, Panamá.

Se resaltó la necesidad de que la Secretaría participe en las reuniones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), debido a la similaridad del trabajo desarrollado por estas Organizaciones.

Posteriormente, se realizó una presentación por parte de la Sra. Sonia Garro Rojas, Jefa de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica, basada en la resolución A15-7 de la CLAC sobre los Criterios y Directrices en Materia de Servicio al Cliente y Calidad Total, invitando a los Estados Miembros y Asociados de la AEC a evaluar la información presentada y determinar la conveniencia de adoptar criterios de esta naturaleza dentro de su ámbito. Los documentos referentes a la presentación serán circulados y el tema será punto de agenda para la IX Reunión del Comité Especial de Transporte.

Costa Rica hizo una exposición sobre el particular en la cual resalta la importancia del usuario, término entendido no sólo como pasajeros, carga, y equipaje sino también las aerolíneas y demás arrendatarios de un terminal; y de concientizar paralelamente al usuario que también tiene una serie de deberes. La Secretaría solicitó a la delegación de Colombia le remitiera un ejemplar de la "Cartilla del Usuario" para circular a los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC.

Con respecto a la presentación de la "Metodología para la armonización de las reglamentaciones de los Estados Miembros y Asociados de la AEC en materia de otorgamiento de permisos de operación a las aerolíneas comerciales", realizada por la

Sra. Concepción Martínez Miranda, Especialista del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, se recomendó a la Secretaría el solicitar una vez más a los Estados Miembros y Miembros Asociados sus comentarios a la misma, así como el completar el cuestionario que servirá de insumo para la nueva versión de este trabajo.

En este sentido, se insta a los Países Miembros hacerlo a la brevedad posible, ya que el mismo será tratado como punto de agenda en la próxima reunión del Comité.

Anexo IV.- Informe del Coordinador del Grupo de Transporte Marítimo (GTM)

El Grupo de Transporte Marítimo se constituyó bajo la coordinación del Señor Fernando De Mena, de la República de Panamá y como relator el Sr. Raúl Bustamante de la República Bolivariana de Venezuela, quien fue asistido por el Sr. Juan Fernando Valey de la Dirección de Transporte de la AEC, quién también formó parte de la Mesa Principal.

- I. Sobre el Informe de las Negociaciones para la firma del MOU entre la Secretaría de la AEC y la OMI, el GTM recomienda:

Circular el borrador entre los Países Miembros, para sus comentarios y observaciones, los cuales tendrán que ser remitidos a la Secretaría General a más tardar el día 5 de junio de 2003. La versión final será elevada para la consideración de la VII Reunión Intersesional a celebrarse en julio de 2003, para su posible firma durante la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC a realizarse en Ciudad de Panamá en noviembre del presente año.

- II. El Grupo de Transporte Marítimo propone al Comité Especial de Transporte convocar al Grupo Técnico de este Comité, a los fines de analizar en profundidad, entre otros temas que pudieran surgir, aquellos temas discutidos en esta reunión.

- III. Sobre el análisis del Borrador de Acuerdo sobre la Creación de la Fachada Marítima del Gran Caribe, se recomienda:

Circular el borrador entre los Países Miembros, para sus comentarios y observaciones, los cuales tendrán que ser remitidos a la Secretaría General a más tardar el día 5 de junio de 2003. El documento y las observaciones y comentarios recibidos, serán analizados durante la reunión del Grupo Técnico de Transporte a realizarse en la última semana del mes de junio de 2003, en la sede de la Secretaría General de la AEC en Puerto España, Trinidad y Tobago.

- IV. Sobre la presentación y análisis del Proyecto "Fundamentación y propuesta de metodología para la Creación del Banco de Problemas del Transporte Marítimo y la Actividad Portuaria Regional", presentada por la delegación de Cuba, se recomienda:

Circular el borrador entre los Países Miembros, para sus comentarios y observaciones, los cuales tendrán que ser remitidos a la Secretaría General a más tardar el día 5 de junio de 2003. El documento y las observaciones y comentarios recibidos, serán analizados durante la reunión del Grupo Técnico de

Transporte a realizarse en la última semana del mes de junio de 2003, en la sede de la Secretaría General de la AEC en Puerto España, Trinidad y Tobago.

- V. Sobre la presentación del Proyecto "Marine Electronic Highway" presentado por el Sr. Randy Gillespie, Vicepresidente de la Canadian Centre for Marine Communications (CCMC), el GTM recomienda:

Solicitar al CCMC, presentar un Plan de Acción Preliminar, el cual será circulado a los Países Miembros para sus comentarios y observaciones, los cuales tendrán que ser remitidos a la Secretaría General de la AEC inmediatamente antes de realizarse la reunión del Grupo Técnico de Transporte, en donde se analizará a profundidad el documento.

El Grupo de Transporte Marítimo urge a los Países Miembros a que asistan a las sucesivas reuniones de éste.

ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE (AEC)

VII REUNION PREPARATORIA INTERSESIONAL DEL CONSEJO DE MINISTROS

Puerto España, Trinidad y Tobago, 10-11 de julio de 2003

INFORME DEL RELATOR

La VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros tuvo lugar en Puerto España, Trinidad y Tobago, los días 10 y 11 de julio de 2003.

La Reunión estuvo presidida por S.E. Rolando Galván Espino, Subsecretario de Estado de Relaciones Exteriores de República Dominicana en representación de S.E. Francisco Guerrero Prats, Presidente del Consejo de Ministros. Como Vicepresidentes estuvieron S.E. Víctor Mejías Moronta, Vicepresidente de Inversiones y Cooperación Internacional de la República Bolivariana de Venezuela, y S.E. Delano Franklyn, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores y Comercio Exterior de Jamaica. Como relator fungió S.E. Rony Abiú Chalí, Viceministro de Relaciones Exteriores de la República de Guatemala. Además de los Miembros de la Mesa Directiva, se encontraba presente el Secretario General de la AEC, Profesor Norman Girvan.

Asistieron 17 Estados Miembros, 2 Miembros Asociados, 2 Observadores Fundadores, 3 Países Observadores y 1 Actor Social. La lista completa de participantes se adjunta como Anexo I.

Ceremonia de Apertura

El Secretario General Profesor Norman Girvan, el Representante del Presidente del Consejo de Ministros de la AEC S.E. Rolando Galván Espino y el Representante del país anfitrión, S.E. Manniram Rambissoon, Secretario Permanente del Ministerio de Relaciones Exteriores de Trinidad y Tobago, pronunciaron sendos discursos en la Ceremonia de Apertura, los que se adjuntan como Anexos II, III y IV respectivamente.

I. Aprobación de la Agenda y de los Asuntos de Procedimiento

Luego de algunas modificaciones, la Agenda fue aprobada por la Reunión y se adjunta como Anexo V.

II. Informe del Presidente del Consejo de Ministros.

A nombre del Presidente del Consejo de Ministros, S.E. Rolando Galván Espino, presentó el informe de la Presidencia ejercida por la República Dominicana durante el período transcurrido de su gestión (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/MC).

La Reunión tomó nota y aprobó el Informe del Presidente del Consejo de Ministros.

III. Informe del Secretario General

El Secretario General presentó el informe de las actividades llevadas a cabo por la Secretaría a partir de su último informe en noviembre pasado, destacando los avances en el cumplimiento de los mandatos emitidos por la 3ra Cumbre de los Jefes de Estado y/o Gobierno, reafirmados en la XXI Reunión de la Mesa Directiva del Consejo de Ministros.

Prestó particular atención a los objetivos estratégicos de la Asociación: La preparación política, técnica y organizativa de la 4^{ta} Cumbre de la AEC, el Acuerdo sobre la ratificación del Convenio que establece la Zona de Turismo Sustentable del Caribe (ZTSC), la culminación del Acuerdo de Transporte Aéreo de la AEC (ATA), la Movilización de recursos extra presupuestarios en función de los proyectos especiales aprobados en el Plan de Acción de Margarita, el mantenimiento y elevación de la imagen de la Asociación entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC y finalmente el fortalecimiento de la capacidad administrativa de la Secretaría General para apoyar el Trabajo de los Comités Especiales y llevar a cabo la implementación del Programa de Trabajo. (ACS/2003/INTERSES.VII/SGR).

La Reunión recibió el amplio y detallado informe, manifestando diversos comentarios y felicitó al Secretario General reconociendo la labor realizada por la Secretaría en dicho período.

Las Delegaciones de República Dominicana y Panamá solicitaron a la CARICOM informe sobre el estado del Protocolo de Enmiendas del Convenio que Establece la Zona de Turismo Sustentable del Caribe para el avance de los trabajos del Comité de Turismo Sustentable mediante la Reunión de Alto Nivel de Expertos con vista a la firma del mismo en la IV Cumbre.

El Representante de La CARICOM en respuesta, reconoció la importancia del Protocolo de Enmiendas e informó que están trabajando sobre ello, y aseguró que se tendrá disponible antes de la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno de la AEC.

La Reunión acordó emitir el mandato al Presidente del Consejo de Ministros que convoque a un Grupo de Alto Nivel para negociar entre los Estados Miembros y Miembros Asociados las cuestiones pendientes con relación al Convenio, con el propósito de llegar a un acuerdo sobre un proceso que permita la ratificación del Convenio para su aprobación en la IV Cumbre de la AEC.

La Delegación de Venezuela hizo referencia al número de viajes realizados por parte de la Secretaría, aunque entiende la importancia de los mismos, solicitó ampliar los detalles.

La Secretaría de la AEC informó que muchos de esos viajes son financiados por Organizaciones interesadas en la participación de la AEC, y agregó que los viajes realizados por la Secretaría han sido aprobados dentro de los límites autorizados por el Comité de Presupuesto y Administración e incluidos dentro del Programa de Trabajo de la AEC.

IV. Implementación del Programa de Trabajo de la AEC

i. Informes de los Presidentes de los Comités Especiales y del Consejo de Representantes Nacionales del Fondo Especial

El Presidente del Comité Especial del Desarrollo del Comercio y las Relaciones Económicas Externas (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/TRADE); el Vicepresidente en nombre del Presidente del Comité Especial de Transporte (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/TRANSP); el Presidente del Comité Especial de Turismo Sustentable (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/SUST.TOUR), la Presidenta del Comité Especial de Desastres Naturales (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/NAT.DIS); el Presidente del Consejo de Representantes Nacionales del Fondo Especial (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/FONDO) y el Presidente del Comité Especial de Presupuesto y Administración (ACS/2003/INTERSES.VII/CR/B&A), presentaron respectivamente sus informes sobre lo actuado en cada área definida como prioritaria en el Programa de Trabajo.

La Reunión felicitó a los Presidentes de los Comités por la presentación de sus Informes.

Comité de Comercio

La Dirección de Comercio aclaró que se mantienen una estrecha comunicación con otras Secretarías e Instituciones de la Región para evitar duplicación de los estudios. De igual forma, informó que la mayoría de los proyectos se llevan a cabo con financiamiento de entidades donantes.

La Delegación de la República Dominicana se refirió a la importancia de una mayor difusión de los trabajos realizados a nivel de la Región del Caribe.

Fondo Especial

Se reconoció la valiosa labor del Asesor del Fondo Especial, y se externó la preocupación de que el financiamiento para dicho cargo culminará en noviembre del año en curso. En este sentido, se sugirió que el Comité de Presupuesto y Administración estudie una solución.

La Reunión recomendó mejorar el proceso de formulación, administración y evaluación de proyectos, y la posibilidad de la existencia de una unidad de cooperación, la cual

deberá desarrollar la búsqueda de recursos para la ejecución de proyectos que se encuentran fuera del presupuesto ordinario de la Asociación.

Se comunicó a la Reunión que durante la celebración de la XIII Reunión del Consejo de Representantes Nacionales del Fondo Especial de la AEC se acordó la creación de un Grupo Ad-hoc conformado por Panamá, Cuba, Costa Rica y la Presidencia del Fondo y abierto a los demás países que conforman a la AEC, con el fin de estudiar las posibles evoluciones del Fondo Especial en sus aspectos institucionales y de funcionamiento.

ii. Informe sobre la implementación del Programa de Trabajo de la AEC

La Secretaría presentó el programa de trabajo, actualizado reflejando el estado de su implementación.

iii. Coordinación de las labores de los Comités Especiales

La Secretaría presentó la matriz de programa de trabajo de los Comités según el mandato de la XXI Reunión de la Mesa Directiva a la reunión.

La Reunión recomendó que la Mesa Directiva considere la matriz presentada y continúe haciéndose cargo de la coordinación y metodología de las labores de los Comités Especiales.

V. Recorrido por la Página Web de la AEC

La Secretaría realizó una breve presentación audiovisual sobre la página Web de la Asociación de Estados del Caribe en el Internet.

La Reunión felicitó a la Secretaría por esta iniciativa que permite una eficiente y activa comunicación con todos los países de la AEC.

VI. Informe del Grupo de Alto Nivel para lograr un Acuerdo sobre Transporte Aéreo

El Representante del Presidente del Consejo de Ministros informó sobre los resultados de la Reunión del Grupo de Alto Nivel que se llevó a cabo los días 9, 10 y 11 de abril del año en curso (ACS/2003/INTERSES.VII/INF.003), durante la cual se logró el consenso sobre el texto definitivo del Acuerdo.

La Reunión acordó recomendar que, sujeto a las consideraciones antes mencionadas, el Acuerdo sobre Transporte Aéreo se abriría a la firma durante la IV Cumbre de la Asociación de Estados del Caribe.

La Delegación de Colombia expresó las reservas en el Artículo 2, numeral 1, literales c y d, literal c, y literal d en concordancia con el literal c. En el Artículo 2 numeral 3, literal d manifiesta optar por el subpárrafo d.i del mencionado artículo.

La Delegación de Jamaica expresó su acuerdo en principio con el documento, pero señaló que basándose en los consejos de su Fiscal General, Jamaica necesita más tiempo para aclarar una sección del documento antes de poder dar su total aprobación.

Varias Delegaciones expresaron la importancia de la firma del Acuerdo ya que su principal objetivo es facilitar el incremento del Turismo y del Comercio en la Región.

VII. Estado de la Propuesta para lograr que el Mar Caribe sea declarado un área especial en el contexto del Desarrollo Sostenible

La Secretaría presentó un informe sobre los resultados de la I Reunión del Grupo de Asesoría Técnica, celebrada en Puerto España el 26 de mayo de 2003.

La Reunión acordó que cualquier propuesta que surja debe erigirse sobre la base de los principios contenidos en la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo, en particular la Agenda 21, así como los contenidos en el Plan de Implementación de Johannesburgo.

La Reunión instruyó a la Secretaría para continuar con las consultas y conversaciones con la CEPAL y otras instituciones en el desarrollo y elaboración del Programa de Trabajo para la propuesta sobre el Mar Caribe.

VIII. Comité Especial de Presupuesto y Administración

El Presidente del Comité Especial de Presupuesto y Administración presentó su informe de las actividades del Comité.

Las Delegaciones de Venezuela y Panamá solicitaron a la Reunión la distribución del Informe del Grupo Ad-Hoc de Embajadores Residentes, y que el mismo sea presentado en la VII Reunión Preparatoria Intersesional del Consejo de Ministros.

La Secretaría informó que el documento solicitado se distribuyó a la reunión presente, dejando claro que no existía un mandato para hacerlo en esta reunión.

IX. Estado de las Contribuciones al Presupuesto de la AEC

La Secretaría de la AEC presentó un informe sobre los resultados de sus esfuerzos, y los adelantos de nuevas negociaciones con los Gobiernos con miras a resolver la situación del atraso en el pago de las contribuciones.

La Reunión recomendó al Comité de Presupuesto y Administración, determinar un mecanismo que permita definir en que momento un Estado Miembro se considera que entra en mora.

Por sugerencia de la Delegación de Guatemala se propuso a la Secretaría, institucionalizar el manejo de un Fondo Rotativo, , dado a que el Secretario General indicó que ya funciona de hecho un fondo de reserva de efectivo de la AEC.

La Reunión acordó que en el futuro la Secretaría General haga evaluaciones económicas financieras de las distintas propuestas de los países, planteadas en los diferentes Comités.

La Reunión recomendó exhortar a los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC a cumplir los compromisos adquiridos y ponerse al día en el pago de sus contribuciones.

X. Información del Grupo Ad-hoc de Embajadores residentes en Trinidad y Tobago en relación con su trabajo sobre la Reclasificación del Personal Internacional

Sobre la base acordada en la III Reunión Extraordinaria del Comité Especial de Presupuesto y Administración, el Embajador de República Dominicana, S.E. Jorge Luis Pérez Alvarado procedió a brindar el informe del Grupo Ad-hoc.

Tanto el Secretario General como otras Delegaciones manifestaron algunas consideraciones a dicho informe. El Comité Especial de Presupuesto y Administración, con base en el informe del Grupo Ad-hoc de Embajadores residentes en Trinidad y Tobago, hará las recomendaciones pertinentes para su discusión en las Reuniones Preparatorias previas a la del próximo Consejo de Ministros.

XI. Informe del Grupo Asesor Sobre Seguridad

El Representante del Presidente del Consejo de Ministros informó que debido a la situación especial por la que acaba de atravesar la República Dominicana, no ha sido posible reunir al Grupo Asesor sobre Seguridad. Sin embargo informó que la República Dominicana hizo un documento para su distribución, así como formulará un mecanismo que permita dar vigencia al Grupo Asesor sobre Seguridad.

XII. Preparativos para la IX Reunión Ministerial y la IV Cumbre

La Delegación de Panamá, en su carácter de anfitrión de la Cumbre dio lectura a la carta del Ministro de Relaciones Exteriores de su país, proponiendo como nuevas fechas 2 y 3 de diciembre para la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno. De igual forma informó sobre los preparativos de la IX Reunión Ministerial y el formato para la celebración de la misma.

La Reunión indicó la inconveniencia que representa el cambio de fecha de la Cumbre para la mayoría de los Gobiernos, por lo cual se concluyó en que el Gobierno de Panamá reconsidere mantener la fecha pautada con anterioridad.

Luego de los primeros comentarios y tomando nota de lo expresado, Panamá se comprometió a continuar con las consultas y ajustes necesarios para que en un tiempo perentorio haga saber la decisión final de su Gobierno.

XIII. Estado de los Instrumentos Legales

La Secretaría informó sobre el estado de todos los instrumentos Legales de la AEC.

La Secretaría General distribuyó el compendio sobre el Convenio Constitutivo de la AEC y Decisiones del consejo de Ministros de la AEC. Dicho documento generó comentarios positivos.

Algunas Delegaciones manifestaron el estado en que se encuentran dichos Instrumentos al interior de sus países.

La Reunión exhortó a los respectivos Gobiernos a manifestar su voluntad política para la pronta Ratificación de los Instrumentos Legales a fin de que los mismos, puedan entrar en vigor.

XIV. Temas Políticos de la IV Cumbre

La Delegación de Panamá realizó su presentación referente a la propuesta sobre los temas políticos de la IV Cumbre de Jefes de Estado y/o Gobierno.

La Reunión acogió la propuesta de que la temática de la Cumbre sea "Seguridad en el Gran Caribe, Desafíos Globales y Regionales de la AEC, hacia su X Aniversario".

XV. Elección del próximo Secretario General de la AEC

Sobre la base de la propuesta presentada por la Delegación de Guatemala en la XXI Reunión de la Mesa Directiva del Consejo de Ministros, en la que se recomienda que el Grupo de Centroamérica y el Grupo de los Países No Agrupados hicieran sus consultas pertinentes a efecto de informar a la presente reunión, su propuesta para la designación del próximo Secretario General, la Delegación de Guatemala reiteró su interés de mantener su propuesta de candidatura a la Secretaria General.

Dicha Delegación manifestó que una vez se tenga el consenso en la región Centroamericana a través de sus propios mecanismos, se hará del conocimiento de los Países No Agrupados, para alcanzar asimismo el consenso necesario a efecto de que en

la XXII Reunión de la Mesa Directiva del Consejo de Ministros del mes de Septiembre se pueda conocer oficialmente el nombre del candidato.

Los dos grupos de países estuvieron de acuerdo en que el candidato puede provenir de cualquiera de las dos subregiones.

XVI. Solicitudes de condición de Observador en la AEC

La Secretaría informó y presentó sus recomendaciones sobre las solicitudes recibidas de los Gobiernos de Puerto Rico, Finlandia y Ucrania. La Reunión recomendó el ingreso de los últimos dos países. En cuanto al ingreso de Puerto Rico, la solicitud sigue en estudio a la espera de concluir con el análisis de los distintos elementos para tomar una decisión al respecto.

XVII. Otros Asuntos

El Presidente del Comité de Comercio invitó a participar en el Seminario Taller "El Gran Caribe frente a las Negociaciones Comerciales". Dicho evento contemplará temas como el ALCA, las Negociaciones Comerciales Internacionales y el documento de CEPAL. El objeto de la presentación es para que pueda ser conocido por el Consejo de Ministros y la Cumbre, particularmente en lo relacionado a las Pequeñas Economías, Tema del Ron, Competitividad y Trato Especial y Diferencial.

La Delegación de Haití presentó cordial invitación a todos los Países de la Asociación a fin de participar en la celebración del bicentenario de Independencia de su país, el día 1º de enero de 2004. La Reunión tomó nota y agradeció dicha invitación. La delegación expresó el interés de Haití para celebrar la X Reunión Ordinaria del Consejo de Ministros de la AEC en el 2004.

XVIII. Presentación y Aprobación del Proyecto de Informe de la Reunión

El Informe de Relatoría fue analizado y aprobado con las enmiendas propuestas por las Delegaciones participantes.

La Reunión presentó los reconocimientos a la Delegación de Guatemala por la conducción de la Relatoría y de igual forma expresó sus felicitaciones por el eficiente apoyo del personal de la Secretaría de la AEC así como, al personal de traducción. La Delegación de Venezuela en nombre del resto de las Delegaciones participantes felicitó a S.E. Rolando Galván Espino por la excelente conducción de la Mesa.

Negociación del Acuerdo de Libre Comercio Comunidad Andina - Mercosur

Propuesta de la Comunidad Andina

Montevideo, 4 de agosto de 2003

A continuación se detallan los temas sobre los cuales deberían existir instrucciones o directrices concretas de la Reunión de Ministros de ambos bloques, que guíen las negociaciones.

1. Pautas que guiarán la negociación del Acuerdo de Libre Comercio

Para poder concretar la suscripción del Acuerdo de Libre Comercio entre los dos bloques en diciembre de 2003, se propone lo siguiente:

- Los plazos de desgravación general serán de 10 años para los países andinos, Paraguay y Uruguay; y de 6 años para Argentina y Brasil.

Se contará con el menor número de niveles de desgravación inicial que permitan salvaguardar las asimetrías de las preferencias vigentes. En tal sentido, se propone 10%, 15% y 35% para los países andinos, Paraguay y Uruguay, y 30% y 45% para Argentina y Brasil.

- El plazo máximo de desgravación para productos sensibles será de 13 años, con algunas excepciones a 15 años. Al respecto, se tendrá en cuenta el principio de asimetría que se vería reflejado en canastas más significativas en los plazos más largos.
- Los productos sensibles del Patrimonio Histórico tendrán un plazo máximo de desgravación de 15 años.
- Para determinados productos sensibles del Patrimonio Histórico se evaluarán las implicaciones que tienen las preferencias vigentes a la luz de los cronogramas de desgravación que se acuerden entre la CAN y el MERCOSUR.
- Los productos que se desgravarán en el plazo máximo de 10 ó 6 años, según corresponda de acuerdo al plazo de desgravación general, serán como mínimo de 70% para la Comunidad Andina y 85% para MERCOSUR, en términos de importaciones entre ambos bloques; y del 80% y 90% respectivamente, en términos del número de subpartidas del universo arancelario.
En el caso del intercambio país a país, los porcentajes de importaciones podrán ser como mínimo del 60%.
- La desgravación de los productos a los que se aplique sistemas de estabilización de precios, se realizará sobre el arancel fijo.

- Se negociará una cláusula de salvaguardia agrícola aplicable a los productos que las Partes convengan.
- En materia de origen se negociará un régimen general con determinados requisitos específicos de origen que las partes acuerden. Desde la entrada en vigencia del Acuerdo, habrá acumulación entre los Países Miembros de la CAN y del MERCOSUR a efectos de la calificación del origen de las mercancías.
- Se incluirán las disciplinas normativas que a noviembre de 2002 se encontraban en negociación, garantizando un adecuado tratamiento de las disciplinas sobre medidas no arancelarias, normas técnicas, y medidas sanitarias y fitosanitarias.

2. Programa de Trabajo

- Se aprobaría el siguiente Cronograma de Reuniones de Negociación:

Primera, Segunda, Tercera y Cuarta Reuniones: las semanas del 25 al 29 de agosto de 2003, del 22 al 26 de Setiembre, del 20 al 24 de Octubre y del 10 al 14 de Noviembre de 2003. De ser preciso, se realizarían reuniones adicionales, según el avance de las negociaciones. Dichas reuniones se realizarán a nivel de Vice -Ministros.

En caso necesario, se realizarían reuniones de Cancilleres y Ministros de Comercio con los Ministros de Hacienda o Finanzas y/o de Agricultura, para tratar temas que requieran de definiciones políticas. La primera de ellas podrá realizarse luego de la segunda ronda de negociación.

- Agendas de las Reuniones de Negociación:

Las reuniones abarcarán los aspectos del Programa de Liberación, plazos y ritmos de desgravación, listas de productos sensibles, tratamiento de los productos del Patrimonio Histórico y régimen de origen. Asimismo, abordarán los temas normativos del Acuerdo tales como salvaguardias, reglas comerciales, normas técnicas, medidas sanitarias y fitosanitarias y solución de controversias.

Con el objetivo de culminar las negociaciones en el plazo previsto, en las reuniones entre ambos bloques de países se podrán establecer grupos de trabajo paralelos a efectos de avanzar simultáneamente en los diferentes temas de sus agendas los cuales serán concertados previamente a cada reunión. En tal sentido se garantizará que las delegaciones de ambas partes cuenten con el personal necesario.

Los temas en los que no se alcancen consensos, serán elevados a consideración de instancias superiores con participación de los Ministros de Comercio Exterior y Cancilleres de la Comunidad Andina y de los Cancilleres del MERCOSUR.

- Suscripción del Acuerdo de Libre Comercio CAN - MERCOSUR:

En Diciembre de 2003, con ocasión de la Cumbre Presidencial del MERCOSUR.

3. Construcción del Espacio de Integración Sudamericano

- Con miras a aprovechar las oportunidades del libre comercio, se elaborará un Programa de Cooperación que contemple entre otros, el pleno aprovechamiento de los mecanismos existentes de financiamiento del comercio y la inversión para el mejoramiento de las capacidades productivas de los países y regiones en vistas de mejorar su competitividad global.
- Impulsar las acciones de la IIRSA en los ejes de integración y desarrollo de los Países Miembros de la CAN y el MERCOSUR, dotándola de mecanismos financieros adecuados. En este sentido se dará prioridad al desarrollo de las interconexiones de transporte (carretero y fluvial), eléctricas y gasíferas.

4. Otros temas

- Convergencia del Acuerdo Bolivia - MERCOSUR y del Acuerdo en negociación Perú - MERCOSUR con el Acuerdo CAN-MERCOSUR.

Bolivia y Perú podrán efectuar negociaciones con la finalidad de compatibilizar sus respectivos Acuerdos con MERCOSUR, en lo que corresponda, con el Acuerdo CAN - MERCOSUR.

DECISION 503
Reconocimiento de documentos nacionales de identificación

EL CONSEJO ANDINO DE MINISTROS DE RELACIONES EXTERIORES,

VISTOS: Los artículos 3 y 16 del Acuerdo de Cartagena, la Directriz 26 consignada en el Acta del XI Consejo Presidencial Andino, la Directriz 8 del XII Consejo Presidencial Andino y la Propuesta 51 de la Secretaría General de la Comunidad Andina;

CONSIDERANDO: Que la libre circulación de personas es una de las condiciones requeridas para la constitución gradual del Mercado Común Andino, el cual deberá estar en funcionamiento a más tardar el 31 de diciembre del año 2005;

Que la libre circulación por los territorios de la Subregión Andina, de conformidad con las normas migratorias internas, es un derecho de los nacionales andinos y de los extranjeros con residencia permanente en cualquier País Miembro, a fin de consolidar progresivamente la identidad andina;

Que es necesario armonizar las disposiciones relativas a la identificación de las personas dentro de la Subregión, para facilitar la adopción de medidas tendientes a permitir su libre circulación;

Que el Comité Andino de Autoridades de Migración (CAAM), en su Quinta Reunión Ordinaria aprobó el Anteproyecto de Decisión para el reconocimiento de documentos nacionales de identificación y solicitó a la Secretaría General de la Comunidad Andina que lo presentara a consideración del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores;

DECIDE:

Artículo 1.- Los nacionales de cualquiera de los Países Miembros podrán ser admitidos e ingresar a cualquiera de los otros Países Miembros, en calidad de turistas, mediante la sola presentación de uno de los documentos nacionales de identificación, válido y vigente en el país emisor y sin el requisito de visa consular, bajo los términos y condiciones señalados en la presente Decisión.

Los documentos nacionales de identificación a que se refiere el primer párrafo de este artículo serán:

Para Bolivia:

- a) Pasaporte.
- b) Pasaporte en hoja.
- c) Cédula de Identidad.
- d) Carnet del Registro Único Nacional (RUN).
- e) Carnet del Registro de Identificación Nacional (RIN).
- f) Carnet de Extranjería para residentes en el país.

Para Colombia:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Ciudadanía para los mayores de 18 años.
- c) Tarjeta de Identidad para los menores de edad entre los 7 y los 18 años.
- d) Registro Civil de Nacimiento para los menores de 7 años.
- e) En el caso de los extranjeros:
 - La Cédula de Extranjería para los mayores de 18 años.
 - La Tarjeta de Extranjería para los menores de 18 años y mayores de 7 años (los extranjeros menores de 7 años se identifican con su Pasaporte).

Para Ecuador:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Ciudadanía para ecuatorianos.
- c) Cédula de Identidad para los extranjeros inmigrantes.

Para Perú:

- a) Pasaporte.
- b) Documento Nacional de Identidad para los mayores de 18 años.
- c) Libreta Electoral para los mayores de 18 años.
- d) Partida de Nacimiento para los menores de 18 años.
- e) Salvoconducto Consular Peruano.
- f) Salvoconducto Fronterizo.
- g) Carnet de Extranjería para los extranjeros residentes en el país.

Para Venezuela:

- a) Pasaporte.
- b) Cédula de Identidad, a partir de los 9 años de edad.
- c) Cédula de Identidad para los extranjeros en condición de residente.

Los Países Miembros se comprometen a informar a la Secretaría General de la Comunidad Andina cualquier modificación o eliminación en la anterior relación de documentos nacionales de identificación con un plazo no mayor de 30 días calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la norma que establezca la modificación. La Secretaría General, por su parte, informará inmediatamente a los Ministerios de Relaciones Exteriores de los Países Miembros los cambios introducidos.

Artículo 2.- Los turistas nacionales de cualquiera de los Países Miembros gozarán de los mismos derechos que los nacionales del País Miembro en donde se encuentren, sin perjuicio de las disposiciones nacionales referidas a migración, orden interno, seguridad nacional y salud pública.

Para efectos de la presente Decisión, se consideran turistas a aquellas personas que ingresen al país sin ánimo de residencia y éstos no podrán realizar actividades remuneradas o lucrativas, salvo lo dispuesto en materia de migración temporal en los acuerdos específicos o convenios de integración fronteriza suscritos o que se suscriban entre los Países Miembros.

Artículo 3.- Las autoridades nacionales competentes realizarán progresivamente las coordinaciones que sean necesarias para homologar los documentos nacionales de identificación a efectos de facilitar la libre circulación de personas dentro de la Subregión.

Asimismo, los Países Miembros adoptarán las medidas de seguridad necesarias en sus respectivos documentos nacionales de identificación.

Artículo 4.- En el momento del ingreso de las personas comprendidas en el artículo 1 en calidad de turistas, las autoridades migratorias del País Miembro receptor, al determinar las condiciones del mismo, exigirán la presentación de la Tarjeta Andina de Migración (TAM) como único documento administrativo establecido en la normativa comunitaria, y la cual deberá contener el tiempo de permanencia autorizada, según las reglas del artículo 10 de la presente Decisión.

Artículo 5.- El documento nacional de identificación con el cual se realizó el ingreso será reconocido por las autoridades del País Miembro receptor para todos los efectos civiles y migratorios, incluyendo trámites judiciales y administrativos.

Artículo 6.- Las autoridades migratorias de cada País Miembro podrán impedir el ingreso de turistas o cancelar la autorización de quienes ya hubieran ingresado, cuando se compruebe que los mismos no cumplan los requisitos legales establecidos por la presente Decisión o infrinjan las normas migratorias.

Artículo 7.- Las autoridades competentes de los Países Miembros, con el apoyo del CAAM, efectuarán entre sí las coordinaciones necesarias para la efectiva aplicación de esta Decisión.

Artículo 8.- Los nacionales de países extracomunitarios que sean titulares de alguno de los documentos detallados en el artículo primero de la presente Decisión emitido por cualquiera de los Países Miembros, gozarán de los mismos derechos que se establecen en la presente Decisión para los nacionales de los Países Miembros, excepto en el caso en que las normas migratorias nacionales les exijan el uso de pasaporte o visado.

Artículo 9.- La presente Decisión entrará en vigencia el 1 de enero del año 2002. Los Países Miembros se obligan a adoptar las medidas que sean necesarias para asegurar su cumplimiento.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 10.- Los Países Miembros se comprometen a no someter a los turistas comprendidos en el artículo 1 a controles o formalidades adicionales a las actualmente vigentes en materia de migración, para permanencias hasta por un período de 90 días, prorrogable una sola vez por igual término.

Artículo 11.- Los Países Miembros, con el apoyo del CAAM, procederán a la armonización de sus respectivas legislaciones de migración, mediante la celebración de negociaciones anuales coordinadas por la Secretaría General de la Comunidad Andina, cuyos resultados serán expresados en Decisiones que adoptará el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores.

En dicho proceso se dará prioridad al tratamiento de lo relativo a los requisitos migratorios para estudiantes, personas de negocios, inversionistas y artistas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única.- En el caso de que, a la fecha de la entrada en vigencia de la presente Decisión, un País Miembro exija el visado consular a los turistas nacionales de cualquiera de los otros Países Miembros, dicho requisito será eliminado a más tardar el 31 de diciembre de 2004. En ese lapso, el País Miembro que tenga dicha exigencia podrá exigir el pasaporte como único documento de viaje aceptado para la admisión de turistas.

Hasta que se cumpla el plazo establecido en el párrafo anterior, el País Miembro que exija el visado consular flexibilizará de manera progresiva los requisitos para su obtención por parte de los nacionales de los demás Países Miembros.

Dada en la ciudad de Valencia, Venezuela, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil uno.

Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)

Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA)

2ª reunión – Montego Bay, Jamaica, del 10 al 11 de abril de 2003

Resumen de la reunión - Versión preliminar

Se convoca al Grupo de Expertos sobre Seguridad, Protección y Asistencia en materia de Aviación (GESPAA) en conformidad con la declaración ministerial sobre la ITHO surgida en la reunión de marzo de 2001 en Punta del Este, Uruguay, pidiendo al comité Ejecutivo que proponga:

"...dentro de la brevedad posible, un plan de acción que permita mejorar las condiciones de seguridad de la aviación en la región, que incluya la identificación de programas y fuentes de financiamiento".

Apertura

La presidencia de la reunión estuvo a cargo del Cap. Merlin Preuss, Director General de Aviación Civil, Ministerio de Transportes de Canadá. La Agenda de la Segunda Reunión del GESPAА se incluye en este Resumen de la reunión como Anexo A. Se dispuso de instalaciones para interpretación en inglés y español durante la reunión.

Participación

Asistieron a la reunión (14) representantes de 5 países y de la Oficina para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI. Los países representados fueron Argentina (2), Canadá (5), Colombia (1), Jamaica (2) y Estados Unidos(3). Asistió también un representante de la Oficina NACC de la OACI.

La lista detallada de los nombres, cargos y direcciones de los participantes se incluye en el Anexo B de este Resumen de la reunión.

Exposiciones de los participantes

1) Criterios para los proyectos del GESPAА, propuestos por Estados Unidos.

Estados Unidos hizo una exposición sobre los criterios propuestos para usar en la evaluación de nuevos proyectos que soliciten apoyo del GESPAА.

En la Segunda Reunión del GESPAA se los revisó y enmendó sobre la base de los comentarios de los presentes. La versión final de los criterios para los proyectos se incluye en el Anexo C de este Resumen de la reunión.

Punto de acción 2-1: La Secretaría del GESPAA enmendará los criterios para los proyectos según se requiera.

2) Garantía de calidad en los sistemas de tránsito aéreo (ATS), a cargo de Colombia

Colombia presentó un programa de garantía de la calidad en los ATS. El programa está concebido para evitar incidentes y mejorar la calidad general de los servicios de tránsito aéreo.

El Sr. Carlos Ortega Bonilla, representante de Colombia, describió la situación actual en Colombia en lo que referente a los ATS, como así también el marco para lograr las metas buscadas. Al respecto, el Sr. Bonilla mencionó, además, la contribución del Ministerio de Transportes de Canadá en un proyecto de implementación de un programa de garantía de la calidad de 5 fases, en Colombia.

La contribución del Sr. Bonilla fue muy valiosa y todos los participantes estuvieron de acuerdo con el enfoque de Colombia sobre los ATS y sus objetivos para el mejoramiento de la calidad.

3) Mitigación de los incidentes relacionados con los ATS mediante la eliminación de deficiencias de la fraseología aeronáutica en la región de CAR/SAM, a cargo de la OACI

El Sr. Bernal Mesen, de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, hizo una exposición en nombre del Sr. Raymond Ybarra, Director Regional para NACC de la OACI sobre “Mitigación de los incidentes y accidentes relacionados con los ATS mediante la eliminación de las deficiencias en la fraseología aeronáutica en las regiones CAR/SAM”, que fue examinada y aprobada en principio en la GESPAA/2.

El objetivo del proyecto es asistir a los estados del CAR/SAM en la implementación de programas de garantía de la calidad de los ATS y favorecer el uso adecuado de la fraseología aeronáutica. Este proyecto apoya el Programa de Trabajo del GREPECAS.

Punto de acción 2-2: La OACI presentará nuevamente la propuesta de proyecto en un formato que tenga en cuenta todos los elementos incluidos en los criterios para proyectos aprobados por el GESPAA.

4) Programa de capacitación en AVSEC, a cargo de la OACI

El Sr. Bernal Mesen, de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, presentó, en nombre del Sr. Raymond Ybarra, Director Regional para NACC de la OACI, un “Proyecto de Capacitación en AVSEC”. En la Segunda Reunión del GESPAA se examinó y aprobó en principio este proyecto patrocinado por la OACI.

El Proyecto de Capacitación en AVSEC incluye el desarrollo y presentación de talleres dentro del Hemisferio destinados a aumentar los conocimientos y las aptitudes del personal de los estados en preparación para la próxima auditoría de evaluación del cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17 de la OACI *Seguridad de la aviación*. Este proyecto apoya el Programa de Trabajo del Comité AVSEC GREPECAS.

Punto de acción 2-3: La OACI presentará nuevamente la propuesta de proyecto en un formato que tenga en cuenta todos los elementos de los criterios para proyectos aprobados por el GESPAA. Como resultado de la intervención de representantes de Argentina, la OACI fue invitada a considerar detalles de los costos de expansión relacionados con los talleres dentro de región SAM de la OACI.

Punto de acción 2-4: La OACI y Canadá trabajarán conjuntamente en la preparación de una plantilla para propuesta de proyecto basada en los criterios aprobados por el GESPAA.

5) Lista de proyectos de cooperación técnica para ser financiados - OACI

El Sr. Bernal Mesen, de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI, presentó una lista de proyectos del Hemisferio Occidental que podrían financiarse. La lista contiene proyectos que podrían aumentar considerablemente la seguridad y la protección mediante el mejoramiento de áreas tales como la capacitación del personal, equipos, intercambio de información, etc. En la Segunda Reunión del GESPAA se examinó y aprobó en principio la lista de proyectos.

Punto de acción 2-5: La OACI presentará propuestas de proyectos en un formato que tenga en cuenta todos los elementos incluidos en los criterios para proyectos aprobados por el GESPAA. Se sugirió a la OACI que al hacerlo:

- considere proyectos consolidados de carácter similar con igual estructura de vigilancia de la seguridad por ejemplo RASOS (Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Aeronáutica);***
- incluya un informe de situación sobre la implementación de los proyectos actualmente en marcha; y***
- ponga énfasis en los proyectos que interesen a un mayor número de países.***

Jamaica describió el programa RASOS. La GESPAA/2 examinó la propuesta “OACI COSCAP-CAR” (No. RLA/02/901), uno de los proyectos incluidos en la lista presentada por la OACI, a la luz de la iniciativa RASOS, y concluyó que, debido a la amplitud de la implementación de RASOS, ya no era evidente la necesidad del COSCAP-CAR y éste podría constituir una duplicación de esfuerzos para un mismo objetivo.

Propuesta de enmendar la Declaración Ministerial de la ITHO

En la GESPA/2 se reconoció la importancia de la iniciativa de mejoramiento de la seguridad y la protección del GESPA en el Hemisferio Occidental.

Una de las acciones que la Secretaría del GESPA podría emprender para hacer más eficiente la manera de evaluar y financiar los proyectos es solicitar una enmienda a la Declaración Ministerial aprobada en la III Reunión Ministerial de la ITHO, del 14 al 16 de diciembre de 1998, realizada en New Orleans. Durante esas deliberaciones se establecieron los siguientes puntos de acción:

Punto de acción 2-6: La Secretaría del GESPA presentará al Comité Ejecutivo de la ITHO una propuesta para modificar la Declaración Ministerial aprobada en la III Reunión Ministerial del 14 al 16 de diciembre, realizada en New Orleans. La propuesta incluirá los siguientes elementos descritos durante la Primera y la Segunda Reuniones del GESPA:

- *La práctica de supervisión en seguridad a nivel regional es una manera eficiente de utilizar los recursos, y se utiliza para medir el aumento de la seguridad y la protección en la aviación en muchos lugares del mundo;*
- *Las autoridades de la aviación civil en la mayoría de los países reciben insuficiente financiamiento y apoyo a nivel nacional. Es esencial tener los recursos adecuados;*
- *Es necesario que haya coordinación entre los ministerios responsables del transporte y los ministerios responsables de la aviación civil cuando no son una misma entidad;*
- *La continuidad es un componente esencial de la seguridad y la protección, particularmente durante las épocas de cambios de gobiernos y de ministros;*
- *Hay una relación directa entre la aviación civil y el desarrollo económico de cualquier país, por eso es necesaria la cooperación entre los ministerios que se benefician con la aviación civil tales como los de turismo y trabajo, etc.;*
- *Los integrantes del GESPA creen en la potencial eficacia del Grupo en materia de seguridad y protección de la aviación en el Hemisferio. Se solicita el apoyo de los ministros a la iniciativa del GESPA.*

Nota:

Los elementos mencionados en el Punto de Acción 2-6 ya se presentaron a los ministros en la V Reunión Ministerial de la ITHO del 8 al 9 de mayo de 2003, realizada en Ixtapa, México.

Sitio Web del GESPAA

Carlos Carreiro, de la Secretaría del GESPAA, hizo una presentación sobre el sitio Web del GESPAA.

En la GESPAA/1, Canadá había ofrecido desarrollar un componente para el GESPAA dentro del sitio Web de la ITHO. El Grupo Web de la Aviación Civil del Ministerio de Transportes de Canadá ha completado la tarea de desarrollo del sitio Web, el cual contiene todos los documentos y la información pertinente con respecto a la iniciativa.

Se puede acceder al sitio mediante las siguientes direcciones de Internet:

- www.whiti-geasa.org (sigla en inglés)
- www.itho-gespaa.org (sigla en español)
- www.itho-gessca.org (sigla en francés)
- www.itho-gesaa.org (sigla en portugués)

La próxima etapa es hacer posible el acceso al sitio del GESPAA a través del sitio de la ITHO. Estados Unidos ha propuesto que la bandera de cada país sirva de enlace a otro portal en el cual se presenten todos los proyectos y programas de ese país en particular.

Punto de acción 2-7: La Secretaría del GESPAA solicitará al presidente de la ITHO que se incluya un enlace al sitio Web del GESPAA en la página adecuada del sitio Web de la ITHO.

Punto de acción 2-8: El Ministerio de Transportes de Canadá revisará el sitio Web del GESPAA para agregar a la bandera de cada país el enlace a los proyectos y programas de dicho país.

Otros asuntos

Como resultado de comentarios de Colombia, Canadá concordó en hacer una presentación en la protección de la aviación en la próxima reunión del GESPAA.

Punto de acción 2-9: Canadá hará una presentación en la protección de la aviación en la próxima reunión del GESPAA.

Puntos de acción de la Primera Reunión del GESPAA pendientes

Los siguientes puntos de acción de la GESPAA/1 están pendientes o en curso y se han numerado en un orden diferente a los efectos de hacer el seguimiento y facilitar su presentación en futuras reuniones del GESPAA.

Punto de acción 1-1: Canadá aceptó estudiar la cuestión de los criterios para evaluar si un proyecto tiene un impacto importante, moderado o bajo en la seguridad y

la protección en la aviación. Los resultados de este proyecto servirán para definir las exigencias establecidas en el segundo párrafo del punto 3 de las Atribuciones del GESPAA titulado Asignación de tareas.

Punto de acción 1-2: CANADÁ, en su condición de responsable de la Secretaría del GESPAA, aceptó hacer gestiones, especialmente ante el BID, en vistas al establecimiento de un compromiso financiero para la seguridad en la aviación civil en el marco del Fondo Multilateral y explorar los requisitos para que el GESPAA obtenga la categoría de “agencia ejecutora” dentro del BID.

Punto de acción 1-3: CANADÁ, en su condición de responsable de la Secretaría del GESPAA, aceptó hacer gestiones similares ante otras fuentes de financiamiento posibles, entre otras, el Banco Mundial, la Organización de los Estados Americanos (OEA), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Banco de Desarrollo del Caribe, los gobiernos participantes en la ITHO, la Corporación Financiera Internacional (CFI) para la seguridad en la aviación de la OACI y a fabricantes de aviones tales como Boeing, Airbus, Bombardier y Embraer.

Punto de acción 1-4: TODOS acordaron apoyar los esfuerzos del GESPAA tanto dentro como fuera de sus respectivas comunidades de aviación civil.

Punto de acción 1-5: TODOS acordaron explorar todas las posibles fuentes de financiamiento para proyectos de aviación dentro de sus respectivas comunidades de aviación civil.

Punto de acción 1-6: El GESPAA, a través del Comité Ejecutivo de la ITHO, notificará a los ministros que apoya totalmente los mecanismos de vigilancia de la seguridad establecidos sobre una base regional como un uso eficiente de los recursos limitados y como una posibilidad de mejorar la seguridad en la aviación civil.

Punto de acción 1-7: Canadá, en su condición de responsable de la Secretaría del GESPAA, aceptó elaborar procedimientos administrativos para las reuniones, los trabajos en curso y las consultas en los períodos entre las reuniones del GESPAA, así como para la evaluación de proyectos.

Punto de acción 1-8: Se solicitó a TODOS que presentaran, si fuera posible, descripciones detalladas de proyectos a fin de que el GESPAA pudiera comenzar su trabajo de consideración de proyectos.

Próxima Reunión

En la Segunda Reunión del GESPAA se acordó que sería beneficioso que la próxima reunión tenga lugar en los próximos seis meses. Se convino provisoriamente en realizar la Tercera Reunión del GESPAA en el mes de septiembre de 2003.

El Sr. Carlos Ortega Bonilla, de Aeronáutica Civil de Colombia, expresó el interés de Colombia en organizar la próxima reunión. Verificará la factibilidad y proporcionará más detalles.

Merlin Preuss

Presidente de la GESPAA/2

Director General de la Aviación Civil, Canadá

15 de mayo de 2003

APÉNDICE B - WHTI-GESPAA - LISTA DE CONTACTOS

Name / Title	Country / Organization	Address	Contact Information
Ahumada, Bonnie Country Desk Officer Office of International Aviation	USA Federal Aviation Administration	800 Independence Avenue, S.W. Washington, DC 20591 USA	Phone: (202) 267-9775 Fax: (202) 267-5032 E-mail: bonnie.ahumada@faa.gov
Alvarez, Comodoro José A. Chief, Operative Control Department	Argentina Air Force Air Traffic Directorate	Avda. Com. Pedro Zanni 250 Of. 165 - Sector Verde - Piso 1º 1104 - Buenos Aires Argentina	Phone: (54-11) 4317-6408 Fax: (54-11) 4317-6502 E-mail: ditraer@faa.mil.ar
Bonilla, Carlos Ortega Director, Air Safety Secretariat	Colombia Aeronautica Civil	Aeropuerto El Dorado Bogotá, D.C. Colombia	Phone: (57-1) 413-8972 Fax: (57-1) 413-9096 E-mail: caortega@aerocivil.gov.co
Bourgeois, Gilles Acting Director, International Aviation and Technical Programs	Canada Transport Canada Civil Aviation	330 Sparks St. Place de Ville, Tower C Ottawa, ON K1A 0N8 Canada	Phone: (613) 991-4745 Fax: (613) 998-4860 E-mail: bourgeg@tc.gc.ca
Carreiro, Carlos Manager, Technical Cooperation International Aviation	Canada Transport Canada Civil Aviation	330 Sparks St. Place de Ville, Tower C Ottawa, ON K1A 0N8 Canada	Phone: (613) 998-3890 Fax: (613) 998-4860 E-mail: carreic@tc.gc.ca
Cintron, Melvin O. Deputy Manager, International Programs and Policy Office	USA Federal Aviation Administration	490 L'Enfant Plaza Suite 3200 Washington, DC 20024 USA	Phone: (202) 385-4510 Fax: (202) 385-4561 E-mail: mel.o.cintron@faa.gov
Flores, Michael International Programs Officer International Programs and Policy Office	USA Federal Aviation Administration	800 Independence Avenue, S.W. Washington, DC 20591 USA	Phone: (202) 385-4509 Fax: (202) 385-4561 E-mail: michael.flores@faa.gov
Hummel, Keith Chief, Operation Inspector	Jamaica Civil Aviation Authority Flight Safety Division	4 Winchester Rd. Kingston 10 Jamaica, W.I.	Phone: Fax: E-mail:
Leiva, Elizabeth Senior Advisor International Aviation	Canada Transport Canada Civil Aviation	330 Sparks St. Place de Ville, Tower C Ottawa, ON K1A 0N8 Canada	Phone: (613) 998-5018 Fax: (613) 998-4860 E-mail: leivae@tc.gc.ca
McCalla, Howard S.G. Director (Acting), Flight Safety	Jamaica Civil Aviation Authority Flight Safety Division	4 Winchester Rd. Kingston 10 Jamaica, W.I.	Phone: (876) 920-5696 Fax: (876) 960-1637 E-mail: hmccalla@jcaa.gov.jm

Name / Title	Country / Organization	Address	Contact Information
Mesen Brenes, Bernal Regional Coordinator Technical Co-Operation	ICAO North American, Central American and Caribbean Office	Apartado Postal 5-377 C.P. 06500, Mexico, D.F. Mexico	Phone: (52-55) 5250-3211 Fax: (52-55) 5203-2757 E-mail: bmesen@mexico.icao.int
Preuss, Capt. Merlin Director General, Civil Aviation	Canada Transport Canada	330 Sparks St. Place de Ville, Tower C Ottawa, ON K1A 0N8 Canada	Phone: (613) 990-1322 Fax: (613) 957-4208 E-mail: preussm@tc.gc.ca
Puccio, Comodoro Guillermo E. National Deputy Director National Directorate of Aeronautic Police	Argentina National Directorate of Aeronautic Police	Aeropuerto Internacional Ezeiza 1804 - Buenos Aires Argentina	Phone: (54-11) 4480-2447 Fax: (54-11) 4480-9432 E-mail: departamentoavsec@ policiaaeronautica.gov.ar
Shuter, Bob Acting Director, Aerodrome Safety	Canada Transport Canada Civil Aviation	330 Sparks St. Place de Ville, Tower C Ottawa, ON K1A 0N8 Canada	Phone: (613) 990-1423 Fax: (613) 990-0508 E-mail: shuterb@tc.gc.ca



BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL
TRANSPORTE AÉREO EN SUDAMÉRICA**

RESUMEN DEL INFORME FINAL

ABRIL 2003

El presente trabajo fue preparado por los consultores Andrés Ricover y Eugenio Negre, con la colaboración y supervisión de Esteban Diez-Roux (RE3/F13) y Tulio Arvelo-Durán (RE1/RI1).

Las opiniones expresadas en este trabajo son de los autores y no representan, necesariamente, las del Banco Interamericano de Desarrollo.

CONTENIDO

1	OBJETIVO	4
2	DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS	4
3	CONCLUSIONES	14
4	ACCIONES RECOMENDADAS	21
5	ANEXO: TABLA RESUMEN ESQUEMÁTICA	27

1 OBJETIVO

El presente estudio tuvo por finalidad explorar las principales barreras a la integración del transporte aéreo en América del Sur.

El análisis se llevó a cabo en dos planos, desde el punto de vista de las políticas de tráfico existentes, y desde la óptica de las regulaciones técnicas vigentes, dando origen a las dos partes en las que se divide el estudio. En la primera etapa, el objetivo específico fue identificar los aspectos de la política aérea seguida por los países de América del Sur que constituyen una limitante a la integración regional y proponer modificaciones a esas políticas.

En la segunda parte, el objetivo específico fue detectar en qué medida la falta de un orden integral entre los marcos regulatorios técnicos imperantes en los países impiden una integración productiva del transporte aéreo, limitando el desarrollo del sector.

2 DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS

La primera parte del estudio analiza la incidencia de la política regional en el desarrollo del transporte aéreo y su capacidad integradora de la Región de América del Sur. El trabajo parte de la identificación de las características de la red de transporte aéreo internacional, dentro de la Región en estudio. Se destaca el hecho

que no hay más de 70 rutas principales en una extensión tan vasta como es el continente sudamericano. Más de la mitad de las rutas de la Región son entre ciudades principales (40), en tanto que otras 20 conectan ciudades principales con ciudades secundarias. Asimismo, los hubs de la Región dependen de la existencia de tráficos norte-sur, condicionados por los tráficos extra-regionales, principalmente en rutas hacia Estados Unidos o Europa.

Se llevó a cabo un análisis de cada uno de los 43 acuerdos bilaterales celebrados entre los países de la Región, con el objetivo de estudiar la concordancia entre las políticas perseguidas por los gobiernos y la realidad económica de los servicios aéreos. Se revisaron los esquemas de rutas definidos y las limitaciones de capacidad, y se tomaron en cuenta aquellos segmentos efectivamente atendidos.

Pudo observarse que un gran número de frecuencias otorgadas entre sí por los países no se operan, así como con respecto a las rutas un gran número de las que se otorgan por medio de los acuerdos terminan no siendo voladas por falta de atractivo comercial. Estas rutas y frecuencias son por lo general concesiones políticas que en ciertos casos no responden a intereses comerciales de los operadores.

Los mercados más importantes siguen estando fuera de la región, en particular en las rutas hacia Estados Unidos y Europa, siendo el acceso a estos mercados el verdadero potencial de desarrollo del tráfico dentro de la región de América del Sur. A través de los acuerdos bilaterales, los estados tienen la tendencia de proteger celosamente aquellas rutas vinculadas con tráficos hacia terceros países y terminan por concederse rutas sin verdadero atractivo comercial. Se desprende del análisis que en cada una de las negociaciones, los países ubicados en el sur del continente exigen derechos de quinta libertad, que son los que le permiten operar tráfico entre puntos al norte de América del Sur y puntos fuera de la región, en especial hacia los atractivos mercados de Estados Unidos y Europa. Por su parte, los países ubicados al norte de América del Sur hacen uso de las sextas libertades, es decir, transportar

pasajeros entre puntos al sur del continente y puntos en Estados Unidos o Europa, a través de conexiones en sus aeropuertos base. Por lo general, durante las negociaciones, la cesión de los derechos de quinta libertad constituye un punto álgido, llevando en ocasiones al fracaso de las tratativas e incluso a un retroceso en los derechos adquiridos. La negativa de derechos de quinta para los países ubicados al sur genera asimetrías en cuanto a las posiciones competitivas, ya que si bien los operadores del sur no pueden atender los mercados del norte de América del Sur hacia afuera de la región, los operadores de los países del norte pueden seguir conectando al subcontinente con puntos fuera de la región a través del uso de las sextas libertades, es decir, al traer el tráfico hacia sus aeropuertos y transbordarlos a otros vuelos hacia Europa o Estados Unidos, o viceversa. Ante esta asimetría, reaccionan los países ubicados al sur al ver amenazados sus tráficos hacia los destinos más interesantes en el hemisferio norte, poniéndole trabas a los países del norte por medio de la imposición de límites en los servicios básicos entre ambos países, es decir, restringiendo las terceras y cuartas. Como consecuencia, a falta de una política regional coordinada e integrada, la región se va auto-limitándose de manera progresiva, mientras se reducen cada vez más las posibilidades de contar con buenos servicios entre pares de ciudades dentro de la región.

Producto de la misma falta de una política estratégica de transporte a nivel regional, en un ambiente disarmónico en donde priman los intereses nacionales por sobre los regionales, América del Sur carece de un centro eficiente de distribución (hub), dependiendo en gran medida de Miami como el gran consolidador de tráfico hacia el norte del continente, o de Madrid en el tráfico hacia Europa. El futuro de la integración regional dependerá de la posibilidad de liberar los tráficos dentro de la región, a la vez que de la facilitación de acuerdos entre empresas de los distintos países que incluyan la habilitación a las líneas aéreas para operar desde aeropuertos en los otros países. La flexibilización de los derechos de tráfico dentro de la región, permitiendo un uso libre de derechos de quinta, o la posibilidad de realizar escalas

en países intermedios para levantar tráfico hacia países fuera de la región, representa el instrumento básico para la integración regional de América del Sur.

En la búsqueda de la aptitud de cada documento bilateral en cuanto a la capacidad de permitir el acceso a los mercados, en su capacidad de permitir la competencia por medio de la entrada de más operadores, y en la posibilidad del ingreso a otros mercados de otros países, se llevó a cabo un análisis cuantitativo, calificando los bilaterales según los tres criterios. El conjunto de calificaciones fue evaluado mediante matrices ponderadas, normalizándolas teniendo en cuenta las rutas no atendidas. En función de las calificaciones se intentó analizar la aptitud de cada país para facilitar el desarrollo del transporte aéreo intra-regional, como artífice de una política regional integradora. Aquellos países con aptitudes más altas dadas por los instrumentos de política aérea han demostrado ser, en orden de aptitud, Chile, Brasil, Argentina, Bolivia, Perú y Colombia.

La primera parte incluyó un análisis preliminar de tarifas aéreas para la región, separando las rutas en tres grandes mercados. El acceso a la información de tarifas es muy limitado, ya que si bien el abanico de tarifas existentes por ruta es accesible, el porcentaje de asientos efectivamente vendidos en cada tarifa constituye uno de los secretos más celosamente reservados de cada operador aéreo, por lo que el ingreso promedio por asiento (yield per passenger) es muy difícil de obtener. Los resultados no han sido estadísticamente significantes, aunque se podrían esbozar ciertas conclusiones acerca de las relaciones de precio por unidad de distancia. Las rutas de los países del Atlántico, así como las rutas transversales, han resultado ser las más competitivas, dado la fuerte presencia del turismo en estos segmentos. Por su parte, las rutas entre los países del Pacífico han demostrado ser más onerosas, en donde a falta de tráficos turísticos no existe la presión por tarifas bajas. Para aquellas rutas servidas por un sólo operador, la tarifa resultó escalar con mayor intensidad con el aumento de la distancia, siendo más alta que en los dos mercados

anteriores, evidenciando una vez más la dificultad en la integración que genera la limitación a los accesos a los mercados.

En la segunda parte del estudio se llevó a cabo un análisis de las limitaciones impuestas por los marcos regulatorios técnicos a la integración del transporte aéreo en la región.

Existe entre los países de la región una gran disparidad en las normas vigentes en lo que respecta a la habilitación y certificación de recursos humanos y técnicos. Al analizar las normas laborales para aeronavegantes, se han encontrado importantes diferencias en las normas vigentes entre los países y en base a las comparaciones realizadas han demostrado ser significativamente más restrictivas que en Estados Unidos. Las exigencias respecto a la nacionalidad y residencia de los tripulantes imperantes en casi todos los países limita la transferencia de recursos humanos a través de fronteras, restringiendo el mercado laboral y limitando mejoras en los niveles de productividad.

