



# El Estado de la Liberalización del Transporte Aéreo en Latinoamérica y el Caribe

Agosto 2024



Independent study commissioned to NACO by ACI-LAC  
(Airports Council International – Latin America and Caribbean)



**NACO**, Netherlands Airport Consultants  
Schenkade 49  
2595 AR The Hague, The Netherlands  
(+31) 88 348 1300  
[www.naco.nl](http://www.naco.nl)

#### **Disclaimer**

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance.

Classification

Confidential



---

# El Estado de la Liberalización del Transporte Aéreo en Latinoamérica y el Caribe

---

---

# Contenido

<b>1</b>	<b>Introducción</b>	<b>11</b>
	Contexto y alcance	12
	Relevancia de la liberalización aérea para los aeropuertos de América Latina y el Caribe	13
	Organización del estudio	14
	Acceso al mercado y entorno empresarial y normativo	15
	Derechos de tráfico, libertades del aire y programación de rutas	16
	Confidencialidad de los derechos comerciales	19
	Observaciones preliminares y advertencias	19
<b>2</b>	<b>Por qué la liberalización del transporte aéreo debe importar a los aeropuertos</b>	<b>21</b>
	Algunas consideraciones preliminares	23
	Proceso de negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos	23
	Contexto histórico de la liberalización y tendencias regionales	24
	Liberalización, conectividad aérea y competitividad nacional	25
	Impacto del marco bilateral en la estrategia comercial de las aerolíneas	26
	Más allá de los derechos de tráfico: el entorno empresarial y normativo que afecta a las operaciones aéreas	28
<b>3</b>	<b>Modelos de liberalización y desregulación del transporte aéreo en perspectiva</b>	<b>33</b>
	Efectos de la liberalización aérea en el mercado	34
	Desregulación y política de cielos abiertos en EE.UU.	35
	Mercado único de la aviación de la UE: Liberalización de las rutas intracomunitarias	37
	Política exterior de aviación de la UE: Liberalización de los servicios aéreos internacionales	37
	<b>Estudio de Caso 1   Georgia: Aumento de la conectividad regional y auge de las LCC</b>	<b>38</b>
	<b>Estudio de Caso 2   UE-Marruecos: Explosión del turismo receptor y crecimiento de las LCC</b>	<b>42</b>
	Australia y Nueva Zelanda: Liberalización sinérgica del mercado Trans-Tasman	46
	ASEAN: integración regional suave y liberalización gradual	47
	<b>Estudio de Caso 3   ASEAN: conectividad intrarregional y aparición de aeropuertos secundarios</b>	<b>48</b>
	Miembros del Triángulo del Crecimiento: Tailandia-Malasia	49
	América Latina y el Caribe: un modelo fragmentado	52
	Conclusiones: Ingredientes clave de los modelos de liberalización aérea	55

<b>4</b>	<b>Tendencias de la conectividad aérea en América Latina y el Caribe</b>	<b>57</b>
	Panorama de los aeropuertos comerciales	58
	Conectividad aérea en contexto	60
	Propensión a volar en la región	64
	La capacidad intra-LAC es suministrada principalmente por los mayores grupos de aerolíneas	73
	Más del 40% del tráfico de pasajeros intrarregional requiere conexiones posteriores	75
	Baja conectividad entre capitales de la región	79
	El coste del transporte aéreo sigue siendo más elevado en comparación con los mercados liberalizados de la UE y la ASEAN	81
	Conclusión	81
<b>5</b>	<b>Estrategias, enfoques y herramientas para avanzar en la liberalización del transporte aéreo</b>	<b>83</b>
	Integración de la función aeropolítica en la estructura organizativa de un aeropuerto	85
	La función aeropolítica y el desarrollo de rutas	86
	Anatomía de un acuerdo bilateral de servicios aéreos e instrumentos afines	88
<b>6</b>	<b>Conclusiones: Agenda para el futuro</b>	<b>91</b>
	Declaración de Miami de 2023	92
	Visión en tres frentes para lograr una mayor liberalización y coherencia política	93
	Últimas consideraciones	93

## Resumen Ejecutivo

- El Consejo Internacional de Aeropuertos para América Latina y el Caribe – Airports Council International Latin America and the Caribbean (ACI-LAC), encargó a NACO la realización de un estudio de alto nivel sobre el estado de la liberalización del transporte aéreo en la región de América Latina y el Caribe (LAC) con el objetivo de desarrollar una visión coherente e informada que pueda apoyar futuras iniciativas de promoción, suscitar la alineación con socios de la industria de la aviación de ideas afines y fundamentar las posiciones políticas de los aeropuertos de LAC con los responsables de la toma de decisiones gubernamentales, los reguladores nacionales y las organizaciones regionales e internacionales.