Las discrepancias entre los distintos marcos regulatorios representan también una barrera para la libre transferencia de aeronaves de un país a otro. La falta de reconocimiento mutuo de certificaciones de aeronavegabilidad otorgadas por otras autoridades aeronáuticas constituye una limitación para un uso compartido de los recursos. Esto genera situaciones en donde las aeronaves pasan largos períodos en tierra, implicando una subutilización del capital empleado, lo que a su vez implica altos costos para los inversores, altos costos para los pasajeros y un deterioro de la calidad de servicio ofrecido con un parque de aeronaves anticuado.

En busca de la formulación de estrategias de política de transporte aerocomercial para los gobiernos sudamericanos que incentiven la integración regional se realizaron investigaciones sobre la visión que tienen los participantes activos de la industria, deduciéndose que están principalmente orientados a la facilitación del intercambio de recursos de capital y humanos entre los países. Este proceso de

reforma constituye una respuesta vital para el rescate de la región, en donde la totalidad de las líneas aéreas se encuentra en la peor de las crisis conocidas y el futuro de la continuidad de las operaciones no podría ser más incierto. La integración regulatoria en el plano político y en el plano técnico es uno de los últimos recursos de los estados para salvar a la industria en la región.

El estudio derivó en el análisis de los niveles de productividad de las líneas aéreas de la región, con la finalidad de identificar las consecuencias que la falta de una producción integral genera en los niveles de productividad. Este análisis concluyó por identificar factores culturales entre los operadores de la región que limitan la producción integral, independientemente de las regulaciones vigentes. El análisis de productividad se basó en la programación de vuelos de todas las líneas aéreas internacionales de la región. Se identificaron vicios de ineficiencia que se repiten en más de un operador, sumado a situaciones en donde la incorporación de aeronaves modernas no garantiza una optimización del rendimiento de la inversión, dado el tipo de rutas al que son asignadas. Se ha percibido una sobredimensión de la capacidad de transporte generando más obligaciones financieras que las necesarias, con sobrantes de equipos empleados en modalidades productivas ineficientes, encareciendo sus costos operativos. Asimismo, los mercados laborales se encuentran amparados por normas legales que les otorgan condiciones que no son las que el sector puede afrontar. El comportamiento empresarial en cuanto a la producción de servicios así como el marco regulatorio de los trabajos especializados tienden a la baja productividad de los recursos. Tampoco se han buscado soluciones a través de acciones conjuntas de empresas de la región. El panorama futuro no es alentador. La dimensión de las empresas es reducida y la extensión de su red es limitada para enfrentar la competencia de las extraregionales. En los últimos diez años se han perdido importantes posiciones de mercado en las rutas extraregionales, y es de esperar que esta tendencia continúe.

Para analizar la validez de dichos puntos de vista se procedió a analizar dos elementos fundamentales de la gestión empresarial aerocomercial: la utilización que se hace de las aeronaves y las reglamentaciones vigentes en materia laboral para los recursos humanos especializados. Las conclusiones han sido que las líneas aéreas no persiguen la productividad de los recursos técnicos y los estados mantienen reglamentaciones laborales que al ser comparadas con las de EE. UU., obstaculizan la posibilidad de lograr altos niveles de productividad del personal.

La industria del transporte aerocomercial en Sudamérica se ha desarrollado en un ámbito comercial protegido y de mercados laborales cerrados. Esta situación ha dado lugar a una cultura preponderante en la actividad tendiente a dar prioridad a los problemas de crecimiento estratégico y de inserción en los mercados más que a la eficiencia en la explotación. La viabilidad financiera de dicho comportamiento estaba asegurada por la intervención directa o indirecta de los estados. En la década de los noventa los estados dieron un paso al costado: se liberaron o flexibilizaron algunos mercados, especialmente los de cabotaje y extra-regionales, así como se suprimió el apoyo de los tesoros nacionales. En esas circunstancias la industria se vio obligada a cambiar pero aún no ha encontrado una senda que la oriente a una situación de solidez económica y financiera.

Como uno de los remedios a la baja productividad, dentro de la industria se ha venido discutiendo la necesidad de armonizar los marcos regulatorios técnicos entre los países de la región, argumentando que ésto facilitaría la utilización compartida de recursos y por ende mejoraría los niveles de productividad. Esta propuesta parte del supuesto que la existencia de un marco normativo único permitiría que las certificaciones otorgadas en un país fueran válidas para todo el resto, facilitando el traslado de recursos a través de las fronteras. Sin embargo una norma armonizada no implica necesariamente un reconocimiento recíproco de los reguladores técnicos, en situaciones en las que recursos habilitados en distintos países aún bajo criterios idénticos podrían no ser mutuamente reconocidos, ya sea por cuestiones de

desconfianza en las prácticas de fiscalización y control o como producto de proteccionismo institucional.

Si bien existe una base única de fiscalización de la actividad, regida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a través de los anexos a la Convención de Chicago de 1944, los países han incorporado paulatinamente restricciones adicionales y distintas maneras de aplicación de las normas. La búsqueda de una normativa única implicaría la coordinación de todas las autoridades, consensuando los requerimientos vigentes hoy en cada país. Con mucha probabilidad, existe el riesgo que la norma integradora resultante incluiría gran parte de las restricciones adicionales impuestas por cada estado, dado que en la tarea de consenso los organismos sectoriales tendrían menos libertad para ceder terreno ganado por las organizaciones sindicales que para ganar. Así se pasaría a un ambiente normativo que podría ser más restrictivo que el promedio, conteniendo una suma de varias de las normas adicionales de cada uno de los países, como común denominador. Las organizaciones que representan a los aeronavegantes serían reticentes a conciliar un esquema más liberal que el actual, concluyendo con una normativa que además de restrictiva podría ser muy probablemente más compleja y menos dinámica. Por otra parte, la armonización de las normas entre todos los países no necesariamente implicaría un mutuo reconocimiento entre las autoridades reguladoras, por cuanto la desconfianza en la fiscalización continuaría siendo un problema. Esta tarea, además de compleja en su ejecución, involucraría un largo proceso interactivo en donde se debería desarrollar una negociación en dos dimensiones, una entre los países y otra entre cada país y sus organismos sectoriales y sindicales. Los beneficios asociados con una integración normativa estarían circunscriptos a las ventajas provenientes de una mayor rapidez en la habilitación de recursos en los otros países como producto de la expansión de los servicios aéreos, en los casos por ejemplo de apertura de subsidiarias, lo cual no implicaría en absoluto la libre utilización de los recursos a ambos lados de la fronteras. Con ésto se concluye que el proceso implicaría un alto costo de ejecución, con un alto riesgo

de obtener un producto normativo de dudosas ventajas para el sector y aún sin resolver el dilema de la mutua utilización de recursos.

Como planteo alternativo para lograr la libre transferencia de recursos entre países, se propone la concentración de los esfuerzos en el logro del múltiple reconocimiento de reguladores técnicos, aún sin haber pasado por la etapa previa de la armonización normativa. Esta teoría parte del supuesto que el mutuo reconocimiento de reguladores permitiría a los operadores habilitar los recursos en donde fuera más eficiente hacerlo, lo que llevaría a buscar las jurisdicciones menos restrictivas y más liberales. De esta manera, se generaría una competencia entre jurisdicciones, generando una presión por ofrecer los marcos más flexibles que atraerían más operadores. Este proceso competitivo no implicaría un relajamiento en las normas de calidad, es decir los niveles de seguridad operativa, ya que la norma mínima universal seguiría estando garantizada por la OACI. Inclusive, la competencia entre jurisdicciones impulsaría la necesidad de ofrecer calidades de fiscalización y control demandados por organismos con mayores niveles de exigencia, como por ejemplo, la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA). Los operadores buscarían la habilitación de sus recursos por reguladores que fueran aprobados por la FAA, de modo que les permitiera utilizarlos en sus operaciones hacia Estados Unidos. De esta manera, las normas de calidad jugarían un papel importante en el proceso competitivo, en tanto que los niveles mínimos quedarían asegurados en todo momento por la fiscalización de la OACI.

Si la reforma de múltiple reconocimiento de autoridades viniera precedida por un proceso de armonización normativa, se perdería gran parte de la presión competitiva entre las jurisdicciones. La armonización concluiría con un marco único, el cual independientemente de que concluyera siendo más o menos restrictivo que el promedio, sería el mismo vigente para todos los estados. En este escenario no se daría el proceso competitivo por un marco normativo más flexible, y los estados

tampoco tendrían la libertad para ofrecerlo al no poder apartarse de la norma única integradora. Si bien se lograría la transferencia de recursos entre países, la normativa imperante sería más restrictiva, producto del proceso de armonización. Con esto se concluye que la más eficiente de las reformas sería la que proviniera de una validez universal de los reguladores técnicos dentro de la región, es decir un mutuo reconocimiento de autoridades, preferentemente sin pasar por una etapa previa de armonización normativa.

Los beneficios de esta reforma regulatoria abriría un nuevo espectro operativo en el cual la libre transferencia de recursos permitiría todo tipo de acuerdos entre empresas, operaciones conjuntas, múltiple utilización de tripulaciones y flotas, hasta impulsaría la posibilidad de desarrollo de hubs continentales sobre la base de mayores niveles de cooperación entre empresas de distintos países. Esta fórmula permitiría los operadores locales hacer frente a un mercado empobrecido, con poco volumen de tráfico, con características geográficas complejas y ante la amenaza de los grandes transportadores internacionales.

Dentro del mismo proceso de reforma, se debería librar una batalla paralela en la dirección del levantamiento de restricciones a la propiedad y el control de las líneas aéreas por parte de inversionistas extranjeros. A las sombras de un mundo integrado económicamente, aún subsiste dentro de la industria de las líneas aéreas limitaciones para que inversores foráneos puedan adquirir acciones de operadores aéreos de otros países. Sin duda esto constituye una traba sustancial a un proceso integrador, obstruyendo el desarrollo de mega-carriers regionales que con una mayor libertad de acceso a los mercados estarían en mejores condiciones competitivas ante operadores de fuera de la región, ganando mercados internacionales y fortaleciéndose lo suficiente como para extender una importante red de servicios dentro de la región.

Bajo un esquema de integración regulatoria, libertad al control accionario y flexibilización total de las cinco libertades del aire, se generaría un cambio sustancial del esquema de operadores en la región. Sería esperable un proceso de consolidación de operadores en los tráficos troncales y rutas hacia fuera de la región, lo que debería venir acompañado de un fortalecimiento institucional de los organismos de defensa del consumidor. Sin embargo, la consolidación es la única respuesta posible ante la amenaza de los operadores de otros continentes, los cuales han sabido ganar terreno en el caos existente en la región. La consolidación traería la aparición de uno o dos hubs continentales, desde donde se concentraría o distribuiría el tráfico extraregional. Conjuntamente con la consolidación, aparecerían operadores regionales que desarrollarían rutas punto a punto o rutas de alimentación de los grandes hubs.

3 CONCLUSIONES

PRIMERA PARTE: POLÍTICA AÉREA

Del análisis realizado al comparar lo establecido en los acuerdos entre los países de la Región, pueden sacarse dos conclusiones generales esenciales:

- ✈ La cantidad de frecuencias ofrecidas por las líneas aéreas es, en una gran cantidad de casos, menor a la autorizada por los documentos políticos.
- ✈ Muchas rutas (destinos) que han sido incorporadas a los bilaterales no están siendo operadas por las líneas aéreas.

Este hecho demuestra que la voluntad política no coincide con los intereses económicos de las líneas aéreas. Cuando las empresas eran de propiedad de los Estados, se determinaban las rutas a operar en función de políticas de Estado, siguiendo muchas veces criterios incompatibles con una gestión de empresa rentable. Pero, al presente no existen empresas estatales ni regímenes de subsidios que justifiquen encarar este tipo de operaciones.

Los bilaterales, entonces, prevén un nivel de oferta y una cantidad de mercados excesiva en función de los tráficos locales. Pero, al analizar el comportamiento de distintas empresas, surgen nuevos elementos. Dichas diferencias ya han sido mencionadas y se pueden resumir en las siguientes:

- ✦ Las empresas de aquel país ubicado al norte del otro tienden a utilizar plenamente la capacidad autorizada por el bilateral. Teniendo en cuenta que la ventaja que poseen es la de absorber demanda hacia América del Norte, Europa, México y el Caribe, se llega a la conclusión que los tráficos extra-regionales son más importantes que los locales. Todo ello es válido cuando no median problemas de la industria de ese país.
- ✦ Las empresas del país ubicado al norte del otro tienden a extender sus redes a todas las ciudades autorizadas del país del sur debido, también, a las posibilidades de atraer tráficos extra-regionales.

En consecuencia, la calidad de la oferta en los tramos internos depende del tráfico extra-regional que pueda capturar la empresa. En los casos que los hubs son al norte del otro país, esas aptitudes son naturales por cuanto son de sexta libertad. En los casos inversos, se necesita obtener el derecho en forma explícita por constituir quinta libertad y, en ese sentido, los documentos políticos adolecen de serias falencias.

Los documentos multilaterales que impulsan la desregulación nunca tienen en cuenta la concesión de quintas libertades a otros países sudamericanos como un medio para mejorar las conexiones internas de la Región. Tampoco es frecuente entre los bilaterales de “cielos abiertos”, los cuales se refieren a terceras y cuartas libertades, exclusivamente.

Los documentos que implican la flexibilización completa no son comunes en la Región. Los pocos que existen son relativamente nuevos y no han provocado cambios de importancia en la red. Sin embargo, su importancia es absoluta: tan solo téngase en cuenta la posibilidad de que las empresas de un país mal ubicado geográficamente puedan construir un hub para conexiones de los tráficos de su país en el extranjero, lo que sería un hub extraterritorial.

Cuando se analicen los problemas de la integración comercial y productiva, el tema de la libertad de quintas será fundamental. La única posibilidad de construir un hub en Sudamérica que compita con los grandes hubs de Miami y Madrid será a través del esfuerzo mancomunado de gran cantidad de empresas de la Región y del resto de Latinoamérica, que a los ojos del cliente del Hemisferio Norte aparezca como un único emprendimiento comercial y operativo.

Para la Región constituirá un aporte importante que permitirá desarrollar los servicios internos. Al aumentar los caudales de tráfico que se trasladan entre ciudades de América del Sur, aumentarán los servicios aerocomerciales y por lo tanto también aumentará la demanda local en la actividad turística ya que la oferta es un importante condicionante de su propia demanda. En ese sentido cabe analizar el efecto positivo que ha tenido el hub de Miami en la demanda de los vuelos internos de los EE.UU. Actualmente, esta ciudad está conectada con todas las ciudades estadounidenses de cierta importancia, lo cual en alguna medida, ha sido posible materializar por el aporte de tráfico hacia América Latina y el Caribe.

En consecuencia, la propuesta que se deriva de las conclusiones del presente trabajo es la de impulsar la liberación de las normas de oferta de transporte aéreo incorporando la quinta libertad como instrumento básico para la integración regional de Sudamérica. En términos generales, sería la de generalizar principios políticos que, en mayor o menor grado, se están aplicando en las negociaciones con los países del exterior.

Dada la libertad de acción que tienen las líneas aéreas en la actualidad, el gran aporte político a la incorporación de mejoras a la red sudamericana es el de permitir una mayor competencia para generar desvíos de tráfico y aumentar los caudales de demanda en los tramos internos. Obviamente, ello tendrá repercusiones serias en la cantidad de empresas que continuarían operando internacionalmente o en otros factores de la actividad pero, evidentemente, coadyuvará a formar una industria consolidada y competitiva.

Las políticas no tienen efecto alguno si no se traducen en mayores oportunidades económicas. El ejemplo es la voluntad de los Estados de desarrollar el transporte entre ciudades secundarias, lo cual no ha sido conseguido a pesar de haber sido firmado un convenio multilateral (Fortaleza).

SEGUNDA PARTE: MARCOS REGULATORIOS TÉCNICOS

El objetivo del estudio fue revisar las posibilidades de integración de las normas técnicas vigentes como elemento integrador del transporte aéreo en la región de Sudamérica. El análisis de las distintas alternativas de integración se culminó por presentar un esquema de armonización de normas y un esquema de reconocimiento recíproco de reguladores técnicos.

En el primer esquema, el de armonización de normas, se concluyó que cualquier intento de integración de los marcos normativos de todos los países culminaría, con

gran probabilidad, por generar un esquema tanto o más restrictivo que el promedio, en el que cada país incorporaría sus requisitos adicionales a las normas internacionales y en donde resulta difícil imaginar que resignarían condiciones. Motivaciones de distintas naturalezas generarían reticencias por parte de las autoridades aeronáuticas de cada país a resignar normativas hoy vigentes en sus países. Así se llegaría a una regulación que sería el común denominador, el que seguramente no sería bien aceptado en los países hoy más liberales. Al incorporar el ingrediente sindical, es de esperar que las restricciones impuestas en cada país se harían presente en la nueva normativa, en donde sería más difícil aún negociar concesiones. Este objetivo, además de ser de dudoso resultado, implicaría un largo proceso de negociación en dos dimensiones, una negociación entre los representantes de los países, y una negociación de cada uno de los representantes con las autoridades regulatorias, sectoriales y organismos sindicales del país, siendo un proceso iterativo e involucrando varios ciclos de negociación en cada uno de las dos dimensiones. Consecuentemente, las esperanzas de éxito serían limitadas.

Aún en un esquema con un marco único, la libre transferencia de recursos perseguida con la armonización se vería limitada. El verdadero freno a la múltiple prestación de recursos a ambos lados de las fronteras entre los países de la región está dada por la falta de reconocimiento de las autoridades aeronáuticas de un país al otro. Esta falta de reconocimiento mutuo no se solucionaría con la homologación de normas, por cuanto aún en un esquema de normativa uniforme, las autoridades no se confiarían la fiscalización, ya sea por desconfianza en los métodos ajenos o por simple proteccionismo. De esta manera, la unificación de las normas se limitaría a agilizar la re-certificación de equipos o tripulantes en el otro país, pero no en el reconocimiento automático por el regulador del país vecino.

Una variante con una mayor probabilidad de éxito sería la armonización parcial de las normas referentes a la aeronavegabilidad de recursos técnicos, más específicamente a aeronaves. Este tipo de proceso, si bien complicado, no

involucraría negociaciones con grupos sindicales, por lo que intentar compaginar una norma única podría ser más alcanzable. De cualquier modo, la libre transferencia de estos recursos a través de las fronteras aún no sería posible de no haber mutuo reconocimiento de las autoridades fiscalizadoras.

Se propone como segunda opción, la aceptación universal de los entes reguladores técnicos, entendiéndose como tal la posibilidad de habilitar los recursos en cualquiera de los países de la región, siendo válida la habilitación para cualquiera de los otros. Esta opción partiría de un principio de mutuo reconocimiento de autoridades en forma automática, el que no necesariamente debería basarse sobre normativas idénticas, sino en regulaciones todas compatibles con las internacionales impuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Implementada esta medida, los operadores se lanzarían a habilitar sus recursos y registrarlos en aquel país que tuviera mayor flexibilidad en las normas, creándose así una competencia entre las autoridades reguladoras de cada país motivadas a la creación de normas flexibles que aseguren mayor productividad a los operadores.

Un proceso de armonización normativa que fuera previo a un proceso de mutuo reconocimiento entre países, anularía las diferencias entre los marcos de cada país, limitando el proceso competitivo por el cual los operadores escogerían el ambiente más flexible. Como consecuencia, complicaría el proceso por cuanto no existiría una diferencia sustancial entre las normas de los países que represente ventajas derivadas de marcos flexibles, ya que imperaría un régimen homogéneo en toda la región.

Al analizar elementos concretos de su actividad, como es la forma en que utiliza las aeronaves y, consiguientemente, al personal aeronavegante, se deduce que se mantienen principios que hoy van perdiendo prioridad. La gestión comercial sigue teniendo excesiva importancia en las decisiones, aun en desmedro de la eficiencia en la gestión.

Paralelamente, el espíritu competitivo imperante entre las empresas de la región ha hecho que no se percibieran oportunidades de mejorar la explotación a través de esfuerzos conjuntos. Un problema estructural de las empresas sudamericanas es su reducida dimensión y la asociación productiva con otras puede ser un medio para alcanzar los beneficios de una actividad de gran volumen.

Lo mencionado se agrega a lo expuesto en la Primera Parte de este trabajo en la que se manifiesta que las empresas carecen de instrumentos fundamentales de estrategia comercial como el “mega hub”. Sus hubs actuales son varios y pequeños, sirven a una reducida porción del mercado de todo el subcontinente y tienen acceso a pocos puntos extra-regionales. Este es otro aspecto en el que las empresas deberán modificar su punto de vista y realizar esfuerzos en común a fin de crear el gran polo de concentración de tráficos y extender la red a una considerablemente mayor cantidad de ciudades extra-regionales. La industria aeronáutica provee, actualmente, de las aeronaves de características adecuadas para encarar la materialización de proyectos de este tipo sin asumir grandes riesgos: los aviones de alcance medio y capacidad reducida.

Los estados, que han diseñado los esquemas normativos respondiendo a estas pautas empresarias y a otros principios de defensa nacional que han perdido vigencia, se encuentran con la responsabilidad de generar los mecanismos para que la industria se transforme para convertirse en un instrumento útil para el desarrollo económico. Su rol es fundamental en este proceso por cuanto tienen en sus manos los ya mencionados instrumentos que definen las oportunidades comerciales de las empresas como así también los que determinan los niveles de eficiencia de la gestión como ser la utilización de aeronaves a través de las fronteras y la mayor o menor productividad que se pueda obtener del personal especializado.

La política futura debe estar orientada a incentivar toda idea o proyecto empresario que se base en la integración regional de gestiones y recursos empresarios como un

medio para asegurar la subsistencia de la industria local y la incorporación de mejoras en la red interna sudamericana. En la primera parte se recomienda la adopción de políticas liberales en los derechos comerciales. En esta parte del estudio, constituido por los análisis de la integración regulatoria técnica y la gestión de las empresas de la Región, se deduce que son los mismos estados los que deben no sólo facilitar sino propugnar la utilización conjunta de los elementos de capital, principalmente aviones, y de los recursos humanos especializados en el ámbito sudamericano.

La integración de las actividades aerocomerciales no constituye un fin político en sí mismo sino que surge como el único instrumento capaz de dotar a la industria de la región de aptitudes válidas para su desenvolvimiento a nivel mundial.

4 ACCIONES RECOMENDADAS

ACTORES INVOLUCRADOS

El presente trabajo plantea modificaciones en casi todos los aspectos que hacen a la actividad del transporte aerocomercial en América del Sur: política, estrategia operativa de las empresas, aprovechamiento de recursos humanos y técnicos, desarrollo del turismo y bienestar de los consumidores. Esto hace que la variedad de actores a los cuales está dirigido sea muy amplia: gobiernos (fijadores de política aérea), líneas aéreas, sindicatos, reguladores técnicos, sectores de turismo receptivo y los usuarios. Deben tenerse en cuenta las posibles reacciones esperadas de cada uno de esos grupos frente a las reformas propuestas al diseñar el plan de acción:

- ✦ **Gobiernos.** En cuanto a los gobiernos, los organismos fijadores de política (organismos sectoriales) pueden tomar dos posiciones alternativas. Algunos países, con una tradicional actitud proteccionista a la línea aérea principal (con o sin derecho de bandera) podrán tomar una actitud defensiva en cuanto a la reforma política, por cuanto implicará un aumento en los niveles de competencia. Por otro lado, aquellos países con una tendencia al desarrollo del sector turístico, receptivo o emisor, verán en la reforma una oportunidad de desarrollo del tráfico basada en la afluencia del turismo. En lo que respecta a la reforma regulatoria, es de esperar que los gobiernos tengan una actitud proactiva por la reforma, comprendiendo las indiscutibles ventajas que traiga aparejada, y sin comprometer intereses sectoriales.
- ✦ **Líneas aéreas.** Si bien tienen una actitud conservadora, la gran mayoría está atravesando una crisis muy seria que pone en peligro su futuro. Los proyectos realizados y los que se están trabajando son ambiciosos por cuanto implican fusiones dentro del mismo país. Pero esos proyectos, a la vez que complican la relación con los gobiernos por cuanto implican la reducción de la competencia en el cabotaje, no resuelven los problemas de fondo que son la falta de consolidación de su actividad internacional, especialmente la extra-regional, y los altos costos operativos y de capital. Por todo ello se estima que son los actores que mayor interés tendrán en las propuestas. Ello queda demostrado por los valiosos esfuerzos que está realizando AITAL.
- ✦ **Sindicatos:** En su mayoría tendrán una actitud negativa frente al cambio debido a que los matriculados en los países que permiten obtener mayor productividad puedan invadir sus mercados de trabajo. La idea de crecimiento de la actividad por mayor eficiencia la deberán visualizar como un hecho para el mediano plazo que beneficiará al sector en su conjunto. El aumento de productividad podrá generar un fuerte efecto negativo, siendo percibido como un empeoramiento de las condiciones de trabajo. Sin embargo, la reforma permite salvar una industria

que por su poca flexibilidad ha venido, y lo seguirá haciendo, perdiendo terreno frente a los operadores de fuera de la región, resultando en un debilitamiento del sector en su conjunto, con el consiguiente resultado en el empleo de recursos humanos. Puede esperarse un apoyo de los sindicatos de aeronavegantes de aquellos países que actualmente se encuentran limitados para volar a Estados Unidos como consecuencia de las limitaciones impuestas por el programa de medición de seguridad de la FAA, como ser Argentina, Ecuador, Paraguay, Surinam, Uruguay y Venezuela, ya que la reforma les permitiría habilitarse en un tercer país, y así reinsertarse en los mercados más importantes en las rutas hacia América del Norte.

- ✦ **Reguladores técnicos:** La posibilidad de habilitar recursos en otros países implicará la rotura del poder monopólico al que están sometidas las líneas aéreas, generando una competencia entre los reguladores técnicos de los países. Cualquier reforma en este sentido generará una fuerte resistencia, quebrando una tradición, en muchos países, de abuso de poder. Adicionalmente, estando en varios países los reguladores técnicos involucrados en la capacitación de recursos, un cambio de este tenor afectará intereses particulares, lo que implicará una mayor oposición. Sin embargo, la convicción de que el sector crecerá en su conjunto deberá ser suficiente para impulsar un cambio. Ante el nuevo esquema los reguladores deberán adaptarse flexibilizando normas y promoviendo la eficiencia, lo que implicará a su vez la necesidad de ayuda externa para el fortalecimiento institucional y la profesionalización de sus recursos humanos.
- ✦ **Industria del turismo receptivo.** La reforma empujará un aumento de oferta a la región, con mejores conexiones y menores costos, impactando significativamente en el turismo receptivo. Los diferentes actores del turismo constituirán fuertes defensores del cambio.

✧ **Usuarios.** Del mismo modo que en el sector turístico los usuarios apoyarán cualquier reforma en este sentido pues permitirán la flexibilización del transporte, implicando en mejores niveles de servicio y menores costos. Sin embargo, no tienen entidad política por cuanto no se han formado asociaciones que los representen, aunque estarán representados en cierta medida a través de los organismos gubernamentales dedicados a la defensa de la competencia y el consumidor.

En consecuencia, los receptores directos de las propuestas deberán ser las autoridades de política de transporte y de defensa de la competencia de los gobiernos, las líneas aéreas y la industria del turismo receptivo. Deberá tenerse en cuenta la necesidad de prestar apoyo de fortalecimiento institucional a los reguladores técnicos de varios de los países, permitiendo una fácil adaptación al nuevo marco competitivo. La participación de la OACI y la CLAC en esta etapa será de vital importancia.

ACCIONES RECOMENDADAS

La línea de acción deberá ser encarada en dos planos, en el plano de política aérea y en el plano regulatorio técnico. En el primero, se ha propuesto partir de la redacción de un documento que establezca un nuevo ordenamiento de derechos de tráfico de carácter multilateral que persiga los objetivos planteados y sirva como primer herramienta para el trabajo interactivo con los gobiernos. Respecto a la integración regulatoria técnica, se deberán partir de la refocalización de los esfuerzos de las líneas aéreas hacia una orientación en la dirección del mutuo reconocimiento de autoridades y a la concientización de los organismos sectoriales de los países de la región de la importancia de la reforma bajo la convicción que si no se protege a los operadores de poco servirán los reguladores.

Para la presentación de las ideas será necesario encarar las siguientes tareas, en la sucesión que se presentan:

- ✦ Redacción de dos documentos de trabajo a ser presentados como dos proyectos consecutivos: a) documento de relación bilateral, o proyecto de documento multilateral, que persigan los objetivos de flexibilización de política aerocomercial planteados y; b) documento de proyecto de mutuo reconocimiento de reguladores técnicos entre los países de la región a los efectos de la transferencia irrestricta de recursos.
- ✦ Elaboración de un modelo de simulación de la industria como herramienta de análisis del impacto consecuencia de la reforma. El modelo permitirá evaluar de manera dinámica el efecto de la aplicación de las medidas propuestas en cada una de las dos fases a la vez que servirá de instrumento de medición del beneficio asociado, como argumento de soporte.
- ✦ Presentación de ambos documentos a las autoridades de fijación de políticas de transporte, involucrando a representantes de líneas aéreas. Se considera que estas presentaciones deben realizarse a nivel individual de cada país por la complejidad del tema a tratar. Realización de un taller de trabajo por país, contando con las autoridades y las líneas aéreas. El taller contará con el soporte analítico del modelo cuantitativo de modo interactivo. Elaboración de un documento de aporte a ser presentado en una asamblea regional.
- ✦ Consultas con los organismos que representan al sector de turismo y a las autoridades de defensa de la competencia. Incorporación de sugerencias.
- ✦ Realización de una asamblea regional integradora en donde se llevará a cabo un taller de trabajo con el objetivo de elaborar un plan de desarrollo integral basado en las reformas planteadas en los documentos. El taller incluirá a las líneas aéreas de la región, siendo posible que éstas deleguen cierta responsabilidad en

AITAL, a la OACI y a la CLAC. El plan de desarrollo integral contendrá las medidas de implementación de la reforma, con el consenso de la asamblea.

- ✈ Elaboración de un plan de incentivos para la implementación en cada uno de los países.
- ✈ Elaboración de un programa de fortalecimiento institucional que permitirá igualar las capacidades de los distintos organismos reguladores, nivelando el campo de juego competitivo. El programa de fortalecimiento institucional tendrá por objetivo asistir a los países en la adaptación a los estándares internacionales y la corrección de las observaciones identificadas por los programas de inspección técnica de la OACI y de la FAA.
- ✈ Elaboración de los documentos anteproyecto de aplicación legal de implementación de cada una de las dos reformas, en base a los resultados de la asamblea.
- ✈ Realización de un taller con asesores legales para la aplicación de las reformas. Representación de AITAL, OACI y CLAC. Ajuste de los documentos para su aplicación por parte de los gobiernos.
- ✈ Monitoreo de implementación de las reformas con soporte institucional legal y técnico.

5 ANEXO: TABLA RESUMEN ESQUEMÁTICA

	Red comercial interna	Red comercial externa	Tarifas internas mínimas	Costos de tripulaciones	Restricciones para volar a EE.UU.	Utilización de aeronaves		Control y propiedad de líneas aéreas
Diagnóstico de la situación actual	Política que restringe los derechos de otras naciones sudamericanas en mercados extra-regionales		Política actual no restringe libertad tarifaria	Cada país tiene su régimen laboral. Son distintos entre sí. Todos son más restrictivos que el de EE.UU.	Los países en categoría 2 de la FAA no pueden operar o su capacidad no puede crecer por razones técnicas	Cada país tiene su régimen de exigencias para autorizar aeronavegabilidad	Política actual da libertad en el diseño de las programaciones de vuelos	La participación de extranjeros está restringida al 49% o menos
	Débil mercado local. Mayor interés en tráficos extra-regionales. Sin derecho a 5tas las empresas "del sur" operan mal las rutas	No existe un "hub" sudamericano para tráficos extra-regionales. Las aerolíneas de la región operan pocos puntos extra-regionales	Bajo volumen de tráfico por turismo	Muy diversos niveles de productividad del personal entre los países. Imposibilidad de tripulantes de volar en otros países	Para efectuar los vuelos se debe recurrir a costosos contratos de fletamento de vuelos de empresas de países reconocidos por los EE.UU.	El proceso encarece los leases (dry y wet) entre países sudamericanos	Las redes de cabotaje tienen tramos promedio muy cortos. Se hace así para incrementar la cantidad de vuelos en cada par de ciudades	Da lugar a la existencia de gran cantidad de empresas pequeñas e ineficientes
	Predominio de empresas que absorben tráficos de sexta libertad	Predominio de empresas extra-regionales	Empresas orientadas a tráficos por trabajo	Altas barreras de entrada y de salida para las líneas aéreas		Situación monopólica frente a un regulador técnico	Disminución en la calidad de servicio por vuelos con escalas	Limita la expansión de empresas sudamericanas eficientes
	Poca o nula competencia en mayoría de pares de ciudades	Débil posición de empresas sudamericanas	Baja competencia: tarifas altas en mayoría de mercados	Algunos países tienen muy baja productividad del personal y por lo tanto, altos costos.		Dada la imposibilidad de uso compartido de aeronaves a través de las fronteras, la utilización es baja	Baja productividad. Altos costos de capital o leases. Altos costos de combustible, tasas y mantenimiento	Limita los beneficios de las ventajas competitivas en la producción de servicios aéreos
Medidas sugeridas	Gobiernos: Liberación de mercados de quinta y sexta libertades para empresas sudamericanas			Gobiernos: Mutuo reconocimiento de reguladores de los otros países y apertura del mercado laboral a otros sudamericanos		Gobiernos: Mutuo reconocimiento de reguladores técnicos, incluyendo normas de aeronavegabilidad	Empresas: Racionalización de la red (incremento del tramo medio) para aumentar productividad de aviones	Gobiernos: Apertura del sector al capital extranjero
Resultados esperados	Incremento de actividad, de oferta y de cantidad de pares de puntos servidos	Incremento de vuelos y de oferta en tramos desde y hacia ciudades geográficamente claves	Reducción de tarifas por aumento de la competencia	Predominarán normas de países que permiten más eficiencia	Las empresas de estos países podrán utilizar sus aviones y sus pilotos habilitándolos en otros países sudamericanos	El intercambio de recursos entre empresas mejoraría la utilización y reducirá el costo de capital o leases	Reducción de utilización de aeronaves y tripulaciones sin reducir asientos ofrecidos	Expansión de empresas para lograr dimensiones mayores y para poder aprovechar economías de escala
		Incorporación de ciudades extra-regionales a la red		Competencia por ambientes laborales más flexibles	Acceso al mercado de EEUU sin wet leases costosos	Competencia por ambientes regulatorios más flexibles	Reducción de costos de combustible, mantenimiento y tasas	Apertura de la competencia en cabotaje
		Formación de un "hub" regional		Uso compartido de recursos humanos	Mejor posición competitiva	Economías de escala por uso compartido de recursos técnicos		Mejora de servicios y reducción de tarifas en cabotaje



BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ESTUDIO DE INTEGRACIÓN DEL
TRANSPORTE AÉREO EN
SUDAMÉRICA**

INFORME FINAL

El presente trabajo fue preparado por los consultores Andrés Ricover y Eugenio Negre, con la colaboración y supervisión de Esteban Diez-Roux (RE3/F13) y Tulio Arvelo-Durán (RE1/RI1).

Las opiniones expresadas en este trabajo son de los autores y no representan, necesariamente, las del Banco Interamericano de Desarrollo.

CONTENIDO

1	PRIMERA PARTE: DERECHOS DE TRÁFICO	7
1.1	RESUMEN EJECUTIVO DE LA PRIMERA PARTE	8
1.2	INTRODUCCIÓN: LA INTEGRACIÓN REGIONAL	11
1.3	POLÍTICA.....	14
1.3.1	El origen de los bilaterales	14
1.3.2	Las libertades del aire	17
1.4	LA RED INTERNA ACTUAL	19
1.5	ANÁLISIS DE LOS ACUERDOS BILATERALES	25
1.5.1	Relación bilateral Argentina - Bolivia	25
1.5.2	Relación bilateral Argentina - Brasil	27
1.5.3	Relación bilateral Argentina - Colombia	30
1.5.4	Relación bilateral Argentina - Chile	32
1.5.5	Relación bilateral Argentina - Ecuador	33
1.5.6	Relación bilateral Argentina - Paraguay	34
1.5.7	Relación Argentina - Perú.....	36

1.5.8	Relación Argentina - Uruguay	38
1.5.9	Relación Argentina - Venezuela	39
1.5.10	Relación bilateral Bolivia – Brasil	40
1.5.11	Relación bilateral Bolivia – Chile.....	42
1.5.12	Relación bilateral Bolivia – Colombia.....	43
1.5.13	Relación bilateral Bolivia – Ecuador	44
1.5.14	Relación bilateral Bolivia – Paraguay.....	45
1.5.15	Relación bilateral Bolivia – Perú	46
1.5.16	Relación bilateral Bolivia – Uruguay	47
1.5.17	Relación bilateral Bolivia – Venezuela.....	48
1.5.18	Relación bilateral Brasil – Chile	49
1.5.19	Relación bilateral Brasil – Colombia.....	51
1.5.20	Relación bilateral Brasil – Ecuador	52
1.5.21	Relación bilateral Brasil – Paraguay.....	55
1.5.22	Relación bilateral Brasil – Perú	56
1.5.23	Relación bilateral Brasil – Surinam	58
1.5.24	Relación bilateral Brasil – Uruguay.....	59
1.5.25	Relación bilateral Brasil – Venezuela.....	61
1.5.26	Relación bilateral Chile - Colombia	62

1.5.27	Relación bilateral Chile - Ecuador	64
1.5.28	Relación bilateral Chile - Paraguay	65
1.5.29	Relación bilateral Chile - Peru	66
1.5.30	Relación bilateral Chile - Uruguay	68
1.5.31	Relación bilateral Chile - Venezuela	69
1.5.32	Relación bilateral Colombia - Ecuador	70
1.5.33	Relación bilateral Colombia - Perú	71
1.5.34	Relación bilateral Colombia – Surinam	72
1.5.35	Relación bilateral Colombia – Uruguay	73
1.5.36	Relación bilateral Colombia - Venezuela	74
1.5.37	Relación bilateral Ecuador - Paraguay	75
1.5.38	Relación bilateral Ecuador – Perú	76
1.5.39	Relación bilateral Ecuador - Venezuela	77
1.5.40	Relación bilateral Perú - Venezuela	78
1.6	DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DE LOS ACUERDOS	79
1.7	ANÁLISIS CUANTITATIVO	174
1.7.1	Metodología	174
1.7.2	Resultados	177
1.8	ANÁLISIS COMPARATIVO DE TARIFAS	186

1.8.1	Metodología	186
1.8.2	Resultados	188
1.9	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA PRIMERA PARTE	192
1.9.1	Conclusiones	192
1.9.2	Resultados Esperados	196
1.9.3	Propuesta de reforma	201
2	SEGUNDA PARTE: MARCOS REGULATORIOS TÉCNICOS	202
2.1	RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA PARTE	203
2.2	LA ARMONIZACIÓN DE LOS MARCOS REGULATORIOS	206
2.2.1	La justificación para el cambio	206
2.2.2	El común denominador	208
2.2.3	Los esfuerzos de la CLAC y AITAL	209
2.2.4	El mito de la armonización	210
2.3	MUTUO RECONOCIMIENTO ENTRE AUTORIDADES FISCALIZADORAS	213
2.4	ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO DE LA REGIÓN	216
2.4.1	Situación de las líneas aéreas	216
2.4.2	Utilización y productividad de las flotas	220
	Productividad de la red: conceptos básicos	222
	Metodología para el análisis de productividad de la red	223

	Análisis de la flota de largo alcance	225
	Análisis de la flota de medio alcance.....	236
	Análisis de la flota de corto alcance	243
	Conclusión sobre los niveles de productividad.....	249
	Ejemplos de una programación integrada de flotas	251
2.4.3	Efectos sobre la utilización de tripulaciones.....	263
	Análisis comparativo	263
	La barrera sindical	291
2.5	LAS RESTRICCIONES A LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LÍNEAS AÉREAS	294
2.5.1	Propuesta de la OACI a la Liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos.....	294
2.5.2	Ventajas comparativas en la producción de servicios aéreos	310
2.6	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA SEGUNDA PARTE	314
2.6.1	Conclusiones.....	314
2.6.2	Recomendaciones	319
3	ANEXO I: RED ACTUAL EN LA REGIÓN	327
4	ANEXO II: CÓDIGOS DE AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS	329
5	ANEXO III: CUADRO DE TARIFAS	331
6	ANEXO IV : SOLICITUD DE AITAL PRESENTADA ANTE EL FOMIN	334

1 PRIMERA PARTE: DERECHOS DE TRÁFICO

1.1 RESUMEN EJECUTIVO DE LA PRIMERA PARTE

El presente estudio tiene por finalidad analizar la incidencia de la política regional en el desarrollo del transporte aéreo y su capacidad integradora de la Región de América del Sur.

El trabajo parte de la identificación de las características de la red de transporte aéreo internacional, dentro de la Región en estudio. Se destaca el hecho que no hay más de 70 rutas principales en una extensión tan vasta como es el continente sudamericano. Más de la mitad de las rutas de la Región son entre ciudades principales (40) y otras 20 conectan ciudades principales con ciudades secundarias. Asimismo, los hubs de la Región dependen de la existencia de tráficos norte-sur, condicionados por los tráficos extra-regionales, principalmente en Estados Unidos y en Europa.

Se llevó a cabo un análisis de cada uno de los acuerdos bilaterales celebrados entre los países de la Región, con el objetivo de estudiar la concordancia entre las políticas perseguidas por los gobiernos y la realidad económica de los servicios aéreos. Se revisaron los esquemas de rutas definidos y las limitaciones de capacidad, para ser constatados con los servicios efectivamente ofrecidos. Asimismo se buscó identificar la aptitud de cada documento bilateral en cuanto a la capacidad de permitir el acceso a los mercados, en su capacidad de permitir la competencia por medio de la entrada de más operadores, y en la posibilidad del ingreso a otros mercados de otros países.

Se llevó a cabo un análisis cuantitativo, a partir de la calificación de los bilaterales según estos tres criterios, y se evaluaron los puntajes de cada país en función a las

aptitudes que cada uno presenta para facilitar el desarrollo del transporte aéreo intra-regional, como artífice de una política regional integradora. Aquellos países con aptitudes más altas dadas por los instrumentos de política aérea han demostrado ser Chile, Brasil, Argentina, Bolivia, Perú y Colombia.

Del análisis de los documentos bilaterales, se obtuvieron además como conclusión que existe un gran número de frecuencias autorizadas por los documentos bilaterales, que no son utilizadas. Asimismo, gran parte de las rutas establecidas en los documentos, de destinos fijados en los acuerdos, no son explotados por no ser de atractivo comercial y ser el legado de viejas políticas de Estado sin motivaciones de mercado.

Los mercados principales siguen estando fuera de la región, y sólo en el acceso a éstos está el potencial de desarrollo de un tráfico intra-regional significativo. Si bien las capacidades ofrecidas en los convenios bilaterales no son explotados, aún se guardan con recelo proteccionista ciertos derechos de operar rutas hacia terceros países, especialmente en el hemisferio norte. En los casos en los que los países ubicados al norte intentan hacer uso de 6tas libertades con ánimo de recolectar tráfico hacia el norte, los países del sur buscan evitar estas fugas de sus tráficos locales por medio de la fijación de límites a los tráficos de 3ras y 4tas. Se ofrecen tráficos de 5tas a destinos sin interés, mientras que se protegen los accesos a los mercados más importantes.

Se identifica una falta de política estratégica de transporte a nivel regional, que busque definir centros de distribución (hubs) regionales por encima de los intereses nacionales, pudiendo definir centros de concentración más convenientes que los utilizados hoy en el hemisferio norte. El futuro de la integración regional se basa en la posibilidad de poder operar tráficos de 5tas, en sentidos norte-sur, hacia los grandes mercados, desarrollando a su vez mercados secundarios. Se deberá impulsar la liberación de las normas de oferta de transporte aéreo, incorporando la

quinta libertad como instrumento básico para la integración regional de América del Sur.

Por último, un análisis de las tarifas aéreas de la región ha denotado la presencia de tres grandes mercados, con ciertas relaciones constantes de precio por unidad de distancia. Las rutas de los países del Atlántico, así como las rutas transversales, han resultado ser las más competitivas, dado la fuerte presencia del turismo en estos segmentos. Por su parte, las rutas entre los países del Pacífico han demostrado ser más onerosas, en donde a falta de tráficos turísticos no existe la presión por tarifas bajas. Para aquellas rutas servidas por un sólo operador, la correlación entre la tarifa y la distancia ha sido significativamente más alta que en los dos mercados anteriores, evidenciando una vez más la dificultad en la integración que genera la limitación a los accesos a los mercados.

1.2 INTRODUCCIÓN: LA INTEGRACIÓN REGIONAL

El análisis de cuán efectiva es la actividad de la aviación comercial para unir eficazmente a los países de una región entre sí debe partir de lo que los Estados han definido como Política de Transporte Aéreo a nivel subcontinental. A través de ella se establecen las pautas básicas de lo que las líneas aéreas podrán materializar.

Obviamente, no es el único factor. Pueden darse buenas condiciones políticas entre dos Estados y, sin embargo, no tener éxito por cuanto las condiciones económicas no son adecuadas. Por ello, a veces es necesario continuar profundizando el proceso político a fin de que esa adecuación sea posible.

Hoy en día la economía del transporte aéreo se ha hecho muy compleja. Para satisfacer mejor las necesidades de los usuarios, los Estados tienden a incorporar la competencia en los mercados. En consecuencia, las tarifas se reducen permanentemente y las empresas pueden sobrevivir solamente en el caso de lograr mayores niveles de eficiencia. En la mayoría de los casos, lograr la necesaria reducción de costos depende de cambios radicales en la estructura productiva y comercial, y éstos se logran a través de expandir las actividades empresarias para lograr economías de escala.

Dentro de los países, las empresas tienden a fusionarse a través de simples absorciones. En estos casos la reducción de costos se da por simple racionalización de recursos al concentrar dos bases operativas y administrativas en una sola. Pero en el ámbito internacional las fusiones dependen de muchos elementos políticos que dificultan la materialización de las decisiones hasta, en algunos casos, tornarlas imposibles.

Pero las soluciones a estos inconvenientes se dan por el lado de las asociaciones de líneas aéreas con un fin determinado. Las más desarrolladas son las de carácter comercial y tienden utilizar mejor los recursos de ventas y a hacer cautivos a los usuarios ofreciéndoles una gran variedad de destinos y alternativas de viaje. Estos emprendimientos pretenden dar imagen de ser transportadores “globales”, es decir, que abarcan una enorme cantidad de posibilidades en rutas, satisfaciendo las necesidades de los pasajeros. Paralelamente se acuerda como será la participación de una línea aérea en la oferta de la otra, para lo cual se recurre a los métodos de código compartido o “code-share”.

La otra forma de asociación es la que tiene carácter productivo. En todas las áreas se notan los efectos de la expansión de la actividad sobre los costos unitarios. En los aspectos de las operaciones de vuelo se dan aumentos significativos en la productividad de las tripulaciones y además de aumentar la productividad del personal técnico se aprovecha mejor la infraestructura y el equipamiento destinados al mantenimiento de aeronaves.

Todos estos proyectos deben ser permitidos por las normas de los países cuyas empresas quieren establecer este tipo de lazos.

Hasta ahora, los acuerdos de transporte aéreo han establecido, solamente, los elementos de carácter económico – operativo de la actividad: oferta, es decir, capacidad y frecuencias, y mercados en los que pueden actuar. En los últimos años se ha incorporado el problema de la asociación comercial, pero aun no está generalizado.

Para tener una idea del panorama completo de las posibilidades de la industria sudamericana de transporte aéreo para sobrevivir en el futuro a través de la integración comercial y productiva de sus actividades, será necesario analizar otro tipo de documentos, los cuales serán parte de la segunda etapa de este trabajo. En

esta etapa, el objetivo es el de estudiar la incidencia de la política regional en el campo del transporte aéreo sobre la integración geográfica de la Región.

1.3 POLÍTICA

1.3.1 EL ORIGEN DE LOS BILATERALES

Los acuerdos bilaterales surgen de la necesidad de los países de regular el transporte aéreo en sus aspectos económicos, políticos e industriales.

En sus aspectos no económicos, la regulación se hace estableciendo estándares técnicos referidos a:

- ✈ Condiciones de la operación: despegue, aterrizaje, etc.
- ✈ Mantenimiento requerido a las aeronaves.
- ✈ Tripulación: entrenamiento requerido.
- ✈ Procedimientos de vuelo.
- ✈ Regulaciones respecto a la infraestructura de la aviación como ser aeropuertos, servicios de meteorología y sistemas de navegación.

Pero las principales regulaciones en el transporte aéreo se dan en relación a variables económicas. Para dejar en claro el porqué de estas regulaciones se hace referencia a los primeros pasos que se dieron referidos al control del tráfico aéreo.

Convención de París (1919): se establece que los estados tienen derechos soberanos en su espacio aéreo. A partir de esta sentencia la intervención gubernamental se hizo inevitable y el espacio aéreo se convirtió en un valioso recurso natural. Esta es

la causa por la cual el laissez-faire de los primeros años del transporte aéreo se fue transformando en un complejo conjunto de acuerdos bilaterales.

Convención de Chicago (1944): se concluye que en todo acuerdo bilateral se debe acordar respecto a:

- ✈ Derechos de tráfico aéreo y libertades del aire.
- ✈ Control de tasas y tarifas.
- ✈ Control de frecuencias y capacidad.

Estos tres aspectos determinan la naturaleza de la industria regulando la entrada de empresas al mercado, los niveles de libertad de precio y los controles de producción.

En esta convención aparece el conflicto de los cielos abiertos. Este conflicto surge de los intereses contrapuestos que tenían países como Estados Unidos, Holanda y Suecia, promotores de “cielos abiertos”, contra la postura de la mayoría de los países de Europa, los que proclamaban una idea proteccionista de sus cielos amparada principalmente en lo diezmados que habían quedado su transporte aéreo después de la Segunda Guerra Mundial.

En Chicago se firmaron acuerdos respecto a las dos primeras libertades, las cuales se refieren al sobrevuelo y aterrizaje en un país distinto al de la línea aérea. Este acuerdo se llamó “Acuerdo internacional de servicios aéreos”. También se firmó un acuerdo que proveyó el marco para el desarrollo del transporte aéreo internacional y la formación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, o ICAO en inglés).

Las convenciones a las cuales se hizo referencia junto a la convención de Génova sirven de base para la firma de todo bilateral.

El bilateral de transporte aéreo es un documento firmado entre dos países donde se regulan las operaciones que se realizarán entre ellos. El formato tradicional de este tipo de documento consta de las siguientes parte:

- ✧ Una primera parte denominada *Bilateral* la cual hace referencia a derechos de aduana sobre importación de partes de aeronaves, cargos de aeropuertos, transferencia de fondos de empresas aéreas entre sus sucursales y la casa matriz. Pero el aspecto esencial de esta parte es la regulación de tarifas y capacidad. En un bilateral es primordial que esté presente el concepto de reciprocidad, es decir un equitativo y justo intercambio de derechos entre los firmantes los que suelen ser de características disímiles en cuanto a tamaño, recursos, dimensiones de sus empresas aéreas como otros factores que pueden dar ventajas a un país respecto del otro. Es decir, deben existir iguales oportunidades para las empresas de ambos países.
- ✧ La segunda parte se llama *Anexos*, y contiene el itinerario de rutas que pueden cubrir las empresas designadas por ambos estados, dichas empresas nunca son individualizadas o nominadas. Dichos itinerarios no son necesariamente iguales para ambas partes. El anexo también hace referencia a las quintas libertades garantizadas especificando en que casos se puede hacer uso de esas libertades. Para que la quinta libertad se pueda ejercer el tercer país involucrado la debe aceptar.
- ✧ Una tercera parte que forma parte de los acuerdos bilaterales entre países son los llamados *Memorandums de entendimiento* o intercambio de notas. Estos acuerdos amplían o modifican aspectos particulares de los acuerdos firmados si estos últimos existieran. Puede haber Memorandums de entendimiento sin que exista un bilateral anterior.

Existen dos clases de bilaterales, aquellos muy proteccionistas y aquellos que tienden a ser liberales. En los primeros se establece como prioridad acordar la capacidad a ser ofrecida por cada oferente y contratos que se pueden dar entre las empresas de los países firmantes como ser los contratos “pool”.

En contrapartida existen los bilaterales liberales o llamados bilaterales tipo Bermudas haciendo referencia al bilateral firmado entre Reino Unido y Estados Unidos donde se garantizaban los cielos abiertos para ambas partes, no estableciéndose ninguna limitación de frecuencias o capacidad entre puntos de ambos países. Este tipo de bilateral también otorga una quinta libertad donde la capacidad permitida para operar bajo esta condición se establece en función del tráfico potencial de la ruta entre su principio y su fin.

1.3.2 LAS LIBERTADES DEL AIRE

Los bilaterales garantizan los derechos que ambos países se otorgan para explotar el tráfico aéreo entre ellos y a terceros países. Para unificar criterios en la elaboración de dichos acuerdos, la Convención de Chicago enunció las cinco libertades del aire las que hacen referencia a los distintos derechos que se pueden otorgar. A continuación se enuncian dichas libertades:

- ✈ 1ra libertad: otorga derecho a sobrevolar el espacio aéreo de otro país.
- ✈ 2da libertad: derecho a aterrizar en otro país.
- ✈ 3ra libertad: derecho a transportar pasajeros desde el país de bandera hacia el otro.
- ✈ 4ta libertad: derecho a transportar pasajeros desde el otro país al país de bandera.

- ✈ 5ta libertad: derecho de una línea aéreas 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).

Dado que puede existir discrepancia en la definición de las siguientes tres libertades se debe dejar en claro que en este trabajo se asumen los conceptos expuestos a continuación:

- ✈ 6ta 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.
- ✈ 7ma libertad: el derecho de una línea aérea de operar tráfico entre dos países por medio de servicios que estén totalmente fuera del propio país.
- ✈ 8va libertad: derecho de una línea aérea designada de realizar vuelos de cabotaje en el otro país involucrado.

1.4 LA RED INTERNA ACTUAL

A los efectos del análisis de la política aérea en la región, deben comprenderse cuáles son las características esenciales de la red interna actual de transporte aéreo. Para ello, se ha recopilado información de la red interna sudamericana referente a los vuelos internacionales dentro de la Región de América del Sur. Se utilizó para eso la OAG (Official Airline Guide), para la temporada enero-marzo del 2002. El detalle de las tablas se presentan como Anexo I. El Anexo II contiene los códigos de aeropuertos y de líneas aéreas para ser usados como referencia.

Los tramos internos de un país han sido contabilizados solamente cuando son operados por empresas extranjeras, aunque sin derecho de tráfico. Si los tramos son servidos por líneas aéreas del país, aún si éstos son como etapa de un vuelo internacional a otro país de la Región, no se los ha tenido en cuenta por cuanto son comercializados como servicios de cabotaje.

Las características principales observadas son las siguientes:

- ✈ Llama la atención la pequeña cantidad de tramos operados por la actividad aerocomercial. Suman solamente 70 en un área muy extensa y con una población muy numerosa.
- ✈ La mayoría de los tramos son entre las ciudades principales (tramos tipo “A”), como ser las capitales (excepto Brasilia) y Guayaquil, Río de Janeiro, Santa Cruz de la Sierra y Sao Paulo. Dentro de esta categoría se identificaron 40 tramos.

- ✦ Otros 20 tramos corresponden a la unión entre una ciudad principal y una secundaria (tramos tipo “B”).
- ✦ Apenas 10 tramos son entre ciudades secundarias (tramos tipo “C”).
- ✦ De esos 10 tramos 3 son de carácter estacional para transportar a centros de turismo.

Teniendo en cuenta que en todas las ciudades principales opera un hub con servicios desde y hacia el exterior de la región, en 60 de esos 70 tramos se puede transportar tráfico extra-regional como alimentación a la red de largo recorrido.

No todas las ciudades principales poseen operaciones tipo hub, como ser Guayaquil, La Paz, Montevideo, Paramaribo y Quito. La totalidad de los vuelos de los tramos tipo “B” son con los restantes aeropuertos de ciudades principales, es decir con hubs, siendo operados por la empresas con base allí, llevándose a cabo en horarios adecuados para las conexiones.

Por otro lado, llama la atención la falta de conexiones en rutas tipo “B” que unirían ciudades grandes. Por ejemplo, no existen operaciones entre Medellín o Cali y Lima o Quito, ni entre Maracaibo y Bogotá. Pero sin embargo, sí existen vuelos entre Miami y todas estas ciudades, o entre Panamá y las ciudades secundarias de Colombia. Otro ejemplo lo constituye la falta de vuelos entre las ciudades secundarias de Argentina (Córdoba y Rosario) y Montevideo, a pesar de los muy estrechos lazos económicos y sociales entre ellas. Aunque esas ciudades argentinas sí están conectadas con Santiago de Chile y Sao Paulo por Lan Chile y Varig¹, que operan hacia sus respectivos hubs.

¹ Varig suspendió los servicios a Rosario y Córdoba durante 2002.

La diferencia entre el caso de las ciudades colombianas y venezolanas, por un lado, y las argentinas, por el otro, sería la posibilidad de transportar tráficos extra regionales. Los hubs sudamericanos funcionan bien si cumplen con las siguientes condiciones:

- ✧ Si las ciudades secundarias están localizadas aproximadamente a la misma latitud o hacia el sur, quedando el hub en la ruta hacia el norte.
- ✧ Si las ciudades secundarias no tienen vuelos directos hacia los principales centros de tráfico del hemisferio norte. Por esta razón las ciudades secundarias del norte de Brasil no son mercados adecuados para conectar a los hubs de Bogotá o Caracas.

Resumiendo, en las rutas secundarias los tráficos locales no son definitorios para tomar la decisión de operar una ruta. Por ello, la cantidad total de tramos de tipo “B” no es significativa. Por su parte, la importancia de los tráficos extra-regionales se repite en los tramos tipo “A”. Ello podrá ser apreciado en detalle en el capítulo de descripción de los acuerdos entre países.

En consecuencia, se puede deducir del análisis realizado que muchas de las empresas sudamericanas diseñan sus redes internas del subcontinente en función de los tráficos hacia/desde el exterior de la región. Esto se evidencia por los siguientes hechos:

- ✧ Los tráficos internos no son lo suficientemente grandes como para representar una base sólida para el negocio de la aviación comercial. Téngase en cuenta que los aviones utilizados son semejantes a los que vuelan en las rutas internas de Europa o EE. UU. (mayores a 100 asientos) donde la demanda es mucho mayor. La aparición de regional-jets de 50 – 70 plazas con mejores factores de ocupación, podrá modificar la situación en el futuro.

- ✈ Una importante cantidad de vuelos cortos se realiza con aviones de gran capacidad aptos para operar tramos largos, lo cual responde a que son conexiones de vuelos hacia Europa o EE. UU. Esta característica se repite en todos los tramos hacia el sur, el este y el oeste de la base de la empresa que los opera.
- ✈ El tráfico regional es trabajado con la oferta sobrante de las operaciones de larga distancia.
- ✈ Existe una ambición cultural por querer expandirse a los mercados internacionales, aún desatendiendo en una segunda etapa los mercados regionales que han sido los que en un principio le aseguraron el éxito.

Del análisis de las conexiones de los países de la región en estudio, con países fuera de la región, puede verse que Sudamérica tiene excelentes conexiones aerocomerciales con Estados Unidos Europa, México y Panamá, lo cual puede apreciarse en el siguiente cuadro.

Comparación entre la oferta de empresas sudamericanas y extraregionales en servicios fuera de la región

cantidad de frecuencias semanales non stop hacia destinos fuera de la región

	sudamericanas (1)	extraregionales (2)	total (1)+(2)=(3)	Rel.% (1)/(2)	Rel.% (3)/total
Argentina	15	131	146	10,3%	10,2%
Bolivia	12	7	19	63,2%	1,3%
Brasil	119	196	315	37,8%	22,0%
Chile	33	37	70	47,1%	4,9%
Colombia	135	121	256	52,7%	17,9%
Ecuador	11	79	90	12,2%	6,3%
Guyana	3	47	50	6,0%	3,5%
Paraguay					0,0%
Perú	28	71	99	28,3%	6,9%
Surinam	6	7	13	46,2%	0,9%
Uruguay					0,0%
Venezuela	136	239	375	36,3%	26,2%
TOTAL	498	935	1.433	34,8%	

Fuente: Official Airline Guide, enero 2002

Estas conexiones responden a las políticas liberales que se han impulsado por iniciativa de Estados Unidos. Puede verse como la oferta de las empresas extraregionales es considerablemente mayor a la de las empresas locales sudamericanas por lo que se deduce que la política aplicada en las relaciones aerocomerciales no persigue, como objetivo prioritario, la defensa de la actividad de bandera sino que otorgan grandes rangos de libertad a los transportadores. Obviamente, es interés de los Gobiernos sudamericanos garantizar un servicio frecuente y que represente una capacidad suficiente para transportar la demanda. Pero también se debe considerar que algunas empresas, especialmente las de EE. UU., transportan un considerable volumen de tráfico de sexta libertad.

Entre los seis países grandes hay en este aspecto, dos excepciones: Chile y Colombia. Constituyen dos casos contrapuestos: el primero sigue una política de total apertura y está localizado en el extremo sur del subcontinente, posición poco adecuada para beneficiarse con políticas de este tipo. El segundo suele no conceder

suficiente cantidad de frecuencias en quinta libertad y, aparentemente, ha conseguido resguardar los intereses de sus transportadores; sin embargo, su posición geográfica le permitiría operar el gran hub sudamericano absorbiendo tráficos de un gran número de otros mercados pero su nivel de oferta es del 18% del total de la Región.

Los excesos de derechos otorgados a países del exterior siempre han constituido un problema para el transporte interno. El afán de establecer conexiones con EE.UU. y Europa llevaron a los estados sudamericanos a conceder una gran cantidad de frecuencias en relación al tráfico de cada momento, y a permitir quintas libertades con bastante soltura. Es así como en algunos corredores importantes (por ejemplo BUE-SCL) gran parte de la oferta era de vuelos extra-regionales.

Hoy en día predomina la modalidad de vuelos sin escalas intermedias, lo que ha disminuído la cantidad de servicios de quintas, permitiendo a su vez a las operadoras sudamericanas desarrollar una red interna más sólida. Sin embargo las diferencias en las políticas aplicadas a las relaciones bilaterales dentro y fuera de la región aún constituyen un obstáculo para su adecuado desarrollo.

1.5 ANÁLISIS DE LOS ACUERDOS BILATERALES

1.5.1 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Los documentos vigentes se caracterizan por permitir a las empresas aéreas de ambos países, una amplia gama de posibilidades de explotación. El bilateral establece una cantidad de asientos anuales (116.000) para la red troncal, es decir el de origen o destino en LPB y VVI, por un lado y BUE lo cual. El multilateral sobre transporte subregional permite operar un gran número de rutas potenciales entre los dos países limítrofes.

Se prevé la múltiple designación y la asociación entre empresas.

En el anexo al Bilateral (1966) se establece que las rutas que puede operar Argentina abarcan quintas libertades desde LPB hacia destinos “más allá de Bolivia”, es decir toda América excepto el Cono Sur.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Si bien los documentos mantienen la regulación como principio rector, el hecho de establecer las cuotas en asientos da libertad a las líneas aéreas para seleccionar su estrategia entre dos alternativas básicas: aviones pequeños y una oferta intensiva en frecuencias o aviones grandes con relativamente pocas frecuencias.

La cantidad acordada de asientos, a su vez, es considerablemente mayor a la necesaria en el mercado. Este hecho queda demostrado por la diferencia entre la cuota de Argentina y lo que utiliza AR. Ello asegura una aun mayor flexibilidad empresarial.

La múltiple designación asegura que la competencia potencial existe pero AR y LB absorben la totalidad. De todos modos ambas empresas deben proteger su rol de únicos transportadores corriendo el riesgo de tener que aceptar la entrada de nuevos transportadores si las tarifas son demasiado elevadas o si la oferta es insuficiente.

Las rutas subregionales también son utilizadas por LB, conectando SRZ con ciudades del interior argentino. Posteriormente a la temporada analizada, la empresa boliviana Aerosur inició servicios desde un punto secundario de Bolivia (CBB) hacia BUE

Las posibilidades de negocios en otros mercados (quintas y sextas libertades) para las aerolíneas, contempladas en el Bilateral, reflejan la realidad de la situación de los dos países por cuanto las quintas concedidas por Bolivia se equilibran con sus propias posibilidades de sexta libertad. A pesar que en los documentos de 1966 se menciona a LPB como el mercado para operar dichas quintas, Bolivia ha autorizado ese tipo de explotación en el vuelo VVI-CCS de AR.

Por lo expuesto, la relación entre ambos Estados merece una alta valorización desde el punto de vista formal. Las regulaciones le confieren una gran amplitud, tanto para el mercado de tercera y cuarta como para el de quinta (y sexta). Se desconocen las razones por las cuales no se ha establecido un régimen formalmente liberal.

En cuanto a las aptitudes de las empresas la situación se revierte: mientras Bolivia y el LB supieron resolver el problema de la altura del aeropuerto de LPB construyendo uno en SRZ, el cual fue convertido en hub por la línea aérea, Argentina y AR no encontraron la forma de revertir las dificultades que le

representa estar ubicada al sur de Bolivia, de tener dos aeropuertos en BUE, por lo que no pudo desarrollar un hub, y de necesitar equipos de alta relación potencia – peso para operar en el principal centro de tráfico boliviano (LPB). En la práctica, la situación refleja un gran desequilibrio entre los logros de las dos empresas, falta de interés por parte de otras empresas argentinas y un potencial punto de conflicto en la relación política entre ambos países.

Obviamente, parte de esta situación se explica en las vicisitudes que ha atravesado el principal transportador argentino, que ha ido reduciendo su red a lo largo de los últimos 12 años. Pero es llamativo que ninguna otra línea aérea de esa nacionalidad haya encontrado una vía para equilibrar la situación. Es probable que la explicación a esta situación se encuentre en la falta de interés en los tráficos de quinta más allá de Bolivia, debido a su bajo volumen.

Por lo expuesto, la valoración de las aptitudes de las líneas aéreas en esta relación es, en el caso de la empresa boliviana, alta, y en el de las argentinas, baja.

1.5.2 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - BRASIL

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La capacidad a ser ofrecida por cada bandera en vuelos regulares ha sido establecida en asientos, elevándose a 1.912.000 unidades por año. La selección de las aeronaves a ser utilizadas es exclusiva responsabilidad del transportador.

En lo que hace a nuevos mercados los Estados han firmado el Convenio de Fortaleza por lo que hay plena libertad de operar servicios en rutas secundarias de carácter sub-regional.

Se prevé realizar servicios especiales (adicionales de transportador designado) y no regulares (de transportador no designado).

Los servicios de carga fueron acordados en 7 frecuencias semanales.

Todos los servicios pueden continuar hacia puntos “más allá” con quintas libertades plenas.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los documentos vigentes, si bien encajan en la categorización de “reguladores”, se caracterizan por permitir a las empresas aéreas de ambos países, una amplia gama de posibilidades de explotación. El bilateral refleja, de acuerdo a lo que se percibe, las necesidades del transporte troncal, es decir, entre las grandes ciudades (RIO, SAO, POA, por un lado y BUE, ROS, COR; por el otro). Las concesiones sobre servicios no regulares satisfacen plenamente las necesidades de oferta durante las altas temporadas en puntos de carácter turístico. El multilateral sobre transporte subregional permite operar un gran número de rutas potenciales entre los dos países limítrofes.

La múltiple designación asegura que la competencia exista.

Las posibilidades de negocios en otros mercados (quintas y sextas libertades) para las aerolíneas reflejan la realidad de la situación de los dos países por cuanto las quintas concedidas por Brasil se equilibran con sus propias posibilidades de sexta libertad al autorizar que todos los vuelos de tercera y cuarta continúen hacia puntos “más allá”, en Europa y América del Norte.

Por lo expuesto, la relación entre ambos Estados merece una alta valorización desde el punto de vista formal.

En cuanto a las aptitudes de las empresas la situación se revierte: mientras las líneas aéreas brasileras han desarrollado una red muy importante y verdaderos servicios de puente aéreo entre las dos principales ciudades (BUE y SAO) las argentinas han dejado sola a AR en este mercado. Es cierto que la política interna de ese país no facilitó, hasta 1995, el desarrollo de servicios regulares de otras líneas argentinas que no fuera AR, en el mapa internacional. Sin embargo, en los siete años transcurridos continúan explotando, exclusivamente, vuelos no regulares de alta temporada. Tampoco AR ha hecho uso de los derechos de quinta libertad.

Nuevamente en este caso se manifiesta la ventaja de los países ubicados al norte de los otros. Evidentemente el tráfico extrarregional debe jugar un rol muy importante en la explotación económica de los servicios comerciales entre los dos países y, por ello, las restantes líneas aéreas argentinas, que operan exclusivamente vuelos internos (de corta y media distancia) y no acceden al mercado extrarregional, no pueden hacer uso de las concesiones que les otorga Brasil. También es cierto que las amplias concesiones de quinta libertad son relativamente recientes y durante mucho tiempo estuvieron restringidas a un número exiguo de frecuencias que era asignado a AR y las líneas aéreas que intentaron incursionar en las rutas de larga distancia (MJ) no pudieron contemplar la posibilidad de utilizar esos derechos. Es probable que, en el futuro, establezcan vuelos al hemisferio norte pasando por Brasil y ello mejore la participación de la bandera argentina en esta relación bilateral.

En la práctica, la situación refleja un gran desequilibrio entre los logros de las empresas brasileras y argentinas y un potencial punto de conflicto en la relación política entre ambos países.

Por lo expuesto, la valoración de las aptitudes de las líneas aéreas en esta relación es, en el caso de las empresas brasileras, alta, y en el de las argentinas, baja.

1.5.3 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - COLOMBIA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Amplios derechos para desarrollar servicios adecuados a las necesidades del mercado (7 frecuencias semanales).

Se prevé la múltiple designación pero el número de frecuencias es bajo para dos empresas.

Se conceden 5tas sudamericanas y a otros países de la CLAC en forma liberal. En cuanto a las 5tas “más allá” (hacia los EE.UU. y México) están limitadas a 3 frecuencias semanales).

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los documentos firmados entre Argentina y Colombia se caracterizan, como tantos otros, en tener más en cuenta el tráfico extrarregional que las necesidades del que existe entre ambos países.

En terceras y cuartas libertades, las empresas de las dos naciones pueden ofrecer, de hecho, vuelos diarios, lo cual representa una excelente calidad de servicio dada la larga distancia que las separa (equivalente a un vuelo que atraviesa el Atlántico Norte). El tipo de aeronave es el de 200 – 250 plazas. Pero, aparentemente, los volúmenes de tráfico local no son suficientes para justificar este volumen de oferta y las empresas argentinas no participan de este mercado.

La situación del transportador colombiano se ve beneficiada por la ubicación geográfica de Bogotá, su hub. A través de él puede participar de todos los mercados entre Argentina y América del Norte como operador de sexta libertad. Esto da como resultado que AV pueda ofrecer vuelos diarios sin escalas con aviones Boeing 767.

Argentina tiene concedidas solamente 3 frecuencias a América del Norte como quinta libertad. Si el tráfico entre los dos países es débil, las empresas argentinas solamente podrían ofrecer 3 vuelos semanales entre Bogotá y Buenos Aires con cierta viabilidad económica ya que son los que pueden neutralizar la falencia del mercado local capturando tráficos extra- regionales.

La respuesta tradicional del país del sur habría sido establecer un máximo de 3 frecuencias semanales entre los dos países para evitar que la línea aérea del país del norte pueda tener mayores oportunidades para explotar mercados de sexta que el de la otra parte. Evidentemente, han mediado otros objetivos políticos más allá de los intereses de la industria aerocomercial para que el resultado sea tan dispar.

En estas condiciones no se puede considerar que las relaciones entre los dos países merezcan una buena valorización. Las empresas argentinas podrán, en el futuro, exigir condiciones más favorables para su desarrollo en Colombia. Cabe destacar que la situación de Argentina en esta relación la está viviendo actualmente Colombia en su relación con Panamá.

En cuanto a las aptitudes de las empresas, las líneas argentinas no han desarrollado una situación sólida en Colombia y, al presente, no utilizan las concesiones existentes. Por el otro lado, AV ha diseñado una excelente red de vuelos hacia y desde Buenos Aires, los cuales conectan en BOG con los principales destinos del tráfico extra - regional, lo cual demuestra que los términos de la relación le son muy favorables y merecen una alta valorización.

1.5.4 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - CHILE

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Desregulación total de tercera, cuarta y sextas libertades, tanto para vuelos mixtos o cargueros.

No se acordaron quintas libertades.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las actividades aerocomerciales entre ambos países se encuentran totalmente desreguladas en lo que hace al tráfico entre ellos y a la participación de las líneas aéreas en los mercados que puedan explotar a través de las sextas libertades. La competencia también está asegurada al permitir la entrada de cualquier línea aérea de esas banderas.

Obviamente, estas condiciones son óptimas para desarrollar los mercados. Es así que la cantidad de vuelos diarios entre las capitales es muy alta y que las empresas chilenas ofrecen servicios a una importante cantidad de ciudades argentinas (COR, MDZ, SLA y ROS, esta última suspendida a último momento). Las oportunidades para las empresas argentinas son semejantes, aunque no han sido desarrolladas debido, probablemente, a las vicisitudes que atraviesa el transporte aerocomercial de ese país.

La posición geográfica colabora para que la situación sea muy equilibrada. Los grandes aeropuertos están ubicados en la misma latitud por lo que Argentina puede

explotar sextas al Brasil y Europa, mientras que Chile lo hace a la Costa Sudamericana del Pacífico y a América del Norte.

Consiguientemente las relaciones bilaterales entre estos dos países y las aptitudes de las líneas aéreas merecen una alta valorización.

1.5.5 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - ECUADOR

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Se prevén dos frecuencias semanales. Ecuador concede la operación en sus dos ciudades más importantes (GYE y UIO) pero con un vuelo semanal a cada una. Si se operase a las dos en el mismo vuelo cuenta por las dos frecuencias. Los equipos están limitados a 150 plazas.

Se considera la designación única

Se prevén quintas sudamericanas y “más allá”.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Esta relación no tuvo evolución alguna, quedando estancada en los términos en que aún se perseguía el proteccionismo de los intereses de la bandera y la estricta reciprocidad. Se establecieron dos frecuencias semanales por país, cantidad que resulta inconveniente para una demanda que se traslada, principalmente, por motivos de negocios. Por otra parte, el tratamiento que se le da al hecho de que

Ecuador tenga dos centros de tráfico internacional (GYE y UIO) y niegue el derecho a la operación de las dos ciudades en el mismo vuelo demuestra el gran espíritu proteccionista que se impuso en este bilateral. Estos detalles determinan que no merezca una alta valoración desde los puntos de vista utilizados para el presente trabajo.

Las empresas tampoco tienen en dicha relación un interés particular. EQ ha explotado la ruta más atraída por los tráficos de quinta a Chile y de sexta a los EE.UU. que los de tercera y cuarta por lo que, la situación presente de la aviación ecuatoriana con respecto al País del Norte no le permite continuar participando del más importante mercado de la ruta. Tampoco AR ha mantenido una operación en la ruta y ninguna otra empresa argentina la ha solicitado, lo cual impulsó a su Gobierno a incrementar unilateralmente a 3 las frecuencias autorizadas a EQ.

La relación, consiguientemente, tampoco obtiene una buena valoración desde el punto de vista de las aptitudes de las líneas aéreas.

1.5.6 RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA - PARAGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Los acuerdos de oferta son amplios en relación al mercado (14 frecuencias semanales por bandera hasta 2003, después 21, sin restricción de equipos).

Se prevé la múltiple designación.

Se prevén 6tas libertades irrestrictas.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los acuerdos entre estos dos países sudamericanos establecen amplias condiciones para el desarrollo de la aviación comercial. Se establecen 2 vuelos diarios por bandera sin restricción de equipos de vuelo y se desreguló la oferta en tramos secundarios por cuanto son firmantes del Acuerdo de Fortaleza.

Los documentos prevén la múltiple designación por lo que se asegura la existencia de competencia en la ruta.

Ambos Estados se conceden plenos derechos en la explotación de sextas, principio que, si bien es obvio, da mayor transparencia en el mercado por cuanto se puede promocionar públicamente la gestión comercial empresaria.

Todos estos elementos definen una situación que merece una alta valoración y casi podría catalogarse como de desregulación total. Sin embargo, al estar restringidas formalmente las frecuencias de vuelo y al ser tan variables los volúmenes de tráfico que se mueven entre los dos países, se considera que puede llegar a constituir un obstáculo para la adecuación futura de la oferta a la demanda. Ello impide que se le asigne el mayor valor.

La amplitud de los derechos está demostrada por el hecho que las empresas designadas no los utilizan plenamente. AR ofrece un único servicio diario y PZ opera dos. Por otro lado, ningún otro operador argentino ha solicitado participar de este mercado.

1.5.7 RELACIÓN ARGENTINA - PERÚ

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a una frecuencia diaria por bandera con aviones de hasta 200 plazas. Existe una fórmula de ajuste de frecuencias para permitir la operación de aviones más grandes. En los regionales, se requieren 2 escalas intermedias, como mínimo) y se establecieron 7 frecuencias por semana.

Se prevé la múltiple designación.

Argentina tenía concedida la 5ta a puntos de América del Norte pero fue suspendida en el 1999. Perú perdió su derecho a 6ta libertad.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las relaciones aerocomerciales entre estos dos países están pasando por un mal momento por cuanto los derechos de tráfico representan, en la práctica, un nivel inferior a lo que se había establecido hacen varios años. Cada país puede ofrecer 7 frecuencias semanales sin escalas entre las dos capitales y otras 7 como servicios “subregionales”, también entre Lima y Buenos Aires, pero con dos escalas intermedias. Estos últimos no tienen sentido en la práctica pues ninguna empresa los ofrece.

Con respecto al tipo de aeronave, las frecuencias están establecidas para aviones de no más de 150 plazas. Para el caso de utilizar equipos más grandes se acordó recurrir a una tabla de equivalencias.

No se conceden quintas libertades y se prohíben las sextas. Durante la década de los setenta AR volaba diariamente a LIM para continuar a MIA o a BOG-MEX-LAX. Con la incorporación del Boeing 747 se redujo a cuatro frecuencias a MEX y LAX. y, en los noventa, tres directas a LAX. Paralelamente, Aeroperú explotaba libremente sextas libertades. Durante esos años, LIM constituía un “hub” interempresario para los viajes dentro de Latinoamérica.

Recientemente (mayo del 2002) hubo un intento para normalizar las relaciones incrementando las frecuencias hasta llegar a la desregulación total de capacidad, frecuencias y derechos de tráfico en todas las libertades en diciembre del 2003. Sin embargo esa acta no ha sido convertida en acuerdo todavía y es probable que no sea aprobada. Se interpreta que ello es consecuencia de la situación por la que está atravesando el transporte aéreo en Argentina caracterizada por una reestructuración de AR y por una actitud conservadora de las restantes líneas aéreas en relación con los servicios internacionales por cuanto ninguna ha extendido sus redes a ese ámbito.

Si estas propuestas se convierten en acuerdo, sería el primer caso en que un País sudamericano ubicado al norte de la otra parte, es decir que constituye un punto medio en las rutas extrarregionales del otro, concede quintas libertades plenas, sin ninguna restricción.

El acuerdo en vigencia merece una baja valoración pues constituye un obstáculo al desarrollo de la aviación comercial y a la facilitación de los viajes internos en la región. En la hipotética situación de que sea sustituido por la propuesta emanada en la reunión de consulta de mayo del 2002, pasaría a tener el máximo valor por cuanto se darían todas las condiciones institucionales para que se cumpla con los objetivos

expuestos para impulsar la actividad. Además se convertiría en un caso piloto mediante el cual LIM podría convertirse en un hub extraterritorial para las empresas argentinas, concentrando en su aeropuerto los tráficos internacionales generados por las ciudades del norte de ese país.

1.5.8 RELACIÓN ARGENTINA - URUGUAY

ANÁLISIS DEL ACUERDO

La relación entre estos países es muy particular dentro del contexto sudamericano. Debe reflejar las necesidades de un mercado de muy alto volumen de tráfico, que exige gran flexibilidad en la oferta mediante un régimen regulado. La flexibilidad de oferta responde a que son rutas cortas o muy cortas para las cuales la industria aeronáutica ofrece muchas alternativas técnico-comerciales: aviones turbohélice pequeños con programaciones de gran cantidad de frecuencias hasta aviones intercontinentales de gran capacidad que continúen hacia destinos “más allá”.

Es difícil que un régimen regulado pueda reflejar esas necesidades para cada momento o circunstancia. La última acta de reunión de consulta estipula una cantidad insuficiente de frecuencias y todas ellas han sido asignadas a las dos empresas más importantes de cada país, AR y PU, que operan aviones de más de 100 plazas.

Para evitar consecuencias se ha adoptado el mecanismo de los vuelos no regulares aprobados en serie. Ello ha permitido introducir nuevas empresas en los tres corredores principales (Montevideo – Aeroparque, Montevideo – Ezeiza y Punta del

Este – Aeoparque). Estas han incorporado la modalidad de volar aviones más pequeños con esquemas de alta frecuencia que son muy demandados en rutas cortas. Pero, el hecho de no tener los permisos otorgados carácter permanente, representa un obstáculo muy grande a su afianzamiento en el mercado.

Por lo descripto, los acuerdos formales entre los dos países no merecen una alta valoración por cuanto no reflejan la situación real del mercado, no permiten la competencia y son un obstáculo para la incorporación de nuevas modalidades operativo – comerciales.

1.5.9 RELACIÓN ARGENTINA - VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La capacidad y frecuencias acordadas son 2 vuelos semanales con aviones de 300 plazas, como máximo.

No hay quintas autorizadas.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este es otro caso en el que los documentos bilaterales no reflejan la realidad del mercado. Se contemplan dos frecuencias semanales por bandera y se conceden quintas libertades muy restringidas entre Venezuela y Los Angeles (dos frecuencias semanales con cuota baja para el tráfico de quinta)

En la práctica, las empresas venezolanas no operan en la ruta y AR lo hace siete veces por semana en base a permisos precarios. Se entiende que Venezuela no firmará nuevos acuerdos que impliquen compromisos de larga duración hasta que una de sus líneas aéreas decida ejercer los derechos en la ruta.

La situación no es deseable por cuanto el único operador de la ruta no actúa como si estuviera invirtiendo en un mercado, es decir, consolidando su posición capturando nuevos rangos de demanda, estableciendo acuerdos con otras líneas aéreas para aumentar el volumen del negocio, etc., por cuanto puede llegarse a que, si el mercado pasa a ser atractivo, se vea obligado a reducir sus frecuencias a la mitad para dar lugar al nuevo transportador venezolano.

Muy baja valoración

1.5.10 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – BRASIL

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo fija tres tipos de rutas bolivianas,

- a) para Belén, Belo Horizonte, Brasilia, Campo Grande, Corumbá, Manaus, Recife, Río Branco, Río de Janeiro y Sao Paulo
- b) para Manaus, y más allá Caracas, Aruba, Curaçao y Miami
- c) para Belo Horizonte, Recife, Río de Janeiro y Sao Paulo, hacia puntos para Europa.

Respecto a las rutas brasileñas, el documento establece, vía puntos en terceros países, para Cochabamba, La Paz y Santa Cruz, hacia puntos en terceros países.

El convenio fija en 8 el número de frecuencias semanales regionales, y en 4 las frecuencias permitidas en rutas de largo alcance.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las condiciones del convenio son relativamente restrictivas, ofreciendo hasta 8 frecuencias en las rutas regionales, sin especificar los puntos atendidos. La cobertura en el territorio de Brasil es amplia, y contempla el aprovechamiento de Bolivia de 5tas hacia Europa en el eje oeste-este, así como hacia Caracas, Aruba, Curaçao y Miami en el eje sur-norte.

Respecto a Brasil, el convenio es aún más liberal, permitiendo la operación a terceros países, sin especificar.

Sin embargo, la restricción de no poder operar 5tas extra-regionales con mayor frecuencia que 4 semanales, constituye un factor limitante. Resulta difícil desarrollar tráficos hacia destinos de gran volumen, como Miami o puntos en Europa, si no es que se los puede atender al menos 5 veces por día. Sin permitir estas frecuencias, no pueden aprovecharse los puntos fuera de la región, que son los que pueden generar el volumen de tráfico que justifique el desarrollo de 3ras y 4tas intra-regionales.

1.5.11 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – CHILE

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Las rutas bolivianas están fijadas a partir de puntos anteriores a Bolivia, vía puntos en Bolivia y puntos intermedios hacia puntos en Chile y más allá en el continente americano.

Respecto de las rutas chilenas, se establecen a partir de puntos anteriores a Chile, vía puntos en Chile y puntos intermedios hacia puntos en Bolivia y más allá en el continente americano.

Las operaciones de 3ras y 4tas, para ambos países, no tienen restricciones.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo es bastante liberal en lo que respecta a 3ras y 4tas, sin embargo, no contempla 5tas ni 6tas.

Por falta de reciprocidad boliviana ante la solicitud de Lan Chile de efectuar 7 frecuencias semanales en la ruta Santiago-Iquique-ViruViru-Miami, con derechos de quinta libertad, a partir de esa fecha, las empresas bolivianas sólo podrán operar con derechos de tercera y cuarta libertad, sin restricciones.

El caso de Bolivia y Chile es el típico ejemplo de eje norte-sur, en el que el país del sur quiere operar 5tas en el país de más al norte, hacia Estados Unidos. Por su parte, el país del norte, pretende hacer lo mismo a través de 6tas. La falta de un acuerdo entre ambos países culmina por limitar las 5tas y 6tas, y por lo tanto

afectando el tráfico intra-regional que se podría generar como consecuencia de la operación de estas frecuencias.

1.5.12 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – COLOMBIA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Ambos países, por ser signatarios del Acuerdo de Cartagena, ofrecen mutua liberación para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y quintas entre los otros países firmantes del Acuerdo, los países del Pacto Andino. Asimismo, se conceden múltiple designación de operadores. Sin embargo, no se prevén quintas libertades.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo no concede 5tas, lo cual implica una desventaja para Bolivia. Dada la posición geográfica de Bolivia respecto a Colombia, ésta sólo puede operar 6tas hacia los países del Cono Sur, aunque sin poder operar 5tas hacia el norte de Colombia. Por su parte Colombia, si bien tampoco goza de las 5tas que pudiera operar hacia el sur de Bolivia, puede operar 6tas hacia países al norte, incluyendo los mercados norteamericanos y europeos, de significativa más relevancia comercial.

1.5.13 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – ECUADOR

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Al ser signatarios del Acuerdo de Cartagena, el transporte aéreo ha sido completamente desregulado en lo que se refiere a terceras, cuartas, sextas libertades y quintas dentro del grupo de países llamado “Andino”.

Respecto a operaciones fuera de la región andina, no se prevén operaciones de 5tas.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este mercado no está explotado en la actualidad. Ciertas peculiaridades de orden geográfico, de mercado y restricciones operativas influyen en ambos países de manera similar. Ambos países poseen un mercado suficientemente dividido en dos ciudades por país, siendo Quito y Guayaquil en Ecuador, y La Paz y Santa Cruz en Bolivia. En ambos países, los aeropuertos de las dos ciudades con más tráfico poseen ambas serias restricciones operativas, principalmente por la altura. Esto las hace depender de su segundo aeropuerto, el cual es generalmente utilizado como aeropuerto de salida para los vuelos de mediano y largo alcance. Varias líneas aéreas extranjeras utilizan ambos aeropuertos de modo circular, llegando al país por uno y saliendo por el otro (lógicamente, sin derecho a tráfico entre ambos).

Además, la latitud de ambos países no les implica ventajas sustanciales entre uno y otro, tanto sea por las 5tas como por las 6tas.

La conjunción de todos estos elementos, y la falta de un operador con significativa presencia, es lo que conlleva a que no existan servicios entre ambos países.

1.5.14 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – PARAGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo fija las rutas bolivianas desde puntos en Bolivia, vía puntos intermedios en territorio boliviano a Asunción, en ambos sentidos y con derechos de tráfico con relación a Paraguay.

En cuanto a las rutas paraguayas, desde Paraguay, vía puntos intermedios en territorio paraguayo a Santa Cruz, en ambos sentidos y con derecho de tráfico con relación a Bolivia. Los derechos de tráfico de 5ta libertad se analizarán en la próxima reunión de consulta.

Respecto a las frecuencias, se fijaron dos frecuencias semanales, con opción de incrementar una tercera, bajo reciprocidad. Las líneas aéreas designadas podrán operar con aeronaves de fuselaje angosto y excepcionalmente por razones técnicas con otro equipo, limitándose en este caso la capacidad a 170 asientos.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo es altamente restrictivo, en tanto que limita a sólo dos frecuencias semanales por parte, dificultando cualquier desarrollo de la ruta.

Adicionalmente, no existen 5tas a ningún destino, lo que impide el incentivo a generar tráfico con destino a terceros países. Sin embargo, el Lloyd Aéreo Boliviano explota 6tas hacia Estados Unidos, atrayendo tráfico de Paraguay. De cualquier modo, el potencial de este tráfico es limitado dadas las escasas frecuencias permitidas en 3ras y 4tas.

1.5.15 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – PERÚ

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Al ser signatarios del Acuerdo de Cartagena, el transporte aéreo ha sido completamente desregulado en lo que se refiere a terceras, cuartas, sextas libertades y quintas dentro del grupo de países llamado “Andino”.

Respecto a operaciones fuera de la región andina, no se prevén operaciones de 5tas.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Se operan actualmente frecuencias diarias desde Bolivia a Lima (LAB), y 2 a Cuzco. Desde Lima, Aerocontinente y Taca Perú operan hasta 11 frecuencias semanales a La Paz y Santa Cruz.

Parte de las frecuencias existentes entre ambos países se debe a la explotación de las 6tas a tráficos extra-regionales. Dada la proximidad entre ambos países, las sextas pasan a ser convenientes únicamente para destinos de media y larga distancia, en tanto que no son tan relevantes para destinos próximos.

1.5.16 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – URUGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo fija como rutas bolivianas las siguientes:

- a) puntos en Bolivia – Montevideo – puntos en Bolivia, con escala técnica en Buenos Aires, y puntos más allá de Bolivia
- b) puntos en Bolivia – Montevideo – puntos en Bolivia, con puntos intermedios con derechos de tráfico. Se otorgan derechos de tráfico de 5ta libertad entre Montevideo/Buenos Aires y viceversa.

Y como rutas uruguayas, las siguientes:

- a) puntos en Uruguay – un punto en Bolivia – puntos en Uruguay, con escala técnica en otros puntos fuera de Bolivia y puntos más allá de Uruguay.
- b) puntos en Uruguay – un punto en Bolivia – puntos en Uruguay, con puntos intermedios con derechos de tráfico. Se otorgan derechos de tráfico de 5ta libertad entre Sao Paulo a un punto en Bolivia y viceversa que tenga simetría al tráfico explotado por la aerolínea designada por Bolivia.

Respecto a las frecuencias, podrán operar cada una 5 frecuencias semanales, pudiéndose aumentar hasta 7 frecuencias. No se limita la capacidad de los equipos.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este bilateral puede ser considerado flexible, en tanto ofrece la posibilidad de realizar hasta 7 frecuencias semanales. La mutua concesión de 5tas que se hacen las partes no es necesariamente simétrica. Las ventajas de poder operar 5tas desde Buenos Aires no son sustanciales, ya que el tráfico es Ezeiza – Montevideo, el cual no puede competir con el tráfico desde el aeropuerto metropolitano (Aeroparque) Jorge Newbery. Sin embargo, los operadores uruguayos reciben a cambio la valiosa operación de 5ta desde Sao Paulo a un punto en Bolivia, la cual sin embargo no ha sido explotada por Pluna.

Geográficamente Bolivia se encuentra en condiciones de explotar las 6tas, en tráficos hacia América del Norte, a través de Santa Cruz. Sin embargo, esta oportunidad no ha sido aprovechada por LAB.

1.5.17 RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA – VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Ambos países son firmantes del Acuerdo de Cartagena, asignándoles total libertad para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y

quintas, entre los países del Pacto Andino. No existen acuerdos de 5tas hacia países fuera de la región.

ANÁLISIS DEL ACUERDO:

En este caso se repiten las conclusiones respecto al acuerdo con Colombia. Ninguno de los dos países puede acceder al mercado de terceros países fuera del área andina a través de las 5tas, quedándoles únicamente las 6tas como recurso. Entre ambos, Bolivia se encuentra en desventaja ya que sólo puede hacer uso de las sextas hacia el sur, en tanto que Venezuela, puede utilizar este recurso hacia el norte, con entrada a los mercados de América del Norte y Europa.

1.5.18 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – CHILE

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Estos países acordaron la realización de 17 frecuencias semanales en cualquier tipo de avión. Las ciudades son RIO y SAO, para las empresas chilenas, y SCL para las brasileras. Se prevé la múltiple designación.

Las quintas otorgadas a Brasil son al Pacífico y regionales de Sudamérica (BUE, ASU, MVD). Las quintas para Chile son MAD y FRA, con 10 frecuencias semanales, y las mismas sudamericanas concedidas a Brasil.

En los documentos se especifica que LA debe operar en el aeropuerto de Viracopos de Campinas, ciudad cercana a SAO.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

La política restrictiva que mantiene Brasil se mantiene vigente en este acuerdo a pesar de los esfuerzos realizados por Chile, lo cual se manifiesta en el acta de la reunión de agosto de 1999.

La concesión de quintas a Chile es reducida si se tiene en cuenta que Brasil tiene plenos derechos de sexta y óptimas condiciones geográficas para explotar el mercado Chile Europa. Sin embargo LA ha suspendido la escala SAO en su vuelo a MAD-FRA.

La capacidad en tercera y cuarta libertades sería suficiente si se tiene en cuenta que RG no explota la totalidad en el mercado local pues dedica 3 frecuencias al mercado de quinta libertad BUE-SCL-BUE y LA opera 11 vuelos, solamente. A pesar de lo mencionado, la ruta no ha sido solicitada por otras compañías de esas banderas.

Llama la atención la diferencia en el tratamiento de las concesiones de quintas libertades por parte de Brasil en los casos de Chile y Argentina. Evidentemente, el hecho de negociar con un país que tiene una empresa exitosa, como LA, fue un incentivo a tener actitudes más cautelosas. Por esta razón la valorización del bilateral no es relativamente alta.

Otro elemento extraño es la concesión de vuelos en SAO en el lejano aeropuerto de Viracopos cuando ya estaba operativo el nuevo de Guarulhos. Se desconoce el motivo de esta decisión; no obstante, LA opera en la segunda de las mencionadas terminales aéreas.

1.5.19 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – COLOMBIA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Las rutas fijadas en el acuerdo, para Colombia, parten de puntos en Colombia, vía Quito y/o Guayaquil y/o Lima, hacia Manaos y/o Brasilia y/o Río de Janeiro y/o Sao Paulo (Viracopos). Así también, desde puntos en Colombia, vía Quito y/o Guayaquil y/o Lima hacia Río de Janeiro y/o Sao Paulo (Viracopos) y más allá hacia Montevideo y Buenos Aires.

Respecto a las rutas desde Brasil, vía Lima y/o Guayaquil y/o Quito, hacia Bogotá. Asimismo, a través de Colombia desde puntos en el Brasil, vía Lima y/o Guayaquil y/o Quito, hacia Bogotá y más allá hacia la ciudad de Panamá y/o ciudad de México y/o. Los Ángeles.

El acuerdo fija 4 frecuencias semanales como tope, con equipos de hasta 240 asientos. Se permite la múltiple designación.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo es muy restrictivo en dos sentidos. En primer término, fija sólo 4 frecuencias semanales, no puede generarse una ruta sólida con menos de 7 vuelos semanales. En segundo término, el acuerdo es limitado en los destinos ofrecidos. Establece sólo Bogotá como punto en Colombia, y para Brasil, Río de Janeiro, Manaos y Brasilia, aunque también incluye Viracopos como Sao Paulo, el cual en no es un aeropuerto conveniente para servir a la ciudad, como lo es Guarulhos.

Respecto a las rutas, las 5tas ofrecidas son de poca validez. En cuanto a las 5tas intermedias, vía Ecuador o Perú, las ciudades ofrecidas representan desvíos significativos de la ruta, especialmente teniendo en cuenta que los destinos para cada parte deben ser únicamente Bogotá y Campiñas o Río de Janeiro.

En cuanto a las 5tas más allá, si bien los destinos de Montevideo y Buenos Aires para Colombia, o de Panamá, México o Los Angeles podrían ser interesantes, la restricción de 4 vuelos semanales no permite establecer una ruta interesante desde el punto de vista comercial.

Finalmente, sólo restan hacer uso de las 6tas, las cuales se ven restringidas también por las 4 frecuencias semanales.

1.5.20 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – ECUADOR

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo celebrado entre Brasil y Ecuador restringe la capacidad a operar ocho (8) frecuencias por semana en las rutas especificadas en el cuadro de rutas, de las cuales cuatro (4) frecuencias serían en las rutas regionales y cuatro (4) en las rutas de largo alcance, con cualquier tipo de aeronave.

El cuadro de rutas le asigna al Ecuador el derecho de conectar cualquier punto del país con los destinos de Río de Janeiro y/o Sao Paulo, en lo que respecta a las rutas regionales.

Respecto a las rutas de largo alcance, el cuadro de rutas le permite a los operadores ecuatorianos a conectar con las ciudades de Belem y Recife, en rutas a 3 puntos previamente definidos en Europa.

Por su parte, las rutas asignadas a Brasil permiten vuelos regionales desde cualquier punto del país hacia Quito y/o Guayaquil. Respecto a las rutas de largo alcance, los operadores brasileños podrán realizar escalas en Quito y/o Guayaquil en rutas a México o a la Costa Oeste de los Estados Unidos, debiéndose definir solamente un punto en México y hasta 2 puntos en Estados Unidos.

Las capacidades definidas por ruta fueron definidas en un principio a la mitad de la capacidad total, permitiendo la ampliación cada vez que el coeficiente de ocupación sea del 65% por las empresas de una de las partes, o de 60% por las empresas de las dos partes, según el tráfico de los últimos doce meses.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este acuerdo es restrictivo para los operadores ecuatorianos, ya que no permite la posibilidad de realizar vuelos diarios a Sao Paulo o Río de Janeiro, puesto que no contaría con más de 4 frecuencias autorizadas para cualquiera de ambos destinos. Sin embargo, para los operadores brasileños, la posibilidad de servir hasta 8 veces por semana cualquiera o ambos de los principales aeropuertos ecuatorianos queda abierta.

Actualmente, ninguno de los operadores de Brasil o de Ecuador utilizan estas rutas, pero de existir la intención, las operaciones basadas puramente en 3ras y 4tas se verían restringidas para el lado ecuatoriano.

Las posiciones geográficas de ambos países justifican la asignación de Recife y Belén como puntos potenciales para 5ta libertad, ya que serían los únicos puntos

relevantes para servir por los operadores ecuatorianos en las rutas a Europa. Sin embargo, de existir un operador ecuatoriano que pudiera atender la ruta a Europa vía cualquiera de esas dos ciudades, se vería imposibilitado de operar con más de 4 frecuencias semanales. Como consecuencia, al no existir un mercado significativo entre Quito o Guayaquil hacia cualquiera de ambas ciudades amazónicas del Brasil, la ruta queda sin explotar. Las condiciones para la operación de 5tas desde Quito o Guayaquil hacia Europa, vía el norte de Brasil, no es propicia, lo que a su vez constituye una limitación adicional para el desarrollo de una operación entre ambos países sudamericanos.

Respecto a los operadores de Brasil, actualmente las rutas hacia Quito o Guayaquil no se operan. Si bien Brasil estaría en mejores condiciones de operar al Ecuador, con derechos de 5ta, en las rutas hacia la Costa Oeste de Estados Unidos, al momento éstas no son aprovechadas. Varig actualmente utiliza Lima como punto intermedio en sus rutas a Los Angeles, las cuales continúan a Japón.

Es importante aclarar que Quito presenta restricciones operativas para vuelos de alcance medio, especialmente con aeronaves de gran porte, por lo que el aprovechamiento para operaciones de 5ta hacia California estaría limitado. Sin embargo, este no sería el caso para Guayaquil. El acuerdo otorga también a Brasil el derecho de 5ta respecto a México, lo cual es sin duda una oportunidad a ser explotada. Sin embargo, actualmente ningún operador brasileño hace uso de este derecho atendiendo al mercado ecuatoriano-mexicano. Sin embargo, la restricción de 4 frecuencias semanales para atender ya sea a la Costa Oeste de Estados Unidos o a México, representa una limitante para el desarrollo de esas rutas.

1.5.21 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – PARAGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo entre Brasil y Paraguay fue nuevamente modificado en noviembre del 2001, presentando un formato sustancialmente liberal. El acuerdo habilita la operación desde cualquier punto de cada uno de los países, vía cualquier punto intermedio, hacia cualquier punto del otro país, y para cualquier otro punto en algún otro país. Esto significa, que no existen restricciones de rutas específicas en cuanto a los derechos de 3ras y 4tas, así como tampoco en cuanto a las 5tas. Adicionalmente, el acuerdo autoriza expresamente que están autorizadas las “operaciones con derechos de tráfico de 3a, 4a, 5a y 6a libertades”.

El acuerdo establece un límite de frecuencias autorizadas, siendo de 21 frecuencias semanales en las rutas regionales, y hasta 7 adicionales para las rutas de largo alcance.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este bilateral es de una marcada naturaleza liberal, ya que permite operaciones prácticamente de “cielos abiertos”, aunque con una restricción en el número de frecuencias.

La liberalización de los cuadros de rutas entre ambos países es consistente con el hecho de que el operador de bandera paraguaya es una subsidiaria de un operador brasileño. Las conexiones internacionales desde Asunción dependen fuertemente de las conexiones a través de Brasil.

Actualmente no se explotan los derechos de 5ta entre ambos países, ya que las operaciones de TAM desde Asunción hacia países fuera de la región son operados a través de TAM Brasil, desde San Paulo.

1.5.22 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – PERÚ

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo establece las frecuencias permitidas según el tipo de rutas, diferenciando tres categorías de rutas por cada parte; rutas troncales, rutas amazónicas y rutas no troncales.

Dentro de las rutas troncales, se otorga a Brasil el derecho de tráfico desde cualquier punto del país, vía puntos intermedios en Bolivia, para Iquitos y/o Cuzco y/o Lima y puntos más allá de Perú, hacia México, Los Angeles y Tokio.

Para el Perú, las rutas troncales incluyen las rutas desde cualquier punto del país, vía puntos intermedios en Bolivia, hacia Sao Paulo y/o Río de Janeiro y puntos más allá de Brasil, hacia Buenos Aires, Frankfurt y Madrid.

Para las rutas troncales, se permiten ocho (8) frecuencias semanales, de las cuales hasta tres frecuencias (3) podrán gozar de derechos de tráfico de 5ta libertad hacia Bolivia, y hasta tres (3) frecuencias semanales con derechos de 5ta hacia puntos más allá de Perú.

Asimismo, en el marco de un acuerdo de fortalecimiento y cooperación tranfronterizo, ambos países concuerdan establecer un régimen de vuelos amazónicos, comenzando con 7 frecuencias semanales y aumentando conforme lo dicte la demanda. Estos vuelos conectarían las ciudades de Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Puerto Maldonado, Arequipa, Cuzco y Tacna en Perú, con las ciudades de Cruzeiro do Sul, Tabatinga, Río Branco, Porto Velho, Boa Vista, Manaus, Cuiabá y Campo Grande, en Brasil.

Por último, se acuerda un régimen de operaciones no troncales, inicialmente con hasta siete (7) frecuencias semanales, desde puntos en el Perú hacia Porto Alegre, Salvador, Brasilia, Belo Horizonte, Fortaleza, Natal, Recife, Cuiabá, Campo Grande y Curitiba; y desde puntos en Brasil hacia puntos en el Perú.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este acuerdo es muy flexible, ya que permite a los operadores brasileños la operación de 4 puntos en la región amazónica, y dos puntos en la costa del Pacífico, además de Lima. Del mismo modo, permite a los operadores peruanos operar a 10 puntos de la región amazónica, además de otros 8 puntos de la costa Atlántica más Sao Paulo y Río de Janeiro.

Las operaciones de 5ta libertad atendidas por los operadores brasileños son explotadas en forma parcial, ya que al poder operar únicamente 3 frecuencias con derecho a tráfico hacia Los Angeles y Tokio, estos destinos son operados diariamente en forma directa. El mercado japonés es especialmente importante en Sao Paulo y Lima, aprovechado por Varig seis veces por semana en forma directa hacia Los Angeles y Tokio, y sólo una a través de Lima. Los vuelos desde Lima a Asia son finalmente operados por Varig por medio del uso de 6tas, lo que en cierta medida desarrolla tráfico de 3ras y 4tas con Sao Paulo.

Para el resto de las rutas, la falta de un mercado sustancial es una limitante para el desarrollo de las rutas amazónicas como no troncales. Sin embargo, las condiciones están dadas para la expansión de los servicios en esta zona.

1.5.23 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – SURINAM

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo entre Surinam y Brasil restringe las operaciones a 4 frecuencias semanales por país.

Las rutas contempladas en el acuerdo son, para los operadores brasileños, desde puntos en Brasil, vía Cayenne (capital de Guyana Francesa), hacia Paramaribo, y con derecho de tráfico hacia Georgetown (Guyana), Port of Spain, Bridgetown o Curaçao.

Las rutas de Surinam podrán ser desde puntos en el territorio, vía Cayenne, hacia Belén o Manaus, y más allá hacia Lima o un punto de Colombia que no sea Bogotá.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo entre Surinam y Brasil está actualmente explotado sólo por operadores de Surinam, en rutas a Belén. La restricción a 4 frecuencias

semanales constituye una limitación significativa para un destino con poca conectividad, como es el caso de Paramaribo.

La ausencia de puntos de atracción de tráfico más allá de Paramaribo, para los operadores de Brasil, constituye un impedimento al fomento del tráfico de 3ras y 4tas entre ambos países.

La falta de 5tas hacia destinos sustanciales como Bogotá o Caracas, o a otros destinos extra regionales, desde el Nordeste de Brasil, no favorece al desarrollo del tráfico entre ambos países.

1.5.24 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – URUGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo prevé para los operadores uruguayos, la operación de cualquier punto del Uruguay, hacia cualquier punto en Brasil, vía tres puntos intermedios y más allá hacia otros tres puntos. Adicionalmente, las rutas podrán originarse en Buenos Aires.

Para los operadores de Brasil, el acuerdo es igualmente irrestricto, contemplando también tres puntos intermedios y tres puntos más allá.

Respecto a las frecuencias permitidas, establece un máximo de 22 frecuencias para vuelos en rutas regionales. En cuanto a las rutas de largo alcance, únicamente se gozará de derechos de 5tas en 7 frecuencias semanales, con una

limitación a 40.000 pasajeros anuales. Estas frecuencias podrán ser de hasta 4 hacia Europa, y no más de 3 a América del Norte y el Caribe.

Por su parte, las empresas designadas por Brasil podrán ejercer derechos de 6ta libertad hacia Uruguay, hasta un máximo de 40.000 pasajeros anuales.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las características del acuerdo entre Brasil y Uruguay son mayormente liberales en cuanto a derechos de 3ras y 4tas, restringiendo únicamente la capacidad ofertada a través del número de frecuencias.

Sin embargo, respecto a los derechos de 5tas y 6tas, se limita la cantidad de pasajeros anuales, así como las frecuencias que pueden ser operadas por el destino final. Así es que para el caso de los vuelos de los operadores uruguayos hacia destinos al Norte, sólo podrán operar 4 veces a Europa y únicamente 3 frecuencias a América del Norte. En este sentido, el acuerdo es restrictivo ya que la cantidad de frecuencias permitidas no es suficiente para desarrollar un servicio efectivo.

El acuerdo es beneficioso para Brasil, en tanto limita la capacidad de un operador uruguayo de desarrollar tráfico hacia el norte, a costa del mercado brasileño, mientras que podrá llevar a cabo 6tas irrestrictas a través del territorio de Brasil, hacia cualquier destino, sin especificar. Resulta indispensable tener en cuenta el tamaño de cada uno de los mercados, y las implicancias que para cada uno de los países implica el límite impuesto para la utilización de 5tas y 6tas.

Debe tenerse en cuenta que al momento de la celebración del acuerdo, Pluna ya pertenecía a Varig, siendo utilizada mayormente como un alimentador de Varig en Sao Paulo y Río de Janeiro, en las rutas extra-regionales. A Pluna se le es

dada la libertad para conducir tráfico hacia los hubs brasileños, de donde puede ser llevado al hemisferio norte. Sin embargo, se la limita en su capacidad de realizar 5tas hacia el Norte, no sólo a través de la capacidad, pero más relevante aún a través de la cantidad de frecuencias autorizadas por destino.

Dada la falta de un segundo operador por parte de Uruguay, y teniendo en cuenta que el único existente es controlado por Varig, no se dan suficientes incentivos para alterar este acuerdo que favorece el lado brasileño.

1.5.25 RELACIÓN BILATERAL BRASIL – VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

El acuerdo define dos tipos de rutas por parte. Para los operadores de Brasil, podrán operar desde cualquier punto del país hacia Caracas y más allá hacia Miami y/o un punto en el Caribe que no sea en la República Dominicana, Puerto Rico o Cuba. Adicionalmente, podrán operar desde puntos del norte de Brasil, hacia Guayana y/o Caracas.

Las rutas venezolanas podrán ser hacia Sao Paulo y/o Río de Janeiro, y más allá hacia Montevideo y Buenos Aires. Adicionalmente, podrán operar vuelos desde Ciudad Guayana y/o Caracas hacia Manaos.

Las limitaciones impuestas fijan en 7 frecuencias semanales por cada tipo de ruta, aunque restringiendo a una aeronave de menor porte inclusive para los tráficos desde y hacia Guayana.

Los derechos de 5ta hacia puntos más allá quedarán restringidos a 1.200 pasajeros anuales.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo es restrictivo ya que limita las 3ras y 4tas considerando sólo un punto por Venezuela (Caracas) y dos por Brasil (Río de Janeiro y Sao Paulo). La norma regula también a 7 las frecuencias permitidas.

Dadas las características geográficas, las rutas principales se dan en el eje norte-sur. Las posibilidades de atender puntos más allá, con derechos de 5ta, son significativos, pero sin lugar a dudas implica renunciar para cada uno de los países a tráficos sumamente importantes. El acuerdo limita en 1.200 pasajeros anuales los derechos de 5ta hacia los destinos más al norte que Caracas o más al sur que Sao Paulo o Río de Janeiro. Este volumen es sin duda restrictivo, impidiendo a operadores del norte que atiendan el tráfico entre las dos ciudades importantes brasileñas y Montevideo o Buenos Aires, o que operadores del Brasil sirvan operaciones entre Caracas y Miami o algunos puntos del Caribe.

Las rutas secundarias, de Ciudad Guyana y/o Caracas hacia Manaus, o de puntos del norte del Brasil hacia Ciudad Guyana no contemplan operaciones de 5tas, por lo que son generados exclusivamente por los tráficos entre ambos puntos.

1.5.26 RELACIÓN BILATERAL CHILE - COLOMBIA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Los acuerdos existentes no establecen una cantidad determinada de frecuencias entre los dos países ni se especifica el tipo de avión. Queda como decisión de las empresas definir la oferta y la aeronave a utilizar..Se ha optado por la múltiple designación para asegurar la competencia en la ruta.

En cuanto a quintas libertades, se han liberado aquellas entre las capitales de ambas naciones y los países miembros de la CLAC, excepto SJO para la bandera chilena. Con, respecto a los mercados de América del Norte las concesiones a la parte chilena han quedado limitadas a tres frecuencias por semana.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Al presente, la oferta entre los dos países consiste en tres vuelos sin escalas de AV y otros tantos vía LIM de LA. Todos ellos vuelan entre BOG y SCL.

Llama la atención que un acuerdo tan flexible tenga una respuesta tan débil por parte de las líneas aéreas. El número de frecuencias semanales coincide con el de la concesión a Chile de quinta libertad a MIA. Es decir que el tráfico de tercera y cuarta debe ser relativamente reducido frente al extra-regional.

Esa restricción juega un papel muy importante en la definición de la red por cuanto las empresas adecuan su oferta a ese número. En el caso de LA por ser MIA la escala económicamente más importante de la ruta. En el caso de AV, que explota sextas ilimitadas desde Chile, es probable que lo haga para no herir la susceptibilidad del Gobierno Chileno.

En resumen, es el pasajero que se traslada entre las dos ciudades el que no cuenta con una cantidad mínimamente adecuada de alternativas de viaje directas: no alcanzan a un vuelo diario. En su afán de proteger los mercados de sus líneas aéreas,

el Gobierno Colombiano no otorga suficientes derechos de quinta que, en última instancia, son los que permiten mejorar la calidad del servicio intra-regional.

Por esta última razón la relación no merece una alta valoración.

En cuanto a las aptitudes que otorga a las empresas, esta relación bilateral restringe las oportunidades de la industria por los motivos expuestos. Las amplias concesiones cumplen un rol meramente formal si se dan libertades para realizar operaciones que no representan buenos negocios.

1.5.27 RELACIÓN BILATERAL CHILE - ECUADOR

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Ante la crisis que enfrenta Ecuador por la re-categorización de su actividad aeronáutica por parte de los EE.UU., se acuerda realizar 14 frecuencias por bandera entre los dos países. Las operadas por la bandera chilena podrán continuar con quintas libertades a los EE. UU. que se distribuyen entre MIA y NYC en partes iguales. Cuando la situación se normalice, esos derechos se reducen a la mitad. En los tramos de tercera y cuarta también las líneas aéreas pueden operar quintas libertades en LIM y otros puntos de Sudamérica.

No se aclara si se adopta la múltiple designación.

En esta relación se prevé que la compañía chilena utilice pilotos ecuatorianos para lo que la autoridad de ese país se compromete a realizar las gestiones necesarias para materializar el proyecto.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Esta relación es un caso piloto en Sudamérica por cuanto se prevé que un tercer país participe de la solución transitoria de un conflicto entre Ecuador y los EE. UU..El planteo consiste en que LA incremente su oferta en Ecuador mientras dure la crisis y que pueda continuar todos sus vuelos hacia puntos extra-regionales, concesión que se mantendrá aún después de solucionado el problema.

Ya en los primeros meses del año, o sea previamente a los acuerdos mencionados, LA había operado un vuelo diario entre Ecuador y los EE.UU. que no tenía ni origen ni destino en Chile, es decir un vuelo dedicado exclusivamente a la quinta libertad.

Al permitir que todos los vuelos de tercera y cuarta puedan continuar en tramos de quinta también introduce un elemento verdaderamente integrador del transporte aéreo, tanto en el aspecto regional, por cuanto permite aumentar las frecuencias de vuelo entre Chile y Ecuador, como en el productivo, al incentivar la utilización de recursos de otro país..

Por los elementos mencionados, esta relación bilateral recibe la máxima valoración.

1.5.28 RELACIÓN BILATERAL CHILE - PARAGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Se desconocen los acuerdos de capacidad y frecuencias, los cuales deben remontarse a 1978. Por la programación de las líneas aéreas, PZ opera servicios en nombre de las dos designadas por ambas banderas y las frecuencias se elevan a 10 semanales, 7 ASU - SCL y 3 ASU – IQQ. Ninguna de las dos ejerce derechos de quinta libertad.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las últimas reuniones de estos países (noviembre de 1993 y agosto de 1995) la discusión se concentró en el tema cargas, tema que es de máximo interés para Chile. Para obtener concesiones en ese campo estaba dispuesto a aceptar las voluminosas ventas en sexta libertad de la antigua LAP. La actual línea aérea Paraguaya (T. A. Mercosur) no opera servicios a Europa ni a EE.UU. por lo que no ha habido nuevos conflictos.

El servicio actual se basa en un acuerdo de code share con lo que PZ opera la totalidad de frecuencias de las dos banderas.

Las buenas relaciones que predominan entre Chile y Paraguay no reflejan la situación del mercado cuyos agentes de intermediación comentan las altas tarifas que se aplican, debidas, según ellos, a la actitud monopólica de los dos oferentes.

Por este último motivo esta relación bilateral no merece una alta valoración.

1.5.29 RELACIÓN BILATERAL CHILE - PERU

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Entre los dos países han acordado la operación de tres frecuencias diarias por bandera. Para Chile todas las frecuencias pueden continuar a puntos extra-regionales (7 a MIA, 7 a NYC y 7 a LAX) y las empresas peruanas tienen plenos derechos de sexta. También se prevén servicios subregionales entre ciudades del interior de una de las partes y la capital de la otra parte..

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Además de los acuerdos de transporte aerocomercial, Chile y Perú han adoptado una política de permitir la creación de empresas subsidiarias de líneas aéreas de la otra parte. Es así como LA ha creado a LAN Perú y N6 a Aerocontinente Chile. Esta política representa un gran avance para tratar de lograr el objetivo de crear empresas latinoamericanas sólidas, que puedan competir con los “megacarriers” de EE. UU. y Europa.

No obstante, es de destacar que los acuerdos de capacidad y frecuencias son anteriores a las decisiones empresarias y políticas expuestas y demuestran la clara intención de los Gobiernos de incrementar las oportunidades en materia de aviación comercial e integración regional. Es muy interesante la posición peruana que permite que la totalidad de frecuencias de tercera y cuarta acordadas con el país del sur, continúen hacia puntos extra-regionales tan importantes para los operadores peruanos.

Es de esperar que las frecuencias acordadas continúen aumentando o se desregulen en forma conjunta con las quintas libertades extra-regionales a fin de que la libertad que se deriva permita a la industria aprovechar más oportunidades.

Obviamente, la relación bilateral Chile – Perú merecen la valorización máxima por cuanto fomenta la integración regional al permitir que se operen seis frecuencias troncales entre ambos países reforzándolas con tráficos de los mercados más fuertes de la Región, y, además, facilitar la integración productiva de las empresas.

1.5.30 RELACIÓN BILATERAL CHILE - URUGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Las frecuencias acordadas para operar entre ambos países son 7 semanales con cualquier tipo de avión. Se prevé la múltiple designación.

Las rutas incorporan puntos intermedios y puntos más allá para ambas banderas sobreentendiéndose que involucran quintas libertades. No se especifican dichos puntos.

Ambas partes son firmantes del multilateral llamado “Fortaleza II” que implica incrementos en las concesiones de capacidad y frecuencia y libertad para operar con quinta libertad entre los países signatarios (Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay). Por estas condiciones, las empresas chilenas podrían programar vuelos entre Santiago y Sao Paulo con escala intermedia en Montevideo.

ANÁLISIS DEL ACUERDO:

LA opera 7 frecuencias semanales mientras PU ofrece 5. No se utiliza ninguna quinta libertad y ambos transportadores explotan sextas libertades.

Este es un claro ejemplo de dos países en condiciones geográficas análogas y que cada país tiene sextas libertades naturales equilibradas como potencial. Uruguay puede explotar el mercado Chile – Brasil y Chile – Europa mientras que Chile participa en el mercado Uruguay – Costa Sudamericana del Pacífico y Uruguay – Norteamérica. Un bilateral simple puede satisfacer las necesidades institucionales de la actividad y mantener una relación sin conflictos entre los dos países.

Las aptitudes que este bilateral otorga a las empresas son muy imprecisas al no especificarse las quintas libertades “más allá” de cada parte. LA tiene mejores aptitudes al haber desarrollado un importante hub en SCL y, quizás, ese es el factor que le permite ofrecer dos frecuencias más que PU en el corredor.

1.5.31 RELACIÓN BILATERAL CHILE - VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Los acuerdos firmados han establecido en dos semanales las frecuencias a ser operadas por las empresas de ambas partes. Se pueden operar puntos intermedios pero sin derechos de quinta libertad.

Como derechos de quintas “más allá” Chile ha obtenido de Venezuela la concesión de volar entre CCS y MIA.

Se prevé la mono designación.

ANÁLISIS DEL ACUERDO:

Esta relación entre un país del sur y Venezuela tiene la particularidad de contar con una quinta de gran valor como es MIA. Es el único caso existente al presente.

Venezuela no ejerce los derechos al presente por lo que LA es el único transportador en la ruta. Esta empresa está ofreciendo tres frecuencias semanales, una más que lo que indica el Memorando de Entendimiento. La explicación puede ser parecida a la existente con Argentina en el sentido que Venezuela concede permisos adicionales en forma precaria pero no desea consolidar esos derechos firmando compromisos para el futuro antes de resolver los problemas de su aviación comercial.