### Por qué la liberalización del transporte aéreo debe importar a los aeropuertos de LAC

- Un marco bilateral liberalizado para la prestación de servicios aéreos internacionales no puede garantizar el lanzamiento de nuevos vuelos. Sin embargo, sí puede proporcionar un panorama competitivo estable y predecible para que las aerolíneas consideren nuevas inversiones y compromisos comerciales a largo plazo con los aeropuertos. Los aeropuertos secundarios y los aeropuertos regionales pueden beneficiarse enormemente de un entorno favorable a las empresas que ofrezca flexibilidad operativa a las nuevas compañías aéreas y apoye los servicios de punto a punto.
- El fomento de la liberalización (y desregulación) del sector del transporte aéreo empieza por influir en los procesos de toma de decisiones de los gobiernos nacionales. Por este motivo, los aeropuertos de la región LAC se beneficiarían de desempeñar un papel más destacado en las negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos. Como catalizadores del desarrollo económico y turístico, los aeropuertos se encuentran en una posición estratégica para informar a los gobiernos sobre las prioridades clave que afectan a las actividades de aviación, al tiempo que proporcionan valiosas aportaciones sobre las propuestas políticas y normativas que influyen en su posicionamiento en el mercado.
- La liberalización del transporte aéreo es, en última instancia, una cuestión de competitividad económica para la región LAC y su industria aeroportuaria. La conectividad aérea sigue siendo un factor clave de la competitividad económica porque permite el comercio, apoya los flujos turísticos y facilita las inversiones transfronterizas. La mejora de la conectividad aérea beneficia a los usuarios de los aeropuertos -es decir, pasajeros, empresas, exportadores, transportistas, turistas- porque pueden acceder a más destinos y mercados de todo el mundo de forma más rápida y fluida. Más vuelos -y, por tanto, más tráfico de pasajeros- también supondrían un aumento de los ingresos no aeronáuticos para los operadores aeroportuarios.
- Existe una necesidad concreta en 2024 de promover un entorno empresarial más favorable para los servicios aéreos como parte de la agenda de liberalización aérea. Estos son algunos de los principales problemas que afectan actualmente a los operadores aéreos en la región LAC: (1) procesos de autorización onerosos, (2) medidas gubernamentales unilaterales, (3) derechos de tráfico condicionales, (4) aplicación incoherente de las normas de asignación de franjas horarias, (5) capacidad aeroportuaria limitada o inexistente, (6) regímenes reguladores costosos, (7) falta de coordinación entre las autoridades gubernamentales sobre las políticas que afectan a la aviación, (8) conocimientos técnicos insuficientes de los reguladores de la aviación, y (9) falta de concienciación sobre el valor de la aviación. Los aeropuertos tienen interés en que progresen las cuestiones mencionadas porque algunas de ellas afectan a los niveles de servicio, pero también a su capacidad para atraer nuevos vuelos y proteger su posición en el mercado.

### Modelos de liberalización y enfoque para la región de LAC en el futuro

- Los entornos operativos liberalizados han fomentado históricamente una mayor conectividad entre países (hacia/desde los centros de conexión, pero también hacia/desde aeropuertos secundarios y aeropuertos regionales), así como opciones más asequibles y cómodas para los viajeros, y más oportunidades para el comercio, los negocios y los intercambios entre personas.
- En este estudio se analizan cuatro modelos de liberalización: (1) desregulación nacional y política de cielos abiertos (EE.UU.), (2) liberalización de las políticas de aviación internas y externas (UE), (3) liberalización sinérgica entre socios comerciales (Australia/Nueva Zelanda) y (4) integración regional suave y liberalización gradual (ASEAN).
- A pesar de las claras diferencias que existen entre los cuatro modelos en cuanto a instituciones gubernamentales, procesos de toma de decisiones, enfoques normativos, incluida la estructura de la industria aeronáutica local, los efectos positivos sobre el mercado derivados de los distintos procesos de liberalización son inequívocos:
- Mayor acceso de los consumidores a los viajes de bajo coste tras la expansión del modelo de negocio

de las LCC.