La situación no es conveniente para el transporte aéreo ni para los pasajeros que se trasladan entre los dos países. La cantidad de frecuencias es reducida pero se entiende que LA no quiera incrementarlas teniendo en cuenta que serían permisos transitorios y los podría perder.

Por esta razón, se le concede una baja valoración a la presente relación. tanto desde el punto de vista formal como del de las aptitudes que otorga a las líneas aéreas.

1.5.32 RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA - ECUADOR

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

La relación comercial establece la libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación. Sin embargo, no se prevén

quintas libertades para Ecuador que compensen las sextas naturales que explota Colombia.

Las sextas naturales que podría explotar una empresa ecuatoriana serían hacia el “Cono Sur”, es decir mercados como Colombia – Chile y Colombia – Argentina pero representan volúmenes de tráfico significativamente menores a los de Ecuador – EE.UU., por ejemplo.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Sin tener en cuenta los problemas que está atravesando Ecuador por haber sido recategorizada su actividad aeronáutica por parte de EE.UU., lo acordado entre estos países no merece una alta valoración por cuanto se están limitando las posibilidades de desarrollo de la red hacia el norte de una empresa ecuatoriana.

1.5.33 RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA - PERÚ

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

También en este caso se establece libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extra-regionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación. Sin embargo, tampoco se prevén quintas libertades para Perú que compensen las sextas naturales que explota Colombia.

Las sextas naturales que puede explotar una empresa ecuatoriana es hacia el “Cono Sur”, es decir mercados como Colombia – Chile, Colombia – Argentina y Colombia – Brasil, pero representan volúmenes de tráfico significativamente menores a los de Perú – EE.UU. o Perú – Europa, en los cuáles interviene la empresa colombiana AV..

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Lo acordado entre estos países no merece una alta valoración por cuanto se están limitando las posibilidades de desarrollo de la red hacia el norte de las empresas peruanas.

1.5.34 RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA – SURINAM

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Las rutas acordadas son, para Colombia, BOG – PMB vía GEO y POS con plenos derechos de quinta. Para Surinam: PMB – BAQ ó CLO con escalas en, también, en GEO y POS. Para los servicios de carga pura ambas rutas se extienden hasta CAY.

Las frecuencias establecidas son 2 por bandera para los servicios mixtos y 4 para los de carga, con equipos de 150 plazas o su equivalente en cargas (Boeing 707 ó DC-8).

ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo, firmado en 1974, refleja las expectativas de ese momento sobre la evolución de los mercados de transporte aéreo. Es muy curioso que Surinam no haya solicitado la operación en BOG y que las frecuencias previstas para vuelos cargueros sean mayores que las correspondientes a servicios mixtos.

No se tiene conocimiento que estos derechos hayan sido ejercidos por alguna de las partes en algún momento. Al presente, Surinam solo tiene contacto aerocomercial en Sudamérica con Guyana, Guayana Francesa y Brasil.

1.5.35 RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA – URUGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Se han acordado 3 frecuencias semanales por bandera con posibilidades de hacer escala y explotar quintas en todas las capitales sudamericanas que se encuentran en la ruta: BUE, SCL, LPB y LIM con una única restricción para los operadores uruguayos de no poder ejercer las quintas en BUE. Se prevén puntos más allá pero no se aclaran cuáles son.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Esta relación es exclusivamente formal por cuanto ninguna empresa de esos países ejercen los derechos. Por este motivo tampoco será valorizada.

Pero, nuevamente en este caso se manifiesta el desequilibrio que implica no conceder quintas libertades para impulsar a las líneas aéreas a establecer servicios entre países sudamericanos.

1.5.36 RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA - VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

También en este caso se establece libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación. No se tiene conocimiento que hayan acordado la explotación de sextas libertades.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

En este caso particular en el que los países están ubicados aproximadamente en la misma latitud, los potenciales de sextas libertades son equivalentes.

Al igual que en el caso Argentina – Chile, en el cual las quintas no existen pero las sextas están equilibradas por la ubicación geográfica de sus hubs, este bilateral merece una alta valoración.

1.5.37 RELACIÓN BILATERAL ECUADOR - PARAGUAY

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Se han acordado 7 frecuencias semanales para cada parte. En el caso que el transportador paraguayo incorpore las dos ciudades autorizadas del Ecuador en la ruta de un vuelo, contará como 1,5 frecuencia.

Se puede operar con quintas en las ciudades intermedias de la ruta. La bandera Paraguaya podrá explotar quintas “más allá” en SJO y MIA. La bandera Ecuatoriana cuenta con un derecho equivalente a BUE, RIO y SAO.

ANÁLISIS DEL ACUERDO:

Llama la atención en este Acuerdo la relativa flexibilidad en cuanto a derechos acordados. Téngase en cuenta que, con Argentina, se acordaron 2 frecuencias por bandera y, con Brasil, 4 en la ruta troncal. Se desconocen los motivos que han llevado a esta situación.

Pero este es otro bilateral con pocas posibilidades de ser llevado a la práctica. La empresa paraguaya ha concentrado su actividad en los mercados del Cono Sur. La aviación ecuatoriana está pasando por momentos difíciles por sus problemas con los EE. UU.

Sin embargo, el día que la primera desee extender sus horizontes y la segunda recupere su posición este bilateral podrá constituir un instrumento de utilidad. Ambos países se han concedido interesantes quintas libertades y poseen importantes sextas debidas a la localización de sus hubs como puntos medios de rutas de rutas de considerable volumen de tráfico.

1.5.38 RELACIÓN BILATERAL ECUADOR – PERÚ

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

También en este caso se establece libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación.

En cuanto a quintas libertades, Ecuador puede continuar a SCL vía dos puntos en Perú y para esta segunda Nación se prevé poder realizar vuelos a Miami con escala en las dos principales ciudades ecuatorianas. En ambos casos se establecen en siete las frecuencias semanales.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

En este caso la situación está más equilibrada por cuanto Ecuador, el país del norte, le concede a Perú una quinta libertad de gran valor comercial como es MIA. De todos modos sería deseable que existiera mayor flexibilidad a fin de aumentar las posibilidades de negocio de las empresas.

EQ ofrece 6 vuelos semanales entre los dos países mientras N6 opera 5 a las dos ciudades ecuatorianas. La empresa peruana no ejerce los derechos de quinta.

1.5.39 RELACIÓN BILATERAL ECUADOR - VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

La relación comercial establece la libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extrarregionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación. Sin embargo, no se prevén quintas libertades para Ecuador que compensen las sextas naturales que explota Colombia.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las sextas naturales que podría explotar una empresa ecuatoriana serían hacia el “Cono Sur”, es decir mercados como Venezuela – Chile y Venezuela – Argentina pero representan volúmenes de tráfico significativamente menores a los de Ecuador – EE.UU., por ejemplo.

Sin tener en cuenta los problemas que está atravesando Ecuador por haber sido recategorizada su actividad aeronáutica por parte de EE.UU.², lo acordado entre estos países no merece una alta valoración por cuanto se están limitando las posibilidades de desarrollo de la red hacia el norte para una empresa ecuatoriana. Sí presenta buenas aptitudes para las empresas venezolanas al poder participar del mercado Ecuador – América del Norte / Europa.

² Se le asignó la Categoría 2 en el programa de inspección de seguridad de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). Esto implica que no puede alterar sus programas de vuelos respecto a lo existente al momento de la evaluación, lo que para Ecuador significa que operadores locales no puedan establecer servicios a Estados Unidos.

1.5.40 RELACIÓN BILATERAL PERÚ - VENEZUELA

DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO:

Al ser signatarios del Acuerdo de Cartagena, el transporte aéreo ha sido completamente desregulado en lo que se refiere a terceras, cuartas, sextas libertades y quintas dentro del grupo de países llamado “Andino”.

Las quintas están concedidas para Perú y están limitadas a dos frecuencias semanales con aviones de hasta 200 plazas. Para Perú los destinos son el Caribe (POS y BGI) y Europa (sin determinar). Para Venezuela se le reconocen derechos de sexta a Europa.

ANÁLISIS DEL ACUERDO

Más allá de las ventajas que el Acuerdo de Cartagena confiere a los transportadores del Grupo Andino, las relaciones entre estos países adolecen de elementos conflictivos con respecto a las quintas libertades. Perú está ubicado al sur de la Subregión y Venezuela al norte lo cual determina ventajas naturales para el segundo país. Pero, además, las quintas libertades concedidas (en 1976) son muy restrictivas y hacen imposible planificar servicios de esas características.

Caracas es la puerta de entrada y salida del conjunto de los países Andinos hacia y desde Europa. Sin embargo, ningún país de ese Grupo tiene derechos de quinta en

Venezuela que puedan dar origen a vuelos comerciales rentables con los aviones actuales.

1.6 DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DE LOS ACUERDOS

RELACION BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido establecidos 116.000 asientos anuales para cada parte, no pudiéndose traspasar la cifra de 33.000 asientos en un trimestre. Los mercados subregionales han sido liberados pues ambos Estados son signatarios del convenio de Fortaleza.	Las líneas argentinas no operan en LPB, por lo que no acceden al principal centro de demanda.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé múltiple designación de empresas	A pesar de que, desde 1995 no existe obstáculo alguno a la operación de la ruta por parte de otras compañías argentinas (hasta ese año AR fue designada con exclusividad), no hay, todavía, un segundo operador.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Están concedidas quintas a EE.UU. y Latinoamérica	AR ejerce una quinta a Caracas, que no es una ruta importante. Participa de la sexta Bolivia – Europa pero restringida en las posibilidades por no operar en LPB y por representar mayor tiempo de viaje que por GRU

RELACION BILATERAL ARGENTINA – BOLIVIA

(Continuación)

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido establecidos 116.000 asientos anuales para cada parte, no pudiéndose traspasar la cifra de 33.000 asientos en un trimestre. Los mercados subregionales han sido liberados pues ambos Estados son signatarios del convenio de Fortaleza.	Las líneas argentinas no operan en LPB, por lo que no acceden al principal centro de demanda.
	Aptitudes para aumentar la competencia	Se prevé múltiple designación de empresas	A pesar de que, desde 1995 no existe obstáculo alguno a la operación de la ruta por parte de otras compañías argentinas (hasta ese año AR fue designada con exclusividad), no hay, todavía, un segundo operador.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Están concedidas quintas a EE.UU. y Latinoamérica	AR ejerce una quinta a Caracas, que no es una ruta importante. Participa de la sexta Bolivia – Europa pero restringida en las posibilidades por no operar en LPB y por representar mayor tiempo de viaje que por GRU

RELACION BILATERAL ARGENTINA - BOLIVIA

(Continuación)

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido establecidos 116.000 asientos anuales para cada parte, no pudiéndose traspasar la cifra de 33.000 asientos en un trimestre. Los mercados subregionales han sido liberados pues ambos Estados son signatarios del convenio de Fortaleza..	LB utiliza plenamente los derechos con tráfico local reforzados con sexta libertad
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé múltiple designación de empresas	Continúa siendo LB la única en operar las rutas a pesar de haberlo solicitado otras compañías.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Las quintas concedidas no tienen valor pero también están permitidas todas las sextas.	LB hace uso de las sextas Argentina – EE.UU, México, Caribe y Sudamérica. Su hub en VVI tiene una óptima ubicación geográfica para esos mercados.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - BRASIL

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada es muy grande y está establecida en asientos para los servicios regulares mixtos (1.912.000 anuales por bandera) por lo que, casi, representa características de liberación. Tampoco están limitadas las ciudades en las que puedan operar. La oferta subregional está liberada por cuanto los dos países son signatarios del Convenio de Fortaleza. También se han establecido concesiones mutuas en lo que se refiere a vuelos no regulares (transportadores no designados) y especiales (adicionales de transportadores designados). Los servicios regulares de cargas pueden llegar a 7 frecuencias semanales.	Tiene una participación muy baja en la oferta regular. Se incrementa notablemente en las temporadas de turismo por la operación de servicios no regulares a lugares turísticos.

		ARGENTINA	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Hay oferta ilimitada y múltiple designación.	La gran competencia la ejercen las empresas brasileras. La única empresa con servicios regulares y red de importancia es AR. En las negociaciones predomina el espíritu de “atender al mercado” que el de defender la bandera argentina.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Toda la oferta de 3ra y 4ta puede continuar en servicios de 5ta libertad, por lo que los derechos son, prácticamente, ilimitados.	No se ejercen derechos de quinta. Las posibilidades de las sextas son muy limitadas (Oceanía)

RELACION BILATERAL ARGENTINA - BRASIL

(Continuación)

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada es muy grande y está establecida en asientos para los servicios regulares mixtos (1.912.000 anuales por bandera por lo que, casi, representa características de liberación. Tampoco están limitadas las ciudades en las que puedan operar. La oferta subregional está liberada por cuanto los dos países son signatarios del Convenio de Fortaleza. También se han establecido concesiones mutuas en lo que se refiere a vuelos no regulares (transportadores no designados) y especiales (adicionales de transportadores designados). Los servicios de carga pueden llegar a 7 semanales.	Debido a la alta participación, ha llegado a saturar su cuota y a postergar la entrada de nuevos transportadores, por lo que la cuota no ha sido suficiente.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Las condiciones del bilateral han permitido que siempre hayan sido 3 las líneas brasileras en la ruta.	En la práctica Brasil siempre solicitó aumentar la cuota para permitir la entrada de un cuarto operador regular.

Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene derechos de 5ta carentes de valor. Tiene concedidos derechos de 6ta.	La red de las líneas aéreas siempre han tenido en cuenta los hubs por lo que se han ejercido plenamente los derechos de sexta. Sus hubs tienen excelente ubicación geográfica para capturar tráficos de Argentina. RG, además, ha iniciado la operación de vuelos de quinta libertad de BUE a ASU y SCL.
---------------------------------------	---------------------------	--	--

RELACION BILATERAL ARGENTINA - CHILE

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Desregulación de capacidad, frecuencias y rutas	Solamente AR participa con pocas frecuencias. Otras empresas operan servicios zonales con TP.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación de empresas	Otras empresas argentinas no han iniciado servicios
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No se otorgaron 5tas y ,sí, se liberaron sextas en las rutas “naturales” de cada país (Argentina puede explotar los mercados Chile – Europa). Pocos pares de países tienen condiciones geográficas tan parejas.	AR ha hecho poco uso de estas posibilidades.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - CHILE

(Continuación)

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Desregulación de capacidad, frecuencias y rutas	Participación mayoritaria en el mercado por parte de LA
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación de empresas	Siempre ha operado la segunda empresa troncal chilena (LADECO, Nacional, Aerocontinente Chile). Quizas por operar un hub en SCL reforzando los tráficos locales con los de 6ta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Como se mencionara, los derechos chilenos son muy parejos con los argentinos, con la única excepción de poder tener un mejor acceso a los mercados del interior argentino por razones geográficas.	LA hace pleno uso de las quintas con su operación en hub en el Merino Benítez de Santiago y una red de alimentación que abarca todas las ciudades argentinas importantes (Córdoba, Mendoza y Rosario). También ejerce sextas Argentina – Europa.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - COLOMBIA

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Amplios derechos para desarrollar servicios adecuados a las necesidades del mercado (7 frecuencias semanales).	El tráfico entre los dos países es bajo y un servicio diario y directo solamente podría operarse con continuación a otro destino de mayor demanda. La restricción de las quintas a tres frecuencias semanales representa un elemento inequitativo en las posibilidades de la bandera argentina por cuanto la colombiana explota las sextas, que no tienen ese tipo de restricciones. En consecuencia, la bandera argentina no ejerce sus derechos en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la compet. (versus bandera)	Se prevé la múltiple designación pero el número de frecuencias es bajo para dos empresas.	Ninguna empresa argentina ha manifestado interés en operar la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Flexibilidad para 5tas sudamericanas. Fuerte rigidez en cuanto a las 5tas "más allá" (hacia los EE.UU. y México) las que están limitadas a 3 frecuencias.	Las restricciones de los documentos bilaterales hacen poco atractiva la operación.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - COLOMBIA

(Continuación)

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Excelentes condiciones para capturar tráficos de sexta lo que permite mejorar los servicios para atraer el tráfico de 3ra y 4ta.	Apoyándose en las posibilidades que le ofrecen los mercados de 6ta, AV ha podido desarrollar un servicio óptimo (diario y sin escalas) que maximiza la captación de tráficos locales
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación pero el número de frecuencias es bajo para dos empresas.	Por el número de frecuencias no se designa otro transportador colombiano. Al presente AV ostenta el monopolio en el mercado Argentina – Colombia.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Excelentes condiciones dado que su hub se encuentra en la ruta de mercados de gran tráfico en 6ta. La explotación de ese mercado está limitada a 3 frecuencias semanales. .	Está muy desarrollado por parte de AV que ha creado un importante hub para los mercados Sudamérica – Norteamérica. Las restricciones a tres frecuencias semanales no se aplican, en la práctica, en el caso de 6tas.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - ECUADOR

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén dos frecuencias semanales. Ecuador concede la operación en sus dos ciudades más importantes (GYE y UIO) pero con un vuelo semanal a cada una. Si se operase a las dos en el mismo vuelo cuenta por las dos frecuencias. Los equipos están limitados a 150 plazas.	La ruta no está siendo operada por transportadores argentinos.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No	El mercado está siendo explotado por las empresas de 6ta libertad.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén quintas sudamericanas y “más allá”.	-

RELACION BILATERAL ARGENTINA - ECUADOR

(Continuación)

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La Autoridad Argentina permitió una tercer frecuencia mientras las empresas argentinas no operaran.	No hay operaciones en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL ARGENTINA - PARAGUAY

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Los acuerdos de oferta son amplios en relación al mercado (14 frecuencias semanales por bandera hasta 2003, después 21, sin restricción de equipos)	Argentina opera 7 frecuencias, solamente.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación. Aun no ha sido concedida a otro transportador argentino.	AR y TAM Mercosur operan en code share. La competencia la ejercen los transportadores de cabotaje argentino a través del aeropuerto de Formosa.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén 6tas libertades irrestrictas.	Se explota el mercado Paraguay-Europa mediante 6ta libertad.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - PARAGUAY

(Continuación)

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Idem Argentina	La empresa TAM Mercosur ofrece 14 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Idem Argentina	No es posible incrementar la cantidad de empresas por no existir un segundo operador paraguayo.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		Participa de 6tas en el Cono Sur sudamericano y a EE.UU. y Europa a través de la red de TAM Brasil.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - PERU

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a una frecuencia diaria por bandera con aviones de hasta 200 plazas. Existe una fórmula de ajuste de frecuencias para permitir la operación de aviones más grandes. En los regionales, se requieren 2 escalas intermedias, como mínimo) y se establecieron 7 frecuencias por semana.	La modificación de la estructura de oferta es reciente y aun no se han producido los cambios en la designación de empresas ni en la capacidad ofrecida.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	No ha habido otras empresas argentinas que hubieren solicitado la ruta troncal. La principal competencia la han ejercido los transportadores de países intermedios mediante el uso de la 6ta libertad.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Argentina tenía concedida la 5ta a puntos de América del Norte pero fue suspendida en el 1999.	Tradicionalmente AR ejercía su derecho volando LIM-LAX.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - PERU

(Continuación)

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a una frecuencia diaria por bandera con aviones de hasta 200 plazas. Existe una fórmula de ajuste de frecuencias para permitir la operación de aviones más grandes. En los regionales, se requieren 2 escalas intermedias, como mínimo) y se establecieron 7 frecuencias por semana.	La modificación de la estructura de oferta es reciente y aun no se han producido los cambios en la designación de empresas ni en la capacidad ofrecida.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación lo que asegura la operación de una segunda empresa peruana en la ruta troncal.	En la práctica ha habido competencia entre empresas peruanas por cuanto Aero Continente Chile ha estado ofreciendo vuelos con escala en SCL.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Perdió su derecho a 6ta libertad.	Aunque había sido suspendido, Perú nunca dejó de explotar sus 6ta.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - URUGUAY

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta está muy regulada en las rutas principales (MVD – AEP, PDP – AEP, MVD – EZE) y totalmente liberada en las restantes.	La capacidad está siendo permanentemente ajustada en base a la autorización de vuelos especiales y no regulares. En las rutas secundarias se han operado servicios en forma esporádica.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación pero, debido al reducido número de frecuencias acordado, las empresas no tradicionales no han podido establecer una red acorde con las necesidades del mercado.	Debido al reducido número de frecuencias acordado, los permisos a empresas no tradicionales en la ruta son reducidos. Hay líneas nuevas que explotan la ruta en base a “series de vuelos no regulares”
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Argentina tiene concedidas 5tas a Brasil, EE.UU. y Europa desde MVD y PDP. Las sextas están liberadas.	No se usan las 5tas pero sí las sextas. La reducida cantidad de vuelos entre MVD y el hub de AR en EZE limita las posibilidades de este mercado.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - URUGUAY

(Continuación)

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta formalmente regular es reducida para evitar la entrada al mercado de competidores adicionales.	Por los acuerdos con la empresa operadora de PU, Uruguay es reacio a acordar un incremento de oferta significativo. Pero, como consecuencia de la política de atracción de turismo receptivo, el Gobierno aspira a aumentar las frecuencias del extranjero. Como resultado, se autorizan una gran cantidad de vuelos especiales y no regulares.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	A pesar que los documentos lo prevén, se estima poco probable que se concedan derechos a nuevas empresas uruguayas.	La protección a PU está actuando como un freno al aumento de la actividad en este mercado
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Uruguay tiene concedidas 5tas a Brasil, EE.UU. y Europa desde EZE. Las sextas están liberadas.	Solo se utilizan 6tas con la conveniencia de iniciar o terminar el viaje en el céntrico AEP.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - VENEZUELA

		ARGENTINA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La capacidad y frecuencias acordadas son 2 vuelos semanales con aviones de 300 plazas, como máximo	De hecho AR opera vuelos diarios, aprobados por el Gobierno Venezolano a través de la vista de la programación propuesta por la empresa. Consiste en una concesión precaria.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	Se desconoce cual sería la actitud de venezuela si un segundo operador argentina solicitara realizar vuelos
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay quintas autorizadas.	La restricción hasido un obstáculo a la operación de AR debido a que, por el tamaño de sus aviones para rutas largas (B-747), el mercado local no era suficiente.

RELACION BILATERAL ARGENTINA - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Al no existir transportador venezolano interesado en la ruta, el Gobierno no negocia incrementos permanentes de derechos. La actitud pretende resguardar las posibilidades de un futuro operador venezolano de la ruta.	No hay operación venezolana en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	En los años de redacción de los acuerdos vigentes no se consideraba atractiva la múltiple designación por estimarse que la competencia podía ser “ruinosa”.	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene derechos “naturales” a explotar 6tas libertades.	Tradicionalmente VA centró su comercialización en las 6tas libertades.

RELACION BILATERAL BOLIVIA - BRASIL

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 8 vuelos semanales locales con aviones de hasta 200 plazas (tipo A-310).	Solo se operan 7 vuelos semanales
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	Reducido número de frecuencias
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Los derechos abarcan 4 frecuencias semanales que continúen a Europa	No se ejercen las 5tas. Sí se trabajan 6tas Brasil – Norte América.

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 8 vuelos semanales locales con aviones de hasta 200 plazas (tipo A-310).	Solo se operan 7 vuelos semanales
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	Reducido número de frecuencias
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Los derechos abarcan 4 frecuencias semanales que continúen a Lima y América del Norte.	No se ejercen las 5tas. Sí se trabajan 6tas Bolivia – Europa.

RELACION BILATERAL BOLIVIA - CHILE

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron hasta 7 frecuencias y la operación en Arica y SCL.	LB utiliza 4 frecuencias a SCL.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	No habrían frecuencias suficientes acordadas para que una segunda línea aérea opere la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay derechos de quinta	LB tiene aptitudes para trabajar 6tas entre Chile y EE.UU. pero en forma extraoficial.

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron hasta 7 frecuencias y la operación en LPB y SRZ	LA utiliza a pleno los derechos.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	No habrían frecuencias suficientes acordadas para que una segunda línea aérea opere la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Chile solicitó derechos de 5ta entre SRZ y MIA/NYC pero quedó en suspenso	LA no tiene posibilidades de ofrecer servicios en mercados de 6ta.

RELACION BILATERAL BOLIVIA – COLOMBIA

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	LB opera con 2 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	El mercado no es de volumen interesante
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la Región. No tener 5tas a Norte América representa un obstáculo y solo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur Sudamericano.

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	No hay ningún operador colombiano en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	
	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	Colombia tiene la posición geográfica ideal para constituir la puerta de entradas y salidas de la Subregión para explotar las rutas principales (Norte América y Europa) a través de la sexta libertad. A pesar de ello, las líneas aéreas colombianas no operan la ruta.

RELACION BILATERAL BOLIVIA – ECUADOR

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	El mercado no es de volumen interesante
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la Región. No tener 5tas a Norte América representa un obstáculo y solo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur Sudamericano.

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	No operan.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	

RELACION BILATERAL BOLIVIA - PARAGUAY

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	2 frecuencias semanales a ASU	No opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Designación de una sola empresa.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay 5tas.	Se explotan 6tas entre Paraguay y Norte América

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	2 frecuencias semanales a SRZ	Opera 4 frecuencias por semana a SRZ y CBB
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Designación de una sola empresa.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay 5tas.	Se explotan 6tas entre Bolivia y BUE / SAO

RELACION BILATERAL BOLIVIA - PERU

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Se operan 7 frecuencias semanales a LIM y 2 a CUZ
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	El mercado no es de volumen interesante
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la Región. No tener 5tas a Norte América representa un obstáculo y solo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur Sudamericano.

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	N6 y TA operan 11 frecuencias por semana a LPB y SRZ
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	Ya son 2 las empresas peruanas operadoras de la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solo se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina	Ambas empresas ofrecen conexiones a Norte América. Se benefician de la ubicación geográfica de Perú con respecto a Bolivia.

RELACION BILATERAL BOLIVIA - URUGUAY

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El bilateral es muy flexible por cuanto prevé hasta 5 frecuencias semanales.	A pesar de las ventajas de Bolivia con respecto a Uruguay que le permite capturar tráficos de 6ta a América del Norte y reforzar el tráfico local, LB ha suspendido su servicio.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene concedida la 5ta entre BUE y MVD	La 5ta no es de gran valor por tener que operar en el aeropuerto de EZE en BUE. Pero las 6tas le otorgan buenas oportunidades.

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El bilateral es muy flexible por cuanto prevé hasta 5 frecuencias semanales.	A pesar de la valiosa 5ta, PU nunca ha operado servicios regulares en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene otorgada la 5ta entre Bolivia y SAO	-

RELACION BILATERAL BOLIVIA - VENEZUELA

		BOLIVIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Se operan 2 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	El mercado no es de volumen interesante
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina. En este caso se agrega la potencial 5ta CCS – LAX para lo cual la empresa boliviana se debe asociar a un venezolana.	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la Región. No tener 5tas a Norte América representa un obstáculo y solo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur Sudamericano.

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Los transportadores venezolanos no operan la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se acordaron 5tas dentro de la Subregión Andina. Se concedió, además, la 5ta LPB - SCL.	A pesar de la óptima posición geográfica de Venezuela con relación a Bolivia, que le permite explotar 6tas a Norte América y Europa, la ruta no es operada por Venezuela.

RELACION BILATERAL BRASIL – COLOMBIA

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 4 frecuencias semanales con aviones de ta 240 asientos. Solo se otorga BOG.	Se operan 3 frecuencias semanales directas de SAO
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quintas y sextas	Aptitudes para participar	Quintas otorgadas en GYE, UIO, LIM, PTY, MEX y LAX	A pesar de las concesiones de 5tas y de no contar con ventajas para explotar 6tas, los servicios son locales.

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 4 frecuencias semanales con aviones de hasta 240 asientos. Puede operar en MAO, BSB, RIO y SAO.	Se operan 4 frecuencias semanales al eje SAO/RIO.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas otorgadas en GYE, UIO, LIM, MVD y BUE.	La buena situación geográfica de Colombia en relación a Brasil le permite explotar 6tas a América del Norte.

RELACION BILATERAL BRASIL - CHILE

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Están acordadas 17 frecuencias semanales con cualquier tipo de equipo.	RG explota la ruta ofreciendo las 17 frecuencias semanales acordadas.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	Solamente RG opera la ruta y en code share con LA
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene 5tas hacia puntos en el Pacífico y en el Cono Sur Sudamericano (ASU, MVD y BUE)	Explota 5tas entre BUE y SCL. Posee gran potencial en el mercado de 6ta libertad SCL – Europa debido a la conveniente situación geográfica de SAO con respecto a Chile.

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Están acordadas 17 frecuencias semanales con cualquier tipo de equipo.	LA opera 11 vuelos por semana.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	Solamente LA explota la ruta y en code share con RG.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene 5tas entre SAO y RIO, por un lado, y MAD y FRA en Europa. Además cuenta con derechos para ASU, MVD y BUE.	Ha sido tradicional la operación de LA entre SAO y MAD/FRA, pero ha sido recientemente abandonada. No explota 5tas internas del Cono Sur.

RELACION BILATERAL BRASIL- ECUADOR

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron 8 frecuencias semanales, 4 regionales y 4 de largo alcance.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene concedidas las escalas de MEX y puntos en California con 4 frecuencias semanales.	No se opera

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Fueron previstas 8 frecuencias semanales, 4 a RIO y SAO y 4 a BEL y REC como escalas de ruta a Europa.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Puede operar 4 vuelos por semana a Europa	No se opera

RELACION BILATERAL BRASIL - PARAGUAY

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Desregulada la capacidad. Se permiten 21 frecuencias regionales y 7 adicionales de largo alcance.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Desregulada la capacidad. Se permiten 21 frecuencias regionales y 7 adicionales de largo alcance.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL BRASIL - PERU

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acuerdo es restrictivo en los que hace a rutas. Pueden operar en 4 puntos de la región amazónica, otros 2 de la Costa del Pacífico, además de LIM..	A de las posibilidades de operar en varios puntos, solamente están conectadas SAO con LIM. Las frecuencias son 7 semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en Bolivia y más allá a MEX, LAX y TOK.. Para vuelos exclusivos de carga se agregan MIA y NYC.	De haber sido un operador tradicional en la ruta LIM-LAX-TOK, RG opera vuelos locales exclusivamente. Explota 6ta libertad en el mercado LIM – Europa.

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acuerdo es restrictivo en los que hace a rutas. Pueden operar en 8 puntos de la región amazónica y otros 8 de la Costa Atlántica Brasileira, además de SAO y RIO.	TA solo opera 3 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	Desinterés porm parte de otras empresas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en Bolivia y más allá a BUE, FRA y MAD, pudiéndose solicitar la sustitución de alguno por puntos adicionales. Para vuelos exclusivos de carga se agregan MIA y LUX.	Solamente se trabajan 6tas libertades.

RELACION BILATERAL BRASIL - URUGUAY

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Irrestricida con 22 frecuencias.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Restricción de 5tas a 40.000 pax por ano, en 7 frecuencias semanales, 4 a Europa y 3 a America del Norte y Caribe.	

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Irrestricida con 22 frecuencias.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Restricción de 5tas a 40.000 pax por ano, en 7 frecuencias semanales, 4 a Europa y 3 a America del Norte y Caribe.	

RELACION BILATERAL BRASIL - VENEZUELA

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Restrita a 7 frecuencias semanales, troncales y 7 regionales.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas interesantes pero restringidas en tráficos prácticamente nulo.	

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Restricta a 7 frecuencias semanales, troncales y 7 regionales.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas interesantes pero restringidas en tráficos prácticamente nulo.	

RELACION BILATERAL BRASIL - SURINAM

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se estipulan 4 frecuencias semanales con aviones de un máximo de 200 plazas.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en CAY y más allá en POS y BGI	-

		SURINAM	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Son 4 frecuencias semanales uniendo PBM con BEL o MAO.	PY opera 5 vuelos semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en CAY y más allá a LIM o puntos en Colombia que no sean BOG.	Solo explota la 5ta de CAY.

RELACION BILATERAL BRASIL - GUYANA

		BRASIL	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en CAY y PBM y más allá en POS y BGI	No se opera

		GUYANA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Puede operarse en BEL, BVB y MAO	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en PBM y CAY.	No se opera

RELACION BILATERAL CHILE - COLOMBIA

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Acuerdo liberal en cuanto a frecuencias y tipo de avión, que quedan a elección de las empresas.	LA opera, exclusivamente 3 frecuencias semanales que continúan a MIA.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Contempla múltiple designación	No participa el otro operador chileno.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas libertades intermedias en países sudamericanos y 5tas más allá a 5 países miembros de la CLAC (excepto SJO), sin restricción alguna. 5tas a MIA limitadas a 3 frecuencias semanales.	La concesión de 5tas libertades extra-regionales no guarda relación con la libertad establecida para vuelos entre los países y hacia otros puntos de la región.

RELACION BILATERAL CHILE - COLOMBIA

(Continuación)

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Acuerdo liberal en cuanto a frecuencias y tipo de avión, que quedan a elección de las empresas.	AV opera 3 frecuencias semanales, al igual que LA
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Contempla múltiple designación	No participa ningún otro operador colombiano.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas libertades intermedias y más allá, en Sudamérica, sin restricción alguna. 6tas libertades plenas..	A pesar de las enormes posibilidades que le ofrece su óptima ubicación geográfica con relación a Chile, los operadores colombianos no hacen un intensivo uso de este mercado

RELACION BILATERAL CHILE- ECUADOR

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acta vigente prevé la operación de 14 frecuencias semanales entre los dos países con libertad de seleccionar los equipos. 7 de esas frecuencias son transitorias mientras se mantengan las restricciones para el transporte aéreo ecuatoriano.	LA opera 4 frecuencias entre los dos países.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	El tráfico local no es la principal preocupación de este bilateral. Sí lo es mantener un servicio frecuente sin escalas entre Ecuador y la Costa Este Norteamericana, que no pueden ofrecer las empresas ecuatorianas por haber sido declarados de categoría II.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Libertad para operar quintas dentro del grupo de países de la CLAC. Concesión de quintas extraregionales para la totalidad de las 14 frecuencias autorizadas, 7 de ellas transitorias.	LA opera 7 frecuencias entre GYE y UIO, por un lado, y MIA y NYC por el otro, sin que los vuelos tengan origen o destino en Chile.

RELACION BILATERAL CHILE- ECUADOR

(Continuación)

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acta vigente prevé la operación de 14 frecuencias semanales entre los dos países con libertad de seleccionar los equipos. 7 de esas frecuencias son transitorias mientras se mantengan las restricciones para el transporte aéreo ecuatoriano.	EQ opera 3 frecuencias entre GYE y SCL.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	M últiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Las 5tas son libres para países miembros de la CLAC y para las 14 frecuencias autorizadas. 6tas lenas	Al presente, no se pueden ejercer las 6tas, que son, en una situación normal, el principal sustento de los servicios del país ubicado al norte del otro.

RELACION BILATERAL CHILE - PARAGUAY

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		No opera (lo hace en CS con PZ
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		No tiene quintas ni sextas importantes.

RELACION BILATERAL CHILE - PARAGUAY

(Continuación)

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL CHILE - PERU

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias semanales autorizadas se elevan a 21 semanales con cualquier tipo de avión. También se contemplan servicios regionales que, a través de una escala en el país de bandera de la empresa, acceda al principal aeropuerto o a cualquier otro punto del otro país. Las operaciones de carga pura están desreguladas.	LA opera los tres vuelos diarios troncales entre LIM y SCL, en code-share con LP. No han surgido aún los interesados en operar las frecuencias regionales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	No opera otro transportador chileno.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Las 21 frecuencias entre los dos países pueden continuar a LAX, MIA y NYC, con un máximo de 7 frecuencias por escala.	Se utilizan plenamente los derechos, en code-share con LP.

RELACION BILATERAL CHILE - PERU

(Continuación)

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias semanales autorizadas se elevan a 21 semanales con cualquier tipo de avión. También se contemplan servicios regionales que, a través de una escala en el país de bandera de la empresa, acceda al principal aeropuerto o a cualquier otro punto del otro país,	N6 opera, exclusivamente, 7 frecuencias semanales en la ruta troncal.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	No opera otro transportador peruano..
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		A pesar de las óptimas condiciones para operar 6tas, LP opera nada más que 7 frecuencias,

RELACION BILATERAL CHILE - URUGUAY

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se establecieron 7 frecuencias semanales con cualquier equipo de vuelo.	LA opera 7 frecuencias semanales directas entre los dos capitales
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación	LA satura la cuota de frecuencias establecida por el bilateral
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se conceden puntos intermedios y puntos más allá, sin especificarlos.	

RELACION BILATERAL CHILE - URUGUAY

(Continuación)

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se establecieron 7 frecuencias semanales con cualquier equipo de vuelo.	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se conceden puntos intermedios y puntos más allá, sin especificarlos.	

RELACION BILATERAL CHILE - VENEZUELA

		CHILE	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido acordadas 2 frecuencias semanales con quipos B-7 67.	LA opera 3 frecuencias semanales como consecuencia de la inexistencia de un operador venezolano.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Monodesignación	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solamente MIA	En los 3 casos opera MIA

RELACION BILATERAL CHILE - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido acordadas 2 frecuencias semanales con quipos B-7 67.	No se opera.a
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Monodesignación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No tiene concesiones	VA hizo uso intensivo de la 6ta libertad aprovechando la muy conveniente ubicación geográfica de CCS con respecto a Chile. Al presente no se opera

RELACION BILATERAL COLOMBIA - ECUADOR

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	AV opera 28 frecuencias y VX 7.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	Ya operan las dos empresas colombianas pero, al presente, están asociadas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. No se especifican 5tas extraregionales.	BOG se encuentra al norte de Ecuador por lo que tiene enormes ventajas para las 6tas extraregionales.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - ECUADOR

(Continuación)

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino.	-

RELACION BILATERAL COLOMBIA - PERU

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	AV opera 14 frecuencias.7.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	Ningún otro operador explota esra ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. No se especifican 5tas extraregionales, excepto en servicios no regulares de carga, que sí los tienen. .	BOG se encuentra al norte de Perú por lo que tiene enormes ventajas para las 6tas extraregionales.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - PERU

(Continuación)

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	N6 opera 5 vuelos entre LIM y BOG.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	Ningún otro operador peruano explota la ruta
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino.	No se xplotan.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - SURINAM

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 2 frecuencias regulares PCC y cuatro de carga pura. Para los PCC se pueden utilizar aviones de, hasta, 150 asientos.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedia en POS y más allá en PBM. Para carga pura se agrega CAY.	-

RELACION BILATERAL COLOMBIA - SURINAM

(Continuación)

		SURINAM	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 2 frecuencias regulares PCC y cuatro de carga pura. Para los PCC se pueden utilizar aviones de, hasta, 150 asientos.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedia en POS y más allá en PBM. Para carga pura se agrega CAY.	-

RELACION BILATERAL COLOMBIA - URUGUAY

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 3 vuelos semanales. La ruta incorpora a BUA sin derecho de tráfico.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se conceden puntos intermedios (LIM, LPB, SCL). No se conceden 5tas. Extra-regionales.	AV tiene mayores posibilidades que el operador uruguayo para explotar 6tas, debido a la excelente ubicación geográfica de BOG con respecto a MVD. A pesar de ello no ha iniciado servicios.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - URUGUAY

(Continuación)

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén 3 vuelos semanales. La ruta incorpora a BUA sin derecho de tráfico.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se conceden puntos intermedios (LIM, LPB, SCL). No se conceden 5tas. Extrarregionales.	Las únicas posibilidades para un operador uruguayo de volar a BOG dependen de obtener 5tas importantes por parte de Colombia.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - VENEZUELA

		COLOMBIA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena)	AV opera 28 frecuencias semanales y VX, 14
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países Andinos.	Ya están operando dos empresas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas a Europa con dos frecuencias semanales. 6tas irrestrictas intra y extra-regionales.	Explota 6 tas entre CCS y EE. UU.

RELACION BILATERAL COLOMBIA - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena)	VH opera 12 y VC 7 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países Andinos.	Ya están operando dos empresas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas a Chile con dos frecuencias semanales. Sextas irrestrictas intra y extra-regionales	Explora 6 vuelos BOG – UIO y el mercado de 6ta extrarregional BOG – Europa.

RELACION BILATERAL ECUADOR - PARAGUAY

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se han acordado 7 frecuencias. Si un vuelo hace escala en GYE y en UIO se considerará como 1,5 frecuencias.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en LIM, LPB, SRZ y SCL. Más allá de Asunción puede operar en BUE, RIO y SAO.	-

RELACION BILATERAL ECUADOR - PARAGUAY

(Continuación)

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se han acordado 7 frecuencias. Puede operar en GYE y UIO. Si un vuelo hace escala en las dos se considerará como 1,5 frecuencias.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	-	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en LIM, LPB, SRZ y SCL. Más allá de Ecuador puede operar en MIA y SJO.	-

RELACION BILATERAL ECUADOR - PERU

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	EQ opera 3 frecuencias.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador del Grupo Andino de establecer servicios entre los países	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. Las quintas más allá extra-regionales son a SCL, con 7 frecuencias semanales y la posibilidad de hacer escala en 2 puntos en Perú.	Las 5tas no se explotan. Si bien Ecuador se encuentra al norte de Perú y, por lo tanto, su ubicación geográfica es óptima para ejercer 6tas a EE.UU, las restricciones que sobrevienen de haber sido declarado de categoría II no le permiten explotar ese mercado..

RELACION BILATERAL ECUADOR - PERU

(Continuación)

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	N6 opera 5 vuelos entre LIM y BOG.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	Ningún otro operador peruano explota la ruta
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino y más allá extrarregional a MIA con 7 frecuencias..	No se explotan.

RELACION BILATERAL ECUADOR - VENEZUELA

		ECUADOR	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena)	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países Andinos.	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas intra-regionales (países del Grupo Andino). Más allá y extrarregional puede operar a CHI, con 4 frecuencias semanales.	No se operan

RELACION BILATERAL ECUADOR - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena)	VH opera 26 frecuencias semanales y VC, 7,. En total 33 vuelos de la bandera venezolana.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países Andinos.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas intra-regionales (países del Grupo Andino).	VH opera 6 vuelos BOG – UIO y el mercado de 6ta extra-regional Ecuador – Europa.

RELACION BILATERAL PARAGUAY - URUGUAY

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	7 frecuencias	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PARAGUAY - URUGUAY

(Continuación)

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	7 frecuencias	
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PARAGUAY - VENEZUELA

		PARAGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se desconocen los términos del acuerdo en lo que hace a capacidad y frecuencias	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PARAGUAY - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PERU - URUGUAY

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se desconocen los términos del acuerdo en lo que hace a capacidad y frecuencias	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PERU - URUGUAY

(Continuación)

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se desconocen los términos del acuerdo en lo que hace a capacidad y frecuencias	No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL PERU - VENEZUELA

		PERU	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	Las empresas peruanas operan 11 frecuencias semanales directas.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	Ya operan las dos empresas peruanas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. 5tas más allá extra - regionales son a puntos en el Caribe y en Europa con limitaciones a 2 frecuencias y a 11 pasajeros por vuelo.	La bandera peruana no explota 5tas libertades..

RELACION BILATERAL PERU - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena)	VH opera 7 frecuencias semanales directas, 7 via GYE y 7 via UIO.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países	-
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino y sextas a EE. UU. y Europa.	Se explota el mercado Perú – Ecuador con 14 frecuencias semanales

RELACION BILATERAL URUGUAY - VENEZUELA

		URUGUAY	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACION BILATERAL URUGUAY - VENEZUELA

(Continuación)

		VENEZUELA	
		Ambito formal	Ambito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados		No opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

1.7 ANÁLISIS CUANTITATIVO

1.7.1 METODOLOGÍA

El objetivo del análisis ha sido medir las condiciones que establecen los Estados para fomentar el desarrollo de las líneas aéreas, de modo que se establezcan más servicios entre los países y puedan regir las normas de la libre competencia, lográndose tarifas más bajas, de modo que facilite 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 en tercera y cuarta, 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 una misma bandera, lo que se denomina múltiple designación. Se ha tenido en cuenta la posibilidad de que se concedieran derechos de quinta o sexta libertad a operadores extraregionales, 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 sudamericanos.

Los valores utilizados son de 5 para el que mejores garantías ofrece de que se cumplan los objetivos, descendiendo hasta 1 en los casos más restrictivos, propios de políticas más proteccionistas.

A los efectos de la valuación, se utilizó el siguiente cuadro, el cual refleja la valoración de cada uno de los criterios de acuerdo a las condiciones dadas:

**Cuadro : Método y puntajes de valoración de relaciones bilaterales –
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
Aptitudes para aumentar la competencia.		Regulada con restricciones pero con aumentos de oferta por permisos provisionales
		2
		Regulada con restricciones en oferta
		1
		Designación múltiple
		5
		Designación múltiple pero frecuencias insuficientes
		4

Conceptos		Valor
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Designación única con 5tas de terceros
		Designación única con 6tas de terceros
		Designación única con oferta insuficiente
		5tas extra-regionales libres ó sextas extra-regionales equilibradas
		5tas extra-regionales restringidas pero 6tas extra-regionales y 5tas regionales importantes
		5tas extra-regionales restringidas pero 5tas o 6tas regionales importantes
		5tas extra-regionales restringidas para una de las partes, sin compensación.
		5tas extra-regionales muy restringidas o nulas para una de las partes, sin compensación.

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, generándose tres matrices. 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 las 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 son sumados a nivel de país estableciéndose un indicador del potencial político con que cuentan para cumplir con los objetivos de mejorar los servicios aerocomerciales internos 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 sudamericanos. 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 asigna 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 económica en establecer servicios.

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 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 que no han dado origen a ningún tipo de servicios.

1.7.2 RESULTADOS

La primera matriz, Terceras depurada, presenta los valores obtenidos por cada bilateral, al analizar sus aptitudes para capturar mercados de terceras y cuartas. Los resultados, depurados de los bilaterales sin puntaje, se presentan en el siguiente cuadro:

Terceras y cuartas - depurado

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinam	Uruguay	Venezuela	suma
Argentina		3.00	3.00	5.00	3.00			4.00	1.00		1.00	1.00	21.00
Bolivia	3.00		3.00	3.00	5.00			1.00	5.00			5.00	25.00
Brasil	3.00	3.00		5.00	1.00			5.00	3.00	1.00	3.00	2.00	26.00
Chile	5.00	3.00	5.00		5.00	3.00		3.00	3.00		3.00	1.00	31.00
Colombia	3.00	5.00	1.00	5.00		5.00			5.00			5.00	29.00
Ecuador	0.00	0.00	0.00	3.00	5.00				5.00			5.00	18.00
Guyana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							0.00
Paraguay	4.00	1.00	5.00	3.00	0.00	0.00	0.00						13.00
Perú	1.00	5.00	3.00	3.00	5.00	5.00	0.00	0.00				5.00	27.00
Surinam	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				1.00
Uruguay	1.00	0.00	3.00	3.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			7.00
Venezuela	1.00	5.00	2.00	1.00	5.00	5.00	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00		24.00

En cuanto al primer criterio, Chile (31), Colombia (29), Perú (27) y Brasil (26) y Bolivia (25) serían los países en los que, a juzgar por todos los bilaterales celebrados y operativos, ofrecen las mejores aptitudes para capturar mercados.

La siguiente matriz, refleja la puntuación correspondiente al segundo criterio analizado, las aptitudes para aumentar la competencia, basada en la designación de líneas aéreas que puedan atender el mercado, ya sea por la múltiple designación o por la presencia de operadores de terceros países con derechos de quinta libertad.

La cantidad de frecuencias autorizadas para atender este mercado constituye también una limitante en este aspecto, ya que pudiendo existir múltiple designación podría no poder aumentarse la competencia cuando la cantidad de frecuencias no permitiría más de un operador.

Designación - depurado

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinam	Uruguay	Venezuela	suma
Argentina		5.00	5.00	5.00	5.00			5.00	4.00		4.00	1.00	34.00
Bolivia	5.00		4.00	3.00	5.00			1.00	5.00			5.00	28.00
Brasil	5.00	4.00		5.00	2.00			5.00	3.00	5.00	5.00	5.00	39.00
Chile	5.00	3.00	5.00		5.00	5.00		1.00	5.00		5.00	1.00	35.00
Colombia	5.00	5.00	2.00	5.00		5.00			5.00			5.00	32.00
Ecuador	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00				5.00			5.00	20.00
Guyana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							0.00
Paraguay	5.00	1.00	5.00	1.00	0.00	0.00	0.00						12.00
Perú	4.00	5.00	3.00	5.00	5.00	5.00	0.00	0.00				5.00	32.00
Surinam	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				5.00
Uruguay	4.00	0.00	5.00	5.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			14.00
Venezuela	1.00	5.00	5.00	1.00	5.00	5.00	0.00	0.00	5.00	0.00	0.00		27.00

En este caso, Brasil (39), Chile (35), Argentina (34), Colombia (32) y Perú (32) serían los países en los que las condiciones serían más propicias para el aumento de la competencia, permitiendo la presencia de varios operadores.

El tercer criterio de valuación, la aptitud para participar en los mercados de quintas y sextas, fue medido en la medida en que los bilaterales cedieran este derecho en forma real. Con real se refiere a la posibilidad efectiva de poder ejercer operaciones de 5tas y 6tas, dados los destinos planteados y las frecuencias ofrecidas, las que deben ser consecuentes con los mercados a los que se aspiran a acceder.

El siguiente cuadro presenta los valores obtenidos en la calificación de este concepto.

Quintas - depurado

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinam	Uruguay	Venezuela	suma
Argentina		4.00	5.00	5.00	2.00			5.00	1.00		5.00	1.00	28.00
Bolivia	4.00		5.00	1.00	1.00			4.00	3.00			1.00	19.00
Brasil	5.00	5.00		2.00	2.00			5.00	2.00	2.00	2.00	1.00	26.00
Chile	5.00	1.00	2.00		3.00	5.00		2.00	5.00		4.00	2.00	29.00
Colombia	2.00	1.00	2.00	3.00		1.00			1.00			2.00	12.00
Ecuador	0.00	0.00	0.00	5.00	1.00				2.00			2.00	10.00
Guyana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							0.00
Paraguay	5.00	4.00	5.00	2.00	0.00	0.00	0.00						16.00
Perú	1.00	3.00	2.00	5.00	1.00	2.00	0.00	0.00				1.00	15.00
Surinam	0.00	0.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				2.00
Uruguay	5.00	0.00	2.00	4.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			11.00
Venezuela	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00	0.00	0.00	1.00	0.00	0.00		10.00

Los puntajes más altos fueron los de Chile (29), Argentina (28), Brasil (26) y Bolivia (19), implicando las mejores condiciones existentes para la participación en los mercados de 5tas (y 6tas).

El resultado global, sumando los tres criterios, ponderándolos en función a la importancia relativa de cada uno de los tres conceptos, se presenta en la siguiente matriz.

Puntaje Global Depurado

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinam	Uruguay	Venezuela	suma
Argentina		3.80	4.20	5.00	3.00			4.60	1.60		3.20	1.00	26.40
Bolivia	3.80		4.00	2.20	3.40			2.20	4.20			3.40	23.20
Brasil	4.20	4.00		3.80	1.60			5.00	2.60	2.20	3.00	2.20	28.60
Chile	5.00	2.20	3.80		4.20	4.20		2.20	4.20		3.80	1.40	31.00
Colombia	3.00	3.40	1.60	4.20		3.40			3.40			3.80	22.80
Ecuador	0.00	0.00	0.00	4.20	3.40				3.80			3.80	15.20
Guyana	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00							0.00
Paraguay	4.60	2.20	5.00	2.20	0.00	0.00	0.00				3.00		17.00
Perú	1.60	4.20	2.60	4.20	3.40	3.80	0.00	0.00				3.40	23.20
Surinam	0.00	0.00	2.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00				2.20
Uruguay	3.20	0.00	3.00	3.80	0.00	0.00	0.00	3.00	0.00	0.00		n/a	13.00
Venezuela	1.00	3.40	2.20	1.40	3.80	3.80	0.00	0.00	3.40	0.00	n/a		19.00

ponderación

3ras y 4tas	40.00%
designación	20.00%
5tas y 6tas	40.00%

Los resultados obtenidos se resumen en el siguiente cuadro:

Resultados globales – Aptitudes de competitividad

País	Valor obtenido
Chile	31.00
Brasil	28.60
Argentina	26.40
Bolivia	23.20
Perú	23.20
Colombia	22.80
Venezuela	19.00
Paraguay	17.00
Ecuador	15.20
Uruguay	13.00
Surinam	2.20
Guyana	0.00

Los valores obtenidos permite extraer como conclusión que en Chile estarían dadas las condiciones, a juzgar por el conjunto de bilaterales celebrados, para el desarrollo de la actividad bajo un esquema liberal que facilitara el ingreso a los mercados.

1.8 ANÁLISIS COMPARATIVO DE TARIFAS

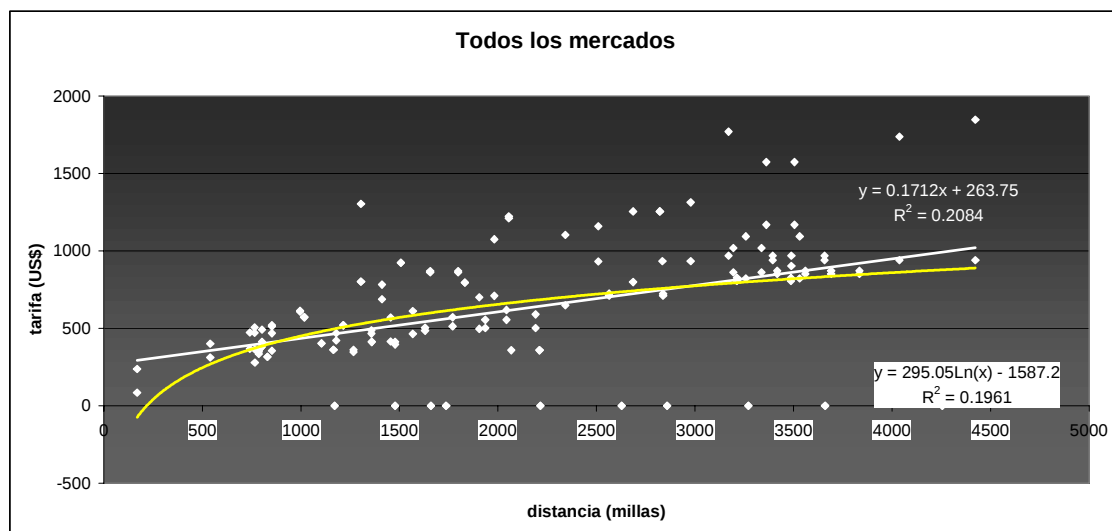
1.8.1 METODOLOGÍA

Como parte del estudio analítico de la política aérea en la región, se llevó a cabo un estudio comparativo de las tarifas vigentes para las principales 149 rutas entre pares de ciudades de los países de la región.

Las tarifas se obtuvieron del sistema de reserva Amadeus, publicadas durante el mes de noviembre de 2002. Del conjunto de tarifas publicadas para cada tramo, se utilizó la tarifa para viajes de ida y vuelta con estadías mínimas no mayor a dos días.

Se buscaron correlaciones entre los precios y las distancias en millas terrestres, en busca de una correlación directa. Se encontró una alta dispersión en los resultados, con variaciones cada vez mayores en las desviaciones estándar para rutas más largas.

En el siguiente gráfico se representa la relación perseguida entre tarifas y distancias:



Como se desprende de la gráfica, la relación entre tarifas y distancia no fue concluyente, siendo los resultados obtenidos demasiado dispersos. La función de regresión ensayada expone una correlación muy baja, lo que significa que la distancia de los puntos encontrados de la curva ensayada es demasiado grande como para llegar a la conclusión de que la curva representa la relación tanto para una correlación linear como logarítmica. La falta de una correlación significativa obligó a buscar patrones separando las rutas según distintos criterios.

El criterio que mejor resultó fue el separar las rutas en dos tipos, aquellas que corresponden a mercados competitivos y aquella con mercados monopólicos. A su vez, el primer grupo se dividió en mercados del Atlántico y mercados del Pacífico. Dentro del primer grupo se incluyeron las principales rutas entre puntos de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Colombia, así como ciertas rutas transversales. En el grupo del Pacífico se incluyeron las rutas entre los países andinos, incluyendo Chile. Así los grupos quedaron de la siguiente manera:

- ✈ mercados competitivos del Atlántico y rutas transversales
- ✈ mercados competitivos del Pacífico
- ✈ mercados monopólicos
- ✈ mercados sin servicios directos

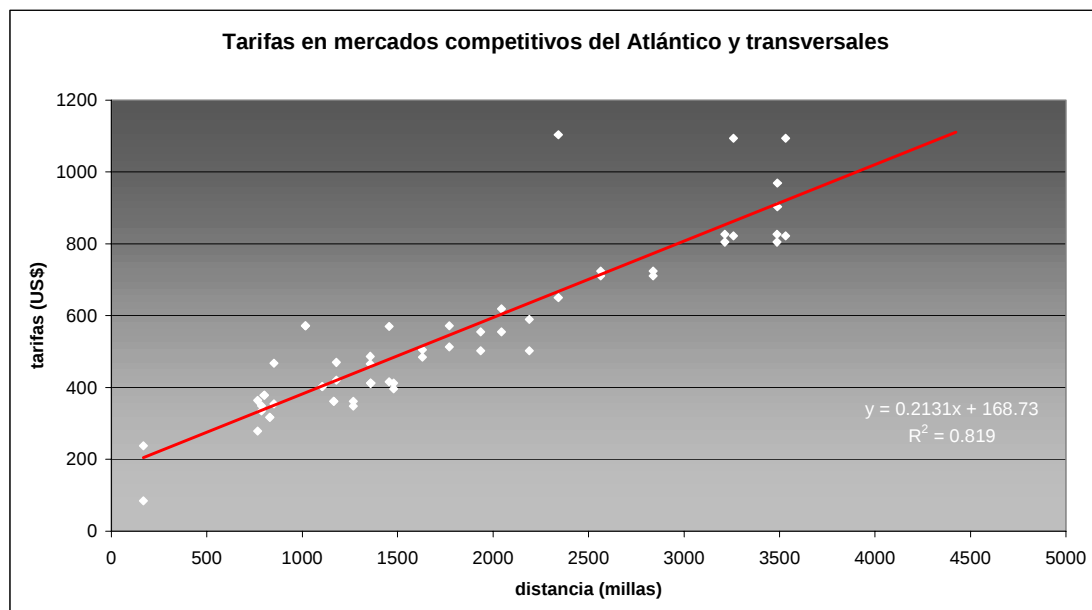
Para cada ruta se calculó el factor milla, calculado como el precio en dólares americanos por unidad de distancia, medida en millas terrestres.

Las relaciones obtenidas entre las tarifas y las distancias se graficaron separadamente para cada uno de los tres mercados principales. A los efectos de estimar la relación entre las tarifas y las distancias, se graficaron las curvas de regresión lineal, determinando sus ecuaciones. En la siguiente sección se exponen los resultados y conclusiones.

1.8.2 RESULTADOS

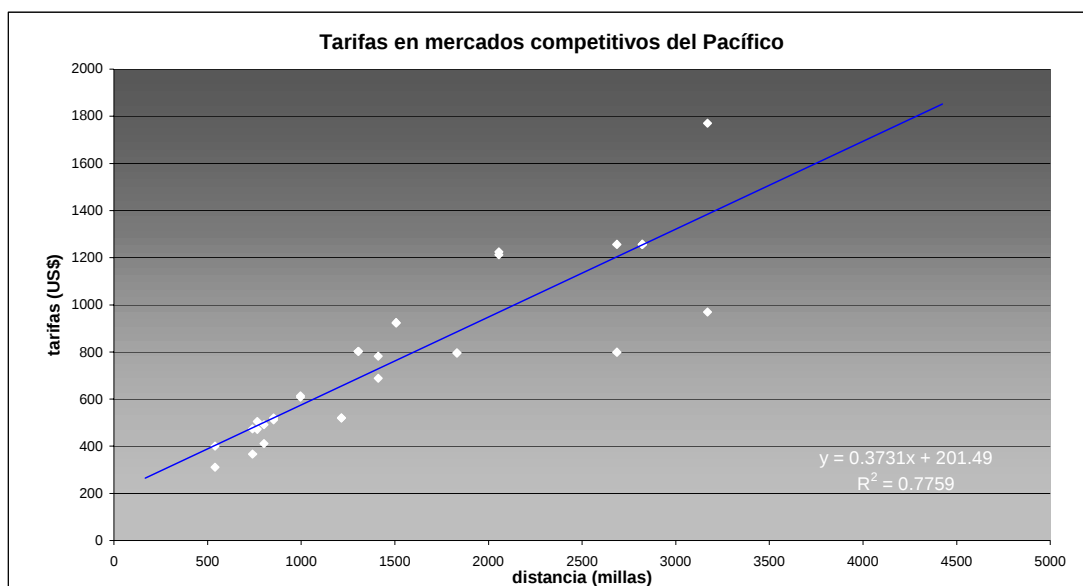
Al separar los mercados en las cuatro categorías indicadas, pudieron establecerse relaciones más robustas entre la tarifa y la distancia recorrida.

Para el caso de los mercados competitivos del Atlántico y las rutas transversales, se analizó la relación tarifas en función de distancias, obteniéndose el siguiente gráfico:



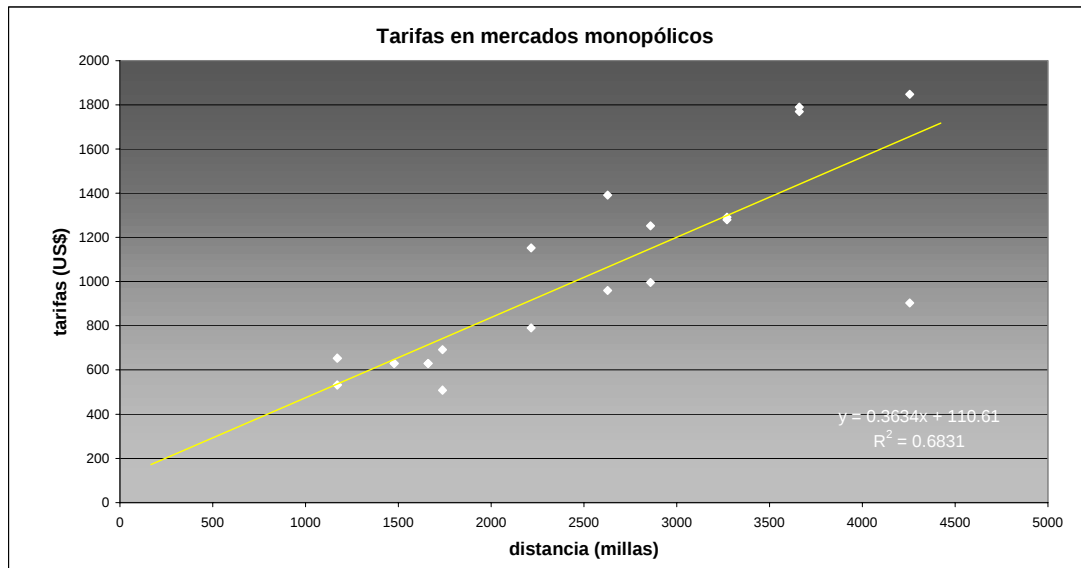
Puede observarse que la relación para este mercado en particular es más contundente, con un mayor grado de explicación por parte de la regresión. La pendiente, de 0.2 en este caso, determina el grado de correlación entre las distancias y las tarifas.

Para las rutas del Pacífico se llevó a cabo el mismo estudio, obteniéndose los siguientes resultados:



La regresión para las rutas del Pacífico se explica con una menor precisión que las del Atlántico. De cualquier modo, resulta interesante mostrar como la relación es más acentuada, siendo la pendiente de la variable independiente 0.37, significativamente más alta que para las rutas del Atlántico. Esto significa que el grado de correlación entre distancia y precio es mayor, aumentando más la tarifa conforme el tramo del vuelo es mayor. Esta conclusión revela, en otras palabras, un mercado menos competitivo, en donde trasladarse es más costoso.

Para el tercer grupo, los mercados monopólicos, se trazó la siguiente función:



No sorprende que la variable dependiente aquí es la mayor de las tres, aumentando más el precio por unidad de distancia que en cualquiera de los otros dos ejemplos (la pendiente en este caso es de 0.36), aunque el R cuadrado aquí es el menor, implicando un menor grado de explicación por parte de la regresión.

De los tres gráficos puede determinarse que evidentemente en los mercados más competitivos, el incremento por unidad de distancia es naturalmente menor. De los dos mercados competitivos, las tarifas de los vuelos dentro del mercado Atlántico han demostrado crecer en menor grado por unidad de distancia.

Una de las posibles explicaciones para este fenómeno podría ser la influencia del tráfico turístico especialmente en el mercado Atlántico y transversal, con una fuerte dependencia en el precio ante una mayor elasticidad de la demanda. Lógicamente, las rutas “monopólicas”, servidas por un sólo operador, muestran el mayor incremento por unidad de distancia, en donde lógicamente existen pocas (o

ninguna) alternativas para el pasajero. En el mercado Atlántico y de rutas transversales, existen segmentos subsidiados por ser el vuelo parte de un esquema de sexta libertad, destinado a captar tráfico de otro país ofreciendo tarifas relativamente bajas, por lo que el factor precio por unidad de distancia termina siendo menor.

1.9 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA PRIMERA PARTE

1.9.1 CONCLUSIONES

Del análisis realizado al comparar lo establecido en los acuerdos entre los países de la Región, pueden sacarse dos conclusiones generales esenciales:

- ✧ La cantidad de frecuencias ofrecidas por las líneas aéreas es, en una gran cantidad de casos, menor a la autorizada por los documentos políticos.
- ✧ Muchas rutas (destinos) que han sido incorporadas a los bilaterales no están siendo operadas por las líneas aéreas.

Este hecho demuestra que la voluntad política no coincide con los intereses económicos de las líneas aéreas. Cuando las empresas eran de propiedad de los Estados, se determinaban las rutas a operar en función de políticas de Estado, siguiendo muchas veces criterios incompatibles con una gestión de empresa

rentable. Pero, al presente no existen empresas estatales ni regímenes de subsidios que justifiquen encarar este tipo de operaciones.

Los bilaterales, entonces, prevén un nivel de oferta y una cantidad de mercados excesiva en función de los tráficos locales. Pero, al analizar el comportamiento de distintas empresas, surgen nuevos elementos. Dichas diferencias ya han sido mencionadas y se pueden resumir en las siguientes:

- ✦ Las empresas de aquel país ubicado al norte del otro tienden a utilizar plenamente la capacidad autorizada por el bilateral. Teniendo en cuenta que la ventaja que poseen es la de absorber demanda hacia América del Norte, Europa, México y el Caribe, se llega a la conclusión que los tráficos extra-regionales son más importantes que los locales. Todo ello es válido cuando no median problemas de la industria de ese país.
- ✦ Las empresas del país ubicado al norte del otro tienden a extender sus redes a todas las ciudades autorizadas del país del sur debido, también, a las posibilidades de atraer tráficos extra-regionales.

Las excepciones corresponden a situaciones conflictivas en la industria. Ejemplo de ello es Ecuador, que no puede programar vuelos a los EE. UU. y, por lo tanto, sus empresas se ven impedidas de atraer tráficos extra-regionales del Sur. Otro ejemplo es Venezuela en sus conexiones al Cono Sur, por cuanto no se ha completado el proceso de reasignación de las frecuencias que operaba VIASA entre las nuevas transportadoras.

En consecuencia, la calidad de la oferta en los tramos internos depende del tráfico extra-regional que pueda capturar la empresa. En los casos que los hubs son al norte del otro país, esas aptitudes son naturales por cuanto son de sexta libertad. En los casos inversos, se necesita obtener el derecho en forma explícita por constituir

quinta libertad y, en ese sentido, los documentos políticos adolecen de serias falencias.

En el caso de Argentina y Perú el conflicto es tan importante que ha dado lugar a un bilateral sumamente restrictivo para el mercado entre los dos países. Otro argumento en este sentido es la situación por la que están pasando Colombia y Panamá que, si bien no es objeto de análisis en este trabajo, demuestra que el problema subsiste con otros países latinoamericanos.

Los documentos multilaterales que impulsan la desregulación nunca tienen en cuenta la concesión de quintas libertades a otros países sudamericanos como un medio para mejorar las conexiones internas de la Región. Tampoco es frecuente entre los bilaterales de “cielos abiertos”, los cuales se refieren a terceras y cuartas libertades, exclusivamente.

Los documentos que implican la desregulación completa no son comunes en la Región. Los pocos que existen son relativamente nuevos y no han provocado cambios de importancia en la red. Sin embargo, su importancia es absoluta: tan solo téngase en cuenta la posibilidad de que las empresas de un país mal ubicado geográficamente puedan construir un hub para conexiones de los tráficos de su país en el extranjero, lo que sería un hub extraterritorial.

Cuando se analicen los problemas de la integración comercial y productiva, el tema de la libertad de quintas será fundamental. Es que, además, la única posibilidad de construir un hub en Sudamérica que compita con los muy eficaces de Miami y Madrid, será a través del esfuerzo mancomunado de gran cantidad de empresas de la Región y del resto de Latinoamérica, que a los ojos del cliente del Hemisferio Norte aparezca como un único emprendimiento comercial y operativo.

Para la Región constituirá un aporte importante que permitirá desarrollar los servicios internos. Al aumentar los caudales de tráfico que se trasladan entre

ciudades del Subcontinente, aumentarán los servicios aerocomerciales y, por lo tanto, también aumentará la demanda local en la actividad turística la oferta es un importante condicionante de su propia demanda. En ese sentido cabe analizar el efecto positivo que ha tenido el hub de Miami en la demanda de los vuelos internos de los EE.UU. Actualmente, esta ciudad está conectada con todas las ciudades estadounidenses de cierta importancia, lo cual en alguna medida, ha sido posible materializar por el aporte de tráfico hacia América Latina y el Caribe.

En consecuencia, la propuesta que se deriva de las conclusiones del presente trabajo es la de impulsar la liberación de las normas de oferta de transporte aéreo incorporando la quinta libertad como instrumento básico para la integración regional de Sudamérica. En términos generales, sería la de generalizar principios políticos que, en mayor o menor grado, se están aplicando en las negociaciones con los países del exterior.

Dada la libertad de acción que tienen las líneas aéreas en la actualidad, el gran aporte político a la incorporación de mejoras a la red sudamericana es el de permitir una mayor competencia para generar desvíos de tráfico y aumentar los caudales de demanda en los tramos internos. Obviamente, ello tendrá repercusiones serias en la cantidad de empresas que continuarían operando internacionalmente o en otros factores de la actividad pero, evidentemente, coadyuvará a formar una industria consolidada y competitiva.

Las políticas no tienen efecto alguno si no se traducen en mayores oportunidades económicas. El ejemplo es la voluntad de los Estados de desarrollar el transporte entre ciudades secundarias, lo cual no ha sido conseguido a pesar de haber sido firmado un convenio multilateral (Fortaleza).

1.9.2 RESULTADOS ESPERADOS

La reforma política debería perseguir la implementación de las siguientes etapas:

- i. Primera etapa: Apertura de los mercados extra-regionales a todos los países de la Región. Los ubicados “al norte” del otro concederían quintas libertades y los “del sur” formalizarían las sextas.
- ii. Segunda etapa: Asociación comercial entre empresas. La política comenzaría a tener sentido cuando se trate la expansión de la actividad a nuevas escalas extra-regionales y se comprenda que ello es imposible sin una colaboración destinada a consolidar los tráficos.
- iii. Tercera etapa: Asociación productiva entre empresas. La asociación comercial generará una situación de mutua dependencia entre las líneas aéreas que impulsará la implementación de métodos para garantizar el cumplimiento de los servicios. Ello traerá aparejada la firma de acuerdos operativos que solamente tendrán sentido sobre la base de flotas homogéneas, programas comunes de capacitación de personal, mútuo reconocimiento de estándares y servicios de mantenimiento, y un marco regulatorio técnico armónico en toda la región. Paulatinamente se generará un esquema de operación conjunta que podrá constituir un instrumento contundente para la necesaria reducción de costos a través de las economías de escala.

La materialización del esquema político propuesto tendrá, posiblemente, algunos obstáculos iniciales debido a la posición reinante en el sector aerocomercial. Los transportadores tienen la tendencia a oponerse a los aumentos de competencia, bajo el argumento que las tarifas ya son demasiado bajas y una reducción adicional pondría en peligro la rentabilidad de los servicios. Al respecto, cabe recordar que las tendencias de liberalización de política aérea han surgido por lo general a nivel

del poder ejecutivo, en muchos casos con cierto rechazo de los organismos sectoriales, que tienden a proteger a la industria por sobre el consumidor.

i) Apertura de los Mercados Extra-regionales

Una política de flexibilización regulatoria a nivel subregional implicaría la concesión de derechos de quintas de los países del norte hacia los países del sur, así como una formalización de los derechos de sexta a ser explotados por los países del norte. Esto significaría que las líneas aéreas de los países ubicados al sur podrían realizar escalas en los países del norte para levantar tráfico hacia destinos fuera de la región, compitiendo con los operadores de los países del norte. Y de la misma manera, las líneas aéreas de los países del norte, podrían hacer libre uso del derecho de recolectar pasajeros de los países del sur, llevándolos a sus ciudades base y reembarcándolos a países fuera de la región. Como fue explicado, la desregulación culminaría con el círculo vicioso por la cual los países del sur, para protegerse de la competencia de los países del norte, restringen los servicios bilaterales, dificultando la integración de la región.

Los cambios de política aérea por parte de los estados generarían, en un primer término, un aumento de la competencia, lo cual se traduciría en una evidente ventaja para los usuarios y en un ambiente más complicado para los operadores aéreos. Sin embargo, esto debería traer aparejado un cambio en las estrategias de las líneas aéreas, aunándose mediante acuerdos comerciales y desarrollando hubs regionales, los cuales competirán con el gran hub latinoamericano hoy establecido en Miami, paradójicamente fuera de la región. Si bien se han venido desarrollando hubs de creciente importancia en América Central, en las ciudades de San Salvador y San José (Grupo Taca) y en Panamá (Copa), aún Miami sigue siendo el gran concentrador de tráfico no solamente como entrada a Estados Unidos y en cierta medida hacia Europa, sino a América Central y hacia destinos al norte del Cono

Sur. De esta manera, los operadores de los países del norte, si bien verían la entrada de los operadores del sur en sus mercados extraregionales como una amenaza, acuerdos con otros operadores les permitiría desarrollar hubs potenciando los tráficos desde los países del sur. El panorama final sería un desarrollo conjunto de la región.

El principio de igualdad de capacidad entre los tramos internos y externos de la Región puede ofrecer un instrumento adecuado para iniciar el proceso de apertura en todos los pares de países del subcontinente. Con el crecimiento del tráfico en la ruta, debido al aporte de mercados extra-regionales, surgirá la demanda de servicios adicionales para los dos países consolidándose así, una red con mayor frecuencia de servicios entre los principales centros urbanos. Es probable que también se produzca una expansión de la red como consecuencia del interés de los países del norte de acceder a ciudades secundarias de los países del sur con la finalidad de diversificar mercados.

Al incrementarse el tránsito de pasajeros de origen o destino extra-regional en los aeropuertos sudamericanos se habrá dado un paso fundamental para planificar la incorporación de nuevos mercados de América del Norte y Europa a la red de las líneas aéreas de la Región. Pero, para materializarlo, será necesario el esfuerzo mancomunado de varias líneas aéreas de la región.

ii) Asociación Comercial entre Empresas de la Región

En la actualidad, la presencia de las empresas sudamericanas en las operaciones a Europa y América del Norte es menor a la que existía veinte años atrás. En América del Norte fueron abandonadas Atlanta, Chicago, Montreal, San Francisco, Toronto

y Washington; en Europa, Amsterdam³, Barcelona, Copenhague y Zurich. Esta evolución es producto de la atomización en la generación de tráfico en múltiples orígenes, sin darse volúmenes de operación sustanciales para mantener esos servicios. La fórmula radica en la capacidad de concentrar tráficos desde varios orígenes, logrando volúmenes que hagan rentable las operaciones a nuevos destinos. Iniciar la operación de rutas nuevas es un proyecto ambicioso debido a la calidad de servicio exigida (en mercados donde predomina el tráfico de negocios no se concibe menos de un vuelo diario) y los altos volúmenes de tráfico necesarios para su financiamiento. Los operadores líderes expanden su red haciendo uso de sus hubs, logrando una gran concentración de pasajeros desde múltiples orígenes, lo que les permite beneficiarse de altas economías de escala que justifiquen la entrada a nuevos mercados.

La concentración de tráficos dependerá de la capacidad de recolectar tráfico desde múltiples orígenes, aún puntos que no pertenecen a la red del operador. Para ello, se depende de acuerdos comerciales con otros operadores, los cuales “alimentan” tráfico en los centros de concentración. La concentración de tráfico en puntos dentro de la Región implicará un reemplazo de los centros tradicionales de entrada y salida de América del Norte y Europa (como Miami, Nueva York o Madrid) con una mayor presencia de los operadores sudamericanos hasta los destinos finales, en operaciones “intra-line” o vuelos dentro de una misma línea aérea, operado por ella misma o por empresas asociadas. El acceso a estos nuevos mercados en forma directa implicará una transferencia de los pasajeros que actualmente conectan hacia esos mercados por medio de operadores extranjeros. La ganancia de las nuevas rutas estará, entonces, en los tráficos absorbidos de la competencia extra-regional que, como se ha visto, ofrecen una cantidad de frecuencias mucho mayor a la de empresas de la Región. De esta manera, los países del norte estarán en una mejor

³ No totalmente.

situación para concentrar los tráficos desde y hacia el sur, por medio de una red mucho más amplia y frecuente de vuelos intra-regionales.

iii) Asociación Productiva entre Empresas de la Región

La tercera etapa implicará la asociación productiva entre las empresas. Para ello, será necesario la implementación de una armonización de los marcos regulatorios técnicos entre los diferentes países, lo que implicará esfuerzos sustanciales de los Gobiernos a fin de permitir su materialización.

La explotación conjunta de ciertos mercados y la operación coordinada de distintas líneas aéreas exigirá el aprovechamiento de economías de escala que resulten de un uso eficiente de los recursos. Para ello, tanto los recursos técnicos como humanos deberán poder ser reconocidos recíprocamente entre los distintos países, sin necesidad de doble matriculación ni doble certificación que generan redundancias innecesarias. Esto permitirá a distintos operadores poder programar rutas de manera conjunta, así como llevar a cabo decisiones de orden técnico de manera coordinada. La Región ha presenciado a manera de ejemplo, la mayor adquisición de aeronaves realizada jamás, consecuencia de la decisión conjunta de Lan Chile, el Grupo Taca y TAM (Brasil) de comprar nuevos Airbus para su flota de corto y mediano alcance.

Pero, para que ello sea posible, los recursos de las empresas deberán poder estar a disposición de manera recíproca, sin impedimentos de carácter legal para que se produzca el intercambio. Ello impulsará la modificación de las normas internas de los países que regulan el mercado laboral de la actividad y la firma de acuerdos internacionales referidos a la materia.

1.9.3 PROPUESTA DE REFORMA

Los siguientes pasos serían esenciales para la presentación de la propuesta:

- ✈ Redacción de un documento prototipo de relación bilateral, o proyecto de documento multilateral, que persiga los objetivos planteados para la primera, segunda y tercera etapas.
- ✈ Rueda de consultas con las líneas aéreas.
- ✈ Taller de trabajo con líneas aéreas y organismos de fijación de política.
- ✈ Elaboración de un plan de desarrollo del sector en la región.
- ✈ Presentación formal a los Gobiernos y líneas aéreas.
- ✈ Elaboración de incentivos a los gobiernos para la generación del cambio.
- ✈ Publicidad y promoción del proyecto.
- ✈ Monitoreo de implementación y soporte.

2 SEGUNDA PARTE: MARCOS REGULATORIOS TÉCNICOS

2.1 RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA PARTE

El análisis de la opción de la armonización de los marcos regulatorios técnicos hace sospechar que se pasaría a un ambiente normativo igual o más restrictivo que el actual, conteniendo todas las normas de los países como común denominador. El consenso entre todos los países de la región en la confección de una norma única aplicable a todos los países, que satisfaga a todas las autoridades aeronáuticas y que pase todas las presiones sindicales de cada uno de los países, parecería una tarea difícil de concretar. Las organizaciones que representan a los aeronavegantes no permitirían conciliar un esquema más liberal que los actuales, concluyendo con una normativa que además de restrictiva sería compleja y poco dinámica. Por otra parte, la armonización de las normas entre todos los países no necesariamente implicaría un mutuo reconocimiento entre las autoridades reguladoras, por cuanto la desconfianza en la fiscalización continuaría siendo un problema.

Pero un esquema en donde existiera múltiple reconocimiento de las autoridades, tanto de normatización como de fiscalización, permitiría una transferencia libre de recursos entre fronteras. Se generaría una competencia entre las autoridades de los países por la creación de normas flexibles, las cuales serían las preferidas por los operadores aéreos. Este proceso permitiría un uso de los recursos bajo las normas más liberales a la vez que de forma compartida entre los estados, ya sea por medio de un mismo operador o como consecuencia de una producción integrada de varias líneas aéreas.

Esta fórmula permitirá a los operadores locales hacer frente a un mercado empobrecido, con poco volumen de tráfico, con características geográficas complejas y ante la amenaza de los grandes transportadores internacionales.

El estudio de productividad de las líneas aéreas de la región ha identificado vicios culturales que se repiten en más de un operador. La incorporación de aeronaves modernas no garantiza una optimización del rendimiento de la inversión, dado el tipo de rutas al que son asignadas. Se ha percibido una sobredimensión de la capacidad de transporte generando más obligaciones financieras que las necesarias, con sobrantes de equipos empleados en modalidades productivas ineficientes, encareciendo sus costos operativos. Asimismo, los mercados laborales se encuentran amparados por normas legales que les otorgan condiciones que no son las que el sector puede afrontar.

El comportamiento empresario en cuanto a la producción de servicios así como el marco regulatorio de los trabajos especializados tienden a la baja productividad de los recursos. Tampoco se han buscado soluciones a través de acciones conjuntas de empresas de la región. El panorama futuro no es alentador. La dimensión de las empresas es reducida y la extensión de su red es limitada para enfrentar la competencia de las extraregionales. En los últimos diez años se han perdido importantes posiciones de mercado en las rutas extraregionales, y es de esperar que esta tendencia continúe.

La normalización de las regulaciones como producto de un reconocimiento universal dentro de la región permitiría una utilización de las aeronaves en forma conjunta, y una libre transferencia de recursos humanos, aumentando los niveles de productividad. La desregulación permitiría la creación de subsidiarias de empresas sudamericanas, libradas de las restricciones vigentes con respecto a la propiedad y control del capital accionario.

La flexibilización total de las cinco libertades del aire para todos los transportadores de la región permitiría la creación de mega hubs sudamericanos, con una consecuente expansión de las rutas. Esta reestructuración del sistema creará incentivos para el desarrollo de rutas en forma conjunta, consolidando comercialmente la industria hacia los mercados extraregionales.

2.2 LA ARMONIZACIÓN DE LOS MARCOS REGULATORIOS

2.2.1 LA JUSTIFICACIÓN PARA EL CAMBIO

Los esfuerzos para la armonización – u homologación – de las normativas permitiría unificar los criterios con los que los reguladores técnicos de cada uno de los países otorgan certificaciones a aeronaves, tripulantes y mecánicos. Si bien la Organización de Aviación Civil Internacional, mediante los anexos 1, 6 y 8⁴ a la Asamblea de Chicago de 1944, fija los criterios básicos que establecen las condiciones que se deben cumplir para merecer una certificación de vuelo, los países han adicionado particularidades a la normativa, los cuales en varios casos inclusive las hace más restrictivas que la norma internacional obligatoria.

Se ha venido discutiendo la necesidad de armonizar los marcos regulatorios técnicos en la Región de América del Sur. La perseguida armonización tendría por objetivo unificar los criterios utilizados para otorgar, en principio, las siguientes certificaciones:

- ✈ licencias de tripulaciones de vuelo (instrucción, habilitación y operación)
- ✈ licencias de tripulaciones de cabina (instrucción, habilitación y operación)
- ✈ licencia de mecánicos

⁴ Anexo 1: Emisión de licencias al personal - Anexo 6: Operación de aeronaves – Anexo 8: Certificación de aeronaves.

- ✈ régimen de actividad de personal aeronáutico (tripulación de vuelo y de cabina)
- ✈ certificación de aeronavegabilidad y matriculación de aeronaves
- ✈ certificación de programas de mantenimiento (estaciones)
- ✈ licencias a despachadores de vuelo
- ✈ régimen de seguros

La armonización permitiría la fácil re-certificación de recursos técnicos o humanos en otros países, facilitando el traslado de personal o equipos, ya sea para la expansión de operaciones, la utilización temporal de los recursos, etc.. La armonización facilitaría la habilitación de servicios en otro país para los operadores que ya tuvieran los trámites hechos en sus países, o estuvieran familiarizados con los procedimientos, representando un ahorro en tiempo y costos.

Respecto a los recursos humanos, la armonización debería abarcar no sólo los criterios y procedimientos para la instrucción y habilitación del personal (de vuelo, de cabina, de soporte a las operaciones, etc.) sino a los regímenes de vuelo permitidos y descansos obligatorios. La consistencia de normas no sólo permitiría la rápida certificación, sino que facilitaría el uso conjunto de personal entre más de un país, siguiendo en ambos un mismo esquema de operaciones.

2.2.2 EL COMÚN DENOMINADOR

La armonización entre los distintos marcos regulatorios técnicos para todos los países de la región, implicaría la elaboración de un reglamento común que regiría para todos los países en forma uniforme.

Un reglamento que fuera elaborado en forma conjunta, representaría la unión de todos los reglamentos, si se parte del supuesto que cada país tendría la tendencia de querer conservar las cláusulas aplicables hasta el momento. Así se tendría un reglamento único que estaría formado por el común denominador de todos los reglamentos, siendo probablemente el más restrictivo.

De más está decir que sería ideal que un reglamento unificado fuera el menos restrictivo de los reglamentos, lo que presupondría que el resto de los países manifestaran la voluntad de adoptar un reglamento distinto, más flexible. Sin embargo, tal escenario resulta poco factible, ya que implicaría un cambio de política por parte de las autoridades aeronáuticas, hacia una repentina flexibilización que podría hasta parecer difícil de justificar.

Al momento, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, conjuntamente con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano, se encuentran abocadas en el esfuerzo de reunir las voluntades de los países en la confección de un documento único, que establecería “las LAR”, o Latin American Regulations (Regulaciones Latinoamericanas, similares a las vigentes en la Unión Europea, las Joint Aviation Requirements – JAR).

Las futuras “LAR” regirán en toda la región siempre y cuando satisfagan a todas las autoridades de aviación de los distintos países, lo cual implicará que contemple lo que hasta el momento cada una de ellas ha venido pregonando.

2.2.3 LOS ESFUERZOS DE LA CLAC Y AITAL

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, con base en Lima, en su LXII Reunión del Comité Ejecutivo, invitó a sus miembros a analizar la posibilidad de un esfuerzo mancomunado de los 21 países que lo conforman en buscas de una homologación de las normas aeronáuticas.

Según el documento, “Durante la Décima reunión del GEPEJTA⁵ (Ciudad de México, México, 17 y 18 de julio de 2002), el representante de AITAL⁶ informó sobre la posibilidad de solicitar recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para financiar un proyecto de homologación normativa, cuyo objetivo sería facilitar la optimización de los recursos de las aerolíneas, lo que conllevaría a la conformación de un grupo de expertos que analizaría los problemas, y propondría normas para su implementación en los Estados. Tomando en cuenta que se ha requerido el apoyo de la CLAC para participar en este proyecto representando a los Estados miembros, se adjunta a la presente el documento que ha elaborado AITAL y que se presentará ante el BID para que sea analizado durante la presente reunión.”⁷ El documento presentado se exhibe adjunto como Anexo I.

⁵ Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (de la CLAC)

⁶ Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano.

⁷ Nota de estudio presentada por la Secretaría de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC – (CLAC/CE/62-NE/14 03/09/02), para la LXII Reunión del Comité Ejecutivo, Lima Perú, 19 y 20 de septiembre de 2002

El proyecto tiene la intención de llevar a cabo la confección del manual de regulaciones o requerimientos que se rigieran para toda la región. El esfuerzo implicaría 14 meses de consultoría, más un año de ratificación, con un requerimiento de fondos en el orden de los 720 mil dólares.

2.2.4 EL MITO DE LA ARMONIZACIÓN

La armonización de los marcos regulatorios técnicos se presenta como la solución para el libre movimiento y utilización de recursos humanos y técnicos, logrando una mayor competitividad de las empresas mediante la explotación más eficiente de sus recursos. Es cierto que una regulación homogénea permitirá la más fácil certificación o habilitación de recursos en los demás países, ya que no se deberán duplicar procedimientos ni presentar los requerimientos de maneras distintas, ya que lo que es útil para un país lo sería para el otro.

Sin embargo, la existencia de una regulación homogénea entre los distintos países no garantizaría la libre movilidad de recursos entre los estados, en tanto las autoridades de fiscalización de ambos estados no se reconocieran mutuamente. La auténtica traba a la movilidad de recursos entre los países es la falta de aceptación de una autoridad en la certificación o matriculación emitida por el país vecino, aún cuando las normas fueran idénticas. Por consiguiente, el esfuerzo de armonizar las normas tendría un valor relativo, en tanto no existiera la voluntad de las autoridades aeronáuticas de reconocerse mutuamente.

Existe una fuerte resistencia por parte de las autoridades aeronáuticas de cada uno de los países a aceptar las autoridades fiscalizadoras de otros, por lo general basadas

ya sea en una falta de confianza genuina en las prácticas de los países vecinos, o simplemente motivadas por la intención de proteger su actividad. En ciertos casos, la falta de confianza radica en distintos criterios de certificación, o en un descrédito de la capacidad técnica o fiscalizadora de los pares vecinos. De cualquier modo, la posibilidad de certificar recursos humanos o técnicos en cualquiera de los países implicaría la concentración de la actividad en aquellos que fueran más eficientes, preferidos por los operadores que buscan reducir costos y agilizar los procesos de certificación.

De existir un acuerdo de mutuo reconocimiento de la capacidad fiscalizadora entre los diferentes países, la armonización se convertiría en una necesidad. No sólo la conveniencia de tener un marco armónico facilitaría la tarea de fiscalización, sino que la libertad de habilitar recursos en varios países generaría una preferencia de los operadores por aquella autoridad cuya regulación fuera más flexible, o práctica, ya que en definitiva éstos podrían optar siendo luego reconocidos indistintamente. Con el tiempo, las autoridades modificarían sus normas, con la tendencia de unificar los criterios y armonizar los reglamentos.

Un proceso de desregulación en la región implicaría la posibilidad de utilizar una autoridad fiscalizadora que sería válida para cualquier otro estado de la región. Esto implicaría, como se dijo, un previo acuerdo entre las entidades, aunando los criterios con los que cada autoridad habilitaría los recursos. Por un proceso de competencia natural, los operadores aéreos optarían por aquel ambiente menos restrictivo, que le permitiera los mejores índices de productividad, mientras se salvaguardan los principios básicos de seguridad operativa impartida por las normas de la OACI. Este proceso de competencia entre las autoridades, culminaría por depurar las restricciones adicionales que varios de los países de la región han adicionado, permitiendo lograr mayores eficiencias operativas.

Si por el contrario, se parte de un proceso de armonización, como se dijo, la ley del común denominador imperaría, pasando a obtenerse un único esquema normativo para toda la región que incluiría un conjunto de regulaciones adicionales convirtiendo al conjunto en un esquema más restrictivo. Muchas de estas adiciones sobrevivirían al proceso de integración, no tanto por razones técnicas sino por cuestiones de sensibilidad política entre los países (“administración de vanidades”), limitando más aun la actividad productiva. Si a este proceso le sucediera un proceso de desregulación, no existiría una fuerza de competencia entre los países por ofrecer un marco regulatorio más eficiente, por cuanto la armonización ya se hubiera encargado de unificarlo. Es posible que a largo plazo, y en la medida que los países en forma independiente pudieran apartarse de la regulación uniformada, se diera el proceso de competencia que ofrecería a los operadores el ambiente regulatorio más eficiente. De esta manera, la armonización le quitaría el atractivo a la desregulación, el cual sería el verdadero motor de productividad e integración.

2.3 MUTUO RECONOCIMIENTO ENTRE AUTORIDADES FISCALIZADORAS

Dada la proliferación de los contratos de arrendamiento o fletamento de aeronaves (conocidos con “wet lease” o “dry lease”), o simplemente el intercambio de aeronaves a través de fronteras, bajo cualquiera de las formas posibles, se crea la necesidad de poder operar los equipos como si éstos fueran matriculados localmente. Así, un operador de un país “A”, puede recibir bajo alguna forma contractual, una aeronave de un país “B”, la cual puede ser utilizada de la misma manera como si hubiera sido matriculada originariamente en el país “B”. Esta posibilidad depende del reconocimiento del segundo país de la matrícula expedida por el país “A”, lo cual implica la aceptación de los criterios de fiscalización así como de su capacidad de control.

Al momento no existe ningún tipo de arreglo de este tipo dentro de los países de América del Sur. Las autoridades aeronáuticas responsables de la fiscalización y control, se muestran celosas a ceder terreno en otras autoridades, bajo justificaciones de orden técnico. Si bien existe un ordenamiento técnico internacional, aceptado por todos los estados y sobre el que se basan los reglamentos locales, aún no existe dentro de la región en estudio, un mutuo respeto por las habilitaciones otorgadas por los otros países de la región.

Sin embargo, varias autoridades aeronáuticas de la región sí reconocen otras de afuera, como es el caso específico de la FAA (Federal Aviation Administration) de los Estados Unidos, o de ciertas autoridades del Caribe. Por medio de la firma de un documento entre los países involucrados, éstos se reconocen formalmente en forma recíproca las habilitaciones emitidas por cada uno, de modo que los recursos humanos y técnicos certificados en un país pueden con toda libertad volar en el

otro. Este documento, formalizado por la Organización de Aviación Civil Internacional, es el Artículo 83 bis.

En octubre de 1980, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, aprobó una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el día 7 de diciembre de 1944, denominada Artículo 83 bis, que expresa lo siguiente:

“Artículo 83 bis

Transferencia de ciertas funciones y obligaciones

a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado Parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y el alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados...”

Este documento es esencial para el traslado temporal de aeronaves entre distintos países, de manera que pueden seguir siendo fiscalizados en el país en donde operan, de conformidad con las normas locales y con la aceptación de las autoridades aeronáuticas del país en donde operan. Bajo esta forma legal, no sólo las aeronaves pueden permanecer operando en el país receptor por tiempo indeterminado, sino que además no requieren ser llevados al país de matrícula para mantenimiento, sino que las autoridades locales asumen el control y la fiscalización. Este Artículo 83 bis representa el primer paso para un mutuo reconocimiento regulatorio. El reconocimiento de este tipo, entre todos los países de la región, constituye un elemento crítico para la integración del transporte aéreo de la región en términos regulatorios.

2.4 ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO DE LA REGIÓN

2.4.1 SITUACIÓN DE LAS LÍNEAS AÉREAS

Más allá de la necesidad de toda línea aérea de acomodarse a la situación del mercado, las sudamericanas deberán hacer un esfuerzo adicional para asegurar su futuro. La mayoría de las grandes transportadoras padecen problemas de difícil solución que constituye un serio obstáculo a su crecimiento. Las pequeñas se debaten permanentemente entre la subsistencia y la desaparición.

Algunas de las causas de los problemas generales pueden sintetizarse en las siguientes:

- ✈ Inestabilidad económica de sus países de origen lo cual, lo cual unido a la gran dependencia de la línea aérea de los mercados domésticos genera una situación de inestabilidad y de difícil planificación. Tal esquema se ve agravado por situaciones coyunturales de planeamiento, dificultades operativas de todo tipo, confusos esquemas financieros perjudicados por alteraciones drásticas de divisas, disponibilidad de fondos, perturbaciones en la cadena de cobros y de pagos, inestabilidad en las relaciones con los proveedores, etc.
- ✈ Atomización de la oferta: en la mayoría de los países existen o han existido dos o más empresas internacionales por lo que ninguna empresa alcanza niveles de actividad que le permitan operar aprovechando economías de escala.

- ✧ Falta de especialización: Las líneas aéreas de la región no se han especializado en un tipo de red específico, si bien algunos han comenzado con una estrategia la han abandonado luego para convertirse en operadores tradicionales⁸. Los operadores de la región se caracterizan por operar rutas de distancias y de volúmenes de demanda muy diversos, producto de la falta de una estrategia clara de desarrollo, conllevando entre otras cosas a la operación de flotas muy heterogéneas. La combinación con una pobre solidez financiera las obliga a encarar prolongados procesos de renovación de flota, durante los cuales coexisten aeronaves viejas y nuevas, en muchos casos por tiempos excesivos, generando la necesidad de contar con plantas distintas de tripulaciones y técnicos y con parques de repuestos duplicados para operar un mismo tipo de rutas, perdiendo economías de escala en administración de costos, personal, operación, mantenimiento, entrenamiento, programación, etc. A su vez, la falta de una clara estrategia de servicio produce una confusión de imagen, no sólo en cuanto al tipo de servicio sino a su calidad.
- ✧ Sobredimensionamiento: en su afán por competir con empresas extra-regionales de mayor dimensión, las empresas sudamericanas tendieron a expandir sus actividades más allá de sus posibilidades económicas. En ello también intervino el celo entre vecinos al obstaculizar el desarrollo de otras empresas sudamericanas, manifestándose en el bloqueo a quintas libertades y hasta en controles para limitar el uso de sextas⁹.
- ✧ Proteccionismo: Fuerte intervención del poder político en las decisiones de estrategia aerocomercial. La mayoría de las líneas aéreas fueron estatales y se

⁸ Como ejemplo, Southern Winds ha comenzado como un operador regional (regional carrier), atendiendo ciudades secundarias desde un nuevo hub en Córdoba (Argentina), y actualmente ha abandonado esa estrategia para servir vuelos troncales e inclusive servicios internacionales a Europa y Estados Unidos.

⁹ Este fenómeno fue discutido en la primera parte de este informe.

desarrollaron en un ámbito muy proteccionista lo cual generó una cultura apartada de los objetivos económico-financieros necesarios para una sana gestión empresarial. Las privatizaciones fueron hechas con muchos condicionamientos y requiriéndose la participación de un gran operador internacional. La política fue un rotundo fracaso y de las ex empresas estatales subsisten aquellas que han pasado a otras manos, generalmente capitales locales.

Ultimamente se ha venido abandonando la práctica de proteger a los operadores locales de los operadores extra-regionales – en particular europeos o de Estados Unidos – aunque se sigue observando una fuerte defensa ante la expansión de otros operadores de la región. Por otra parte, el financiamiento público se ve limitado por las realidades económicas de cada uno de los países, aunque aún con casos en los que los estados no dejan de mantener a sus principales líneas aéreas, aún cuando éstas son de carácter privado. Mientras tanto, las líneas aéreas no han sabido encarado una reestructuración de base, y la red de rutas no es muy diferente de la que imperaba 20 años atrás.

La mejora en la capacidad productiva no depende exclusivamente de las líneas aéreas; sino también de la participación dinámica de los estados respecto a los marcos regulatorios y la existencia de sistemas de control flexibles, facilitando la materialización de cambios estructurales en las compañías de aviación.

Ya se ha visto la importancia que tendría la modificación de las pautas de política aerocomercial. En un sistema como el de Estados Unidos, en el cual una gran cantidad de empresas compiten en un único mercado, la simple incorporación de nuevas pautas de carácter político permite la reestructuración total del sistema. Las dimensiones del mercado y la flexibilidad institucional ha permitido a líneas aéreas modificar sus estrategias, por ejemplo reposicionando hubs según los nuevos mercados. En Sudamérica, es necesaria la integración de varios sistemas nacionales

para diseñar una industria viable de características regionales y transnacionales, debido a la reducida dimensión de mercado de cada país.

Ello ya se percibe en el sistema europeo. La voluntad política de integrar los mercados en uno solo debería ser suficiente para que la competencia impulsara el predominio de las empresas más eficientes y desaparecieran o se redujeran las que no logren niveles competitivos. Sin embargo, los distintos puntos de vista que existen en la relación Estado – industria hacen que subsistan unidades de producción financiadas indirectamente por el poder público. Por otro lado, al no integrarse la política aerocomercial con el resto del mundo y mantenerse la vigencia de los bilaterales firmados por cada país en forma individual, se mantienen condiciones favorables de algunas empresas que no tienen viabilidad alguna.

En el caso sudamericano el problema es más agudo pues no se ha manifestado intención alguna de integrar el sistema aerocomercial. Como se ha visto en la primera parte de este estudio, la estructura geográfica de la región y el móvil extraregional como condicionante del tráfico intraregional juega un papel muy importante. Finalmente, la localización del hub predominante sería un condicionante para el predominio de la empresa local que lo supiera explotar, más allá de que fuera la más eficiente de la región. En un esquema totalmente desregulado, las empresas de Colombia y Venezuela gozarían de ventajas muy grandes frente a empresas más eficientes cuyo hub esté ubicado más al sur.

Por lo expuesto se deduce que la integración del transporte aéreo comercial sudamericano no se desarrollará sin una negociación profunda entre los estados, destinados a mitigar los efectos negativos que pueda tener la liberación de las cláusulas comerciales sobre algunos países. Una vez logrados los objetivos de establecer marcos políticos y regulatorios que contengan los intereses de todos los países, las empresas podrán implementar esquemas de desarrollo que les permita alcanzar dimensiones adecuadas para aprovechar economías de escala a través de

una mayor homogeneidad de sus flotas y una especialización en tipos de rutas a explotar.

En la presente etapa del trabajo se analizarán y plantearán posibles mecanismos disponibles para los estados, que tiendan a solucionar los problemas que padecen las empresas de aviación y a construir un esquema de explotación sólido para el conjunto de la aviación comercial sudamericana.

2.4.2 UTILIZACIÓN Y PRODUCTIVIDAD DE LAS FLOTAS

De acuerdo a lo analizado en la primera etapa del trabajo, la integración de la región depende de la capacidad de la red interna de interconectar puntos internos. Esto depende, en gran parte, de la materialización de una política de apertura que facilite la entrada de nuevos operadores de la región a rutas internacionales claves, operando quintas libertades. Sin embargo, ese sería el inicio de un proceso de afianzamiento de la industria del subcontinente para cuyo éxito sería necesario modificar otras pautas de carácter comercial y productivo.

En lo comercial, la apertura política debería impulsar la asociación entre las empresas de la región con el objetivo de extender la red a nuevas ciudades de América del Norte y Europa. La explotación adecuada de esas nuevas rutas sólo sería posible atrayendo la totalidad del mercado de la Región y, consiguientemente, se podría encarar únicamente como un proyecto conjunto. La industria ya cuenta con los instrumentos idóneos para materializar esos objetivos, como la operación en *hubs* y la comercialización a través de convenios de *code sharing*.

En lo productivo será necesario encauzar la actividad hacia niveles mayores de eficiencia para poder competir con las empresas extra-regionales. Ello se podrá lograr aumentando la productividad de los recursos técnicos y humanos.

Las empresas de la Región tienen dimensiones relativamente pequeñas y actividades heterogéneas para optimizar el empleo de los recursos. Las mayores tienen un volumen total de producción que las ubica en posiciones relevantes a nivel internacional pero sus redes contienen rutas muy diferentes lo que les exige contar con flotas heterogéneas, lo cual les impide gozar de economías de escala respecto a las plantas de pilotos, tripulantes, técnicos y con respecto a stocks de repuestos.

A modo de ejemplo, Varig, el mayor operador de Sudamérica, cuenta con una flota constituida por 77 aeronaves, de la cual podría obtener importantes economías de escala. Sin embargo, esa flota se compone de 8 modelos distintos de aviones, 6 de ellos con un parque menor a las 12 unidades, cantidad que es por lo general la mínima que permite alcanzar niveles óptimos de productividad de recursos.

Otro aspecto que se debe tener en cuenta son las características de los vuelos y la utilización de aeronaves y de personal que de ellos deriva. Las rutas de la región se caracterizan por:

- ✈ mercados relativamente pequeños
- ✈ la gran mayoría son rutas de corta distancia (menores a cuatro horas), dificultando la operación nocturna (a excepción de los vuelos este-oeste, favorecidos por el cambio horario)
- ✈ las principales rutas largas (mayores a 7 horas) deben ser operadas por la noche para ser comercialmente atractivas, lo que implica dejar a la aeronave sin operar durante el día

Todos estos aspectos pueden ser neutralizados a través de la utilización conjunta de los recursos materiales y humanos. Esta etapa del trabajo se concentrará en dichos objetivos.

Productividad de la red: conceptos básicos

En el presente trabajo se mide la productividad de las principales líneas aéreas de la región, de manera empírica, a los efectos de demostrar las consecuencias que la falta de integración entre los países puede generar en los niveles de producción.

La producción de un sistema de transporte en el cual conviven mercados de muy diferentes distancias, como es el de una línea aérea, se mide en toneladas-millas o pasajeros-milla¹⁰. El medidor en toneladas permite integrar tanto las cargas como los pasajeros. La demanda en ese mismo sistema se mide en toneladas – milla transportadas o pasajeros milla. El nivel de uso de la oferta esta reflejado en el coeficiente de ocupación¹¹. Estas medidas son también medidas en kilómetros, dependiendo de los sistemas de medición vigentes.

A nivel flota, en términos generales, la producción de un modelo de avión se mide a través de la utilización promedio que se haga de ella, medida en horas block diarias por avión. Las horas block incorporan todos los tiempos desde que el avión cierra la

¹⁰ El medidor se calcula como la cantidad de pasajeros o toneladas transportadas, multiplicado por la cantidad de millas por las que fueron transportadas.

¹¹ La oferta suele medirse por la cantidad de asientos milla disponibles, calculado por la cantidad de asientos multiplicado por la distancia volada por los asientos. La oferta puede medirse en toneladas disponibles, teniendo también en cuenta la capacidad de bodega disponible.

puerta en el origen, hasta que la abre en el destino¹². La productividad media, consiguientemente, está representada por el indicador “toneladas – kilómetro disponibles promedio por hora block”, que es el cociente entre la producción total de una flota y el uso que se hace de ella.

Esta variable es, a su vez, resultado de un conjunto de variables estructurales del avión (velocidad de crucero, capacidad – que depende de la configuración de clases, de asientos – , etc.) como de características de la red, especialmente de la longitud de los tramos en que se emplea a la aeronave.

Metodología para el análisis de productividad de la red

La productividad depende de la red de vuelos de las empresas comerciales, por lo cual se volverá a hacer uso de los análisis de redes descriptos en la primera parte de este estudio. Nuevamente se ha utilizado la programación de vuelos comerciales regulares vigentes a enero del 2002, obtenidos de la OAG¹³, que sirvió de base a los análisis descriptos en la etapa anterior. En esta oportunidad se considerará la red total, es decir, se incorporan los vuelos hacia el exterior de la región que operan las líneas aéreas sudamericanas.

¹² El término en inglés es “chocks-out – chocks-in”, desde que se le quitan las trabas a las ruedas hasta que se las vuelven a poner en el lugar de destino. En síntesis, desde que se pone el avión en movimiento hasta que se detiene en su lugar de destino.

¹³ Official Airline Guide – Guía Oficial de Líneas Aéreas. La OAG es la fuente líder de información de vuelos programados, operando la base de datos más completa y actualizada de itinerarios.

Para esta investigación se ha dividido la red teniendo como base el tipo de modelo de avión utilizado. La variable principal tomada en cuenta es el radio de acción que pueden cubrir las aeronaves, con una ocupación mayor al 65%, y sin reabastecimiento de combustible.

Se han determinado tres grupos de aeronaves propulsadas con motores a reacción (aviones jet):

- ✈ de radio de acción largo: que pueden desarrollar etapas de más de 8 horas
- ✈ de radio de acción medio: operando segmentos entre 5 y 8 horas
- ✈ de radio de acción corto: hasta 5 horas de vuelo

Se ha agregado, además, un cuarto grupo conformado por aviones a turbohélices destinados a volar en rutas de muy corta distancia.

Se han considerado exclusivamente las empresas de la región en estudio, entendiéndose como tales aquellas con principal ubicación del negocio en los países involucrados en la región que es objeto del trabajo. De las empresas de la región, sólo se han considerado las que operan vuelos internacionales, sin importar si los destinos son dentro o fuera de la región. Por esta razón, se han dejado de lado empresas que inclusive pueden ser de gran envergadura pero que no operan vuelos internacionales¹⁴.

Dichos estudios han consistido en calcular la utilización y la producción total de una flota de una empresa aerocomercial partiendo de los tramos operados, tanto en el cabotaje como en rutas internacionales, deduciendo la duración de cada etapa de los horarios publicados, y la producción de cada tramo por la distancia y la capacidad del avión, medida en asientos. No se utilizó la capacidad total de la

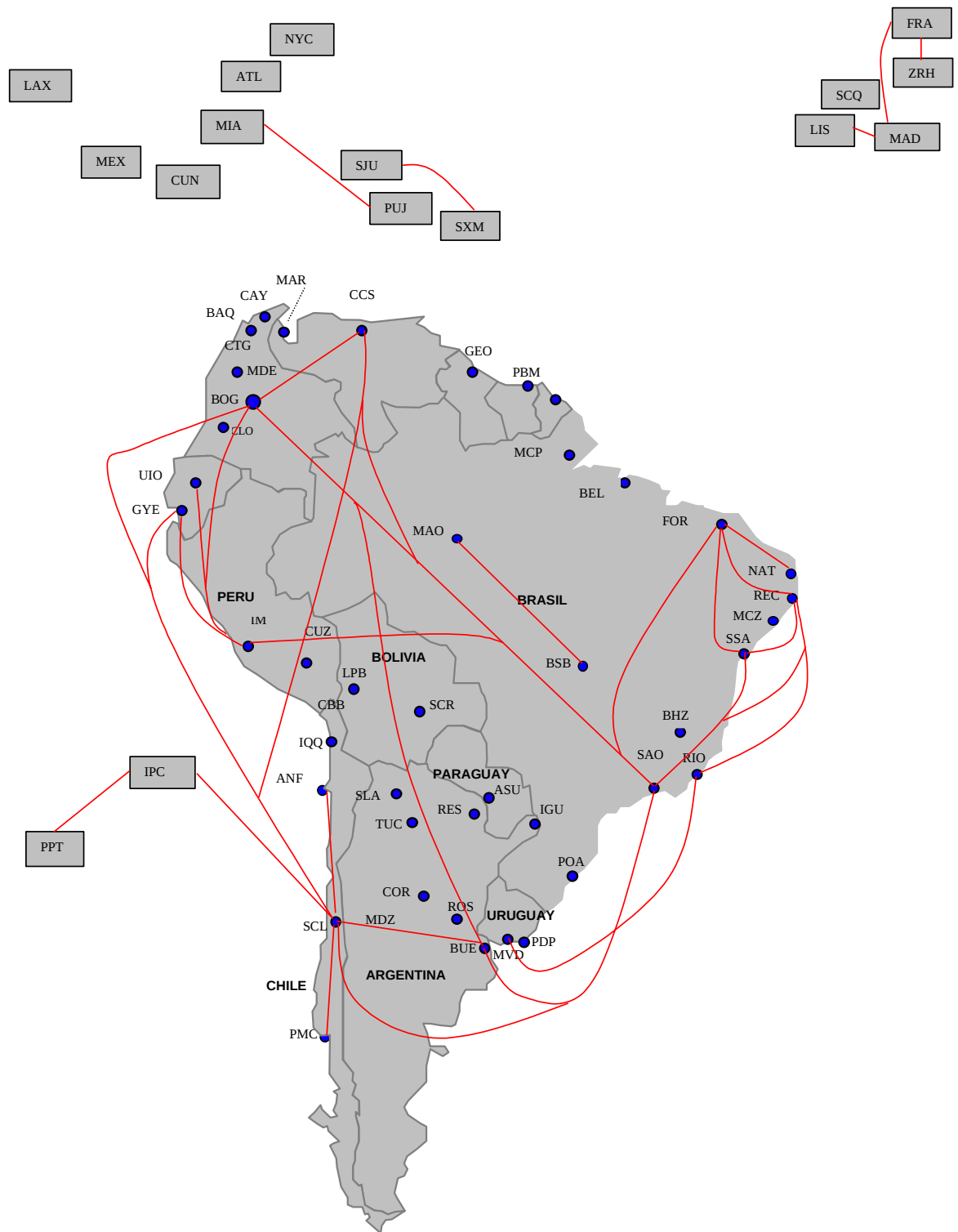
aeronave (medida en toneladas – milla) por cuanto los principales tráficos de la red regular son de personas.

Análisis de la flota de largo alcance

Del análisis de la utilización y la productividad de este tipo de aviones se excluye a Argentina por cuanto Aerolíneas Argentinas estaba reiniciando sus operaciones después de un largo período de inactividad en el ámbito internacional por problemas empresarios. A su vez Air Plus Argentina había reducido significativamente su oferta debido a la crisis financiera, en el contexto de una drástica reducción de la demanda de viajes al exterior.

Las rutas comprendidas en el análisis de largo alcance se resumen en el siguiente mapa:

¹⁴ Tal ha sido el caso de VASP, de Brasil, que no operaban vuelos fuera de Brasil a enero de 2002.



a) Composición de las flotas:

De los doce países comprendidos en el estudio, sólo diez contaban con líneas aéreas propias, a excepción de Guyana y Surinam. De estos diez, llama la atención que ocho países cuenten con flotas de aviones de largo recorrido, siendo los únicos que no realizan ese tipo de operaciones Ecuador y Paraguay. En los países andinos esos aviones son utilizados para volar a Europa o a puntos más alejados en América del Norte, pudiendo los principales destinos en la costa este de Estados Unidos ser atendidos con aviones de alcance medio.

El avión predominante es el Boeing 767-200, de 180/200 plazas, operado por Avianca y VARIG. Esta aeronave es la de menor tamaño entre las que tienen aptitudes para desarrollar largas etapas, lo cual demuestra la importancia que las líneas aéreas sudamericanas otorgan al número de frecuencias de vuelo como instrumento para competir con las empresas extra-regionales.

Le sigue el Boeing 767-300 ER, una versión más grande que el anterior (de 220/230 asientos) y con aptitudes para desarrollar muy largas etapas (ER corresponde a “extended range”, o alcance prolongado). Esta tipo de aeronave es utilizado por Avianca, LAN Chile (consiguientemente, también por LAN Perú) y por VARIG.

Además de estos aviones, otros 7 modelos son operados por el mismo número de líneas aéreas. En orden descendente a su capacidad, el Boeing 747-200 (de 392 asientos, operado por Aerolíneas Argentinas), el Boeing 777-200 (de 280 asientos, operado por VARIG), el McDonnell-Douglas MD-11 (de 280 asientos, operado por VARIG), el Airbus A340-300 (de 280 asientos, operado por LAN Chile), el Airbus A340-200 (de 260 asientos, operado por Aerolíneas Argentinas), el Airbus A330 (de 220 asientos, operado por TAM Brasil) y el Airbus A310 (de 196/214 asientos, operado por Air Plus Argentina).

Este largo listado es una clara demostración del aislamiento que existe entre las líneas aéreas de la región en lo que se refiere a integración operativa. La mayoría de estos aviones son muy diferentes entre sí por lo que requieren procesos de mantenimiento y repuestos específicos. Aunque tengan comonalidad en algunos sistemas, como es el caso de los Airbus, los motores son distintos.

También en el plano de los recursos humanos implica complicaciones: deben co-existir grupos de pilotos especializados para cada uno de los distintos tipos de aeronaves. A todo ello se agrega que todas son flotas de tamaño reducido. La mayor es la de MD-11 de VARIG que cuenta con 16 unidades. La cantidad se va reduciendo hasta llegar a Avensa, que opera una única unidad de Boeing 767.

Este hecho tiene dos causas: La primera corresponde a la heterogeneidad de rutas que operan las líneas aéreas sudamericanas y a la alta competitividad del mercado. Las empresas extra-regionales, casi todas de grandes dimensiones y operadoras de flotas muy numerosas, tienden a diseñar vuelos sin escalas intermedias utilizando aviones de última generación. A ello responden las sudamericanas incorporando flotas pequeñas de aviones con las mismas características. El caso más llamativo es el de LAN Chile que cuenta con modernos Airbus A340 para volar sin escalas entre Santiago y Europa, y para cubrir las rutas a Nueva Zelanda y Australia, aunque el Boeing 767-300 sigue cumpliendo el rol de columna vertebral de su red. También lo es el de Aerolíneas Argentinas que, para ofrecer vuelos más directos pero de menor demanda debió incorporar el Airbus A340-200 para complementar las operaciones del Boeing 747-200.

La segunda causa es la necesidad de modernización que existe en esta industria. Los modelos nuevos tienen ventajas muy significativas en lo que se refiere a costos de operación pero sin embargo es cuestionable si estos ahorros futuros compensan los costos financieros así como los costos de capital o de alquiler de equipos (leasing). Este es el ejemplo de VARIG cuyo MD-11 satisface plenamente los requerimientos

operativos de su red pero optó por sustituirlo por el modernísimo Boeing 777-200, de igual capacidad y análogas aptitudes operativas pero de menores costos operativos. VARIG se encuentra en una etapa de transición, que como se mencionó anteriormente, debido a cuestiones financieras, al igual que como sucede con el resto de las empresas latinoamericanas, suele ser más larga que las etapas de transición de las líneas aéreas de los países de Europa y Estados Unidos.

b) Utilización de la flota

Sin incluir a la flota argentina, el análisis efectuado en este estudio ha permitido estimar la utilización de aviones de largo recorrido de toda la flota sudamericana en 12 horas con 15 minutos diarios por avión, encontrándose en los niveles medios de la actividad, respecto a la utilización de flotas en el resto del mundo. Naturalmente, como sucede con los promedios, dichos valores contienen casos diferentes entre sí: la de aviones nuevos se eleva a 13 y 14 horas mientras que los de mayor antigüedad no pasa de las 11 horas. Respecto a la utilización de aviones más modernos, puede decirse que es relativamente baja frente a las utilizations en otras latitudes. Esto se debe a la modalidad de programación de vuelos que impera entre las líneas aéreas sudamericanas.

Las rutas de larga distancia desde los países de Sudamérica sufren de la particularidad de ser básicamente vuelos norte-sur, es decir, más prolongados en latitud que en longitud. Dado que las ciudades sudamericanas y los principales destinos en Estados Unidos o Europa se encuentran en husos horarios relativamente próximos entre sí, y teniendo en cuenta que la duración de los viajes es significativa, severas restricciones operativas limitan la programación de las flotas. A modo de ejemplo, la diferencia entre Sao Paulo y Europa Occidental es de sólo 3 horas, así como es también de 3 horas respecto a la costa este de los Estados Unidos

(pero en sentido opuesto)¹⁵. Por otro lado, el vuelo desde Sao Paulo a Nueva York es de 9,5 horas de duración y hacia París es de 11,5.

Estas diferencias horarias en vuelos largos condicionan la programación de los vuelos. Para hacer más atractivo el servicio a los pasajeros, las empresas diseñan servicios nocturnos en ambos sentidos, lo que obliga a las aeronaves a permanecer en tierra durante el día, o en el mejor de los casos, a realizar vuelos marginales diurnos desde sus bases. Los vuelos diurnos en estos tramos tan largos no son relevantes para el pasajero de negocios, el cual representa la principal fuente de ingresos para los servicios programados, por lo que éstos sólo pueden ser ofrecidos a servicios turísticos (charters, VTC, etc.). Además, en los casos de operación diurna, existen limitaciones para la continuación de conexiones desde sus orígenes o destinos. Si un vuelo saliera de Sao Paulo a las 11am y llegara a Nueva York a las 5.30pm, o saliera de París a las 9am para llegar a las 5.30pm a Sao Paulo, no podría recibir ni aportar conexiones a ciudades que se encontrasen a más de dos horas de su hub.

En el siguiente cuadro, se demuestran las horas que yace en tierra en el lugar de destino una aeronave que opera vuelos nocturnos, así como el tiempo disponible para su utilización en su base. En este caso, el ejemplo es de un vuelo de VARIG entre Sao Paulo y París, y entre Sao Paulo y Nueva York, utilizando en ambos casos el MD-11.

¹⁵ Brasil es GMT -2, Europa Occidental es GMT +1, y la costa este de Estados Unidos es GMT - 5.

Ejemplo de programación de VARIG, en sus rutas a París y Nueva York

origen	destino	horario salida	horario llegada	tiempo en destino
SAO	PAR	23:40	13:55	08:05 ✈
PAR	SAO	22:20	06:50	16:30 ➔
SAO	NYC	23:50	06:20	13:10 ✈
NYC	SAO	19:30	08:00	16:10 ➔

Fuente: elaboración del consultor en base a OAG de enero 2002

➔ La aeronave puede realizar vuelos de corto alcance durante este lapso.

✈ La aeronave permanece estacionada durante este lapso.