- Papel fundamental desempeñado por las LCC como principales proveedores de conectividad aérea en países sin una aerolínea nacional fuerte.
- Reducción sostenida en el tiempo de las tarifas aéreas medias ajustadas a la inflación.
- Estimulación del crecimiento del tráfico en los principales hubs y mercados secundarios.
- Aumento del número de pares de ciudades atendidos por aerolíneas dentro del mercado interior correspondiente (ya sea nacional o regional).
- Aumento del número de conexiones directas sin escalas desde/hacia puntos de acceso secundarios y aeropuertos regionales.
- Revitalización de la industria turística local como resultado del aumento del turismo internacional entrante.
- Sobre la base de las lecciones aprendidas de los cuatro modelos, y de una breve evaluación de las iniciativas de liberalización más recientes desplegadas en la región LAC, los debates futuros deberían garantizar la existencia de una fuerte voluntad política para avanzar en la agenda de liberalización sobre una base multilateral basada en objetivos tangibles y medibles, respaldada por una clara comprensión de los beneficios

económicos y sociales asociados a la liberalización entre los responsables de la toma de decisiones y la formulación de políticas.

- La agenda promovida por los aeropuertos de la región LAC debería basarse en la premisa de que la liberalización del transporte aéreo no es un fin en sí mismo, sino una herramienta de desarrollo económico que puede mejorar la competitividad global y la conectividad aérea de la región LAC.

### Estado de la cuestión en la región LAC: Conectividad aérea e indicadores económicos

- Según nuestro análisis, la región LAC está por detrás de otras regiones del mundo en términos de conectividad aérea medida por la capacidad anual de asientos por destino. En 2023, la conectividad aérea de LAC era un 42% inferior a la de América del Norte (EE.UU. y Canadá) y Europa, y un 33% inferior a la de la ASEAN. Brasil, Argentina, México, Colombia y Chile son los países más conectados en el mercado intra-LAC.
- Los bajos niveles de conectividad intrarregional observados en la región LAC pueden relacionarse con muchos factores, entre ellos la escasa madurez de los servicios aéreos intrarregionales, el bajo crecimiento del PIB per cápita en la mayoría de los países, la inacabada liberalización y las onerosas condiciones

para hacer negocios en los servicios aéreos, la actitud reacia al riesgo de las aerolíneas, la falta de opciones de bajo coste para los nuevos viajeros y la debilidad de los intercambios comerciales y empresariales dentro de LAC.

- Aunque las tendencias de la conectividad aérea indican que hay demanda de viajes aéreos per cápita, es esencial considerar el crecimiento económico como un factor crítico en el desarrollo de los volúmenes de tráfico aéreo. Observamos que la participación de LAC en el PIB mundial ha disminuido del 8,5% en 2010 al 6,9% en 2022. El PIB real de LAC sólo ha crecido modestamente entre el periodo 2010-2022 (CAGR del 1,3% frente a la economía mundial con una CAGR del 3,1%).
- Algunos de los factores anteriores afectan en última instancia a la propensión a volar de las poblaciones de la región de LAC. Por ejemplo, encontramos que los latinoamericanos como grupo que comprende México, América Central y América del Sur tienden a tomar menos vuelos al año en comparación con

otros países con niveles de ingresos similares. Por el contrario, la elevada propensión a volar observada en los países del Caribe parece deberse principalmente al pequeño tamaño de su población y a la elevada llegada de turistas.

- No es sorprendente que más del 50% de la capacidad total de asientos en el mercado intra-LAC sea proporcionada por grupos de aerolíneas regionales como Copa Airlines, LATAM y Avianca. Los principales hubs aeroportuarios de LAC, como Ciudad de Panamá (PTY), Bogotá (BOG), Lima (LIM), Ciudad de México (MEX), Sao Paulo (GRU) y Santiago (SCL) atraen el 74% de toda la cuota de mercado del tráfico intra-LAC de pasajeros con una sola escala. En cambio, la cuota de plazas de LCC en las rutas intra-LAC es bastante baja (8,3%), sobre todo si se pone en perspectiva con otros mercados que muestran un mayor grado de liberalización, como la ASEAN (51,6%), la UE (46,1%) y Norteamérica (14,8%).
- Además, los vuelos directos sin escalas representaron el 57% de todo el tráfico de pasajeros intra-LAC

en 2019. Este porcentaje es comparativamente inferior a la cuota de vuelos directos sin escalas en Europa (89%), ASEAN (87%) y Norteamérica (62%). La limitada presencia de LCC en las rutas intra-LAC ofrece menos opciones para vuelos punto a punto entre puertas de enlace secundarias y aeropuertos regionales.