Durante las estadías en el punto de destino en el extranjero las aeronaves podrían eventualmente realizar vuelos de corta distancia, hacia destinos internacionales ya que los servicios de cabotaje les estarían vedados¹⁶. Sin embargo, estos servicios no son rentables dados los altos costos de operación de aviones de gran envergadura en rutas de baja duración, los costos de basar tripulaciones remotas y la limitada capacidad de absorción de tráfico de importancia como oferente marginal. En el país de bandera, la aeronave sí podría ser operada en rutas domésticas o en una prolongación del vuelo extra-regional a otro país sudamericano.

El siguiente cuadro sintetiza los parámetros de utilización de las aeronaves en las rutas de largo radio.

¹⁶ La posibilidad de operar rutas de cabotaje o nacionales, o el derecho a la octava libertad, son raramente otorgados a operadores de otros países.

Utilización de aeronaves en rutas de largo alcance

país	cia.	avión	capac.	flota	frec. sem. (1 sent.)	hrs. sem. (miles)	avión milla sem. (miles)	asientos milla sem. (millones)	hrs. día p/avión	tramo medio (millas)	prod media asi/milla por hora
Argentina				11	17,0	321,5	160,0	56,1	4,2	9412	175
	AR	742	392	6	10	225	114	45	5	5693	198
	AR	342	260	4	4	60	29	8	2	3664	126
	U3	310	230	1	3	36	17	4	5	2807	108
Bolivia				1	6,0	78,0	38,7	7,0	11,1	6446	89
	LB	310	180	1	6	78	39	7	11	6446	89
Brasil				55	440,0	4755,6	2147,0	536,0	12,4	4879	113
	RG	772	287	2	17	191,7	89,4	25,6	14	2629	134
	M11		285	16	118	1476,8	709,7	202,3	13	3007	137
		763	221	6	42	466,3	183,0	40,4	11	2179	87
		767	191	6	44	376,9	173,3	33,1	9	1970	88
	JJ	330	225	7	65	706,0	338,9	76,2	14	2607	108
Chile				18	154,0	1537,9	652,7	158,3	12,2	4238	103
	LA	343	280	7	50	575	246	69	12	4914	120
	LA	763	220	11	104	963	407	90	13	3914	93
Colombia				5	45,0	461,5	199,8	43,9	13,2	4439	95
	AV	767	220	3	22	278	126	28	13	5742	100
	AV	763	220	2	23	184	73	16	13	3194	88
Perú				3	28,0	231,0	104,8	23,1	11,0	3745	100
	LP	767	220	1	7	77	37	8	11	5240	105
	N6	763	220	2	21	154	68	15	11	3246	97
Uruguay				1	4,0	54,7	24,8	3,0	7,8	6192	54
	PU	767	220	1	4	55	25	3	7,8		
Venezuela				3	14,0	229,5	112,5	27,8	10,9	8032	121
	VE	D10	280	1	7	98	52	14	14	7365	148
	VH	763	220	2	7	132	61	13	9	8700	102
total				86	691	7348	3280	799	12,2	4747	109

Fuente: elaboración del consultor en base a información publicada en la OAG para enero 2002.

En resumen, la utilización de las flotas sudamericanas no es menor que las utilizaciones en otras partes del mundo. Sin embargo, si se tiene en cuenta las distancias de las rutas a las que están afectadas, los niveles de utilización podrían ser significativamente más altos. Las empresas norteamericanas y europeas logran niveles de utilización más altos. Dado que las rutas en el hemisferio norte son predominantemente “horizontales”, es decir en longitud (con poca variación en latitud), cubriendo el Atlántico Norte, el Pacífico Norte, de costa a costa de los Estados Unidos, de Europa a Asia y al Sudeste Asiático, se producen grandes cambios en los horarios locales de sus escalas, lo que permite utilizar el avión casi de manera permanentemente.

c) Productividad de las aeronaves

La productividad de las aeronaves es función de la capacidad de transportar una cantidad de asientos, a lo largo de una distancia determinada, en un lapso de tiempo. Al medirse en horas bloque (block hours¹⁷), este lapso de tiempo involucra no sólo el vuelo a velocidad y altura de crucero, sino también las etapas de ascenso, descenso, aproximación y las etapas de rodaje (“taxi” o taxeo). Esta última etapa involucra el movimiento de la aeronave en superficie, desde el encendido de motores hasta el carreteo en la pista, y desde el aterrizaje hasta su posición de parqueo. Este último componente de la hora bloque es relativamente fijo, y adquiere mayor o menor relevancia relativa dependiendo de la duración total del viaje, constituyendo una variable a tener en cuenta en los cálculos de productividad

¹⁷ A diferencia de horas de vuelo (flight hours), las horas bloque se miden desde la quita de calzas a la aeronave (comienzo de movimiento) hasta la puesta de calzas (detención) en su lugar de destino.

cuando se trata de vuelos relativamente cortos. Cuanto más larga es la distancia a cubrir, el tiempo en tierra (horas bloque menos horas de vuelo) tiene menor peso relativo y por lo tanto afecta menos en el cálculo de productividad.

Este efecto puede apreciarse con el ejemplo de productividad del Boeing 777 de VARIG para los tres tramos en los que es operado. En el tramo más largo, de Sao Paulo a Londres (SAO-LHR) de 5895 millas, la productividad del avión es de 143 mil asientos millas por hora. Para el tramo de Londres a Copenhague (LHR-CPH) de 520 millas, baja a 89 mil. Sin embargo, en el corto tramo entre SAO y RIO produce apenas 64 mil asientos milla por hora.

En función del estudio llevado a cabo, se ha identificado que la productividad promedio de las flotas sudamericanas es relativamente baja. Ello se debe a los siguientes hechos:

- ✈ La mencionada modalidad operativa que exige ofrecer vuelos nocturnos en ambos sentidos, obligando a las aeronaves a permanecer en tierra durante el día en los puntos de destino y a realizar vuelos cortos desde y hacia el aeropuerto base. Las flotas venezolanas y colombianas se encuentran geográficamente en mejor posición para evitar este tipo de padrón operativo.
- ✈ La modalidad comercial que, según fuera comentado en la Primera Parte del trabajo, incentiva la continuación de los vuelos largos a puntos más allá de la base para capturar tráfico de sexta libertad. En general, son tramos cortos, inadecuados para los aviones de gran peso aptos para desarrollar largas etapas. Como ejemplo, se puede mencionar la operación del MD-11 de VARIG en la ruta SAO – BUE – SAO (además de otras varias rutas dentro de Brasil), el A340 de LAN Chile en el tramo SCL – BUE – SCL, el B767 de Aerocontinente en la ruta LIM – SCL – BUE y retorno (la última etapa operada como Aerocontinente Chile) y el B767 de Avianca en el vuelo entre Bogotá y Lima.

Los horarios nocturnos y las etapas cortas de continuación fueron impuestos por las líneas aéreas europeas y norteamericanas en todos los tramos de más de seis horas desde y hacia Sudamérica. La consecuencia fue que todas las empresas de la Región imitaron esa modalidad. Pero la diferencia radica en que esta es una de las pocas rutas de baja productividad para las grandes empresas del Norte mientras que representa una gran parte de la actividad de las líneas aéreas locales.

A pesar de lo mencionado, algunas empresas de Europa están cambiando su esquema operativo al ofrecer vuelos diurnos desde su base a Brasil. Tal es el caso de Alitalia, Air France y KLM que ya lo han puesto en práctica.

d) Conclusión

La forma en que gran parte de las líneas aéreas sudamericanas utilizan sus aviones de largo alcance constituye un factor clave en la baja productividad del material de vuelo de larga distancia. Esta situación genera altos costos de capital, especialmente cuando se trata de equipos modernos y costosos. A su vez, incrementa los costos operativos, ya que son equipos para desarrollar etapas largas. Esta situación se va a seguir dando en la medida que se mantenga alto el espíritu competitivo entre las empresas de la Región en lo que se refiere a mercados extra-regionales.

La tendencia a establecer vuelos sin escalas intermedias entre la base y los destinos en el norte ha eliminado prácticamente la operación de las etapas cortas, en las que se atendía tráfico local en Europa y América del Norte. Ello ha sido positivo para aumentar la productividad media de la red pero ha reducido la utilización de los equipos. Sin embargo, el mayor tiempo disponible de aeronaves no ha servido de incentivo para incorporar nuevas modalidades de horarios que aseguren una mayor producción de las aeronaves.

Análisis de la flota de medio alcance

Hasta hace unos años la expresión “aviones de alcance medio” incorporaba las máquinas de fuselaje angosto, de no más de 170 plazas, que podían desarrollar etapas de alrededor de tres horas. El avión típico de esta categoría era el Boeing 727. La evolución de la tecnología, que se ha concentrado en mejorar la economía operativa de las unidades, ha dado como resultado un conjunto de modelos birreactores de gran flexibilidad, capaces de explotar con bajos costos, rutas de longitudes muy diferentes.

En el caso de la fábrica Boeing, estos modelos son nuevas versiones de su conocido modelo “chico” para rutas cortas, el B737. Por su parte, Airbus optó por un diseño totalmente nuevo, la serie de aviones A319, A320 y A321. Todos ellos son equipos que pueden transportar hasta 180 pasajeros en sus configuraciones de mayor densidad. En este grupo también se ha incorporado al Boeing 757, birreactor de fuselaje angosto con aptitudes para cubrir etapas de aproximadamente 8 horas.

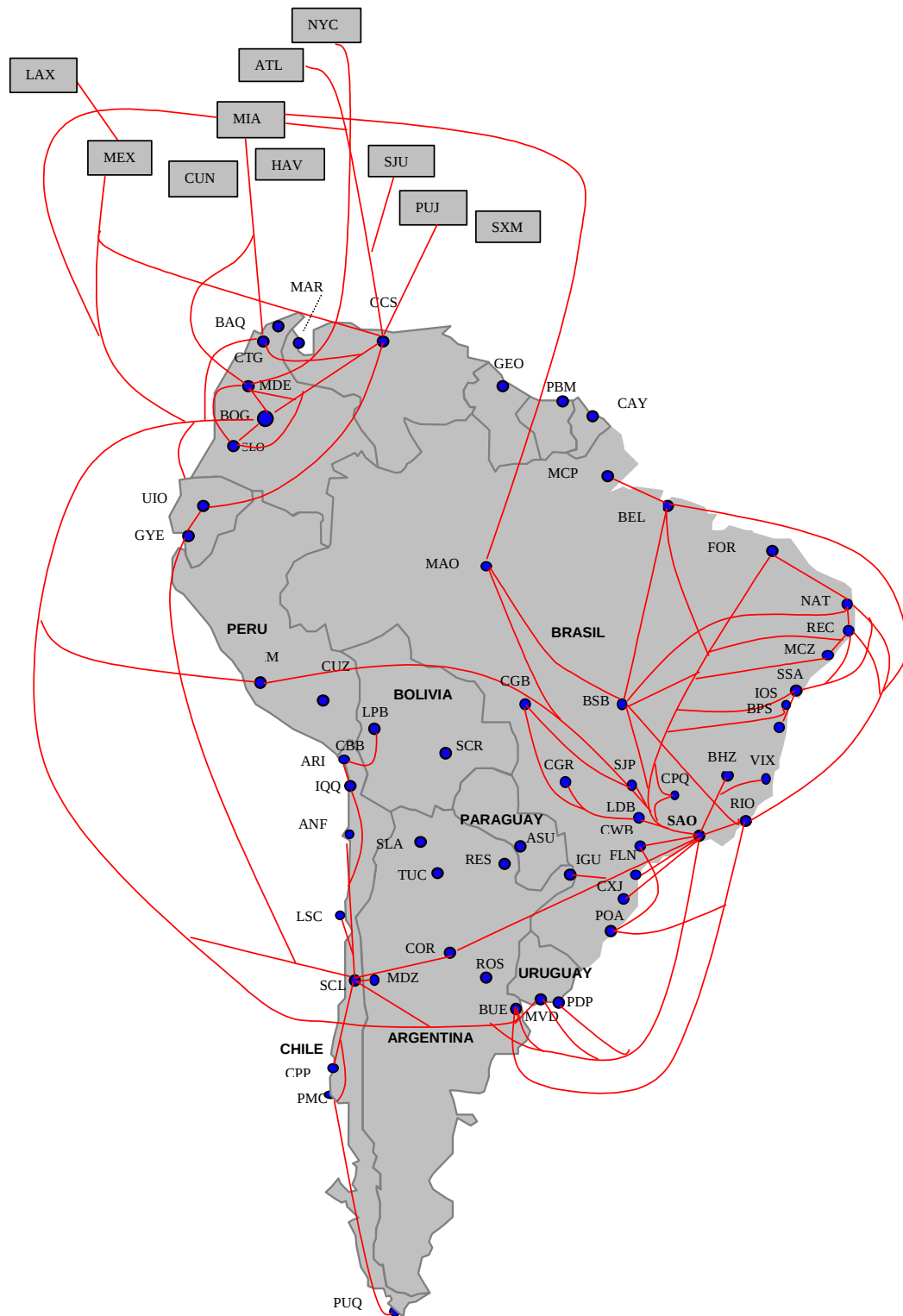
En Sudamérica son varias las empresas que han incorporado estos nuevos aviones. A los efectos de este trabajo, se ha considerado como “alcance medio” al radio de acción de seis horas o más, pasando a considerar el tradicional B727 como equipo de corto alcance.

Este tipo de aviones tendrá una importancia fundamental en el futuro de la aviación sudamericana por cuanto será el que permita que, en el futuro, las flotas de cabotaje e internacionales dentro de la Región sean homogénea. Su radio de acción permitirá que las empresas puedan utilizarlo para unir los puntos extremos del Subcontinente

(Caracas/Bogotá - Buenos Aires/Santiago) a la vez que operar eficientemente los vuelos de cabotaje. Un caso piloto de esta modalidad es el de COPA, de Panamá, cuya operación se basa íntegramente sobre equipos 737s.

Sin embargo, estas tendencias tardarán en rendir sus frutos. Como se vio en la Primera Parte de este estudio, las restricciones impuestas por los documentos bilaterales representan un fuerte incentivo para seguir utilizando aviones grandes, ya que el atractivo sigue siendo los mercados extra-regionales.

Las rutas comprendidas dentro del análisis de medio alcance se exhiben en el siguiente mapa:



a) Composición de las flotas:

La incorporación de flotas compatibles a redes flexibles sobre la base de equipos modernos ha sido una tendencia adoptada en los últimos años en Brasil, Chile, Colombia y Perú¹⁸. La gama incluye, prácticamente a todos los modelos y versiones existentes en el mercado.

VARIG opera varias versiones del Boeing 737, desde la de mayor tamaño, la serie 800, la de mayor radio de acción: la serie 700, y otras series como el 400 y el 300. Sus empresas asociadas (Nordeste y Rio Sul) la complementan agregando equipos de la serie 500. Por su parte, TAM ha elegido a los Airbus, de los cuales adquirió el A319 y el A320 en sus flotas de media distancia. En Chile LAN opera el A320, el cual también es operado por su filial de Perú. En este país el Grupo TACA introdujo el A319. En Colombia Avianca cuenta con el Boeing 757 mientras que ACES opera los A320. Nuevamente, la gran variedad de modelos constituye un obstáculo para cualquier proceso de integración productiva en la región

b) Utilización

A los efectos de medir la utilización de las líneas aéreas de la región, en las rutas de medio alcance, se procedió a relevar cada uno de los itinerarios, obteniéndose la siguiente tabla:

¹⁸ Por las subsidiarias de Lan Chile y Grupo Taca.

Utilización de aeronaves en rutas de medio alcance

país	cía.	avión	cap.	flota	frec. sem. (1 sent.)	hrs. sem. (mil)	avión milla sem. (mil)	asiento milla sem. (millones)	Hrs día p/avión	tramo medio (millas)	prod media ASI/milla por hora
Brasil				36	890	2804	1049	207	11,1	1179	74
	RG	738	156	2	35	191	77,3	12	14	1105	63
		73G	148	3	97	406	152,8	23	19	787	56
		734	140	4	70	339	137,1	19	12	979	57
	JJ	320	150	22	513	1563	582,9	131	10	568	84
		319	122	5	175	305	99,0	22	9	283	73
Chile				9	158,0	520,5	193,9	31,0	8,3	1227,4	60
	LA	320	160	9	158	521	194	31	8	1227	60
Colombia				8	183,0	751,6	273,8	46,2	26,8	4,9	0,0
	AV	757	180	4	99	482	170	31	17	1722	64
	VX	320	150	4	84	270	103	15	10	1229	57
Perú				7	110,0		148,6	20,6	27,8	3,0	0,0
	LP	320	150	3	69	171	42	6	8	614	37
	TA	320	150	2	21	141	49	7	10	2321	52
	TA	319	120	2	20	133	58	7	10	2875	52
Venezuela				1	7,0		27,1	4,1	8,6	3,9	0,1
	VH	757	150	1	7	60	27	4	9	3874	67
Total				61	1348	4076	1692	309	9,5	1256	76

Fuente: elaboración del consultor en base a información publicada en la OAG para enero 2002.

Se desprende que los niveles de utilización identificados en el análisis han demostrado ser altos. Obviamente, este hecho está influenciado por el hecho de que el período analizado es alta temporada turística, lo cual genera un incremento notable de actividad en tramos con origen y destino en Buenos Aires, Santiago o San Pablo. El promedio obtenido ha sido de 9,5 horas diarias por avión, el cual es considerado internacionalmente como óptimo. Un elemento fundamental en estos resultados es que la flota es relativamente nueva. Los únicos aviones de más de 10

años son el B757 y los Boeing 737-300 y 400. Todos los demás modelos han sido incorporados en la segunda mitad de la última década.

c) Productividad

El análisis realizado muestra bajos índices de productividad media horaria, lo que es resultado de la corta longitud del tramo promedio. Este tipo de aviones no está afectado exclusivamente a los mercados de distancias mayores sino que abarca todo el espectro de las redes de cabotaje de las líneas que lo utilizan. En algunos casos son los únicos de la flota, como son los casos de TACA y LAN Perú.

Llama la atención el uso que hace tanto LAN Chile de los A320 (a pesar de contar también con Boeing 737s) como TAM con el Fokker 100 para la mayoría de sus tramos cortos. En estos casos, los aviones son asignados a los vuelos de mayor demanda antes que a los de tramos de mayor longitud, lo cual es una demostración de las aptitudes operativas amplias de las aeronaves.

Ejemplos simples de esta situación son los siguientes:

- ✈ LAN Chile: La ruta SCL-IQQ-ARI y retorno es operada con 20 frecuencias semanales de A320 (además de otros vuelos con B737). Si se separaran los vuelos para hacer 13 SCL – IQQ – SCL y 7 SCL – ARI – SCL (manteniendo el total de 20) la productividad media subiría de 60 mil a 67 mil y las horas de utilización bajarían de 123 semanales a 103, dando posibilidades de operar más vuelos.
- ✈ TAM: La ruta SAO-POA-CWB y retorno tiene 33 frecuencias semanales. Si se separaran los orígenes – destinos haciendo 17 SAO-CWB-SAO y 16 SAO-

POA-SAO la productividad media subiría de 44 a 48 mil asientos horarios y la utilización total descendería de 123 a 75 horas semanales.

Ambos ejemplos no han tenido en cuenta los volúmenes de tráfico transportado en cada par de ciudades (tema que no ha sido objeto de este trabajo) pero sí se puede estar seguro que el tráfico local entre Iquique y Arica y entre Curitiba y Porto Alegre no exige la operación de 20 y de 33 vuelos semanales respectivamente, además de los efectuados por otros aviones.

El caso del A319 de TAM es especial pues fue seleccionado por su performance técnica al poder operar en el aeropuerto Santos Dumont, ubicado en el centro de Rio de Janeiro y cuya ruta de salida tiene obstáculos muy importantes. En su red, el tramo SAO – RIO – SAO, que es muy corto (223 millas), significa el 68% de la producción de esa flota.

Como se ha explicado anteriormente, los tiempos involucrados en las etapas asociadas con el despegue y el aterrizaje (horas terminal, u horas bloque menos horas de vuelo) impactan negativamente en los niveles de productividad para aquellos vuelos con múltiples escalas, especialmente cuando los tramos son relativamente cortos.

Las redes de ambas empresas están constituidas por un buen porcentaje de vuelos de varias etapas. Al operar varios mercados en un mismo servicio se logra aumentar la demanda dirigida pero, en algunos casos conviene incrementar los vuelos haciéndolos más directos y con aeronaves más chicas, especialmente cuando los tráficos entre los puntos intermedios de la ruta es bajo.

Sin embargo, esta modalidad no representa el uso óptimo que puede hacerse de una flota de este tipo, especialmente si se cuenta con aviones que pueden operar esas distancias menores con performance análoga.

d) Conclusión

Este tipo de conducta por parte de las líneas aéreas de la región podría estar motivado por el interés comercial de servir los destinos con gran cantidad de frecuencias, a pesar de que pudiera ser en desmedro de los niveles de productividad obtenidos.

Si bien este tipo de aviones es especial para la red entre ciudades sudamericanas por cuanto pueden desarrollar las etapas más largas de la región con una capacidad adecuada para los volúmenes de tráfico existentes y con atractivos costos de operación, el empleo que se hace de ellos no es el óptimo por cuanto cubren una gran cantidad de rutas cortas de cabotaje. Nuevamente surge la modalidad operativa que considera los tramos internacionales de la región como prolongaciones de vuelos extra-regionales y, por lo tanto, los aviones de fuselaje ancho y largo radio de acción desplazan a este tipo de aeronaves que son los más adecuados.

Pueden también producirse sustanciales mejoras en la productividad de este tipo de aviones si el aumento del tráfico de cabotaje va acompañado por un proceso de programación de vuelos más directos entre los orígenes y destinos del tráfico.

Análisis de la flota de corto alcance

En este tipo de aviones la industria manufacturera de aviones también ha provocado reformas sustanciales de sus productos. Pero en este caso, no provinieron de las tradicionales empresas Boeing (que incluye a la McDonnell Douglas) o Airbus. Los

aportes fueron realizados por empresas más recientes en el campo aerocomercial: Bombardier de Canadá y Embraer de Brasil.

Los aviones tradicionales para cortos recorridos eran modelos diseñados para etapas largas adaptados a rutas cortas. Consiguientemente no se consiguió reducir significativamente los costos operativos y las antiguas versiones del Boeing 737 (la serie 200) y del DC-9 (en sus series 30 y 40) siguen aún hoy siendo el instrumento fundamental de la actividad. En donde las restricciones ambientales, ya sea por contaminación del aire o sonora, han impuesto cambios, se ha visto la proliferación de estos nuevos equipos de moderna tecnología y significativamente más ecológicos.

En Sudamérica, donde esas restricciones aún no se aplican, tanto los 737/200 como los DC9 continúan siendo elementos fundamentales en las flotas para vuelos de menos de 4 horas. Se le agrega también el Boeing 727, trireactor que fue diseñado para operar en etapas de no menos de 3 horas pero sus bajos costos de capital y excelente performance operativa lo hacen muy atractivo para operar en los mercados sudamericanos.

Los aviones a turbo-hélice fueron abandonados en la década del 70 y no han vuelto a tener aceptación en las rutas internacionales sudamericanas. Solamente en el muy corto tramo entre Buenos Aires y Montevideo y en el de muy bajo tráfico entre Barranquilla y Maracaibo mantienen su presencia. Obviamente en ello ha contribuido el abandono por parte de las líneas aéreas de todos los tramos internacionales de “tercer nivel” en la Región.

Dentro de este contexto, el aporte de Bombardier y de Embraer consiste en haber diseñado aviones jet de bajo peso y pequeñas dimensiones (50 – 70 plazas) que dan la posibilidad de incrementar el número de vuelos y de rutas servidas en los mercados de corta distancia. De esta manera el viajero puede contar con servicios directos a su destino, ahorrándose los tiempos de transbordo de un avión a otro.

El estudio ha permitido generar el siguiente resumen de las operaciones caracterizadas por ser de distancias cortas, o bajo radio de acción.

a) Conformación de la flota

La flota sudamericana de corto alcance está constituida por los modelos Boeing 727 y 737-200 y por los McDonnell Douglas (al presente, absorbida por Boeing) DC9s, en sus series 10 a 50. A ellos se agregan el Boeing 737-300, el MD-80 y el Fokker 100 como aviones más nuevos.

Para enero del 2002, los nuevos aviones de Bombardier eran únicamente utilizados por Southern Winds, empresa argentina que en sus rutas internacionales sólo incluía a Uruguay. Por su parte, los Embraer se encontraban operando dentro de empresas regionales brasileñas, aunque ninguna con operaciones internacionales.

Los escasos servicios internacionales operados por medio de turbohélices eran, al momento de llevar a cabo el relevamiento, los Dash-8 de Bombardier operando para la empresa argentina Southern Winds y los BAE Jetstream de la argentina AeroVip, en sus servicios a Uruguay. En Venezuela, las Líneas Aéreas Santa Bárbara operaba los ATR 42 en el segmento Maracaibo-Barranquilla.

b) Utilización de la flota

A los efectos de medir la utilización de la flota, se llevó a cabo un relevamiento similar para las rutas de corto alcance. Se obtuvieron los siguientes datos:

Utilización de aeronaves en rutas de corto alcance

país	cía.	avión	cap.	flota	frec. sem. (1 sent.)	hrs. sem. (miles)	avión milla sem. (miles)	asiento milla sem. (millones)	hrs. día p/avión	tramo medio (millas)	prod media asi/milla por hora
Argentina				53	1084,0	3295,1	1223,5	134,8	8,9	1129	41
	AR	M80	150	7	63	387	155	23	8	1228	60
	AR	732	110	15	285	774	268	29	7	470	38
	AU	M80	150	3	28	145	62	9	7	1100	64
	AU	732	120	7	107	326	122	15	7	570	45
	MJ	737	120	10	260	753	275	33	11	529	44
	D7	D9S	110	5	117	342	135	15	10	577	43
	A4	CRJ	50	6	224	568	207	10	14	462	18
Bolivia				9	137,0	414,8	162,0	21,9	6,6	1183	53
	LB	72S	140	6	111	305	123	17	7	1107	56
	LB	737	120	2	20	101	36	4	7	1798	43
	LB	727	120	1	6	9	3	0	1	539	43
Brasil				86	2168,0	6152,1	1802,4	310,8	10,2	831	51
	RG	733	120	36	895	2664	902	108	11	504	41
	JJ	100	108	50	1273	3489	900	203	10	354	58
Chile				19	466,0	1164,8	353,7	39,1	8,8	759	34
	LA	737	110	18	441	1103	333	37	9	755	33
	N6	737	120	1	25	62	21	2	9	829	40
Colombia				15	438,0	1224,8	377,7	56,7	11,7	862	46
	AV	M80	150	11	354	955	274	41	12	775	43
	VX	72S	150	4	84	270	103	15	10	1229	57
Ecuador				3	10,0	58,0	26,2	3,9	2,8	2621	67
	EQ	72S	148	3	10	58	26	4	3	2621	67

Fuente: elaboración del consultor en base a información publicada en la OAG para enero 2002.

Utilización de aeronaves en rutas de corto alcance (cont.)

país	cía.	avión	cap.	flota	frec. sem. (1 sent.)	hrs. sem. (miles)	avión milla sem. (miles)	asiento milla sem. (millones)	hrs. día p/avión	tramo medio (millas)	prod media asi/milla por hora
Paraguay				3	64,0	225,3	72,8	16,4	10,7	1137	73
	PZ	100	108	3	64	225	73	16	11	569	73
Perú				4	69,0	226,5	83,4	9,5	8,1	1208	42
	N6	727	120	2	42	81	30	4	6	711	44
	N6	737	110	2	27	146	54	6	10	1982	40
Uruguay				3	112,0	223,2	81,6	9,8	10,6	728	44
	PU	73S	120	3	112	223	82	10	11	364	44
Venezuela				17	424,0	1073,5	387,0	49,0	9,0	913	46
	VH	72S	132	4	48	278	118	16	10	2456	56
	VH	D9S	130	7	229	437	134	17	9	586	40
	R7	DC9	110	3	112	177	50	5	8	444	31
	R7	737	110	1	14	84	38	4	12	2724	50
	VC	727	140	1	14	86	38	5	12	2724	62
	VC	737	110	1	7	12	9	1	2	1274	84
Total				212	4972	14058	4570	652	9,5	919	46

Fuente: elaboración del consultor en base a información publicada en la OAG para enero 2002.

El análisis llevado a cabo demuestra que las horas de vuelo de estas flotas son altas al ser comparadas con empresas del resto del mundo, especialmente al tener en cuenta que varias de los equipos son de avanzada edad. La alta utilización puede explicarse por las siguientes razones:

- ✈ El período en el que fue hecho el relevamiento ha sido el de alta temporada.
- ✈ Dada la predisposición de los pasajeros sudamericanos a utilizar servicios en horarios extremos, lo cual no es común en países europeos y norteamericanos (como salidas antes de las 06:00 y llegadas después de las 24:00 o, directamente

vuelos nocturnos como en Brasil), se extienden las horas de utilización de las flotas, en este tipo de aeronaves de radios de acción cortos.

c) Productividad de las flotas

La productividad identificada en el análisis realizado ha demostrado ser relativamente baja teniendo en cuenta las distancias asociadas a los mercados. El análisis de la red demuestra que se repite el patrón de diseño de vuelos de dos o más etapas reduciendo el tramo medio y el rendimiento de las horas voladas.

Al respecto, es interesante comparar la operación de los Boeing 737-200 de las empresas argentinas, Aerolíneas Argentinas (AR), Austral (AU), y LAPA (MJ) con la de LAN Chile (LA) y Pluna (PU). El siguiente cuadro expone los resultados comparativos, bajo el supuesto de idénticas configuraciones de asientos para las cinco líneas aéreas:

Productividad media de B737/200 para las flotas de Argentina, Chile y Uruguay

operador de Boeing 737-200	productividad media (000 asientos-milla por hora bloque)
AR	42
AU	45
MJ	44
PU	37
LA	36

Fuente: elaboración del consultor

Se parte del supuesto de idéntica configuración de asientos para los 5 transportadores.

De los resultados se destaca la alta productividad identificada para las líneas argentinas. En la Argentina la modalidad operativa imperante es la de ofrecer servicios sin escalas en los mercados cuyas dimensiones lo justifiquen, aunque eso signifique la reducción de las frecuencias totales, lo cual implica que el tramo medio y la productividad sean altos. En el caso de Uruguay la situación tiene carácter estructural por cuanto la principal ruta de la empresa (el puente aéreo Buenos Aires – Montevideo) es significativamente corta (25 minutos de hora de vuelo, aproximadamente 40 minutos de hora bloque). Chile es un mercado con largas distancias, semejantes a las de Argentina, pero la modalidad de ofrecer vuelos con varias etapas resiente el rendimiento de la flota.

d) Conclusión

Al igual que en el caso de los aviones para etapas medias, la flota de corto recorrido podría ser más aprovechada si se modificara la estructura de la red diseñando vuelos directos entre el origen y el destino del tráfico.

Conclusión sobre los niveles de productividad

El factor comercial ha tenido un excesivo impacto en las líneas aéreas sudamericanas al punto que ha sido el predominante al momento de definir la

estructura de los vuelos y del modo de operar los aviones. La tendencia es la de incrementar frecuencias al máximo nivel posible, aunque exceda las necesidades de la demanda más importante del servicio. Una vez impuesta la modalidad, los vuelos son adaptados a los niveles de tráfico capturados y, así se generan tramos adicionales que reducen el rendimiento de la flota y encarecen la operación en su conjunto.

En los vuelos de largo recorrido los horarios son óptimos aunque ello exija reducir la producción de un avión o agregarle actividad “de relleno” que permita obtener alguna demanda marginal.

Respecto a los vuelos de medio alcance, la red de vuelos está muy poco desarrollada en relación a las dimensiones del subcontinente. Estos vuelos están por lo general operados por aeronaves de largo alcance, concebidos como prolongaciones de vuelos internacionales, lo que culmina generando toda clase de ineficiencias por el uso de equipos sobredimensionados.

En los vuelos cortos se combinan mercados agregando escalas intermedias con el fin de que la empresa sea la que más frecuencias ofrece en ese par de ciudades, aunque los vuelos sean de alto costo y bajo rendimiento. Esta modalidad tiene como objetivo quitarle el tráfico a las empresas rivales del mismo país, o aquellas que operan servicios competitivos. Se imita lo que han hecho las grandes empresas internacionales antes de la desregulación de los mercados. Sin embargo, las tendencias modernas de cooperación a través de las alianzas comerciales ofrecen servicios sin escalas, de la manera más productiva posible, manteniendo las frecuencias a través de acuerdos comerciales y utilizando la capacidad ajena; concentrando su operación en aquello que pueden ser muy eficientes y asociándose para no perder mercados.

Las empresas sudamericanas están empeñadas en mantener su individualidad dentro de la Región. Se asocian comercialmente con extra-regionales pero dentro de

Sudamérica se debaten el predominio y la competencia sigue siendo canibalizadora. De este modo se ha empobrecido la red interna, con la consiguiente desaparición de tramos servidos en forma directa, y la extinción completa de algunos mercados.

La situación debe ser revertida. Tal como están los convenios entre países, si desaparece una empresa, la mayor parte de su tráfico extra-regional es captado por empresas del exterior. Deben establecerse lazos inter-empresarios para reducir la competencia y aumentar la eficiencia, propendiendo a la expansión de la red más allá de la región.

Ejemplos de una programación integrada de flotas

Más allá de las mejoras que las empresas puedan introducir en sus propias redes, existen casos en los que la asociación operativa entre líneas aéreas sudamericanas pueden dar un excelente resultado en cuanto a rendimientos de la flota y costos operativos resultantes. Si bien el hecho de operar flotas muy heterogéneas es un fuerte obstáculo para lograr mejoras en la actividad intercambiando tripulaciones técnicas y servicios de mantenimiento, en una primera etapa puede representar el aspecto más importante que incentive la integración.

No siempre las empresas disponen del equipo más adecuado para explotar un mercado. En varios casos las empresas han abandonado servicios facilitando el desvío de tráfico a operadores de fuera de la región. Como ejemplo se puede citar el caso de Aerolíneas Argentinas, que al no contar con un avión de baja capacidad y largo alcance suspendió su operación a México, generando como resultado un

desvío del 80% del tráfico a de empresas estadounidenses o conectando por medio del hub en Miami.

Otro ejemplo lo constituyen las empresas venezolanas que, al no poder utilizar sus propios equipos y tripulaciones en las rutas a los EE. UU. han recurrido a costosos contratos de wet-lease con empresas norteamericanas para mantener la presencia en esos mercados. Sin embargo, hay aviones sudamericanos que permanecen durante todo el día en Miami, en Nueva York y aún en Caracas..

En este capítulo se ensayan casos concretos, en base a la programación vigente en enero del 2002¹⁹ en los que se demuestra el enorme potencial de eficiencia en las operaciones que podría desprenderse de un uso compartido de los recursos, en este caso las aeronaves.

Aviones asignados a vuelos nocturnos disponibles durante el día en aeropuertos extra-regionales.

Este es un caso muy común para las líneas aéreas del Cono Sur Sudamericano. Sus máquinas llegan muy temprano a Miami y Nueva York y permanecen estacionadas hasta la noche, horario en el que retornan a sus aeropuertos base. Por el contrario, las empresas venezolanas y colombianas operan vuelos diurnos entre sus bases y aeropuertos en América del Norte, en muchos casos pernoctando en estos últimos. La utilización conjunta de equipos permitiría un uso más eficiente de los recursos, aprovechando el capital invertido a través de una mayor utilización. Se describen

algunos ejemplos concretos en los que con sólo modificaciones mínimas a los horarios vigentes se podría programar en forma compartida utilizando los equipos en forma conjunta.

✦ **Ejemplo 1: Nueva York: Boeing 767 - LAN Chile y Avianca.** En Nueva York, son varios los aviones que permanecen durante el día, como por ejemplo los Airbus A340 de Aerolíneas Argentinas y LAN Chile y los MD-11 de VARIG. Se ha elegido este ejemplo por cuanto tanto LAN como Avianca operan el mismo avión y los horarios podrían adecuarse perfectamente para operar una sucesión de vuelos que permita atender ambas rutas con un solo equipo. El ejemplo es además relevante dado que Avianca es la única compañía sudamericana que opera vuelos diurnos desde y hacia Nueva York. El siguiente cuadro esquematiza los horarios y las rutas.

Ejemplo 1. Utilización compartida de B767 entre LAN y Avianca, en Nueva York

vuelo	LA 530/4		AV 020		AV 021		LA 531/5	
aeropuerto	SCL	JFK	JFK	BOG	BOG	JFK	JFK	SCL
sale	21:30		08:50		16:45		23:00	
llega	07:40		14:30		22:20		13:00	

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

Códigos utilizados: LA: Lan Chile, AV: Avianca, SCL: Santiago de Chile, JFK: New York Kennedy, BOG: Bogotá

¹⁹ Según la OAG.

En este ejemplo puede verse cómo con un sólo equipo se completan los cuatro vuelos en un lapso de 39.5 horas, habiendo aprovechado la aeronave de Lan Chile que yace todo el día en el Aeropuerto Kennedy, para hacer un vuelo a Bogotá y regresar, como servicio de Avianca. De esta manera, se aumenta la utilización de los equipos y la amortización de los costos fijos. Resulta evidente con este ejemplo cómo la múltiple prestación de equipos permitiría reducir drásticamente el total de capital invertido en el sistema.

✦ **Ejemplo 2: Miami: Boeing 767 de VARIG y Boeing 757 de Avianca.** En Miami permanece una mayor cantidad de aeronaves durante el día, pero es mayor la dispersión entre los tipos distintos. Mientras que las empresas del Cono Sur operan aeronaves de gran capacidad – como el Airbus A340, Boeing 747 ó el MD11 – las compañías de los países del Norte de Sudamérica emplean aeronaves de medio o de corto recorrido, de fuselaje angosto. El ejemplo seleccionado es más complejo que el anterior, por cuanto a la diferencia en los modelos de aeronaves utilizados, se le agrega una superposición de horarios entre el penúltimo y el último tramo. Sin embargo, el ejemplo sigue siendo relevante puesto que las dificultades son fácilmente sorteables. La capacidad de los equipos no es tan significativa, y las tripulaciones de vuelo requeridas son indistintas, ya que ambas aeronaves tienen cabinas compatibles²⁰. Ambas dificultades son fáciles de solucionar: la diferencia en la capacidad entre uno y otro avión no es grande y el horario del último vuelo de VARIG podría ser

²⁰ Ambas aeronaves han sido diseñadas para que las tripulaciones de vuelo pueden volar indistintamente el 757 y el 767 en forma alternada, con sólo un mínimo adicional de entrenamiento.

eventualmente atrasado en tanto que la estadía en Bogotá podría reducirse del tiempo actual, que es de 2 horas y 50 minutos.

Ejemplo 2: Utilización compartida de B767 ó B757 entre VARIG y Avianca, en Miami

vuelo	RG 8814		AV 009		AV 008		RG 8815	
aeropuerto	RIO	MIA	MIA	BOG	BOG	MIA	MIA	RIO
sale	23:10		10:00		16:20		19:30	
llega		05:25		13:30		20:00		06:50

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

Códigos utilizados: RG: VARIG, AV: Avianca, BOG: Bogotá, RIO: Río de Janeiro, MIA: Miami

En este segundo ejemplo, se combina una vez más los largos vuelos desde el sur de América del Sur con los de los destinos del norte. De esta manera se aprovecha la aeronave que permanece en Miami durante todo el día, para cubrir la ruta a Bogotá como vuelo de Avianca. Este representa un ejemplo más del ahorro de recursos potencial que derivaría de la flexibilidad en el movimiento de equipos en un ambiente regulatorio integrado.

Aviones de empresas sudamericanas que permanecen varias horas en tierra en un aeropuerto de la región, fuera de su base.

En las rutas de Sudamérica, por lo general, las aeronaves retornan a sus bases si permanecer largos períodos en los destinos remotos. Dado que la longitud de las rutas no es grande, y teniendo en cuenta que los niveles de competencia no generan presiones que obliguen a programar vuelos con horarios más ventajosos para los pasajeros, sumado a que se le da preponderancia a la programación en función de los servicios hacia afuera de la región, no se persigue optimizar el horario a cualquier costo, como sí sucede con los servicios hacia afuera de la región. Inclusive los vuelos de alcance medio-largo, de hasta 5 ó 6 horas, se sacrifica la comodidad de los pasajeros en uno de los dos sentidos, haciendo retornar el vuelo durante el día.

Los siguientes ejemplos muestran la utilización potencial que se podría hacer de aeronaves que yacen largos períodos de tiempo fuera de su base, si existiese la posibilidad de utilizar los recursos en forma recíproca entre los países.

- ✦ **Ejemplo 3: Estadías en horarios diurnos.** Puede mencionarse como uno de los pocos casos identificados el de una empresa que ha preferido cumplir con un horario óptimo para la ruta, aunque ello represente obtener una baja utilización del avión afectado al vuelo. Este es el servicio 1376/7 de Aerolíneas Argentinas entre Buenos Aires y Caracas, con escala en Santa Cruz de la Sierra. A fin de ofrecer vuelos nocturnos en ambos sentidos, el avión – un MD80 de casi 150 plazas – permanece en Caracas desde las 06:00 hasta las 21:00, todos los días. Si bien su alcance es corto (4,5 horas de vuelo) la red de empresas venezolanas incluye una gran cantidad de tramos de ese tipo como, como por ejemplo el segmento entre Caracas y Miami. Se ha elaborado un ejemplo que ilustra un caso en el cual la aeronave de AR es aprovechada durante el día para realizar un

vuelo a Miami, con retorno a Caracas, y luego otro a Bogotá con el retorno nuevamente a Caracas para regresar a Buenos Aires.

Ejemplo 3: Aprovechamiento de aeronave en permanencia prolongada fuera de base: Aerolíneas Argentinas, en Caracas.

vuelo	AR 1376 →		R7 ó VH		R7 ó VH		R7, VH ó AV		R7, VH ó AV		AR 1377 →	
aerop	EZE	CCS	CCS	MIA	MIA	CCS	CCS	BOG	BOG	CCS	CCS	EZE
sale	23:00		07:30		12:30		15:30		17:00		20:55	
llega	06:07		11:30		14:30		16:20		19:50		05:55	

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

→ Vuelo AR 1376/7 vía aeropuerto de Viru Viru en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia.

Códigos utilizados: AR: Aerolíneas Argentinas, R7: Acerca, VH: Aeropostal, EZE: Buenos Aires Ezeiza, CCS: Caracas, MIA: Miami, BOG: Bogotá

En este ejemplo, la aeronave es utilizada para dos vuelos adicionales, uno como operador venezolano y otro tanto venezolano como colombiano. De esta manera se vuelve a aprovechar las interrupciones obligatorias de los vuelos que provienen del sur en sus vuelos prolongados, para cubrir distancias cortas en el norte de la región.

✦ **Ejemplo 4: Estadías en horarios nocturnos, Lan Chile – Aerolíneas Argentinas a Caracas:** Son muchos los casos de aviones de empresas sudamericanas que pernoctan en aeropuertos de otros países de la Región, básicamente para poder ofrecer servicios en el primer horario de la mañana desde el exterior a su base o a alguna otra ciudad de su país de origen. Sin

embargo, no hay muchas posibilidades de proponer la utilización de ese avión por parte de las líneas aéreas del otro país pues son muy pocos los servicios nocturnos que se ofrecen y, de querer operarlos existen suficientes aviones de la flota local. Pero sí podría ser posible cuando los aviones tienen aptitudes para mejorar la calidad del servicio de la otra empresa. Este es el caso del vuelo ya mencionado de Aerolíneas Argentinas 1376/7 entre Buenos Aires y Caracas con escala en Santa Cruz. Esta escala es, prácticamente técnica para reabastecimiento de combustible pues opera en horarios muy poco adecuados para el tráfico Argentina – Bolivia y no cuenta con derechos de tráfico entre Bolivia y Venezuela. La escala es necesaria pues el MD80 utilizado no tiene radio de acción suficiente para hacer el vuelo non-stop. LAN Chile hace pernoctar en el aeropuerto de Ezeiza 2 aviones Airbus A320 de alcance medio que pueden desarrollar la distancia a Caracas con muy poca penalización y harían que el vuelo fuera más competitivo. Ese avión podría inclusive ser utilizado en Caracas de la manera expuesta en el ejemplo anterior. Se ha desarrollado un ejemplo de lo que podría resultar:

Ejemplo 4: Aprovechamiento de aeronave en permanencia nocturna en Buenos Aires, a Caracas.

vuelo	LA 481		AR 1376		AR 1377		LA 412	
aeropuerto	SCL	EZE	EZE	CCS →	CCS	EZE	EZE	SCL
sale	20:00		23:59		21:55		06:00	
llega		21:55		06:07		04:55		08:15

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

→ El vuelo puede ser además utilizado durante el día siguiendo el ejemplo anterior.

Códigos utilizados: AR: Aerolíneas Argentinas, LA: Lan Chile, EZE: Buenos Aires Ezeiza, SCL: Santiago de Chile, CCS: Caracas

En este ejemplo, el vuelo de Lan Chile, obligado a pernoctar en Buenos Aires, es utilizado para cubrir la ruta a Caracas, regresando un día después, pero habiendo podido ser utilizado desde Caracas conforme al ejemplo anterior (ejemplo 3).

- ✧ **Ejemplo 5: Estadía en horarios nocturnos, Lan Chile – Aerolíneas Argentinas a Lima:** Como una variante adicional al ejemplo anterior, la aeronave de Lan Chile que pernocta en Buenos Aires podría hacer un vuelo a Lima, regresando en la mañana para cubrir la ruta de regreso a Santiago. El siguiente cuadro demuestra el ejemplo, aunque los horarios fueron modificados respecto a los reales, de modo que los tiempos de salidas y llegadas sean razonables.

Ejemplo 5: Aprovechamiento de aeronave en permanencia nocturna en Buenos Aires, a Lima.

vuelo	LA 481 ➔		AR 1364 ➔		AR 1377 ➔		LA 412 ➔	
aeropuerto	SCL	EZE	EZE	LIM	LIM	EZE	EZE	SCL
sale	19:00		22:00		01:30		08:45	
llega		20:55		00:40		07:45		11:00

Fuente: elaboración propia, en base a itinerarios vigentes del OAG enero 2002 pero con horarios modificados.

➔ Los números de vuelo son verdaderos pero los horarios fueron alterados deliberadamente.

Códigos utilizados: AR: Aerolíneas Argentinas, LA: Lan Chile, EZE: Buenos Aires Ezeiza, SCL: Santiago de Chile, LIM: Lima

De esta manera puede verse cómo se aumenta significativamente la productividad del avión, ya que durante la noche pudo hacer un vuelo de 4 horas en cada dirección, con mínimas perturbaciones en el esquema original. Para que ésto fuera posible, la aeronave de Lan Chile debería poder ser utilizada por Aerolíneas Argentinas, implicando un significativo ahorro para ambas compañías. Este tipo de arreglos son en la actualidad, dadas las restricciones existentes, imposibles de llevar a la práctica.

Ejemplos de operación de vuelos en tramos internos de Europa, desde y hacia Madrid, con intercambio de pasajeros.

Muchos países sudamericanos cuentan con derechos de tráfico de quinta libertad entre naciones europeas. Muy pocos de ellos son aprovechados por cuanto es muy difícil capturar tráfico local en mercados con gran cantidad de servicios aéreos y la operación del tramo intra-europeo termina siendo muy deficitaria.

Esta dificultad ha incentivado la programación de vuelos que terminan en Madrid como gran puerta de entrada europea para los pasajeros sudamericanos. Pero ello significa que las líneas aéreas sudamericanas no participan significativamente en los mercados entre sus países y Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Suiza, etc.

Las empresas brasileñas son una excepción pues cuentan con una red transatlántica muy extensa, que abarca todas las ciudades importantes del viejo continente.

Además, casi todos los vuelos son non-stop; operan pocos tramos intra-europeos y en ningún caso lo hacen desde Madrid.

LAN Chile es la única que ofrece servicios dentro de Europa, y lo hace en el tramo Madrid – Frankfurt. Aerolíneas Argentinas volaba Madrid – París y Madrid – Roma hasta el año 1999. Los nuevos propietarios han optado por reiniciar esos vuelos en el 2002 con los itinerarios Madrid – París y Madrid – Londres por cuanto Roma es explotada con vuelos non – stop y con escala en Sao Paulo.

Para hacer rentable los tramos intra-europeos es necesario asegurar mayores caudales de tráfico. Ello se puede lograr creando en Madrid una operación en hub entre las empresas sudamericanas e intercambiando los tráficos que se dirigen o provienen de puntos europeos más allá de la capital española. El sistema consistiría en programar los vuelos de manera tal que llegaran a Madrid en un horario parecido y salieran a otro punto europeo habiéndose intercambiado los pasajeros en el aeropuerto de Barajas. El retorno se haría de manera análoga.

Para la comprensión de la idea se ha desarrollado un ejemplo para el cual se ha asumido que las empresas pueden modificar levemente los horarios de sus vuelos siempre y cuando no signifique una demora significativa del horario de llegada del vuelo de retorno a su aeropuerto base, de modo que no perturbe el resto de los esquemas locales de horarios. Por esta misma razón no se han supuesto prolongaciones de los vuelos de Avianca y Avensa, ya que permanecen pocas horas en Madrid y no les permitiría hacer uso del tiempo para vuelos locales. Además, estos servicios tampoco conectarían con los vuelos de retorno de ciudades europeas.

El siguiente cuadro expone la programación de manera esquemática, detallando los segmentos servidos y sus horarios.

Ejemplo 6: Servicios conjuntos intra-europeos: desde Sudamérica hacia Europa

Sudamérica – Europa							
punto Sudamérica	días	cía y nro de vuelo	origen	MAD llegada	MAD salida	punto Europa	llegada
BOG	diario	AV 1110	20:45	12:40			
BUE	diario	AR 1130	21:00	12:40	14:40	PAR	16:30
CCS	lu, mi,vi,sa, do	VE 1000	19:00	12 :40			
MVD	lu, ju	PU 02	18:45	12:50	14:20	ROM	16:40
SCL	ma, mi,ju, vi,do.	LA 704	20:00	13:00	14:30	FRA	16:50
SAO	diario	RG 8714	23:55	12:50	14:20	AMS	16:40

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

Códigos utilizados: BOG: Bogotá, BUE: Buenos Aires, CCS: Caracas, MVD: Montevideo, SCL: Santiago de Chile, SAO: Sao Paulo, PAR: París, ROM: Roma, FRA: Frankfurt, AMS: Amsterdam, MAD: Madrid, AR: Aerolíneas Argentinas, AV: Avianca, VE: Avensa, PU: Pluna, RG: Varig, LA: Lan Chile

Ejemplo 6: Servicios conjuntos intra-europeos: desde Europa hacia Sudamérica

Europa – Sudamérica							
punto en Europa	días	cía y nro de vuelo	origen	MAD llegada	MAD salida	punto Sudam.	llegada
sin conexión					14:10	18:55	BOG
PAR	diario	AR 1131	19:50	21:45	23:15	07:40	BUE
sin conexión					11:00	14:15	CCS
ROM	ma, ju	PU 803	19:40	22:00	23:10	10:00	MVD
FRA	lu, mi,ju, vi,sa.	LA 705	19:40	21:50	23:35	09:20	SCL
AMS	diario	RG 8715	19:40	22:00	23:30	06:55	SAO

Fuente: elaboración propia, en base a horarios vigentes del OAG enero 2002.

Códigos utilizados: BOG: Bogotá, BUE: Buenos Aires, CCS: Caracas, MVD: Montevideo, SCL: Santiago de Chile, SAO: Sao Paulo, PAR: París, ROM: Roma, FRA: Frankfurt, AMS: Amsterdam, MAD: Madrid, AR: Aerolíneas Argentinas, AV: Avianca, VE: Avensa, PU: Pluna, RG: Varig, LA: Lan Chile

En este ejemplo conjunto puede verse como el esfuerzo mancomunado de las líneas aéreas, utilizando de forma conjunta los equipos, podría mejorar los niveles de productividad, cubriendo una mayor cantidad de destinos con la misma flota, o visto de otra manera, la misma cantidad de destinos con menor capital invertido en aeronaves.

La posibilidad de hacer un uso compartido de los equipos depende de las regulaciones locales en cada país, aceptando la operación de aeronaves de los otros países operando vuelos locales, sin requerir la rematriculación de las aeronaves, ni instrumentos contractuales que impliquen costos excesivos.

2.4.3 EFECTOS SOBRE LA UTILIZACIÓN DE TRIPULACIONES

Análisis comparativo

El segundo aspecto que hace a la eficiencia operativa de las líneas aéreas es la productividad del personal. Entre ellos, el personal aeronavegante (tripulantes de vuelo y tripulantes de cabina) tienen una importancia fundamental por cuanto no solamente generan gastos en salarios, horas extra, seguridad social y otros aportes sociales, sino que se les debe cubrir los gastos de estadía fuera de la ciudad de residencia, los cuales también dependen, indirectamente, de las normas laborales.

No se ha podido analizar la reglamentación sobre tiempos de vuelo y de descanso de aeronavegantes para todos los países de la región, aunque un muestreo de cuatro países ha permitido llegar a ciertas conclusiones globales. Se tomaron en cuenta los sistemas vigentes en Argentina, Bolivia Brasil y Chile, los cuales han sido contrastados con las regulaciones vigentes en Estados Unidos, la cual es considerada de las más liberales. No se ha medido la productividad de los recursos humanos de las empresas, dado que la información interna de las compañías aéreas no estaba disponible para la medición.

El objetivo de la comparación fue la de demostrar las grandes diferencias existentes entre los distintos marcos regulatorios de la región, las cuales llegan a tener impactos contundentes en los niveles de productividad de las empresas. Se ha hablado de armonización de normas técnicas, así como de liberalización de normas hacia un mutuo reconocimiento de autoridades fiscalizadoras. Las grandes diferencias que se identifican en el análisis que sucede darán una idea de las significativas trabas que habrá que sortear para unificar criterios, así como las sustanciales ventajas inherentes a marcos regulatorios flexibles, como es el caso de Estados Unidos.

Argentina

En la Argentina, la regulación de la actividad de vuelo de la Tripulación se encuentra regulada por el Decreto 671/94, el cual determina los períodos de actividad de personal, en lo que atañe a los tiempos máximos de servicios, de vuelo, de tareas específicas, tiempo máximo que la tripulación permanecerá fuera del lugar habitual de residencia y al descanso mínimo. La disposición N° 26/2000 de las FAA, Comando de Regiones Aéreas, actualizó este decreto. La regulación fija los

tiempos máximos de vuelo (TV) y de servicio de vuelo (TSV)²¹, por períodos, como se muestra en el siguiente cuadro. Solamente se han utilizado las alternativas de constitución de tripulaciones para aviones nuevos, es decir, sin técnicos de vuelo.

Periodos de Actividad Máxima para Transporte Aéreo Regular. Tripulación de Vuelo

N°	Tripulaciones	24 horas consec.		48 horas consec.		7 días consec.		Mes calendario		Trim. Calend.	Año calend.
		TV	TSV	TV	TSV	TV	TSV	TV	TSV	TV	TV
II	2 Pilotos	8	13	14	22	34	65	90	200	240	860
III	3 Pilotos*	13	17	18	24	36	72	100	200	270	900
IV	4 Pilotos*	17	22	22	26	38	74	100	200	270	900
V	2 pilotos	9	14	14	23	34	65	90	200	260	860
	1 Téc. De vuelo										
VI	3 pilotos*	15	21	22	26	40	78	100	200	270	900
	2 Téc. De vuelo										
VII	4 pilotos*	17	22	24	32	46	85	100	200	270	900
	2 Téc. De vuelo										

Fuente: Disposición N° 26/2000 de las FAA.

Notas: * Las aeronaves deben contar con medios de descanso a bordo, de lo contrario los tiempos máximos de se reducen (Art. 5 y 6)

Asimismo, el TV se reduce si no se cuenta con piloto automático, radar o cabina altimática.

²¹ TV: Tiempo de vuelo se refiere al total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza con el objeto de despegar y hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo (es decir, calza a calza).

TSV: Tiempo de servicio de vuelo es el lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente el vuelo. Se calcula, según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de iniciación del vuelo, hasta media hora después de finalizado el mismo.

- ✈ A su vez el TV que se efectúa en horario “nocturno normal” (entre las 23 hs y 6 hs) no debe sumar más de 14 horas en el lapso de 72 horas consecutivas.
- ✈ En el período de 24 horas, el TSV que transcurra dentro del periodo de descanso nocturno normal interrumpido se reduce a razón de 15 minutos por cada hora o fracción de dicho período, hasta un máximo de 1.45 horas si se cuenta con medios de descanso, de lo contrario el TSV se reduce a razón de 30 minutos, hasta un máximo de 3.30 horas.
- ✈ Asimismo se regula la cantidad máxima de aterrizajes en el período de 24 horas, fijándose un máximo de 6 aterrizajes para las tripulaciones de vuelo.
- ✈ El tiempo fuera de base de la tripulación no puede superar los 18 días en un período de 30 días.

El siguiente cuadro resume los períodos de actividad máxima para la tripulación de cabina de pasajeros:

Periodos de Actividad Máxima para Transporte Aéreo Regular. Tripulación de Cabina

N°	Composición	24 horas consec.		48 horas consec.		7 días consec.		Mes calendario		Trim. Calend.	Año calend.
		TV	TSV	TV	TSV	TV	TSV	TV	TSV	TV	TV
I	Vuelo Interno	9	13	14	22	34	65	90	200	250	900
II	Vuelo Internacional	17	22	22	26	38	74	100	200	270	900

Fuente: Disposición N° 26/2000 de las FAA.

Tiempos de descanso:

- ✈ También se regulan los tiempos mínimos de descanso, según el cuadro siguiente:

Descansos Mínimos para períodos de servicio de 24 horas

Columna I Duración del servicio inmediato precedente	Columna II Descanso en Base o fuera de Base	Columna III Descanso nocturno normal interrumpido (23:00 a 6:00 hs.) hora local
horas	horas	horas
hasta:		
6	8	10
8	10	12
9	11	13
10	12	14
11	13	15
12	14	16
13	15	16
14	16	17
15	17	17
16	18	18
17	20	20
18	22	22
19	24	24
20	26	26
21	28	28
22	30	30
23	34	34
Más de 23	36	36

Fuente: Anexo V, Decreto 671/94.

Nota: Si el miembro de la tripulación va a disponer íntegramente del descanso nocturno normal, el tiempo de descanso que le corresponde será el que establece la Columna II. Si no va a disponer totalmente del descanso nocturno normal, el tiempo de descanso que le corresponde es el de la Columna III. Cuando el tiempo de servicio de vuelo comprenda más del 50% del período correspondiente al descanso nocturno normal interrumpido se adicionarán 2 horas al tiempo indicado en la misma Columna III para dichas horas de servicio.

Al momento de iniciarse el TSV programado, el miembro de la tripulación deberá haber gozado del tiempo de descanso indicado en el cuadro, en base o fuera de ella, cuya duración dependerá del tiempo de servicio cumplido las 24 horas consecutivas inmediatamente anteriores. (Art. 23) Es importante destacar que el tiempo de servicio incluye el TSV, el tiempo de instrucción en tierra, tiempo de traslado, de guardia y el tiempo en funciones administrativas dentro de la empresa (Art. 2, i).

Cuando un tripulante realice un vuelo por el que deba permanecer fuera de base, tiene a su regreso un descanso posterior cuya duración será equivalente al 30% de los días que permaneció fuera de base, sin incluir en estos días de salida y llegada y hasta un máximo de 4 días.

En cada mes calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de 10 días de descanso para los meses de 30 días o menos y 11 días para los restantes meses, de los cuales por lo menos 8 deben ser de descanso en base. De estos últimos –para países de cabotaje y países limítrofes- 3 deben ser continuados, y para los demás servicios internacionales, 4 días serán continuados.

Vuelos Transmeridianos:

- ✈ Los miembros de las tripulaciones que transpongan más de 4 husos horarios hacia el Este, deberán tener 24 horas de descanso por huso horario luego de haber transpuesto esos 4 husos.
- ✈ Los miembros de las tripulaciones que transpongan más de 6 husos horarios hacia el Oeste, deberán tener 12 horas de descanso por huso horario luego de haber transpuesto esos 6 husos.
- ✈ Los miembros de las tripulaciones que transpongan más de 4 husos horarios hacia el Este y/o 6 hacia el Oeste de regreso a base, deberán tener 12 horas de descanso por huso horario luego de haber transpuesto dichos husos.
- ✈ Todos estos tiempos de descanso se adicionan a los establecidos en el Cuadro precedente.
- ✈ Previo a la iniciación de los vuelos se deberá disponer de 24 horas sin haber cumplido tiempo de servicio.