- Por último, descubrimos que, por término medio, cada capital de la región de LAC está conectada con sólo otras 10 capitales, lo que representa menos del 20% del número total de capitales de la región. Asimismo, existe un número considerable de pasajeros diarios que viajan indirectamente (es decir, con una o más escalas) entre capitales en el mercado intra-sudamericano, especialmente en aquellos mercados que tienen limitaciones de capacidad como Lima-Buenos Aires (LIM-EZE) y Bogotá-Buenos Aires (BOG-EZE).



### **Desarrollar una visión y fortalecer la capacidad aeropolítica**

- La función comercial de los aeropuertos puede ganar mucho si se establece una relación sinérgica con la función aeropolítica, o al menos un mayor nivel de concienciación aeropolítica. La preparación de casos comerciales para apoyar las presentaciones de desarrollo de servicios aéreos y el posterior despliegue de nuevas rutas requiere a menudo interacciones directas con las autoridades gubernamentales locales para promover un marco regulador más favorable y/o mejorar el entorno empresarial que se ofrece a los nuevos operadores aéreos. A los aeropuertos que operan en entornos políticamente delicados les interesa que estas dos funciones vayan de la mano.
- Desde un punto de vista organizativo, también se recomienda que la función aeropolítica esté integrada o dependa directamente de la Oficina del Director General, con líneas discontinuas con los equipos comerciales responsables del desarrollo de servicios aéreos, la experiencia de los pasajeros y los asuntos corporativos, pero también con el departamento jurídico y de cumplimiento. En los aeropuertos pequeños y medianos, la función aeropolítica puede recaer en el CEO o en el C-level/

SVP que supervisa los asuntos gubernamentales e institucionales.

- Por último, también es importante que los equipos aeroportuarios conozcan en profundidad las categorías de disposiciones de los Acuerdos Bilaterales sobre Servicios Aéreos (ABSA) y los instrumentos de regulación económica que se aplican a las operaciones aéreas, con el fin de desarrollar posiciones políticas, propuestas y prioridades antes y durante las negociaciones bilaterales.

### **Agenda política para el futuro**

- Partiendo de la visión, los principios y los puntos de acción de la Declaración de Miami de 2023, el despliegue de una agenda coherente de los aeropuertos hacia un entorno operativo más liberalizado puede lograrse mediante: (1) apoyando la eliminación de las restricciones de acceso al mercado restantes a nivel de negociaciones aéreas bilaterales, (2) trabajando con las autoridades locales para mejorar el entorno político, empresarial y normativo aplicable a la aviación, con especial atención a los servicios aéreos, y (3) promoviendo los intereses de los aeropuertos en las políticas de transporte, infraestructuras y medio ambiente, pero también en

otras áreas no relacionadas con la aviación, como la fiscalidad y las aduanas/inmigración.

- Los aeropuertos de la región LAC tienen un interés inmediato en seguir impulsando el programa de liberalización del transporte aéreo de acuerdo con un enfoque ecosistémico que busque sinergias con partes interesadas afines del sector de la aviación, como las compañías aéreas.
- Los aeropuertos de LAC tienen la oportunidad única de contribuir al desarrollo de un modelo de liberalización que refleje sus propias realidades y estén bien posicionados para apoyar el logro de sus ambiciones en el futuro.