Descanso semanal:

En cada período de 7 días consecutivos, cada miembro de la tripulación debe disponer como mínimo de 36 horas consecutivas de descanso.

Vacaciones:

En cada año calendario, el miembro de la tripulación debe disponer de 30 días consecutivos de descanso, que podrán tomarse en períodos no menores a 15 días. Y en la estación del año opuesta a dichas vacaciones, debe disponerse de 10 días consecutivos de descanso más.

Bolivia

El sistema establecido por Bolivia para calcular los tiempos máximos de trabajo de las tripulaciones es simple y fácil de administrar. No diferencia entre cabinas con diferentes requerimientos de personal y son generales para todos los aeronavegantes

Límites a la Jornada de Trabajo, para la Tripulación (horas) en Bolivia

tripulaciones	24 horas consecutiv	semana	mes calendario	trimestre	año calendario
todas	8	60	10	270	850

Fuente: Disposición N° 26/2000 de las FAA.

Los límites de la jornada de trabajo pueden prolongarse considerablemente ante situaciones no previstas.

Los descansos después de efectuarse un servicio tienen un mínimo de 9 horas y se calculan como el doble de la duración del vuelo. Si el servicio es mayor a 8 horas, el mínimo tiempo de descanso es de 18.

No se especifican penalizaciones por “vuelos horizontales”, es decir, con cambios en los husos horarios. Las vacaciones se estipulan en 30 días anuales.

Brasil

En Brasil, la Ley 7.183 (1984) establece los límites a la jornada de trabajo (JT), la cual se cuenta desde la hora de presentación al lugar de trabajo y la hora en que cierra la jornada. La jornada se considera cerrada 30 minutos después de apagados los motores. Asimismo, la ley fija las horas de vuelo (TV) y de aterrizajes, y del tiempo de trabajo (TT) de aeronauta el cual computa los tiempos de vuelo, de servicio en tierra durante un viaje, de reserva, de 1/3 de sobreaviso y de adiestramiento en simulador.

Límites a la Jornada de Trabajo, para la Tripulación (horas) en Brasil

Tripulaciones	24 horas consec.		Trabajo nocturno	Semana	Mes calendario		Trimestre	Año calend.
	JT	TV			TT	TV		
(todos)				60	176	85	230	850
Tripulación mínima o simple	11	9.5 *** (5 aterrizajes)	10*					
Tripulación compuesta	14	12 (6 aterrizajes)						
Tripulación de recambio	20	15 (4 aterrizajes)						

Fuente: Ley 7.813/84

Nota:

- Tripulación mínima: es determinada por la certificación del tipo de aeronave y consta en el manual de operación, para utilización en vuelos locales de instrucción, de experiencia, de traslado.
- Tripulación simple: Tripulación mínima, incrementada por 2 tripulantes.
- Tripulación compuesta: Tripulación simple, incrementada por un comandante, un mecánico de vuelo, y un mínimo de 25% del número de auxiliares.
- Tripulación de recambio: Tripulación simple, incrementada con un comandante, un copiloto, un mecánico de vuelo y el 50% del número de comisarios.

*Los tiempos de transporte terrestre no se cuentan como trabajo.

*para los vuelos simples, con horarios mixtos (diurnos y nocturnos), la hora de trabajo nocturno se computa como 52 minutos, 30 segundos.

*** El número de aterrizajes puede aumentarse a 6 si luego se extiende en una hora el tiempo de descanso.

Los límites de la jornada de trabajo podrán ser ampliados en una hora, en algunas circunstancias.

Tiempo de descanso

Los tiempos de descanso se establecen en la Ley 7183/84, y se resumen en el siguiente cuadro:

Descansos Mínimos para períodos de 24 horas en Brasil (hrs)

Duración de la jornada anterior	Descanso consecutivo en horas
hasta 12	12
más de 12 hasta 15	16
más de 15	24

Fuente: Ley 7.813/84, Art. 34

Cuando el viaje implique cruzar tres o más husos horarios un uno de los dos sentidos, al regreso el tripulante tendrá dos horas de descanso adicional por uso.

En tripulaciones simples, cuando el viaje se desarrolle entre 23:00 y 6:00 horas, teniendo por los menos 3 horas de trabajo, el tripulante no podrá ser programado para trabajar en el periodo nocturno subsiguiente.

Descanso Semanal

Asimismo, deberá otorgarse al menos un día por semana de descanso, 8 días en el mes. De estos días al menos 2 deben ser consecutivos y caer Sábado y Domingo.

Vacaciones

Las vacaciones anuales son de 30 días (Art.47, Ley 7183/84).

Chile

En Chile, la Resolución 593 de Junio de 1991 establece los límites de tiempo de vuelo (TV) y periodo de servicio de vuelo (PSV) para la tripulación de vuelo.

Según esta Resolución, el PSV es el tiempo transcurrido, dentro de un período de 24 horas consecutivas, desde el momento en que un Tripulante se presenta en las dependencias aeroportuarias (o lugar asignado por el Operador) con el objeto de preparar, realizar y finalizar operacional y administrativamente un vuelo comercial, hasta que es despachado liberándosele de toda función. Se calcula según el itinerario establecido u horario previsto según corresponda, desde una hora antes de comenzar el vuelo hasta 30 minutos después de finalizar éste. Se incluye también los reentrenamientos periódicos de vuelo, prácticas periódicas de evacuación y ditching y traslado en vuelo.

El TV es el tiempo total transcurrido desde el momento en que se pone en marcha el primer motor, con el objeto de despegar, hasta que se detiene el último motor al finalizar el vuelo.

Límites al Tiempo de vuelo y Periodo de Servicio de Vuelo para la Tripulación de Vuelo (horas) en Chile

tripulaciones	24 horas consec.		restric. noct. 24 hrs consec.***	semana	mes calendario	trimestre	año calendario
	TV	PSV	PSV	TV	TV	TV	TV
(todos)				34	100	270	1000
2 pilotos****	8	14	12				
3 pilotos	12*	18					
4 pilotos	16*	22					
2 pilotos/1 Op. Sistemas****	10	16	14				
3 pilotos/2 Op. Sistemas	15**	18					
4 pilotos/2 Op. Sistemas	20**	22					

Fuente: Res.0593/91

Nota: * 8 horas máximas de TV p/piloto.

** 10 horas máximas de TV p/piloto.

*** Cuando el PSV corresponda a más del 50% del Período Nocturno (21:00-6:00 hs horas locales), el PSV se reduce.

**** El TV se reduce en 30 minutos por cada aterrizaje en exceso de cinco.

Es importante destacar, que la Res. 593 autoriza a programar el Rol de Tripulantes de vuelo en base a 68 horas bisemanales, para otorgar mayor flexibilidad.

Otra restricción es que un tripulante de vuelo no puede ser empleado en 2 PSV durante 2 períodos nocturnos consecutivos, si el primer PSV fue operado en más del 50% del Período Nocturno.

En el caso de la Tripulación Auxiliar, los tiempos máximos de PSV están fijados por la Resolución 1132 (DGAC, Dirección de Navegación Aérea, Subdirección de Operaciones), según se resume en el siguiente cuadro.

Límites al Periodo de Servicio de Vuelo para la Tripulación Auxiliar (horas) en Chile

Tripulaciones	24 horas consec.	Restric. Nocturna en 24 horas consec.	Semana	Mes calendario	Trimestre	Año calend.
	PSV	PSV	PSV	PSV	PSV	PSV
Tripulación Auxiliar Mínima	14			160	450	1600
Tripulación Auxiliar Reforzada	20					

Fuente: Res.1132/97

En realidad, si bien el PSV puede ser de 20 horas en la Tripulación Auxiliar Reforzada, 14 horas son las que se pueden estar en función y el tiempo en exceso deberá ser destinado a reposo a bordo. Si ocurren circunstancias imprevistas, el PSV puede extenderse hasta un máximo de 2 horas.

Para que un auxiliar de cabina opere en 2 PSV nocturnos consecutivos, alguno de ellos debe ser inferior al 50% nocturno.

Tiempo de Descanso

Asimismo, la Res. 593 de la DGAC, impone descansos mínimos, tal como se resume en el siguiente cuadro:

Descansos Mínimos en Chile (horas)

Duración del PSV precedente	Descanso Consecutivo Tripulantes de Vuelo	Descanso Consecutivo Tripulantes de Cabina
Hasta 7	10	10
8	12	11
9	13	12
10	14	13
11	15	14
12	15	15
13	16	16
14	17	17
15	17	18
16	18	19
17	19	20
18	20	21
19	22	22
20	24	24
21	24	
22	24	

Fuente: Res. 593, Art. 3.5.1, Res. 1139, Art. 3.3.1.1

Como forma de flexibilización, se autoriza a las empresas a otorgar al Tripulante un descanso mínimo de 10 horas luego de un PSV y retornarlos a su base de operación en calidad de Tripulantes en traslado (triex), en donde se les será concedido de inmediato el total de descanso acumulado. El descanso acumulado corresponderá a la suma del descanso adeudado más el correspondiente al PSV efectuado como tripulante en traslado. En el caso de caso de los auxiliares, el descanso acumulado corresponderá a la suma del descanso adeudado incrementado en un 50% más el descanso correspondiente al PSV efectuado como tripulante en traslado.

En Chile también se establece un descanso mínimo para los tripulantes de vuelo de 10 horas luego de un período de servicio (PS). El PS es el tiempo correspondiente a

cualquier actividad, ajena al vuelo mismo y a las actividades consideradas PSV, tales como cursos, seminarios, reuniones, etc.

Descanso por Cambio de Longitud Geográfica

Si el PSV incluye un cambio de longitud geográfica de 40°, se debe aumentar el período de Descanso en 2 horas. En forma progresiva, se debe incrementar este descanso en treinta minutos, cada 15° de longitud adicional.

Descanso Semanal

Asimismo se asignan 48 horas consecutivas por semana o 96 horas consecutivas cada 2 semanas. En el caso de los tripulantes de vuelo, este descanso semanal, incluye el descanso que corresponde otorgar por el último PSV y se debe otorgar al menos 1 vez al mes en su lugar habitual de residencia.

No se puede programar más de 18 noches fuera del lugar de residencia habitual en el lapso de 1 mes.

Vacaciones

Según lo informado por la DGAC, las vacaciones no están reguladas por ellos.

Estados Unidos de América

En cualquier estudio sobre productividad en una industria se recurre a comparar los resultados con los de países con mayor desarrollo para analizar su competitividad a nivel internacional y las posibilidades de exportación de los bienes o servicios. En este caso se recurrirá a desarrollar el paralelismo con el vigente en Estados Unidos, no solamente por ser el más desarrollado en aviación comercial sino también porque sus empresas son las principales competidoras de las sudamericanas.

Tripulación de Vuelo – tiempo de vuelo

En Estados Unidos la regulación de la FAA, impone un límite de 8 horas para el tiempo de vuelo de un piloto en un período de 24 horas. A pesar que el tiempo de vuelo es limitado, la reglamentación no limita el tiempo en que los pilotos pueden estar “on duty”²².

²² “On duty” o en servicio, significa el tiempo que el miembro de la tripulación está en su trabajo, disponible para volar.

Periodos de Vuelo Máximo para la Tripulación de Vuelo

Tripulaciones	24 horas consec.	7 días consec.	Mes calendario	Trimestre	Año calend.
	TV	TV	TV	TV	TV
Operaciones Domésticas (121.471)	8*	30	100		1000
Operaciones Int. 1 o 2 pilotos (121.481)	8**	32	100		1000
Operaciones Int. 2 pilotos y un tripulante de vuelo adicional	12***		120	300	1000
Operaciones Int. 3 o más pilotos y un tripulante de vuelo adicional****				350	1000

Nota: * En realidad se trata de 8 horas entre períodos de descanso.

** Si vuela más de 8 horas se le debe otorgar 18 horas de descanso. Puede volar más de 8 horas si se le otorga un periodo de descanso a las 8 horas o antes de al menos el doble de las horas voladas.

*** Si vuela 20 horas en 48 horas, o 24 o más en 72 horas, se le debe asignar 18 horas de descanso.

**** Si vuela más de 12 horas debe proporcionarle lugares de descanso apropiados en el avión. Asimismo, cuando regresa a la base luego de un vuelo o serie de vuelos debe otorgársele como descanso el doble de horas que voló.

Fuente: FARs, Sec. 121.471, 121.481, 121.483, 121.484

Actualmente, la Federal Aviation Administration (FAA) está tratando de cambiar la reglamentación, pero su propuesta no ha tenido consenso en el sector. La propuesta de la FAA que surgió en 1995, establecía lo siguiente:

- ✈ Un número de horas máximo del piloto en servicio de 14 horas.
- ✈ Un número de horas máximo de vuelo de 10 horas en el tiempo de servicio de 14 horas.
- ✈ El tiempo de descanso (off-duty) sería incrementado de 8 a 10 horas.

Como dijimos, no se pudo llegar a un consenso en el sector y es interesante resaltar que en las discusiones surgió que las empresas no cumplen ni siquiera con la actual regulación.²³

Tripulación de vuelo - tiempo de descanso

Asimismo, la regulación de la FAA, impone descansos mínimos, tal como se resume en el siguiente cuadro:

Descansos Mínimos. Tripulantes de Vuelo en USA (hrs)

Duración del vuelo inmediato precedente	Descanso
Operaciones Domesticas	
Menos de 8	9
Entre 8 y menos de 9	10
9 o más	11
Operaciones Int (1 o 2 pilotos).	
Más de 8	18
Operaciones Int (2 + 1 trip. de vuelo)	
Si vuela 20 horas en 48 horas	18
o 24 o más en 72 horas	18
Operaciones Int (3 o más + 1 trip. de vuelo)	
Si vuela más de 12 horas	Debe proporcionarle lugares de descanso apropiados en el avión. Asimismo, cuando regresa a la base luego de un vuelo o serie de vuelos debe otorgársele como descanso el doble de horas que voló.

Fuente: FARs, Sec. 121.471, 121.481, 121.483, 121.484

²³ Ver Nota de la FAA de Enero de 2000, en <http://www.faa.gov/apa/Factsheet/2000/fact2Jan.htm>.

En las operaciones domésticas el explotador puede reducir el tiempo de descanso en las siguientes condiciones:

- ✈ El tiempo de descanso de 9 horas puede reducirse a 8 si se le otorga a la tripulación de vuelo un periodo de descanso de al menos 10 horas no más allá de las 24 horas de comenzar el período de descanso reducido.
- ✈ El tiempo de descanso 10 horas puede reducirse a 8 si se le otorga a la tripulación de vuelo un periodo de descanso de al menos 11 horas no más allá de las 24 horas de comenzar el período de descanso reducido.
- ✈ El tiempo de descanso 11 horas puede reducirse a 9 si se le otorga a la tripulación de vuelo un periodo de descanso de al menos 12 horas no más allá de las 24 horas de comenzar el período de descanso reducido.
- ✈ El tiempo de transporte a un aeropuerto o hacia su casa del aeropuerto no cuenta como tiempo de descanso.
- ✈ No se considera fijar un tiempo de vuelo en exceso de los límites impuestos por la regulación si en general el vuelo termina dentro de las limitaciones, pero por razones que están fuera del control del explotador, no se espera llegar al destino dentro del tiempo planeado.²⁴

Tripulación de vuelo - descanso semanal

En las operaciones internacionales, con 1 o 2 pilotos, o 2 más un tripulante de vuelo adicional se requiere de 24 horas consecutivas por semana de descanso.

En las operaciones domésticas, también se estipula 24 horas consecutivas de descanso por semana.

Tripulación de vuelo - vacaciones

Las vacaciones no están reguladas por la FAA. La política de vacaciones se definen por empresas, variando entre una y otra. Por ejemplo, en el primer año las vacaciones varían entre 12 días y 21 días, según la empresa; a los cinco años entre 14 y 23 días, alcanzándose el mismo a los 30 años: entre 25 y 44 días.²⁵

Auxiliares de Cabina – tiempo de servicio

En el caso de los auxiliares de cabina, el periodo de servicio (período entre la presentación para una tarea que implique tiempo de vuelo y la culminación de esa tarea) no puede ser mayor a 14 horas. Las 14 horas pueden elevarse a:

- ✈ 16, si se aumenta el número de auxiliares de cabina en al menos 1 más de lo requerido.
- ✈ 18, si se aumenta el número de auxiliares de cabina en al menos 2 más de lo requerido.

²⁴ Ver, Sec. 135.265 y 121.471 de las FARs.

²⁵ Ver Air Inc, *U.S. Airlines Salary Survey and Career Earnings Comparison*, 1998.

- ✈ 20, si se aumenta el número de auxiliares de cabina en al menos 3 más de lo requerido, y se trata de uno o varios vuelos que aterrizan o despegan en el exterior. (121.467)

Auxiliares de cabina - tiempo de descanso

El tiempo de descanso correspondiente a un auxiliar de cabina que cumplió un periodo de servicio de 14 horas o menos deberá ser de 9 horas. Las 9 horas pueden reducirse a 8 si luego se otorgan 10 horas.

Si el periodo de servicio consistió entre 14 y 20 horas, el periodo de descanso debe ser de 12 horas, las cuales pueden reducirse a 10 si luego se otorgan 14 horas. (121.467).

Descansos Mínimos: Auxiliares de Cabina en USA (hrs)

Duración del periodo de servicio	Descanso
0-14	9
14-20	12

Fuente: FARs 121.467

Auxiliares de cabina - descanso semanal

Las compañías deben otorgar al menos 24 horas consecutivas por semana a los auxiliares de cabina.

Análisis Comparativo

Tiempos Máximos de Vuelo

Si tomamos el período de 24 horas, vemos que Argentina, Chile y EE.UU. presentan el límite de 8 horas, mientras que Bolivia y Brasil permiten un límite superior de 9,5 horas de vuelo. Sin embargo, en USA se permite volar más de 8 horas si se cuenta con un descanso intermedio del doble de las horas voladas antes o al cumplirse las 8 horas. Si se trata de vuelos internacionales con 2 pilotos y un tripulante adicional, el límite en 24 horas aumenta a 12 horas.

El límite de 48 horas existe sólo en Argentina, y si tenemos en cuenta que en otros países este límite no existe, se puede asumir que el límite es el doble del período de 24 horas. En este caso, el límite de Argentina para un período de 48 horas sería el más restrictivo, con 14 horas contra 16 horas de Chile y USA y 19 en Bolivia y Brasil.

En el caso del límite mensual, el más alto lo tienen Bolivia, Chile y USA con 100 horas de vuelo y le sigue Argentina con 95 horas. Finalmente el más restrictivo es Brasil con 85 horas.

En el caso de los límites trimestrales, mientras que en Bolivia y Estados Unidos no se fijan límites, En Chile se establece en 270 horas de vuelos, en Argentina, 240 horas de vuelo y Brasil, que es el más restrictivo, con 230 horas de tiempo de trabajo.

En el caso de los límites anuales, Bolivia, Chile y Estados Unidos son los menos restrictivos con 1.000 horas de vuelo anuales, Argentina 860 y Brasil, el más restrictivo, con 850 horas de tiempo de trabajo.

En definitiva, Estados Unidos en vuelos internacionales con 2 pilotos y un tripulante de vuelo adicional, es el menos restrictivo en plazos cortos (de 24 y 48 horas), seguido por Brasil. Bolivia, Chile y USA son los menos restrictivos en plazos largos (como mes, trimestre y año).

En el caso de los auxiliares de cabina, se tomó el PSV en Chile (ya que es lo único que se regula), el tiempo de servicio en USA (ya que es lo único que se regula), el TSV para Argentina, con la excepción del trimestre y año donde se tomó el TV (ya que no se regula el PSV) y el tiempo de la jornada de trabajo para 24 hs en Brasil y tiempo de trabajo para el mes, trimestre y año calendario en Brasil. Bolivia no especifica regímenes especiales aplicándoseles los vigentes para pilotos.

En el período de 24 horas, Argentina internacional es el menos restrictivo (22 horas) seguido por Chile y USA con 14 horas, le sigue Argentina nacional con 13 horas y por último el más restrictivo es Brasil con 11 horas. En el caso del Período de 48 horas, el único que regula esto es Argentina, y asumiendo que en el resto de los países entonces el límite es el doble al correspondiente al período de 24 hs, los más restrictivos serían Brasil y Argentina nacional (con 22 horas), seguidos por Argentina internacional (26 horas) y los menos restrictivos serían Chile y USA.

Para el resto de los períodos, Estado Unidos no fija límites, por lo que sería la regulación menos restrictiva. Para 7 días, Chile no fija límites y Argentina Internacional fija 74 horas, seguido por Argentina nacional con 65 horas y Brasil con 60 horas. En el caso mensual, el menos restrictivo es Argentina con 200 horas mensuales, seguido por Brasil y Chile con 176 horas y 160 horas respectivamente.

Para el caso trimestral, el menos restrictivo sería Chile con 450 horas de PSV, lo cual es un 180% del límite de Argentina nacional (250 horas) y un 167% del límite de Argentina internacional (270), pero hay que tener en cuenta que en Argentina se trata del TV. Evidentemente el más restrictivo es Brasil con 230 horas de tiempo de trabajo que es más abarcativo que el PSV o TV de Chile y Argentina.

En un año, luego de USA, el menos restrictivo sería Chile con 1600 horas, seguido por Argentina con 900 horas de vuelo y por último el más restrictivo es Brasil con 850 horas de tiempo de trabajo.

En definitiva podríamos concluir en que a nivel límites de tiempo de servicio (tomado en términos generales) USA aparecería como el menos restrictivo, seguido por Chile, Argentina y por último Brasil aparece como el más restrictivo. Una explicación podría ser que Brasil no cuenta con límite diferenciados para Auxiliares de Cabina como el resto de los países.

Descansos Mínimos

En el caso de los pilotos el tiempo de descanso menor se da en Estados Unidos en los Vuelos Domésticos, donde por encima de las 8 horas de vuelo se otorga 11 horas de descanso. Por su parte, EE. UU. aparece con el mayor tiempo de descanso para vuelos internacionales, pero cabe notar que se trata de las horas por tiempo de servicio (que incluye todo tipo de tareas) y no por tiempo de vuelo y USA es el único que puede volar más horas que el límite en 24 horas, si se asigna un descanso intermedio. Mayores requisitos de descanso tienen Chile y por debajo, Bolivia, Brasil y Argentina, según sean las horas de servicio. Cabe aclarar también que en Chile el requisito de descanso está vinculado al PSV a diferencia de Argentina y Brasil donde se vincula al tiempo de servicio.

En Chile y Estados Unidos, los requisitos de descanso varían para los auxiliares de cabina y la tripulación de vuelo. En este caso vemos que el descanso por vuelo nocturno en Argentina es el mayor y luego le sigue Chile, y Brasil y Argentina (no nocturno) cruzándose estos dos últimos. Finalmente, el menor requerimiento es el de Estados Unidos. Es importante volver a aclarar aquí en Chile no se trata del tiempo de servicio como en los otros tres países, sino del PSV que es menos abarcativo.

Con respecto al vuelo nocturno, Argentina es el único que asigna más horas de descanso por no disponer del descanso nocturno normal. Incluso, si el vuelo va a ser más del 50% durante el período de descanso nocturno normal, hay que adicionarle 2 horas más a cada uno de las horas de descanso denominadas en el gráfico como Arg (noct).

Con respecto a los vuelos transmeridianos, para analizar las diferencias en cuanto al tiempo de descanso, se evaluó cuanto sería el tiempo de descanso correspondiente a un vuelo de Buenos Aires a Johannesburg (Sudáfrica), según las distintas regulaciones. Se asume 8,5 horas de vuelo, 10 horas de servicio de vuelo, 85° de longitud entre ambas ciudades, y 5 husos horarios hacia el Este. Del siguiente gráfico se puede observar que en Argentina el tiempo de descanso requerido es casi el doble que el del resto de los países. Si se tomase otra ciudad como Sydney por ejemplo, las diferencias serían aún mayores.

Descansos Semanales y Anuales (Vacaciones)

Con respecto a los descansos semanales, la regulación más restrictiva son las de Chile y Bolivia (con 48 horas), seguida por la de Argentina (con 36 horas) y finalmente Brasil y USA son las menos restrictivas (24 horas).

Finalmente, es importante señalar que, al margen de los límites máximos y mínimos de tiempo de vuelo/servicio y descanso, existen otras regulaciones que restringen el modo de utilizar las tripulaciones. Entre ellos se encuentran:

- ✈ *vacaciones anuales:* en Chile y USA las mismas no están fijadas por la autoridad de aplicación del sector. En Argentina se establecen 40 días anuales y en Bolivia y Brasil 30 días anuales.²⁶
- ✈ *número de aterrizajes permitidos:* en Argentina: 6 por día, Brasil 5 por día, en Chile: el TV de los pilotos se reduce 0.5 horas por cada aterrizaje por encima de 5
- ✈ *tiempo fuera de base:* en Argentina no se puede superar los 18 días en 30 días, en Chile son 18 noches
- ✈ *tiempo de vuelo en horario nocturno:* en Argentina no se puede volar más de 14 horas en vuelo nocturno en 72 horas consecutivas. En Brasil, si se desarrolló un vuelo nocturno (más de 3 horas) no se puede programar la misma tripulación para trabajar en el próximo período nocturno. En Chile no se puede volar la segunda noche si la primera se voló más del 50% de lo que se considera período nocturno
- ✈ *descanso en base:* en Argentina se deben otorgar 10 u 11 días mensuales (meses de 30 días o menos) de descanso, de los cuales 8 deben ser de descanso en base –siendo 3 continuados para vuelos de cabotaje y 4 en internacionales. En Brasil es menos restrictivo porque los días de descanso son 8 días al mes, teniendo que ser consecutivos sólo 2 días pero deben caer un sábado y domingo. Finalmente, en Chile sólo se estipula que un descanso semanal debe ser en base a lo volado.

²⁶ En Estados Unidos, sólo algunas empresas llegan a los 40 días anuales luego de 25 años en la empresa. Ver Air Inc, *U.S. Airlines Salary Survey and Career Earnings Comparison*, 1998

- ✦ *descanso por días fuera de base:* en Argentina se debe otorgar, en la base, el 30% de los días que se permaneció fuera de ella.

Cuadro resumen de otras restricciones adicionales

	límites máximos o mínimos por país				
	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	EEUU
días mínimos de vacaciones por año	40	30	30	no regulado	no regulado
número máximo de aterrizajes permitidos	6	no regulado	5	por encima de 5, se reduce el TV $\frac{1}{2}$ hora x c/aterrizaje	no regulado
tiempo máximo fuera de base	18 en 30 días	no regulado	no regulado	18 noches	no regulado
tiempo máximo de vuelo en horario nocturno	14 hrs dentro de 72 hrs	no regulado	2da noche, si la 1ra se superó 3 hrs de vuelo nocturno	2da noche si la 1ra se superó 50% de vuelo nocturno	no regulado
días mínimos de descanso mensual	10 u 11 – 8 en base, intl': 4 continuos nac: 3 continuos	8 días	8 días 2 consecutivos (y sáb y dom)	mínimo un descanso semanal en base (trip.vuelo)	no regulado
descanso mínimo por días fuera de base	30% de los días fuera de base	no regulado	no regulado	no regulado	no regulado

Fuente: elaboración propia

Estas restricciones son adicionales a las comparadas en los gráficos anteriores.

Conclusión

La comparación de distintos reglamentos laborales para el personal aeronáutico presenta muchas dificultades debido a la heterogeneidad de variables y conceptos utilizados. Tampoco es útil hacer el cálculo para un tipo de vuelo largo pues los países tienen distintas distancias para recorrer hacia los centros de tráfico extra-regional.

El único país que ha reglamentado absolutamente todas las variables consideradas es Argentina. Los que menos regulaciones establecen son EE. UU y Bolivia, que se limitan a establecer normas para los elementos fundamentales. Brasil y Chile tienden a ser regulatorios.

A mayor cantidad de pautas legales para establecer las condiciones laborales del personal aeronavegante, menor es la productividad que de ellos se obtiene. El problema surge de la complejidad de la programación de tripulantes, que se resuelve, normalmente, por la línea del menor riesgo para evitar problemas.

Siguiendo esta línea argumental, los países sudamericanos considerados en este análisis, a excepción de Bolivia, tienen regulaciones que implican menor productividad que la de EE. UU.

El personal argentino es especialmente improductivo en lo que hace a vuelos que se exceden de los horarios diurnos normales o distancias que requieren más de 7 horas de vuelo redondo. En especial, la realización de vuelos internacionales tienen muchas penalizaciones producidas por las horas de descanso cuando hay diferencias en los husos horarios. También el tiempo de vacaciones influye negativamente.

En Brasil y Chile, por el contrario, se penaliza la operación de vuelos cortos al establecerse un máximo de 5 aterrizajes por jornada laboral. Los vuelos largos y los que cruzan meridianos de cambios de horarios tienen mejores condiciones de utilización de personal que en Argentina.

En el caso de Bolivia, al regular una menor cantidad de elementos, presenta mayores ventajas que los restantes en lo que hace a programación de tripulaciones. La flexibilidad es grande y permite que las empresas puedan obtener buenos niveles de productividad del personal.

Cabe destacar que lo mencionado no es el único factor que interviene en la utilización que se hace del personal. Más bien se lo puede considerar como límite superior al que pueden acceder las empresas. Generalmente, los convenios laborales firmados con los sindicatos tienden a ser más restrictivos.

Como pudo verse, las significativas diferencias identificadas entre las distintas regulaciones dan una noción de las ventajas potenciales que podrían obtenerse en los niveles de productividad, haciendo un uso más eficiente de los recursos. La integración regulatoria de las normas podrá, como se dijo, derivar de una armonización normativa o de una liberalización regulatoria, en donde prevalecerá el esquema menos rígido que permita los mejores niveles de productividad.

La barrera sindical

El análisis comparativo ha permitido concluir que existe un enorme potencial en alcanzar el marco regulatorio menos restrictivo de todos, logrando importantes

niveles de productividad para una industria que lucha por subsistir en la época de mayores pérdidas financieras desde su concepción.

Es importante aclarar que la comparación realizada fue hecha sobre la base de las regulaciones fijadas por las autoridades aeronáuticas, las cuales no son necesariamente las que rigen. De hecho, los convenios colectivos que se celebran con los sindicatos de aeronavegantes son, en muchos de los países de la región, significativamente más restrictivos, dificultando más aún la operatoria eficiente de una línea aérea. En ciertos países, el poder de los sindicatos y de las agrupaciones de tripulantes llega a constituir una traba importante para el desarrollo, el cual inclusive puede llegar hasta las autoridades aeronáuticas, ejerciendo presión para la alteración de las normas oficiales, según las aspiraciones sindicales.

En procura de un ambiente integrado desde el punto de vista regulatorio, se han venido analizando las opciones de armonización o de desregulación. En el primer esquema, como ya se dijo, es esperable que la norma integradora contenga a todas, inclusive a aquellas en donde el poder sindicalizado de los aeronavegantes ha logrado incorporar normas que restringen la operatoria eficiente. Después de las negociaciones que impliquen la concepción de una norma integrada, es de suponer que hayan vencido las presiones internas sindicalizadas, generando la aplicación de una normativa ahora significativamente más restrictiva para países con antepasados más liberales.

Si por el contrario se opta por una desregulación normativa, basada en un mutuo reconocimiento de autoridades fiscalizadoras, en donde cada operador podrá certificar y matricular sus recursos donde más le convenga, prevalecerá aquél país que ofrezca un ambiente más flexible orientado hacia la productividad.

Como se ha visto en el ambiente naviero, las banderas liberianas y panameñas son comunes entre las flotas mercantes, básicamente por la posibilidad del armador de someterse a convenios laborales más flexibles y convenientes. Algún esquema

similar sería la consecuencia, siempre fiscalizados por una norma internacional básica impuesta por la OACI.

Ante este panorama, es de suponer que la presión de los sindicatos será significativa. El éxito de sortear esta barrera, dependerá de la posibilidad de comprensión de todos los integrantes del sistema, tanto líneas aéreas como sindicatos, de que la industria se está debatiendo una subsistencia menos asegurada que nunca. La presencia de operadores de fuera de la región regulados en ambientes más flexibles son la principal competencia en un marco internacional que representa la única manera de subsistencia de las redes internas. De la común conciencia de todos los actores dependerá el futuro de la industria, el cual cada vez menos permite segundas oportunidades.

2.5 LAS RESTRICCIONES A LA PROPIEDAD Y CONTROL DE LÍNEAS AÉREAS

2.5.1 PROPUESTA DE LA OACI A LA LIBERALIZACIÓN DE LA PROPIEDAD Y EL CONTROL DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS²⁷

INTRODUCCIÓN

Al designar y autorizar líneas aéreas en el marco de sus acuerdos bilaterales de servicios aéreos, los Estados se reservan generalmente el derecho de renegar, revocar o imponer condiciones al permiso de explotación que el transportista aéreo extranjero necesita para explotar los servicios aéreos convenidos si dicho transportista no es de propiedad mayoritaria ni está efectivamente controlado por el Estado designante o sus nacionales.

El criterio de propiedad y control nacionales, que se había utilizado a partir de los años cuarenta, proporciona un vínculo conveniente entre el transportista y el Estado designante por el que las partes en un acuerdo pueden: a) aplicar una política de “equilibrio de ventajas” para las líneas aéreas en cuestión;

b) evitar que, por medio de su transportista, un Estado que no sea parte adquiriera, indirectamente, una ventaja sin reciprocidad; y c) determinar a quién incumbe la responsabilidad en materia de seguridad operacional y protección de la aviación. En

²⁷ Esta sección se basa en el documento de trabajo, elaborado por la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional, como cuestión 2 del Orden del día en el marco de la Conferencia

algunos casos, los aspectos relativos a la defensa nacional constituyen también un factor. El mencionado criterio no figura en el Convenio de Chicago; constituye más bien una disposición de reglamentación nacional y bilateral. No obstante, figura en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA), que se había elaborado paralelamente al Convenio de Chicago. La disposición relativa a la propiedad y el control nacionales, así como la opinión de que los transportistas aéreos desempeñan importantes funciones estratégicas, económicas y de desarrollo, favorecieron el crecimiento de transportistas aéreos nacionales, principalmente de propiedad estatal.

Durante el último decenio, junto con la tendencia a la liberalización y la mundialización, así como la integración nacional económica, los transportistas aéreos internacionales intentaron adaptarse al aumento de los costos, a la necesidad de capitales y a la intensificación de la competencia de varios modos, entre ellos los arreglos de cooperación, tales como alianzas y códigos compartidos, las empresas conjuntas y la explotación por medio de concesiones, en algunos casos con inversiones transnacionales (mediante adquisición de acciones de transportistas aéreos de otros Estados). La privatización de transportistas que anteriormente eran de propiedad estatal ha dado lugar en algunos casos a inversiones extranjeras en los transportistas privatizados.

Las inversiones transnacionales en transportistas aéreos también han tenido lugar en un marco de generalización de la propiedad multinacional en otros sectores de servicios. Las bases originales para aplicar el criterio de propiedad y control están cada vez en mayor contradicción con el nuevo entorno mundial de los negocios en el que la aviación debe funcionar. La necesidad de permitir que los transportistas aéreos se adapten al entorno dinámico mundial y que los Estados puedan participar

más eficazmente en el transporte aéreo internacional exige un cambio de enfoque y la aplicación de criterios ampliados que vayan más allá de la propiedad y el control nacionales para aplicar el acceso a los mercados. La propiedad y el control de los transportistas aéreos constituyen una cuestión singular y compleja, debido principalmente a la manera en que se reglamenta el transporte aéreo internacional. En la presente nota se examina la cuestión de una mayor reforma de los criterios de propiedad y control.

ANÁLISIS

En virtud del actual régimen de reglamentación de los servicios aéreos internacionales regulares, un Estado debe no sólo garantizar los derechos necesarios de acceso a los mercados, sino también los permisos de explotación que han de conceder todos los Estados que sean parte en los correspondientes acuerdos y a los que sus líneas aéreas designadas prestarían servicio. El criterio tradicional basado en la nacionalidad para la designación y autorización de las líneas aéreas se había aceptado ampliamente cuando la mayoría de los transportistas nacionales eran propiedad del Estado designante o sus nacionales. Sin embargo, la situación ha cambiado significativamente como resultado de la liberalización y la privatización. La propiedad de los transportistas aéreos nacionales ha cambiado cada vez más, muchas de ellas dejaron de ser de propiedad estatal y otras se están acercando al punto en que los nacionales detentan apenas la mayoría de las acciones, dado que numerosos Estados han modificado sus políticas para reducir las restricciones sobre inversiones extranjeras en transportistas nacionales, particularmente al privatizarlos.

Además, algunos acuerdos de servicios aéreos bilaterales, así como arreglos nacionales, han introducido criterios ampliados relativos a propiedad y control de transportistas aéreos. No obstante, en la mayoría de los acuerdos, incluidos los que tengan carácter liberal o los relativos a “cielos abiertos”, ha seguido ampliándose el

criterio tradicional aunque no existen definiciones convenidas de los dos elementos del concepto y dicho criterio es objeto de diversas interpretaciones y aplicaciones. Desde hace mucho tiempo ha habido excepciones o aplicaciones diversas del mencionado criterio y la experiencia pasada de la liberalización al respecto (p. ej., en la Unión Europea donde la propiedad y el control por la comunidad han remplazado la propiedad y el control nacional) ha indicado que pueden tener lugar sin crear conflictos respecto a las obligaciones de las partes en virtud del Convenio de Chicago ni perjudicar el carácter del transporte aéreo internacional.

Existe una anomalía en mantener la aplicación del criterio tradicional. Se acepta, por regla general, que cada Estado tenga la posibilidad de liberalizar el transporte aéreo según sus propios criterios y a su propio ritmo, pero la disposición tradicional, debido al derecho de denegación que tienen los demás Estados, efectivamente impide que un Estado que decida liberalizar más rápidamente, pueda hacerlo respecto a la designación de líneas aéreas para la aplicación del acceso a los mercados. Además, el objetivo principal de los Estados que aplican dichos criterios ha consistido en limitar las ventajas económicas de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales a las partes contratantes o sus nacionales. No obstante, esta restricción limita también las fuentes de inversión para los transportistas aéreos, lo que, dado el carácter del sector y su entorno cada vez más competitivo, puede tener repercusiones negativas en sus oportunidades de participación.

Conviene determinar si es necesario mantener un vínculo económico entre la línea aérea y el Estado designante (incluyendo, sin limitación, la “oficina principal o lugar de incorporación”), en una situación en que la propiedad y el control de las líneas aéreas se liberalizan a nivel nacional o multilateral. Se ha examinado la posibilidad de eliminar por completo el vínculo económico, manteniendo el control de reglamentación de la seguridad operacional y la protección de la aviación como único vínculo entre el Estado designante y la línea aérea. La IATA ha tomado pasos más amplios, instando a que se designe cualquier línea aérea en virtud de un

acuerdo de servicios aéreos, a condición de que la parte que acepte la designación pueda cerciorarse de que una autoridad que le sea aceptable haya otorgado el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) de dicha línea aérea.

La liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos tiene evidentes ventajas. Por ejemplo, brindaría a los transportistas aéreos mayor acceso a los mercados de capitales y reduciría su dependencia respecto al apoyo gubernamental. Permitiría a las líneas aéreas establecer redes más amplias mediante fusiones y adquisiciones o alianzas. También contribuiría a la eficacia económica de las líneas aéreas permitiéndoles ser más competitivas y que se ofrezca una mayor variedad de servicios en el mercado, lo que a su vez redundaría en ventajas para los consumidores. Al mismo tiempo, la liberalización supone algunos riesgos que tal vez sean causa de preocupación, tales como la posibilidad de que surjan “pabellones de conveniencia” a falta de medidas eficaces de reglamentación para evitarlas, el posible deterioro de las normas de seguridad operacional y protección de la aviación al concederse importancia creciente a los resultados comerciales y la posible fuga de capital extranjero, lo que daría lugar a una explotación menos estable. Esto podría tener repercusiones en los aspectos laborales, los requisitos nacionales en materia de emergencia y la garantía de servicio. Por último, y a largo plazo, puede también haber repercusiones en lo relativo a la competencia de las líneas aéreas como consecuencia de la posible concentración en el sector de la aviación (es decir, que un grupo reducido de megatransportista pueda dominar el sistema de transporte aéreo mediante fusiones y adquisiciones), una realidad que existe en la mayoría de los sectores de servicios; sin embargo, esta situación podría resolverse mediante la elaboración paralela de medidas de reglamentación para evitar las prácticas contrarias a la competencia. Al considerar la liberalización, los Estados deberían tener en cuenta todas estas ventajas y riesgos antes de decidir.

El actual mecanismo bilateral también plantea dos cuestiones distintas pero vinculadas para los Estados: 1) para aquéllos que deseen adoptar la liberalización,

¿cómo eliminar el posible riesgo de que las partes en los acuerdos bilaterales rechacen sus líneas aéreas designadas; y 2) para aquéllos que deseen mantener el requisito de propiedad y control nacionales para sus propios transportistas, determinar si aceptan o no las líneas aéreas extranjeras designadas con propiedad y control liberalizados, y de ser así, ¿cómo asegurarse de que podrían todavía determinar la existencia de un vínculo entre la línea aérea y el Estado designante para evitar los “pabellones de conveniencia” y respecto a la seguridad operacional y la protección de la aviación. En el caso 1), un Estado podría tener poca inclinación para adoptar la liberalización si corre el riesgo de perder sus derechos de tráfico debido a que su línea aérea designada pertenece a extranjeros. En el caso 2), si el Estado acepta las designaciones, esto podría ayudar u obstaculizar las medidas de liberalización de los Estados designantes. Constituye una dificultad importante la manera en que pueda evitarse que los Estados que no desean adoptar la liberalización actualmente impidan a otros la posibilidad de hacerlo.

El objetivo de la liberalización de la reglamentación en este sector debería consistir en crear un entorno de explotación en que los transportistas aéreos puedan funcionar en forma eficiente y económica, sin comprometer la seguridad operacional y la protección de la aviación. La experiencia en materia de liberalización a nivel nacional y regional parece indicar que, a menos que se eliminen las limitaciones que se deben al régimen bilateral, se limitaría el progreso de la causa. Por consiguiente, es menester ante todo elaborar un arreglo de reglamentación diferente que elimine dicha limitación, así como las inquietudes relacionadas con su eliminación y, en segundo lugar, determinar los medios para llevar a cabo la reforma en cuestión.

NUEVO ARREGLO DE REGLAMENTACIÓN

Basándose en el análisis que precede y en la labor llevada a cabo por la OACI, así como por otras organizaciones [p.ej., la Conferencia Europea de Aviación Civil

(CEAC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el acuerdo “Kona” de cielos abiertos entre seis Estados miembros de la Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC)], podría elaborarse un posible nuevo acuerdo de reglamentación para la designación y autorización de líneas aéreas basándose en el principio de “oficina principal más un sólido vínculo”, enfoque que ya ha recibido el apoyo del Consejo. El arreglo podría consistir en que las partes en un acuerdo bilateral convengan en aceptar la designación de una línea aérea para la aplicación del acceso a los mercados convenido si la línea aérea tiene su “oficina principal” en la parte designante y dicha parte ejerce el “control reglamentario efectivo”. Dicho arreglo iría acompañado de criterios concretos para ambos conceptos.

Mediante el arreglo propuesto, se trataría de ampliar los criterios económicos para la designación y autorización de líneas aéreas, manteniendo al mismo tiempo el vínculo necesario entre el transportista y el Estado designante y reforzando los controles de reglamentación, incluyendo lo relativo a seguridad operacional y protección de la aviación.

El arreglo permitiría a un Estado designar a transportistas aéreos (incluyendo los de propiedad nacional mayoritaria) según sus propios criterios, para que apliquen y se beneficien de sus derechos de acceso a los mercados que le correspondan en virtud de un acuerdo bilateral. Al mismo tiempo, reforzaría la obligación de que la parte designante mantenga un control de reglamentación efectivo (incluida la vigilancia de la seguridad operacional y la protección de la aviación) respecto a la línea aérea que designe. Dicho control se prevé principalmente mediante el otorgamiento de licencias, lo que puede abarcar elementos económicos y operacionales. Dicho arreglo no exigiría que el Estado modifique sus leyes, políticas o reglamentos existentes relativos a la propiedad y el control nacionales de sus propios transportistas aéreos, pero haría posible dicho cambio si el Estado así lo desea.

El Estado que reciba la designación mantendría el derecho discrecional de denegación como medida de control para tener en cuenta preocupaciones legítimas, de ser el caso. El mantenimiento del mencionado derecho, junto con controles de reglamentación reforzados, incluyendo los que se exijan de la parte designante, permitiría a la parte que recibe responder a posibles preocupaciones relativas a seguridad operacional, protección de la aviación o aspectos económicos, incluyendo la posibilidad de que surjan “pabellones de conveniencia”.

El arreglo propuesto debería contribuir a crear un entorno de explotación más favorable en que las líneas aéreas puedan llevar a cabo sus negocios según las condiciones del mercado y sus necesidades comerciales, al igual que otros sectores de la economía. Dicho arreglo sería ventajoso para todos los Estados cuyos transportistas aéreos necesitan el acceso a capitales internacionales, particularmente en el caso de los países en desarrollo, aumentando así su participación en el sistema de transporte aéreo. Facilitaría también la privatización de las líneas aéreas estatales cuando se trate de obtener inversión extranjera. El arreglo no daría lugar a cambios importantes en el marco bilateral existente dado que se introduciría mediante el procedimiento normal de negociación y consulta bilaterales, teniendo en cuenta la reciprocidad. Su aplicación facilitaría una liberalización más amplia en sectores como el acceso a los mercados, pero no daría lugar a una situación de *laissez-faire* ya que seguirían existiendo todos los instrumentos de reglamentación y dependería de cada Estado determinar la manera y la medida en que desea llevar adelante la liberalización.

El proyecto de cláusula modelo que se indica a continuación, elaborado por la OACI se pretende proponer a la Conferencia con la finalidad de que los Estados contratantes puedan aplicarla a su discreción en sus acuerdos de servicios aéreos.

Artículo X: Designación y autorización

1. *Cada una de las partes tendrá derecho a designar por escrito ante la otra [una línea aérea] [una o más líneas aéreas] [el número de líneas aéreas que desee] para la provisión de los servicios acordados [en el marco del presente Acuerdo] y a retirar o modificar dicha designación.*
2. *Ante la recepción de tal designación y de la solicitud de la línea aérea designada, en la forma prescrita para el otorgamiento de la autorización de explotación [y del permiso técnico], cada una de las partes otorgará la autorización de explotación apropiada dentro de un plazo mínimo, siempre que:*
 - a) *la línea aérea designada tenga su oficina principal* [y residencia permanente] en el territorio de la parte designante;*
 - b) *la parte designante tenga y ejerza control de reglamentación efectivo** de la línea aérea;*
 - c) *la parte designante cumpla con las disposiciones establecidas en el Artículo X (Seguridad*
operacional) y en el Artículo Y (Seguridad de la aviación); y
 - e) *la parte que recibe la designación declare a la línea aérea designada apta para cumplir con otras condiciones prescritas en el marco de las leyes y los reglamentos que normalmente rigen el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo internacional.*
3. *Ante la recepción de la autorización de explotación mencionada, una línea aérea designada podrá comenzar en cualquier momento a proveer los servicios para cuya prestación haya sido designada, siempre que cumpla con las disposiciones pertinentes del presente Acuerdo.*

Notas:

- i) **Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen factores tales como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; un volumen sustancial de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas ubicadas en la parte designante; paga impuesto sobre la renta y sus aeronaves están inscritas y se basan en ese territorio, y emplea a un número significativo de ciudadanos de ese país en cargos gerenciales, técnicos y operacionales.*
- ii) ***Entre las pruebas que acreditan el control de reglamentación efectivo, se incluyen, entre otras cosas: la línea aérea tiene licencia o permiso de explotación válidos otorgados por la autoridad pertinente, como por ejemplo, un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); cumple con los criterios de designación de la parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, como por ejemplo: puede acreditar su solidez financiera, puede cumplir con requisitos de interés público, cumple con las obligaciones relativas a la garantía de servicios, etc.; la parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad de la aviación y de la seguridad operacional, de conformidad con las normas de la OACI”.*
- iii) *Las condiciones que figuran en el presente artículo deberían también aplicarse en el artículo sobre revocación de la autorización.*

iv) *Las posibles consecuencias del arreglo propuesto para los Estados que sean parte en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA) serían que algunas líneas aéreas podrían dejar de cumplir con las disposiciones de propiedad y control de este último. No obstante, las repercusiones serían muy limitadas debido a lo siguiente: 1) el Estado designante podría mantener la propiedad mayoritaria y el control efectivo de la línea aérea, o bien dicha propiedad y control podrían recaer en uno de los 118 Estados que actualmente son parte en el IASTA; 2) la línea aérea podría funcionar con arreglo a acuerdos bilaterales pertinentes en los que ya se hayan otorgado las primeras dos libertades del aire; y 3) en el caso de que la línea aérea no pueda cumplir con las dos situaciones mencionadas, podría pedirse a los Estados en cuestión que ejerzan en forma liberal el derecho discrecional de permitir el funcionamiento de la línea aérea si la misma cumple con otros requisitos fundamentales, como la seguridad operacional y la protección de la aviación.*

POSIBLES MÉTODOS PARA FACILITAR LA LIBERALIZACIÓN

Puede facilitarse la liberalización en esta área de diversos modos. Primero, los Estados pueden aplicar los criterios ampliados, incluyendo el nuevo arreglo propuesto, para sus transportistas aéreos; cuantos más Estados lo hagan, mayor será la posibilidad de que se acepten en acuerdos de servicios aéreos.

No obstante, dado que la mayoría de los Estados han utilizado, y siguen utilizando, el criterio tradicional en sus acuerdos bilaterales, así como el prolongado y complejo procedimiento para cambiar los miles de acuerdos bilaterales existentes,

se justifica tratar de hallar soluciones más prácticas que permitan a los Estados tratar el requisito de propiedad y control en forma flexible sin modificar el régimen existente pero, al mismo tiempo, proporcionando la certidumbre requerida por los Estados desde el punto de vista de la reglamentación y por los transportistas para tomar decisiones relativas a estrategias e inversión.

Numerosos Estados tienen motivos legítimos para exigir la propiedad y el control nacionales para sus propios transportistas. No obstante, deberían considerar favorablemente las necesidades y deseos de otros Estados de liberalizar en esta área de tres modos posibles:

- a) permitiendo que sus socios bilaterales utilicen los criterios ampliados para los transportistas designados de dichos socios manteniendo, al mismo tiempo, el criterio tradicional para sus propios transportistas designados (como se hace en los acuerdos bilaterales en que sea parte la Región Administrativa Especial de Hong Kong de China);
- b) ejerciendo el derecho discrecional en el marco del acuerdo bilateral de aceptar el transportista designado de su socio bilateral que no satisfaga el criterio tradicional de propiedad y control si dicho transportista satisface otros requisitos primordiales como la seguridad operacional y la protección de la aviación; y
- c) dando a conocer públicamente su postura sobre las condiciones en que aceptaría designaciones extranjeras, de preferencia como política general aplicable, dado que los servicios aéreos se basan en redes que sólo pueden explotarse después de obtenerse la autorización de todos los Estados que constituyan destinos. Una política de casos individuales no contribuiría a producir la certidumbre que necesitan las líneas aéreas.

Los Estados que deseen tomar medidas positivas para liberalizar las normas de propiedad y control podrían formular voluntariamente un “compromiso” público de

tratar el requisito de propiedad y control de manera liberal aceptando líneas aéreas con designación extranjera en el marco de acuerdos bilaterales. Cada Estado podría proceder de dicho modo independiente o multilateralmente; también podrían hacerlo Estados con posturas similares, de manera multilateral y en forma coordinada.

Si bien la acción independiente de dichos Estados sigue siendo una opción válida, un arreglo multilateral coordinado sería más eficaz para lograr el objetivo de manera más amplia y más segura. La liberalización de las normas de propiedad y control de un Estado puede ser más atractiva si existe una masa – crítica de sus socios bilaterales que se comprometan a no rechazar la designación de sus líneas aéreas. Es poco probable que se logre rápidamente dicha masa crítica sin una acción coordinada, dado que se exige una cantidad considerable de tiempo para negociar de nuevo cada uno de los acuerdos de servicios aéreos. Por consiguiente, un grupo central de mercados importantes que se interesen en dicho compromiso y que lo formulen públicamente podría crear condiciones favorables para la liberalización hasta que se aplique más ampliamente el nuevo criterio que figura en el ejemplo expuesto. La presente Conferencia constituye una oportunidad para que los Estados interesados formulen declaraciones en ese sentido.

Al examinar la manera en que esto podría lograrse, el Grupo de trabajo sobre liberalización de la propiedad y control de los transportistas aéreos, creado por el ATRP, recomendó que los Estados con posturas semejantes elaboren un arreglo que constituya, en fin de cuentas, una garantía multilateral para que las líneas aéreas puedan seguir aplicando el acceso a los mercados que se otorga en virtud de acuerdos de servicios aéreos pertinentes sin riesgos para sus designaciones. En virtud de dicho arreglo, los Estados pueden emprender conjuntamente la interpretación del criterio de designación económica de sus acuerdos bilaterales para abarcar líneas aéreas con propiedad y control liberalizados, que sean designadas ya sea por partes en el arreglo o por cualquier Estado. Todos los demás

elementos de los correspondientes acuerdos bilaterales seguirían sin modificación (como el mantenimiento del control del acceso a los mercados mediante derechos de tráfico negociados, el mantenimiento de la disposición relativa a seguridad operacional y protección de la aviación por los Estados designantes). Dicha garantía podría ofrecerse con o sin reciprocidad. Podría hacerse mediante declaraciones individuales o conjuntas de política común o mediante un instrumento jurídicamente obligatorio. Dichos métodos podrían aplicarse a nivel regional o mundial.

El Grupo de trabajo propuso también que la OACI mantuviera y publicara un registro de las políticas de los Estados contratantes relativas a la autorización de líneas aéreas con designación extranjera, incluyendo declaraciones de políticas individuales o conjuntas, y perfeccionara las opciones indicadas por el grupo. El Comité de transporte aéreo examinó las propuestas y convino en que la Secretaría las tuviese en cuenta al elaborar medidas para facilitar la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos, considerando debidamente principios importantes como la no discriminación y la participación no exclusiva. Por consiguiente, la Secretaría ha elaborado una recomendación, que, a su juicio, permite lograr un equilibrio apropiado entre la facilitación para los Estados que desean adoptar la liberalización y las salvaguardias para los demás Estados.

CONCLUSIONES

Del análisis que precede, pueden desprenderse las conclusiones siguientes:

a) La creciente y generalizada liberalización, privatización y mundialización exigen que se modernice la reglamentación respecto a las condiciones relativas a la designación y autorización de líneas aéreas para permitir que los transportistas aéreos se adapten al entorno dinámico. Existen evidentes ventajas para liberalizar

las normas de propiedad y control de los transportistas aéreos. La experiencia pasada a este respecto indica que esto puede lograrse sin contrariar las obligaciones de las partes en virtud del Convenio de Chicago ni perjudicar el carácter del transporte aéreo internacional.

b) Al liberalizar las condiciones relativas a la designación y autorización de líneas aéreas, los Estados deberían asegurarse de que se tienen debidamente en cuenta las preocupaciones en materia de seguridad operacional y protección de la aviación, así como las repercusiones económicas y sociales y que también se tienen debidamente en cuenta otros posibles riesgos relacionados con las inversiones extranjeras (tales como fuga de capital, incertidumbre respecto a la garantía de servicio).

c) El artículo propuesto proporciona un método práctico para los Estados para que liberalicen las condiciones relativas a la designación y autorización de líneas aéreas en sus acuerdos de servicios aéreos, teniendo efectivamente en cuenta las necesidades y preocupaciones de los Estados. Constituye un complemento respecto a otras opciones elaboradas por la OACI y permitiría a los Estados lograr el objetivo general de una liberalización progresiva de la reglamentación.

d) Si bien incumbe a cada Estado determinar su método y orientación de liberalización basándose en su interés nacional, la aplicación del arreglo propuesto sería un factor eficaz para una mayor liberalización. No obstante, para lograr dicha eficacia, debería aplicarse inmediatamente y lo más ampliamente posible.

e) Dada la flexibilidad que ya existe en el marco bilateral, a corto plazo los Estados podrían adoptar métodos más positivos (incluyendo una acción coordinada) para facilitar la liberalización aceptando las líneas aéreas con designación extranjera que tal vez no satisfagan el criterio tradicional de propiedad y control.

f) La OACI ha desempeñado, y debería seguir desempeñando, una función de liderazgo para facilitar la liberalización en esta área, promover la orientación de la

Organización, seguir de cerca la evolución y examinar más a fondo, de ser necesario, las cuestiones relacionadas con el contexto más amplio de la liberalización progresiva.

RECOMENDACIÓN

Se invita a la Conferencia a recomendar que:

- a) al tratarse de la designación y autorización de las líneas aéreas en sus relaciones de transporte aéreo internacional, los Estados apliquen el nuevo criterio presentado lo más ampliamente posible y de conformidad con sus necesidades y circunstancias;
- b) los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de una línea extranjera cuando esta última no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, lo hagan de la manera siguiente:
 - i) formulando una declaración individual de sus políticas para aceptar designaciones de líneas aéreas extranjeras;
 - ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; y
 - iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose, al mismo tiempo, que dichas políticas se elaboren y apliquen de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;
- c) los Estados sigan asegurándose de que el Estado que designe a la línea aérea proporcione o asegure la aplicación de una vigilancia adecuada de la seguridad operacional y la protección de la aviación respecto a la línea aérea designada, de conformidad con las normas establecidas por la OACI;

- d) los Estados que deseen mantener la disposición de propiedad y control nacionales para sus propios transportistas den a conocer sus posturas y prácticas respecto a las condiciones en que aceptarían líneas aéreas con designación extranjera sin perjuicio para sus derechos e intereses, y se comprometan a no rechazar la designación únicamente por el hecho de que la línea aérea con designación extranjera no es de propiedad mayoritaria del Estado designante o sus nacionales;
- e) los Estados notifiquen a la OACI sus políticas, incluyendo las declaraciones individuales o conjuntas de política común, relativas a las condiciones en que aceptarían la designación de líneas aéreas en virtud de un acuerdo de servicios aéreos;
- f) la OACI mantenga y dé a conocer públicamente un registro sobre las políticas, posturas y prácticas de los Estados respecto a la propiedad y el control de los transportistas aéreos;
- g) la OACI asista a los Estados o grupos de Estados que soliciten que se elaboren y perfeccionen las opciones que figuran en el apartado b); y
- h) la OACI siga de cerca la evolución de la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos y se ocupe de las cuestiones correspondientes, según corresponda.*

2.5.2 VENTAJAS COMPARATIVAS EN LA PRODUCCIÓN DE SERVICIOS AÉREOS

La famosa teoría del economista inglés David Ricardo, quien en 1817 expuso la prueba de que la especialización internacional beneficia a las naciones, llamándola ley de las ventajas comparativas, es también relevante para la producción de servicios aéreos. Del mismo modo que los países pueden beneficiarse del comercio exterior, dedicándose cada uno en lo que es más eficiente produciendo, se culmina accediendo a productos más baratos en todos los países, ya que cada uno los productos es producido por el que es más eficiente haciéndolo.

La producción de servicios aéreos internacionales en los países de América del Sur, está atendido por 17 operadores principales. La información contable sobre los resultados financieros de las empresas son en su gran mayoría reservados, en especial si las empresas no cotizan en las bolsas de valores. Sin embargo, y en base a datos revelados por IATA, aproximadamente el 85% de los operadores aéreos de América Latina se encuentra atravesando una situación de incertidumbre financiera.

Al momento, en la región coexisten operadores bajo distintas formas de propiedad, empresas de carácter estatal, mixtas y de capital puramente privado. En más de un caso, empresas con estructuras de costos no competitivas logran subsistir bajo permanentes infusiones de los estados, ya sean éstos propietarios o puramente patrocinadores del operador local. De esta manera, subsisten operadores con altos costos de operación, poco eficientes y deficitarios, a la par de otros rentables y con estructuras de costos competitivas de nivel mundial. Mientras empresas de la región logran costos operativos por asiento milla inferiores a los 35 centavos de dólar²⁸, otras empresas gozan de protección regulatoria aún con costos hasta 3 veces superiores.

²⁸ Goldman Sachs Global Equity Research (Oct 2002); Lan Chile S.A.

Entre los países de la región en estudio, no existe la concesión de un país a otro de los servicios de cabotaje por medio de operadores que no sean del propio país²⁹. Asimismo, como se ha visto en la primera parte de este estudio, los acuerdos bilaterales imponen serias trabas en varias de las principales rutas internacionales, limitando las libertades permitidas, el número de frecuencias y hasta la cantidad de operadores designados. Por otro lado, las limitaciones al control y propiedad de las líneas aéreas, impuestas por las legislaciones de los países, son una restricción más a la entrada de líneas a nuevos mercados.

Todas estas limitaciones generan marcos de protección a operadores ineficientes, los cuales en mercados poco competitivos trasladan sus altos costos operativos a los usuarios finales, los pasajeros. Si por el contrario, se permitiera que los operadores más eficientes, aquellos con los menores costos de producción, ingresaran a nuevos mercados hoy protegidos por los marcos regulatorios, se generarían fuerzas competitivas que culminarían en bajas de precios y aumentos en los niveles de eficiencia.

Como se vio en la sección anterior, la entrada de operadores extranjeros por medio de subsidiarias o en forma directa requiere un cambio de mentalidad. En la actualidad, la presencia de empresas extranjeras en industrias como la farmacéutica, automotriz, alimentos, petroquímicos, y otras consumo masivo, o en la provisión de servicios públicos (como electricidad, telecomunicaciones o agua corriente), servicios bancarios y hasta en gestión de sectores de la administración pública, para nombrar sólo algunos pocos, no es considerado una amenaza a la soberanía nacional. Sin embargo, la entrada de capitales extranjeros o la operación directa por parte de líneas aéreas de otros países está cautelosamente imposibilitada.

²⁹ A finales del 2002, Ecuador le ha concedido a Lan Chile la libertad de establecer una subsidiaria en el país (a llamarse Lan Ecuador), la que podrá realizar, además de servicios internacionales, de cabotaje.

Siguiendo con la teoría de David Ricardo, si se permitiese la provisión del servicio de transporte aéreo a quien es más eficiente haciéndolo, se lograrían menores costos para los pasajeros, en tanto que se podría disponer de los recursos para otros fines (humanos, financieros, etc.).

Las trabas a la libre competencia impuestas por los marcos regulatorios, culminan generando sobrecostos que son en definitiva absorbidos por los pasajeros, encareciendo el transporte, dificultando el traslado por aire, y como consecuencia, limitando la capacidad integradora de la región que lleve a un desarrollo evolutivo.

2.6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA SEGUNDA PARTE

El análisis de la integración del transporte aéreo en la región de Sudamérica ha revelado todo tipo de panoramas desalentadores. Tanto desde el punto de vista regulatorio, como desde el punto de vista productivo, la región no podría estar menos integrada.

Tomando en cuenta el aspecto regulatorio, las normativas imperantes en los países de la región ha evolucionado, desde la concepción básica impuesta por los Anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional, en múltiples formas que han logrado ser significativamente más restrictivas, a las vez que dispares.

Paralelamente, se ha estudiado la red actual desde el punto de vista integral, revelando serias deficiencias en la capacidad de producción, producto de una falta de cooperación entre las líneas aéreas como consecuencia de aspectos culturales.

2.6.1 CONCLUSIONES

El objetivo del estudio fue revisar las posibilidades de integración de las normas técnicas vigentes como elemento integrador del transporte aéreo en la región de Sudamérica. El análisis de las distintas alternativas de integración culminó por presentar un esquema de homologación de normas y un esquema de desregulación total.

En el primer esquema, el de homologación de normas, se concluyó que cualquier intento de integración de los marcos normativos de todos los países culminaría por generar un esquema igual o más restrictivo, en el que cada país incorporaría sus requisitos adicionales a las normas internacionales, y en donde resulta difícil imaginar que resignarían condiciones. Motivaciones de distintas naturalezas generarían reticencias por parte de las autoridades aeronáuticas de cada país a resignar normativas hoy vigentes en sus países. Así se llegaría a una regulación que sería el común denominador, el que seguramente no sería bien aceptado en los países hoy más liberales. Al incorporar el ingrediente sindical, es de esperar que las restricciones impuestas en cada país se harían presente en la nueva normativa, en donde sería más difícil aún negociar concesiones.

Aún en un esquema con un marco único, la libre transferencia de recursos perseguida con la armonización ser vería limitada. El verdadero freno a la múltiple prestación de recursos a ambos lados de las fronteras entre los países de la región está dada por la falta de reconocimiento de las autoridades aeronáuticas de un país al otro. Esta falta de reconocimiento mutuo no se solucionaría con la homologación de normas, por cuanto aún en un esquema de normativa uniforme, las autoridades no se confían la fiscalización, ya sea por desconfianza en los métodos ajenos o por simple proteccionismo. De esta manera, la unificación de las normas se limitaría a agilizar la re-certificación de equipos o tripulantes en el otro país, pero no en el reconocimiento automático por el regulador del país vecino.

Se imaginó como segunda opción, la desregulación total, entendiéndose como tal la posibilidad de habilitar los recursos en cualquiera de los países de la región, siendo válida la habilitación para cualquiera de los otros. Esta opción partiría de un principio de mutuo reconocimiento de autoridades en forma automática, el que no necesariamente debería basarse sobre normativas idénticas, sino en regulaciones todas compatibles con las internacionales impuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Implementada esta medida, los operadores se

lanzarían a habilitar sus recursos y registrarlos en aquel país que tuviera mayor flexibilidad en las normas, creándose así una competencia entre las autoridades reguladoras de cada país motivadas a la creación de normas flexibles que aseguren mayor productividad a los operadores.

Un proceso de armonización normativa que fuera previo a un esquema de desregulación, complicaría el proceso por cuanto no existiría una diferencia sustancial entre las normas de los países que represente ventajas derivadas de marcos flexibles, ya que imperaría un régimen homogéneo en toda la región.

El estudio derivó en el análisis de los niveles de productividad de las líneas aéreas de la región, con la finalidad de identificar las consecuencias que la falta de una producción integral genera en los niveles de productividad. Este análisis concluyó por identificar factores culturales entre los operadores de la región que limitan la producción integral, independientemente de las regulaciones vigentes.

En busca de la formulación de estrategias de política de transporte aerocomercial para los gobiernos sudamericanos que incentiven la integración regional se realizaron investigaciones sobre la visión que tienen los participantes activos de la industria, deduciéndose que están principalmente orientados a la facilitación del intercambio de recursos de capital y humanos entre los países.

Para analizar la validez de dichos puntos de vista se procedió a analizar dos elementos fundamentales de la gestión empresarial aerocomercial: la utilización que se hace de las aeronaves y las reglamentaciones vigentes en materia laboral para los recursos humanos especializados. Las conclusiones han sido que las líneas aéreas no persiguen la productividad de los recursos técnicos y los estados mantienen reglamentaciones laborales que al ser comparadas con las de EE. UU., obstaculizan la posibilidad de lograr altos niveles de productividad del personal.

La industria del transporte aerocomercial en Sudamérica se ha desarrollado en un ámbito comercial protegido y de mercados laborales cerrados. Esta situación ha dado lugar a una cultura preponderante en la actividad tendiente a dar prioridad a los problemas de crecimiento estratégico y de inserción en los mercados más que a la eficiencia en la explotación. La viabilidad financiera de dicho comportamiento estaba asegurada por la intervención directa o indirecta de los estados. En la década de los noventa los estados dieron un paso al costado: se liberaron o flexibilizaron algunos mercados, especialmente los de cabotaje y extra-regionales, así como se suprimió el apoyo de los tesoros nacionales. En esas circunstancias la industria se vio obligada a cambiar pero aún no ha encontrado una senda que la oriente a una situación de solidez económica y financiera.

Al analizar elementos concretos de su actividad, como es la forma en que utiliza las aeronaves y, consiguientemente, al personal aeronavegante, se deduce que se mantienen principios que hoy van perdiendo prioridad. La gestión comercial sigue teniendo excesiva importancia en las decisiones, aun en desmedro de la eficiencia en la gestión.

Paralelamente, el espíritu competitivo imperante entre las empresas de la región ha hecho que no se percibieran oportunidades de mejorar la explotación a través de esfuerzos conjuntos. Un problema estructural de las empresas sudamericanas es su reducida dimensión y la asociación productiva con otras puede ser un medio para alcanzar los beneficios de una actividad de gran volumen.

Lo mencionado se agrega a lo expuesto en la Primera Parte de este trabajo en la que se manifiesta que las empresas carecen de instrumentos fundamentales de estrategia comercial como el “mega hub”. Sus hubs actuales son varios y pequeños, sirven a una reducida porción del mercado de todo el subcontinente y tienen acceso a pocos puntos extra-regionales. Este es otro aspecto en el que las empresas deberán modificar su punto de vista y realizar esfuerzos en común a fin de crear el gran polo

de concentración de tráficos y extender la red a una considerablemente mayor cantidad de ciudades extra-regionales. La industria aeronáutica provee, actualmente, de las aeronaves de características adecuadas para encarar la materialización de proyectos de este tipo sin asumir grandes riesgos: los aviones de alcance medio y capacidad reducida.

Los estados, que han diseñado los esquemas normativos respondiendo a estas pautas empresarias y a otros principios de defensa nacional que han perdido vigencia, se encuentran con la responsabilidad de generar los mecanismos para que la industria se transforme para convertirse en un instrumento útil para el desarrollo económico. Su rol es fundamental en este proceso por cuanto tienen en sus manos los ya mencionados instrumentos que definen las oportunidades comerciales de las empresas como así también los que determinan los niveles de eficiencia de la gestión como ser la utilización de aeronaves a través de las fronteras y la mayor o menor productividad que se pueda obtener del personal especializado.

La política futura debe estar orientada a incentivar toda idea o proyecto empresario que se base en la integración regional de gestiones y recursos empresarios como un medio para asegurar la subsistencia de la industria local y la incorporación de mejoras en la red interna sudamericana. En la primera parte se recomienda la adopción de políticas liberales en los derechos comerciales. En esta parte del estudio, constituido por los análisis de la integración regulatoria y la gestión de las empresas de la Región, se deduce que son los mismos estados los que deben no sólo facilitar sino propugnar la utilización conjunta de los elementos de capital, principalmente aviones, y de los recursos humanos especializados en el ámbito sudamericano.

La integración de las actividades aerocomerciales no constituye un fin político en sí mismo sino que surge como el único instrumento capaz de dotar a la industria de la región de aptitudes válidas para su desenvolvimiento a nivel mundial.

2.6.2 RECOMENDACIONES

Surge de las conclusiones que la armonización de los marcos regulatorios técnicos, además de ser una tarea ardua y de difícil compaginación, culminará generando un ambiente igual o más restrictivo que el vigente en cada uno de los países. Por consiguiente, la verdadera liberalización normativa que permitirá la múltiple prestación de los recursos en todos los países de la región, de manera integrada, provendrá del mutuo reconocimiento de las autoridades regulatorias. Un proceso de liberalización total, en donde los recursos válidos para un país lo sean de manera automática para cualquier otro, permitirá un uso productivo de los recursos, con un mayor aprovechamiento del capital y mayores niveles de productividad.

En el marco de la gestión productiva, se plantearán tres panoramas futuros alternativos: el que se deduce de la proyección de la situación actual de la industria en la región, el resultado de cambios muy profundos de los gobiernos tendiendo a una mayor desregulación política, y el escenario consecuencia de replanteos por parte de los gobiernos y de las empresas sobre la política a seguir orientada a la integración comercial y productiva.

El panorama tendencial

En este caso se puede esperar que el sistema tenga las siguientes características:

- ✧ Las líneas aéreas continuarán apoyándose en sus mercados nacionales. Las más dinámicas crearán subsidiarias en otros países, especialmente en aquellos que no abandonen la protección de sus mercados o que no aspiren a contar con transportadores nacionales. Estos operadores podrán consolidar su posición a nivel subcontinental, pero no necesariamente podrán ubicarse a escalas internacionales. Este grupo de países está actualmente compuesto por Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay, al que posiblemente se le agregará Argentina.
- ✧ No es de esperar que la red operada por el conjunto de líneas aéreas de la región se desarrolle. De hecho, durante los últimos diez años la red se ha retraído, y si bien la industria podría recuperar su campo, el aumento de la presencia de operadores de fuera de la región limitará la expansión. Las empresas que cuenten con varias subsidiarias podrán acceder a una mayor cantidad de mercados nacionales y por lo tanto tener más posibilidades de incorporar nuevos mercados.
- ✧ Sudamérica continuará careciendo de un hub de envergadura que potencie la concentración de la oferta y la demanda de toda la región. Aún se continuará utilizando a Miami como principal punto de transbordo a otros destinos en América Latina, como principal puerto de acceso a Estados Unidos además de como importante receptor de tráfico de origen/destino.
- ✧ Continuará la coexistencia de varias empresas sudamericanas, compitiendo por los mercados extraregionales. Se producirá un proceso de concentración dentro de cada país, como ha sido el caso de Chile y Colombia y seguramente sucederá en el corto plazo en Venezuela y en Argentina, alcanzando en algún momento también a Brasil. Este proceso dejará un operador para cada país grande, los cuales operaran a través de subsidiarias en aquellos mercados más chicos.

- ✧ La red interna sudamericana mantendrá los defectos que tiene al presente, seriamente limitada por la política seguida por los países, en el cual el único foco sigue siendo conectar las principales ciudades con destinos fuera de la región.
- ✧ Resulta poco probable que se adopten decisiones de integración de la producción. Las limitaciones del mercado y las dificultades de acceso a los mercados internacionales aumentarán los niveles de competencia dentro de la región.

En resumen, las empresas sudamericanas serán muchas pero, fundamentalmente, serán débiles. Aun la más fuerte y dinámica se deberá enfrentar a gigantes que, en el futuro, habrán adoptado medidas de racionalización de recursos, en las cuales están embarcadas hoy en día, que resultarán en reducciones considerables de costos. Y esos gigantes podrán ofrecer mayor capacidad, tarifas más bajas y ventajas al cliente contra las cuáles será difícil competir. Su futuro continuará dependiendo de las estructuras de bajos costos laborales propios de los países de la región, y su mercado de expansión estará limitado por el ámbito geográfico que le dejen disponible las grandes transportadoras, siempre limitada a la región de Sudamérica.

Escenario de desregulación política

Este sería un escenario en el cual las compañías aéreas se vieran con la libertad de establecer rutas hacia donde quisieran dentro de la región, con tantas frecuencias como desearan. Como se dijo en la Primera Parte de este informe, se debe tener presente que las concesiones de quinta libertad más importantes son las de rutas hacia el exterior y deben ser, también, concedidas por los países extra-regionales. Las características de la industria en la región sería las siguientes:

- ✧ Las empresas más beneficiadas serán las que tengan una base muy bien ubicada para explotar tráficos al exterior. Colombia y Venezuela, en la ruta hacia América del Norte, y Brasil, en las transatlánticas, contarán con un privilegio especial. Si bien, en una primera etapa, la entrada de otros transportadores sudamericanos en las rutas extra-regionales desde y hacia sus aeropuertos principales representará una mayor competencia, las empresas de estos tres países serán las que podrán desarrollar libremente sus hubs pues contarán con los derechos necesarios a nivel extra-regional al ser los únicos que podrán expandir su red en base a terceras y cuartas libertades.
- ✧ Las restantes empresas deberán desarrollar hubs secundarios para poder competir con las de los países del norte en los mercados propios así como en el de sus vecinos, aunque en inferioridad de condiciones. La posibilidad de desarrollar un hub extra-territorial en los países estratégicamente ubicados se topará con el obstáculo de tener que solicitar a países de América del Norte y de Europa los derechos de quinta libertad necesarios, los cuáles no serán fáciles de obtener.
- ✧ La red interna sudamericana mejorará notablemente especialmente en los tramos que unen los hubs brasileño, colombiano y venezolano, con el resto del subcontinente, tanto a ciudades principales como a secundarias.
- ✧ Las empresas tenderán a mantener su actitud individualista por lo que no se implementarían mecanismos de integración comercial ni productiva.

La alternativa de desregular es atractiva políticamente por cuanto impulsará el establecimiento de servicios en tramos que hoy no son operados y porque aumentará la cantidad de vuelos internos sudamericanos. Sin embargo, si bien es un paso necesario, no es suficiente para garantizar la solidez del transporte aéreo sudamericano pues no premia a la mejor gestión empresarial sino a la posición geográfica de un aeropuerto.

En este aspecto, Sudamérica es una región geográficamente difícil. Europa tiene rutas importantes hacia el este, el sur y el oeste; todas las empresas tienen mercados en los que puedan desarrollarse y el éxito de su gestión depende de las decisiones empresarias. Las rutas importantes de Sudamérica son hacia el norte exclusivamente, lo que genera un desbalance importante entre los países ubicados en el norte y los del sur.

El esfuerzo financiero que tendrán que encarar las líneas aéreas para desarrollar las nuevas redes será muy grande. Ello permite asumir que se tenderá a la integración comercial entre líneas aéreas y dará oportunidades a todos de participar en el nuevo modelo de explotación de mercado.

Esa integración será fundamental para iniciar la operación de vuelos en rutas nuevas. Para tener éxito se debe garantizar la inserción de esa oferta en todos los mercados posibles y ello se podrá lograr haciendo que todos los recursos comerciales disponibles tiendan a ello. Como ejemplo, si Avianca decidiera iniciar operaciones entre Bogotá y Chicago, su aparato comercial no será suficiente para absorber los tráficos suficientes a esa ciudad. Habría que concentrar todos los mercados de venta de Sudamérica para que un avión de 150 plazas, que opere diariamente, alcance un coeficiente aceptable de llenado. La única forma de lograrlo sería la de compartir las ventas de ese vuelo con las restantes empresas a través de un code share. Otra empresa podrá aspirar a operar entre Bogotá y Toronto con las mismas conexiones interempresarias y, de esa manera, se desarrollaría una red de rutas nuevas explotada por el conjunto de líneas aéreas.

La alternativa representará una importante mejora en la industria de la región, aumentando los tramos servidos y las frecuencias de vuelo. Habrá un proceso de concentración de decisiones comerciales, lo cual es positivo pues permitirá incorporar técnicas más eficientes de explotación. Por último, no habrá riesgo de

monopolio por cuanto las empresas extra-regionales mantendrán un peso relativo muy fuerte.

La desregulación total

Este escenario parte del supuesto de la supresión total de las regulaciones de orden político

El panorama mencionado en el punto anterior puede no ser aceptado por algunos países que, con justa razón, impulsarán la idea de favorecer a las empresas más eficientes. Dado que el éxito de un planteo de ese tipo depende de negociaciones con países externos a fin de obtener libertad en mercados de quinta para permitir que todas las líneas aéreas puedan desarrollar hubs en cualquier país, será necesario buscar un camino diferente. Este sería el de dar absoluta libertad para que cualquier empresas sudamericana pueda crear subsidiarias en los restantes y utilizar los recursos de cualquier nacionalidad. Este tipo de escenario implicaría una integración total de la región, en la cual cada transportador operaría dentro de la región como si lo hiciese en su propio país, es decir, concibiendo a la región en su conjunto como un único ámbito.

La alternativa tiene el gran atractivo de representar el único medio que garantice que el transporte aéreo sudamericano alcance altos niveles de eficiencia y pueda competir sin riesgo alguno, con los principales transportadores del mundo. El elemento negativo está representado por el hecho de que esas mejoras en las funciones de producción no serán accesibles a todos los transportadores por igual, lo cual impulsará la desaparición de algunos y se correrá el riesgo de reducir la competencia en algunos mercados. Como se planteó anteriormente, la producción estará en manos de quien más eficiente logre proveer el servicio, transfiriendo las

eficiencias a los usuarios por medio de precios más competitivos. La presencia de operadores extranjeros dentro de la región propulsará el necesario clima de competencia que obligará a los operadores locales a transferir eficiencias aguas abajo.

Sin embargo, la posibilidad de que cualquier empresa pueda operar en cualquier ruta hace que, aunque se reduzcan el número de operadores, siempre existirá un número que garantice la competencia para cada mercado. Al momento, ciertos mercados son operados de manera monopólica, amparados por un proteccionismo local que impide a otros transportadores eficientes entrar al mercado. Estas rutas fueron identificadas en el análisis de tarifas, en donde un operador ejerce todos los atributos del oferente dominante.

En consecuencia, esta alternativa debe ser la que sirva como objetivo a las gestiones de gobierno por ser la que mayores posibilidades asegura a la actividad empresarial sudamericana y la que ofrecerá mejores condiciones a los clientes. Actualmente, varios mercados extra-regionales están operados bajo un régimen monopólico por una sola empresa, y con excelentes condiciones de oferta. Como ejemplo se mencionan las operadoras europeas, que ofrecen estructuras tarifarias poco flexibles en sus mercados cautivos, los cuales son atendidos por servicios sin escalas los grandes mercados.

Además de la concesión de libertad comercial a las líneas aéreas, los estados deberán establecer condiciones que incentiven el intercambio de recursos técnicos y humanos y eliminar las restricciones para la formación de empresas de capital extranjero originado en otros países de Sudamérica. Ello significa modificar las reglamentaciones y marcos legales vigentes al presente.

Resulta evidente que un panorama de desregulación total es el que puede culminar asegurando un transporte eficiente en la región. Para ello, se deberá asegurar la apertura a capitales extranjeros, modificando las normas legales vigentes y culminando con una protección nacionalista que en las épocas actuales sólo sobrevive en la industria del transporte aéreo.

La instrumentación de estas políticas podría darse a través de un acuerdo multilateral entre países sudamericanos que después sea homologado por los poderes legislativos nacionales, convirtiéndose en normas de jerarquía superior al de las leyes vigentes. Este mecanismo tendría la ventaja de no ser aplicable a otros países del mundo.

3 ANEXO I: RED ACTUAL EN LA REGIÓN

Ciudad origen	Ciudad destino	VH	PY	SP	S3	TA	N6	EQ	LB	LA	PZ	D7	RG	PU	JJ	AR	AV	TR	A4	QD	MJ	VC	N6	R7	UX	region	xtrareg.	total
Asunción	Buenos Aires										14		6													20	0	20
	Iguazú												6													6	0	6
	Montevideo										5			2												7	0	7
	Punta del Este										x															0	0	0
	Resistencia										2															2	0	2
	San Pablo										14		7													21	0	21
Bogotá	Buenos Aires																7									7	0	7
	Guayaquil																7									7	0	7
	Lima									3							14						5			22	0	22
	Quito	6															21								7	34	0	34
	San Pablo												7				4									11	0	11
	Santa Cruz								2																	2	0	2
Buenos Aires	Santiago																3									3	0	3
	Colonia																			12						12	0	12
	Florianopolis											4	9			9		8								30	0	30
	Montevideo													43		33					23					99	14	113
	Porto Alegre												14					7								21	0	21
	Punta del Este													38		44			19		4					105	0	105
Caracas	Bogotá	12							2									28				7			14	63	0	63
	Guayaquil	7																								7	0	7
	Lima	7				6																	5			18	0	18
	Quito	13																				7				20	0	20
	San Pablo												7											5		12	0	12
	Santa Cruz														7											7	0	7
Cayena	Santiago									13																13	0	13
	Belem		5	6																						11	0	11
	Macapa			6																						6	0	6
	Paramaribo		5																							5	0	5
	Mendoza												3													3	0	3
	Punta del Este																		4							4	0	4
Córdoba	Rosario												4													4	0	4
	Georgetown		6																							6	0	6
Guayaquil	Quito					7				4																11	0	11
	Santiago							3		4																7	0	7

Iquique	Asunción	3																				3	0	3							
	Salta	2																				2	0	2							
La Paz	Arica	7																				7	0	7							
	Cuzco	2																				2	0	2							
	Santa Cruz	4	7																			11	0	11							
Lima	Buenos Aires	7	7	7																		14	0	14							
	Guayaquil	7	7	6																		20	0	20							
	La Paz		4	7	10																	21	0	21							
	Quito	7	7	5	6																	25	0	25							
	San Pablo		3	7																		10	0	10							
	Santiago			7	21																		28	0	28						
Manaus	Barcelona	2																					2	0	2						
Maracaibo	Barranquilla	7																					7	0	7						
Montevideo	Salvador Bahía	1																				1	0	1							
Rio	Buenos Aires	16																7	14	2	39	0	39								
	Montevideo	2																			0	0									
Salta	Córdoba	1																				1	0	1							
	San Pablo	2																				2	0	2							
San Pablo	Buenos Aires	40																31	14	85	11	96									
	Córdoba	7																		7	0	7									
	Montevideo	19																11	30	0	30										
	Punta del Este	1																		1	0	1									
	Río	11																	4	5	20	0	20								
	Santiago	11																14		25	0	25									
Santa Cruz	Asunción	2	4																		6	0	6								
	Buenos Aires	9	7																		16	0	16								
	Cochabamba	4																				4	0	4							
	Salta	1																					1	0	1						
	Santiago	4																					4	0	4						
Santiago	Buenos Aires	38																3	6										47	14	61
	Cochabamba	1																			1	0	1								
	Córdoba	15																		15	0	15									
	Mendoza	17																		17	0	17									
	Montevideo	7																5	12	0	12										
	Rosario	7																	7	0	7										
Rosario	Punta del Este	7																				7	0	7							
TOTALES		61	16	12	7	45	32	19	24	160	46	6	150	110	50	135	88	17	30	12	27	14	16	10	21	1106	39	1145			

Fuente: Official Airline Guide (enero 2002)

4 ANEXO II: CÓDIGOS DE AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS

Códigos de ciudades y de aeropuertos

cód.	ciudad	aeropuerto	cód.	ciudad	aeropuerto	cód.	ciudad	aeropuerto
ADZ	San Andrés Island		FRA	Frankfort		PEM	Puerto Maldonado	
AJU	Aracaju		GEO	Georgetown		PIU	Piura	
AMS	Amsterdam		GND	Grenada		PMC	Puerto Mont	
ANF	Antofagasta		GYE	Guayaquil		PMV	Porlamar	
AQP	Arequipa		GYN	Goiana		POA	Porto Alegre	
ARI	Arica		HAV	Havana		POS	Port of Spain	
ASU	Asunción		HOU	Houston		PPT	Papete	
ATL	Atlanta		IGU	Iguazú		PTP	Pointe a Pitre	
AUA	Aruba		IMP	Emperatriz		PTY	Panamá	
BAQ	Barranquilla		IOS	Ilhius		PUH	Porto Velo	
BAU	Bauru		IPC	Isla de Pascua		PUJ	Punta Cana	FLO
BBA	Balmaseda		IQQ	Iquique		PUQ	Punta Arenas	
BBS	Porto Seguro		IQT	Iquitos		RAO	Rivera O Preto	
BEL	Belem		JNB	Johanesburgo		RBR	Rio Branco	
BEL	Belem		JOI	Join Vill		REC	Recife	
BGA	Bucaramanga		JPA	Soao Pessoa		RES	Resistencia	
BGI	Barbados		JUL	Juliaca		RIO	Rio	GIG / SDU
BHZ	Belo Horizonte		LAX	Los Angeles		ROM	Roma	FCO
BLA	Barcelona		LDB	Londrina		ROS	Rosario	
BOG	Bogotá		LIM	Lima		SAO	San Pablo	GRU/CGH
BRM	Barquisimeto		LIS	Lisboa		SCL	Santiago	
BSB	Brasilia		LON	Londres	LHR/LGW	SCQ	Santiago de Compostela	
BUE	Buenos Aires	EZE/AEP	LPB	La Paz		SDQ	Santo Domingo	
CAY	Cayena		LSC	La Serena		SJK	San José Dos Campos	
CBB	Cochabamba		LSP	Las Piedras		SJO	San José	
CCP	Concepción (Ch)		MAB	Marabá		SJP	San José del Río Preto	
CCS	Caracas		MAD	Madrid		SJU	San Juan	
CGB	Cuiaba		MAO	Manaos		SLA	Salta	
CGR	Campo Gde.		MAR	Maracaibo		SLZ	Sao Luiz	
CHI	Chicago		MAU	Manaus		SMR	Santa Marta	
CIX	Chiclayo		MCO	Orlando		SRZ	Santa Cruz	VVI
CLO	Cali		MCP	Macapa		SSA	Salvador Bahia	
CMG	Corumba		MCZ	Maceio		SXM	St. Maarten	
COR	Córdoba		MDE	Medellin		TCI	Tenerife	
CPH	Copenhagen		MDZ	Mendoza		TCQ	Tacna	
CPQ	Campinas		MEX	Mexico		THE	Teresina	
CPT	Capetown		MIA	Miami		TPP	Tarapoto	
CTG	Cartagena		MRD	Merida		TRU	Trujillo	
CUN	Cancun		MUN	Maturín		TUC	Tucumán	
CUR	Curacao		MVD	Montevideo		UDI	Uberlandia	
CUZ	Cuzco		MXP	Milán		UIO	Quito	
CWB	Curitiba		NAT	Natal		UNA	Una	
CXJ	Caxias Do Sul		NGO	Nagoya		VIG	El Vigía	
CYR	Colonia		NVT	Navegantes		VIX	Vitoria	
DFW	Dallas		NYC	New York City	JFK/EWR/LGA	VUP	Valle Dupard	
DUS	Dusseldorf		PAR	Paris	CDG	YTO	Toronto	
ESR	El Salvador (Ch)		PBM	Paramaribo		ZAL	Valdivia	
FDF	Fort de France		PCL	Pucallpo		ZCO	Temuco	
FLN	Florianopolis		PDP	Punta del Este		ZPC	Pucón	
FOR	Fortaleza		PEI	Pereira		ZRH	Zurich	

Códigos de líneas aéreas

cód.	línea aérea	cód.	línea aérea
AA	American Airlines	LU	Lan Express
AC	Air Canada	MH	Malaysia Airlines
AF	Air France	MJ	Lapa
AM	Aeroméxico	MM	SAM
AR	Aerolineas Argentinas	MX	Compañía Mexicana
AU	Austral	NA	North American Airlines
AV	Avianca	N6	Aerocontinente Chile y Perú
AW	Southern Winds	PU	Pluna
AZ	Alitalia	PY	Surinam Airways
BA	Brithish Airways	PZ	Transportes Aéreos del Mercosur
BW	Bwia west indies airways	P4	Aero Líneas Sosa
CM	Copa	QD	Air Class Lineas Aéreas
CO	Continental Airlines	QF	Qantas
CU	Cubana	R7	Aserca Airlines
D7	Dinar	RG	Varig
DL	Delta	S3	Santa Barbara Airlines
EQ	Tame Línea aérea del Ecuador	SA	South African Airways
FL	Airtran Airways	SR	Swissair
GG	Air Guyana	TA	Taca Perú
IB	Iberia	TP	Tap Air Portugal
JH	Nordeste	TR	Transbrasil
JJ	TAM	U3	Air Plus
JK	SpanAir	UA	United Airlines
JL	Japan Airlines	UW	Universal Airlines
KL	KLM	UX	Air Europa
K8	Dutch Caribbean Express	VC	Servivensa
LA	Lanchile	VE	Avensa
LB	Lloyd Aereo Boliviano	VH	Aeropostal
LH	Lufthansa	VR	TACV Cabo Verde Airlines
LP	Lan Perú	VX	ACES
LR	Lacsa	3P	Inter Tropical Aviation

5 ANEXO III: CUADRO DE TARIFAS

Pares de ciudades y tarifas, por tipo de mercado

	distancia en millas	T A R I F A S				factor milla
		todos los mercados	mercados compet. del Atlántico y transversales	mercados compet. del Pacífico	mercados monop. sin serv.dir.	
BUE-MVD	168	238	238			14.17
MVD-BUE	168	238	238			14.17
BOG-UIO	540	311		311		5.76
UIO-BOG	540	400		400		7.41
BOG-GYE	741	367		367		4.95
GYE-BOG	741	474		474		6.40
BOG-CCS	765	472		472		6.17
CCS-BOG	765	506		506		6.61
ASU-SRZ	766	364	364			4.75
SRZ-ASU	766	279	279			3.64
ASU-BUE	786	349	349			4.44
BUE-ASU	786	335	335			4.26
ASU-MVD	801	379	379			4.73
MVD-ASU	801	379	379			4.73
LIM-LPB	802	492		492		6.13
LPB-LIM	802	412		412		5.14
ASU-SAO	830	317	317			3.82
SAO-ASU	830	317	317			3.82
BUE-SCL	852	355	355			4.17
SCL-BUE	852	468	468			5.49
GYE-LIM	853	520		520		6.10
LIM-GYE	853	512		512		6.00
LIM-UIO	996	608		608		6.10
UIO-LIM	996	614		614		6.16
SCL-MVD	1016	572	572			5.63
MVD-SCL	1018	572	572			5.62
ASU-RIO	1104	403	403			3.65
RIO-ASU	1104	403	403			3.65
MVD-SAO	1165	362	362			3.11
SAO-MVD	1165	362	362			3.11
ASU-SCL	1171				532	0 4.54
SCL-ASU	1171				654	0 5.58
ASU-LPB	1179	421	421			3.57
LPB-ASU	1179	470	470			3.99
LIM-SRZ	1215	520		520		4.28
SRZ-LIM	1215	520		520		4.28
BUE-SAO	1267	348	348			2.75
SAO-BUE	1267	362	362			2.86
CCS-UIO	1305	802		802		6.15
GYE-ASU	1305				1304	1304 9.99
UIO-CCS	1305	802		802		6.15
SAO-SRZ	1357	466	466			3.43
SRZ-SAO	1357	487	487			3.59
MVD-RIO	1359	412	412			3.03
RIO-MVD	1359	412	412			3.03
BOG-LIM	1412	688		688		4.87
LIM-BOG	1412	782		782		5.54
BUE-SRZ	1455	416	416			2.86
SRZ-BUE	1455	570	570			3.92
BUE-RIO	1478	396	396			2.68

Pares de ciudades y tarifas, por tipo de mercado (cont.)

	distancia en millas	T A R I F A S					factor milla
		todos los mercados	mercados compet. del Atlántico y transversales	mercados compet. del Pacífico	mercados monop.	mercados sin serv.dir.	
LPB-SCL	1478				630	0	4.26
RIO-BUE	1478	412	412			412	2.79
SCL-LPB	1478				630	0	4.26
CCS-GYE	1507	924		924		924	6.13
GYE-CCS	1507	924		924		924	6.13
MVD-SRZ	1568					464	2.96
SRZ-MVD	1568					612	3.90
RIO-SRZ	1630	485	485			485	2.98
SRZ-RIO	1630	505	505			505	3.10
GYE-LPB	1656					862	5.21
LPB-GYE	1656					870	5.25
SCL-SRZ	1660				630	0	3.80
SRZ-SCL	1660				630	0	3.80
BUE-LPB	1737				509	0	0.00
LPB-BUE	1737				692	0	0.00
LPB-SAO	1770	513	513			513	2.90
SAO-LPB	1770	572	572			572	3.23
LPB-UIO	1798					870	4.84
UIO-LPB	1798					862	4.79
LIM-SCL	1832	796		796		796	4.34
SCL-LIM	1832	796		796		796	4.34
LPB-MVD	1905					700	3.67
MVD-LPB	1905					497	2.61
SAO-SCL	1935	555	555			555	2.87
SCL-SAO	1935	502	502			502	2.59
ASU-LIM	1982					710	3.58
LIM-ASU	1982					1076	5.43
LPB-RIO	2043	555	555			555	2.72
RIO-LPB	2043	619	619			619	3.03
CCS-LIM	2055	1224		1224		1224	5.96
LIM-CCS	2055	1212		1212		1212	5.90
GYE-SRZ	2068					359	1.74
RIO-SCL	2190	590	590			590	2.69
SCL-RIO	2190	502	502			502	2.29
SRZ-UIO	2211					359	1.62
UIO-SRZ	2211					359	1.62
BOG-LPB	2215				790	0	3.57
LPB-BOG	2215				1152	0	5.20
BUE-LIM	2341	650	650			650	2.78
LIM-BUE	2341	1104	1104			1104	4.72
LIM-MVD	2509					1160	4.62
MVD-LIM	2509					933	3.72
LIM-SAO	2564	724	724			724	2.82
SAO-LIM	2564	711	711			711	2.77
BOG-SRZ	2628				960	0	3.65
SRZ-BOG	2628				1392	0	5.30
GYE-SCL	2685	799		799		799	2.98
SCL-GYE	2685	1256		1256		1256	4.68
SCL-UIO	2822	1256		1256		1256	4.45
UIO-SCL	2822	1256		1256		1256	4.45

Pares de ciudades y tarifas, por tipo de mercado (cont.)

	distancia en millas	T A R I F A S				factor milla
		todos los mercados	mercados compet. del Atlántico y transversales	mercados compet. del Pacífico	mercados monop. sin serv.dir.	
ASU-GYE	2835				934	3.29
LIM-RIO	2838	724	724			2.55
RIO-LIM	2838	711	711			2.51
CCS-LPB	2858				1252	4.38
LPB-CCS	2858				996	3.48
ASU-UIO	2978				934	3.14
UIO-ASU	2978				1314	4.41
BOG-SCL	3170	969		969		3.06
SCL-BOG	3170	1770		1770		5.58
BUE-GYE	3194				863	2.70
GYE-BUE	3194				1018	3.19
BOG-SAO	3213	805	805			2.51
SAO-BOG	3213	827	827			2.57
CCS-SAO	3258	1094	1094			3.36
SAO-CCS	3258	822	822			2.52
CCS-SRZ	3271				1292	3.95
SRZ-CCS	3271				1280	3.91
BUE-UIO	3337					2.59
UIO-BUE	3337				863	3.05
GYE-MVD	3362				1018	4.68
MVD-GYE	3362				1574	3.48
ASU-BOG	3394				1169	2.77
BOG-ASU	3394				940	2.86
GYE-SAO	3417				969	2.49
SAO-GYE	3417				852	2.55
BOG-RIO	3487	805	805		871	2.31
RIO-BOG	3487	827	827			2.37
BOG-BUE	3489	969	969			2.78
BUE-BOG	3489	903	903			2.59
MVD-UIO	3505					3.34
UIO-MVD	3505				1169	4.49
CCS-RIO	3531	1094	1094		1574	3.10
RIO-CCS	3531	822	822			2.33
SAO-UIO	3560				822	2.45
UIO-SAO	3560				871	2.39
BOG-MVD	3657				852	0.00
MVD-BOG	3657				969	0.00
CCS-SCL	3660				940	0.00
SCL-CCS	3660				1790	0.00
GYE-RIO	3691				1770	2.31
RIO-GYE	3691				852	2.36
RIO-UIO	3834				871	2.27
UIO-RIO	3834				871	2.22
ASU-CCS	4038				852	2.33
CCS-ASU	4038				940	4.30
BUE-CCS	4255				1738	2.12
CCS-BUE	4255				903	4.34
CCS-MVD	4423				1848	4.18
MVD-CCS	4423				940	2.13

Fuente: Elaboración propia en base a Amadeus, noviembre 2002

6 ANEXO IV : SOLICITUD DE AITAL PRESENTADA ANTE EL FOMIN

ASOCIACION INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AEREO LATINOAMERICANO -AITAL-

PROYECTO HOMOLOGACION DE NORMAS AERONAUTICAS

SOLICITUD PRESENTADA ANTE EL FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

A. Antecedentes

1. Las aerolíneas latinoamericanas, representadas por su asociación gremial (AITAL), presentaron ante la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado celebrada en Lima, Perú, los días 23 y 24 de noviembre de 2001 la situación de la industria de transporte aéreo en la región. En esa ocasión se les hizo conocer a los Jefes de Estado del continente la grave crisis por la que atravesaba la industria y se les solicitó que, con carácter urgente, tomaran las medidas necesarias para garantizar la continuidad de este sector como factor de desarrollo fundamental para los países de la región.

Como es de público conocimiento, amén de las desventajas competitivas de las aerolíneas latinoamericanas frente a sus pares de otros países en

asuntos como tamaño de flota, menores economías de escala y mercados reducidos, éstas se vieron gravemente afectadas por los atentados del 11 de septiembre de 2001. En este sentido disminuyeron sus pasajeros en un 30% en las rutas a Estados Unidos y en un 10% en las rutas regionales y domésticas, sus tarifas se redujeron en un 10%, los costos de los seguros de aviación aumentaron hasta en un 500% y se incurrió en mayores costos por medidas adicionales de seguridad en aeropuertos y aeronaves. Se estima, pues, que el impacto neto de los atentados para esas aerolíneas fue de USD1.400 millones anuales, lo cual representa un impacto terminal para la industria en un escenario de economía global deprimida y sin acceso a mercados financieros alternativos.

Ante lo crítico de este panorama, la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado incluyó en la "Declaración de Lima: Unidos para Construir el Mañana", el punto 29:

"29. Reconociendo que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, expresamos nuestra preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de septiembre de 2001, están ocasionando en nuestra industria aérea, lo cual puede generar graves consecuencias económicas y sociales. Registramos con complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable."

2. En cumplimiento del mandato contenido en la Declaración de Lima el 13 de diciembre de 2001 se celebró en la ciudad de Bogotá una Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de Latinoamérica.

En dicha reunión se realizó un diagnóstico profundo de los graves problemas que aquejan al transporte aéreo del continente y se adoptaron una serie de medidas tendientes a solventar la crisis. Así pues el conjunto de acciones a implementar se refirieron a los siguientes aspectos: a) apoyo financiero directo a las líneas aéreas y b) nuevas posibilidades de negocios para las líneas aéreas.

Dentro de este último punto se consideró que las aerolíneas deben cumplir normas y procedimientos disímiles en los países de la región, lo cual impide el uso eficiente de los recursos operacionales de las empresas y afecta los gobiernos del área. Por ello la Declaración de Bogotá emitida por los Ministros de Transporte propuso "homologar las normas y procedimientos existentes, con base en una referencia técnica-aeronáutica, para permitir el libre intercambio de recursos en materias como contratos de intercambio de aeronaves, licencias de tripulantes, certificación de talleres de mantenimiento, requisitos mínimos de seguros, daños a terceros en superficie y demás aspectos conexos."

3. En reuniones posteriores entre las líneas aéreas y las autoridades aeronáuticas de la región se continuó analizando este punto. En particular en la reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil -CLAC- celebrada en Asunción del Paraguay en marzo de 2002, se propuso "c. Adoptar las medidas pertinentes para propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre las líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial". Como se sabe la CLAC es un organismo en el que están representadas las autoridades aeronáuticas del continente.

4. Por otro lado, no se debe olvidar que otras regiones también han considerado que la homologación normativa es esencial para el desarrollo del sector privado y, en particular, para las aerolíneas y las industrias relacionadas con el transporte aéreo (turismo, negocios, exportaciones, etc.). Este es el caso de la Unión Europea y demás países relacionados que cuentan con un marco regulatorio común para el desarrollo de la actividad aeronáutica. Por un lado emitieron medidas que regulan las condiciones de prestación del servicio en asuntos como acceso al mercado, propiedad sustancial y control efectivo, rutas a servir, complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable."

2. En cumplimiento del mandato contenido en la Declaración de Lima el 13 de diciembre de 2001 se celebró en la ciudad de Bogotá una Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de Latinoamérica.

En dicha reunión se realizó un diagnóstico profundo de los graves problemas que aquejan al transporte aéreo del continente y se adoptaron una serie de medidas tendientes a solventar la crisis. Así pues el conjunto de acciones a implementar se refirieron a los siguientes aspectos: a) apoyo financiero directo a las líneas aéreas y b) nuevas posibilidades de negocios para las líneas aéreas.

Dentro de este último punto se consideró que las aerolíneas deben cumplir normas y procedimientos disímiles en los países de la región, lo cual impide el uso eficiente de los recursos operacionales de las empresas y afecta los

gobiernos del área. Por ello la Declaración de Bogotá emitida por los Ministros de Transporte propuso "homologar las normas y procedimientos existentes, con base en una referencia técnica-aeronáutica, para permitir el libre intercambio de recursos en materias como contratos de intercambio de aeronaves, licencias de tripulantes, certificación de talleres de mantenimiento, requisitos mínimos de seguros, daños a terceros en superficie y demás aspectos conexos."

3. En reuniones posteriores entre las líneas aéreas y las autoridades aeronáuticas de la región se continuó analizando este punto. En particular en la reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil -CLAC- celebrada en Asunción del Paraguay en marzo de 2002, se propuso "c. Adoptar las medidas pertinentes para propiciar y apoyar el establecimiento de alianzas entre las líneas aéreas de la región, a efectos de abaratar costos, optimizar los servicios y armonizar la gestión comercial". Como se sabe la CLAC es un organismo en el que están representadas las autoridades aeronáuticas del continente.

4. Por otro lado, no se debe olvidar que otras regiones también han considerado que la homologación normativa es esencial para el desarrollo del sector privado y, en particular, para las aerolíneas y las industrias relacionadas con el transporte aéreo (turismo, negocios, exportaciones, etc.). Este es el caso de la Unión Europea y demás países relacionados que cuentan con un marco regulatorio común para el desarrollo de la actividad aeronáutica. Por un lado emitieron medidas que regulan las condiciones de prestación del servicio en asuntos como acceso al mercado, propiedad sustancial y control efectivo, rutas a servir, mecanismos de aprobación tarifaria, etc. que flexibilizan y permiten la adecuada prestación del servicio. Por otro lado también han realizado una importante labor para homologar las normas técnico-aeronáuticas con el liderazgo de las Joint Aviation Authorities, quienes han regulado aspectos como licencias, registro

de aeronaves, actividades de mantenimiento, operaciones, etc, a través de las Joint Aviation Regulations.

5. Adicionalmente cabe resaltar que la armonización de normas es una de las áreas definidas por el Fondo Multilateral de Inversiones como susceptibles de obtener apoyo por parte de la entidad. A lo largo de este documento se demuestra que dicha armonización elimina los obstáculos al comercio internacional, simplifica y unifica los requisitos comerciales y técnicos que se han convertido en una barrera para las empresas exportadoras y elimina los obstáculos a la inversión internacional. (Documento FMI, "Facilitar el comercio y la inversión internacionales. Directrices para propuestas de nuevos proyectos").

6. Hasta aquí es claro, pues, que la homologación normativa es esencial para la competitividad y supervivencia de las aerolíneas latinoamericanas y del sector en todo el mundo y que este proyecto cuenta con el apoyo de los gobiernos y autoridades aeronáuticas del continente.

B. Planteamiento del problema

1. Problema: Como quedó claro en los antecedentes, el proyecto que hoy se somete a consideración del BID busca homologar o armonizar las normas que rigen la actividad del transporte aéreo en Latinoamérica. Se reitera que las compañías aéreas latinoamericanas tienen una gran desventaja competitiva por el cúmulo de normas y procedimientos disímiles a los que están sujetas en los países de la región. Lo anterior impide que operen en forma eficiente y conlleva, simultáneamente, mayores costos o menores ingresos en la explotación aérea.

Dentro de las principales dificultades que genera esta disparidad normativa se encuentran las siguientes:

- Demoras costosas en el inicio de la operación y en el ejercicio de derechos de tráfico (Emisión permisos de operación).
- Dificultad para el traslado de aeronaves a mercados de alta temporada en algunas naciones, cuando ellas no se necesitan en sus bases de origen de baja temporada.
- Dificultad para reconocer las licencias al personal, pues la certificación de tripulaciones se realiza con base en procedimientos disímiles.
- Dificultad para vender servicios de mantenimiento por la diversidad de normas que certifican las instituciones prestadoras de estos servicios.
- En general se impide un uso más eficiente de los recursos operacionales de las empresas.

2. Propuesta: Se propone homologar la normatividad existente para solucionar los problemas presentados en asuntos como:

- Emisión y reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad.
- Requisitos para matricular una aeronave en los registros aeronáuticos nacionales.
- Condiciones de prestación del servicio aeronáutico, en particular tiempo de servicio y vuelos de tripulación.
- Emisión y reconocimiento de licencias del personal aeronáutico (tripulación y personal de mantenimiento).
- Emisión y reconocimiento de licencias a estaciones reparadoras.
- Emisión de permisos de operación a las aerolíneas designadas por otros países.

- Derechos y deberes de la aerolínea frente a los usuarios, en asuntos como: Responsabilidad Civil por daños a pasajeros, derechos del usuario en caso de cancelación, demoras y sobreventa, Responsabilidad del transportador por pérdida del equipaje.
- Aprobación de contratos, en particular las condiciones para autorizar fletamentos, arrendamientos, y, en general, contratos de intercambio sobre aeronaves.
- Requisitos mínimos para asegurar la operación aeronáutica (seguros aeronáuticos).
- Otras disposiciones de carácter técnico o económico (responsabilidad civil, obligaciones frente a los usuarios, estándares de seguridad, etc.).

3. Participación del Fondo Multilateral de Inversiones: es necesaria la participación del Fondo Multilateral de Inversiones pues se requieren recursos monetarios para adelantar este proyecto. En este sentido cabe aclarar que la única posibilidad de solventar la disparidad normativa que aqueja a la industria aérea de la región es generando un proyecto que pueda adelantar la labor de armonización en un tiempo determinado. De lo contrario continuaremos sujetos a iniciativas individuales de cada Estado en la regulación de la industria, las cuales, por definición, o no consultan los intereses del sector o continúan agravando la disparidad existente. Nótese que uno de los beneficios más importantes de esta iniciativa es la integración regional y la promoción del sector privado. Es obvio que uno de los principales asuntos que se busca implementar para integrar diversos países con necesidades económicas y sociales similares es la legislación interna de cada uno de ellos, para permitir el intercambio de bienes y servicios, abrir los mercados y, en general, incentivar su desarrollo. Este proyecto genera, precisamente, estos beneficios, pues se obtiene un marco

integrado para la actividad de transporte aéreo en Latinoamérica. Se cumple, pues, con uno de los objetivos fundamentales del BID o la integración y desarrollo del continente y del Fondo Multilateral de Inversiones o la promoción de la empresa privada.

4. Otras iniciativas paralelas: Por fuera de la ya mencionada iniciativa europea, la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, han trabajado en la armonización de normas aeronáuticas. Sin embargo esta labor se concentra usualmente en los aspectos técnicos del sector (operación de aeropuertos y aeronaves, seguridad aérea, ayudas a la navegación aérea, etc.) y no necesariamente en las disposiciones de carácter económico que también afectan la competitividad de nuestras aerolíneas. Por otro lado, y aun cuando emitan propuestas de esta naturaleza, ellas en principio no tienen carácter vinculante, con lo que no se garantiza su adopción por parte de los Estados.

C. Institución solicitante

1. Descripción de la institución solicitante: El proyecto sería realizado y coordinado en su totalidad por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano –AITAL.

AITAL es una entidad de derecho privado sin ánimo de lucro. Dentro de sus Estatutos tiene como objetivo aunar y coordinar los esfuerzos de sus Miembros para facilitar la solución de los problemas del transporte aéreo de la región latinoamericana y estrechar la colaboración y comunicación existentes entre aquellos para beneficio mutuo del transporte aéreo de la región y de sus usuarios. Son Miembros de AITAL las principales líneas aéreas latinoamericanas a saber: Aces, Aeroméxico, Aerolíneas

Argentinas, Aeropostal, Air Plus, Aserca, Avenza, Avianca, Copa, Cubana, Ecuatoriana, Lan Chile, Lloyd Aéreo Boliviano, Mexicana de Aviación, Pluna, Southern Winds, Taca, Tame, Tam, Tam-Mercosur, Varig y Vasp.

La Asociación, que fue fundada en Bogotá, Colombia, el 8 de abril de 1980, tiene sede y domicilio principal en la ciudad de Panamá, República de Panamá y obtuvo personería jurídica de acuerdo con las leyes de ese país. Su sede administrativa está ubicada en Bogotá, Colombia.

AITAL cuenta con un presupuesto anual de US\$218.000, los cuales provienen de cuotas ordinarias anuales que pagan sus asociados. Este presupuesto se invierte en gastos de funcionamiento de la entidad como salarios, comunicaciones, suscripciones a medios especializados, realización de eventos, y capacitación. Es claro, pues, que AITAL no cuenta con los recursos suficientes para desarrollar por sí sola el proyecto descrito.

2. Posición de AITAL para realizar el proyecto: AITAL se encuentra en una posición única para desarrollar la labor descrita. Esto es así por cuanto:

- Representa a las más importantes aerolíneas de la región.
- Conoce íntimamente los problemas del sector. Cuenta con el personal idóneo para realizar la labor y conoce las personas y demás entes que deben involucrarse en este proyecto. Este proyecto cabe perfectamente dentro de sus objetivos estatutarios, pues él está destinado a solventar uno de los problemas más sentidos de la industria en el continente.
- Al ser una entidad sin ánimo de lucro se garantiza la transparencia en el
- manejo de los recursos que entregue el BID.

D. Objetivos, actividades y beneficiarios del proyecto

1. Objetivos: preparar un proyecto de armonización de normas aeronáuticas para Latinoamérica y lograr su adopción por el mayor número de Estados del continente a través de una Conferencia Diplomática.

2. Principales actividades: para desarrollar la propuesta es necesario obtener recursos financieros del BID que permitan realizar las siguientes actividades:

- Conformación de grupo de trabajo: se propone contratar a expertos en las áreas económicas, jurídicas, políticas, operacionales y técnicas del transporte aéreo. Este grupo de trabajo y todas las labores posteriores serían coordinadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano, AITAL.
- Misión del grupo de trabajo: este grupo de expertos deberá generar una propuesta comprensiva de normas comunes en las áreas descritas para ser adoptada por los Estados de la región.
- Labores a realizar para alcanzar el objetivo descrito:
 - Levantamiento de la información: se deberá hacer un inventario de las normas que dificultan el desarrollo del transporte aéreo en la región.
 - Investigación sobre alternativas de regulación existente. El grupo deberá investigar las distintas alternativas de reglamentación existente en ésta y otras regiones.
 - Formulación de la propuesta: con base en las mejores normas y prácticas existentes se elaborará un proyecto de normas comunes. En principio este proyecto será plasmado en un proyecto de tratado internacional que sería ratificado por los Estados de la región.

- **Adopción de la propuesta:** elaborada la propuesta se convocaría a una Conferencia Diplomática para su consideración y firma por parte de los Estados.
- **Ratificación:** finalizada la Conferencia Diplomática será necesario continuar la labor, pues AITAL debe asegurarse que los respectivos gobiernos ratifiquen a la brevedad el tratado. Esto conllevará la organización de reuniones con los funcionarios gubernamentales encargados de la labor de ratificación, la elaboración de informes sobre las ventajas del tratado, correspondencia continua con tales responsables y, en general, las actividades que sean necesarias para que el apoyo de los países sea efectivo con la adopción de las normas unificadas por parte de cada uno de ellos.

3. **Beneficiarios:** Los beneficiarios directos con la unificación normativa propuesta serán:

- **Pasajeros y otros usuarios:** se beneficiarán de reducciones en las tarifas, producidas por los menores gastos operacionales de las compañías aéreas. Existirá una mayor variedad de rutas, pues las compañías podrán servir nuevos segmentos. La demanda de temporada alta podrá ser satisfecha en forma más adecuada pues las aerolíneas podrán reprogramar sus aeronaves ociosas a los mercados en donde se presenta dicho fenómeno. Al final del día los mercados y usuarios serán los mayores beneficiarios del proyecto.
- **Aerolíneas:** Al tener un marco normativo común se aumentará la eficiencia operativa y ganancias de los transportadores. En este caso, por ejemplo, podrán hacer un uso más eficiente de sus aeronaves al trasladarlas a mercados de alta temporada cuando en sus bases de origen estén disponibles, se generarán nuevas oportunidades de

empleo pues el personal aeronáutico será licenciado con base en unos mismos requisitos, podrá aumentar la utilización de sus aeronaves con lo cual reducirá sus costos de explotación, etc.

- Gobiernos: se beneficiarán pues se reducirá la carga que conlleva la administración y el control de la gestión aeronáutica con base en normas disímiles.
- Fabricantes de equipos aeronáuticos y sus proveedores: a través de mayores ventas, producción y niveles de empleo, producto de unos mejores resultados operacionales de sus clientes.

Por los beneficios descritos, es claro que este programa busca "facilitar el comercio, es decir, (...) armonizar, racionalizar y eliminar las barreras no arancelarias" (Documento FMI, "Facilitar el comercio y la inversión internacionales. Directrices para propuestas de nuevos proyectos", pág. 1). Nótese que las empresas de aviación "resultan particularmente afectadas (...) por (la falta de armonización normativa) y que se ven en dificultades para poder satisfacer los requisitos técnicos y superar los obstáculos que plantea el acceso a los mercados internacionales". (Ibídem).

E. Costos estimados. Contribución de AITAL. Sostenimiento operacional.

1. Costos estimados. Recursos solicitados al BID.

Se solicita que el Fondo Multilateral de Inversiones del BID provea recursos por USD 500.000, para la realización de este proyecto.

Los recursos entregados por el BID serían utilizados de la siguiente forma:

- USD 360.000 para la contratación por un término máximo de un año de un número aproximado de siete expertos en normas aeronáuticas en los siguientes campos: a) asuntos aeropolíticos, b) asuntos económicos, c) asuntos jurídicos, d) asuntos técnicos de mantenimiento, y e) asuntos técnicos de operaciones de vuelo. Este grupo se encargaría de investigar y proponer las normas a ser adoptadas por los Estados.
 - USD 30.000 para viajes y gastos de traslado de los expertos en el transcurso del año de labores. Se considera que serán necesarios traslados a las oficinas de OACI y CLAC en Montreal, Lima y México.
 - USD 10.000 Para adquisición de equipos y software. Se considera la adquisición de cinco computadoras personales para los expertos con sus respectivas licencias.
 - USD 50.000. Para la realización de seminarios, talleres y reuniones en toda Latinoamérica para explicar a los gobiernos y demás entes interesados el alcance del proyecto y sus beneficios, antes y después de la Conferencia Diplomática.
 - USD 50.000 para la organización de la Conferencia Diplomática, lo cual incluye citación a los Estados, organización del evento, generación de documentos de trabajo, labores secretariales, etc.
- 2. Contribución de AITAL. AITAL contribuiría con las siguientes sumas:
 - USD 150.000 en salarios del personal de staff y de secretaría.
 - USD 3.000 para el material necesario para adelantar la labor (revistas, publicaciones especializadas).
 - USD 15.000 como presupuesto para la realización de cursos, reuniones y seminarios para preparar y vender el proyecto.

3. Sostenimiento operacional: Una vez invertidos los recursos que provea el BID el proyecto se podría sostener con cuotas ordinarias o extraordinarias de las aerolíneas miembros de AITAL.

F. Agencia ejecutora y mecanismos de ejecución

1. Agencia ejecutora: como se indicó, AITAL sería el ente responsable de la realización del proyecto, desde la investigación sobre las normas existentes hasta el lobby frente a los gobiernos para que ratifiquen el instrumento adoptado en la Conferencia Diplomática.

2. Cronograma de actividades: se prevén los siguientes tiempos por cada actividad

- Levantamiento de la información: Un (1) mes.
- Investigación sobre alternativas de regulación existente: Dos (2) meses.
- Formulación de la propuesta: Ocho (8) meses.
- Adopción de la propuesta: Tres (3) meses.
- Ratificación: Un (1) año como mínimo.

G. Conclusión

Como se observa, este proyecto es de fundamental importancia para la supervivencia y desarrollo de la industria del transporte aéreo en Latinoamérica.

En este sentido permitirá que la industria siga contribuyendo al desarrollo económico y social del continente. Esta contribución está representada por el transporte de más de 75 millones de pasajeros anuales y 6.000 millones

de kilos de carga en el mismo período, por una facturación superior a los USD 18.000 millones por servicios prestados y, sobre todo, por la generación de más de 1 millón de empleos en la región.

Por lo demás, es claro que el proyecto puede ser financiado por el Fondo Multilateral de Inversiones al poseer las características exigidas por este Organismo a saber:

1. Sector Privado: Es una propuesta que claramente promueve la integración regional, el desarrollo económico del sector aeronáutico y de las industrias que dependen de él, abarata y optimiza el costo y los servicios que prestan las aerolíneas en beneficio del público y de los países de la región y, en general, promueve el desarrollo del empleo y demás beneficios que genera esta industria en estos países
2. Innovación: es una propuesta efectiva para promover el desarrollo del sector privado.
3. Efectos multiplicadores: la propuesta tendrá múltiples beneficiarios y podrá ser adoptada por todos los países del continente.
4. Continuidad: en cuanto que cuenta con el respaldo de las principales líneas aéreas de la región, quienes continuarán sosteniendo el proyecto una vez se agoten los recursos proporcionados por el BID.
5. Integración regional y cooperación: en cuanto a que el proyecto será realizado por personas y entidades de Latinoamérica.
6. Es un proyecto específicamente dirigido a "facilitar el comercio y la inversión internacionales" (Doc. Cit. Pág. 1). En este sentido "tiene por objeto favorecer una mayor participación de las pequeñas empresas en el comercio y la inversión internacionales". (Ibídem).