# 1 Introducción

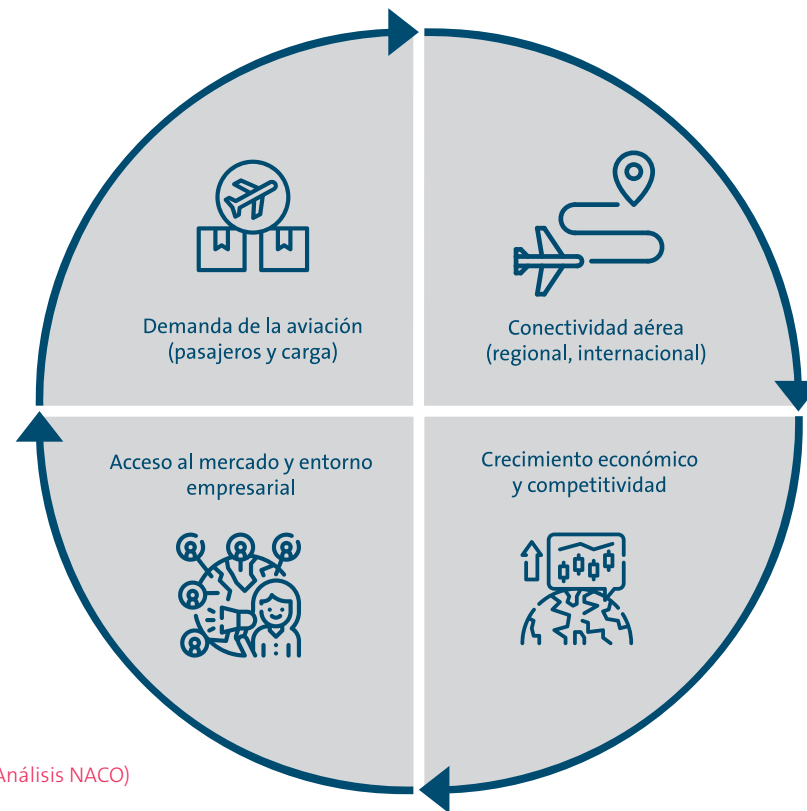
El sector del transporte aéreo permite el comercio transfronterizo, apoya los flujos turísticos y sirve de catalizador para la inversión extranjera directa, el intercambio de conocimientos y los intercambios entre personas. También proporciona enlaces aéreos vitales con ciudades periféricas situadas fuera de las grandes aglomeraciones urbanas, incluidas comunidades remotas y desfavorecidas, y pequeños Estados insulares. Esta es en parte la razón por la que la conectividad aérea sigue siendo una cuestión de interés nacional.

El sector mantiene 87,7 millones de puestos de trabajo en todo el mundo y genera aproximadamente 11,3 millones de empleos directos, de los cuales 6,14 millones (o el 54%) están directamente relacionados con las operaciones aeroportuarias<sup>1</sup>. A pesar de su modesta contribución al tráfico mundial de pasajeros (7,7%), el sector del transporte aéreo en la región de América Latina y el Caribe (LAC) tiene un mayor impacto en la creación de empleo local en comparación con otras regiones, ya que genera el 9% de todos los puestos de trabajo de la aviación a nivel mundial. Por el contrario, mientras que Europa genera el 26% del tráfico mundial de pasajeros, sólo genera el 15% de los empleos de la aviación a nivel mundial. América del Norte (EE.UU. y Canadá) capta el 22,7% del tráfico mundial, pero sólo genera el 10% del total de puestos de trabajo en el sector de la aviación<sup>2</sup>.

### Contexto y alcance

A lo largo de los años, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), el Foro de Transporte Internacional (ITF), así como otras organizaciones regionales y grupos de la industria de la aviación, han publicado varios estudios de referencia sobre el tema de la liberalización del transporte aéreo. En septiembre de 2023, El Consejo Internacional de Aeropuertos para América Latina y el Caribe – Airports Council International Latin America and the Caribbean (ACI-LAC) encargó a NACO la realización de un estudio de alto nivel sobre el estado de la liberalización aérea en la región LAC con el objetivo de desarrollar una visión coherente e informada para el futuro de la liberalización en la región - por y para la comunidad aeroportuaria. Este estudio también servirá de base para futuras iniciativas de promoción, así como para la alineación y el compromiso de la industria con los gobiernos locales.

Fig.1 Relación entre acceso al mercado, demanda de aviación, crecimiento económico y conectividad aérea



(Fuente: Análisis NACO)

---

# 1 Introducción

## Relevancia de la liberalización aérea para los aeropuertos de América Latina y el Caribe

En los últimos años, diversos estudios han demostrado que los aeropuertos contribuyen de forma importante a las economías nacionales, fomentando el empleo directo, indirecto, inducido y catalizador, así como el Producto Interior Bruto (PIB)<sup>3</sup>. La región de LAC no es una excepción en este sentido. Como motores naturales del desarrollo económico y turístico, los aeropuertos de LAC -tanto los hubs como los regionales- tienen mucho que ganar si apoyan políticas de aviación flexibles y marcos reguladores que proporcionen a las aerolíneas la libertad de operar a través de las fronteras sin obstáculos administrativos innecesarios ni requisitos onerosos.

Para los aeropuertos de LAC, garantizar que las autoridades gubernamentales locales ofrezcan condiciones favorables para el desarrollo de servicios aéreos es también una cuestión de viabilidad comercial y competitividad regional. Aunque es innegable que la mayoría de los países de la región han realizado esfuerzos concretos de liberalización en los últimos años, aún queda mucho trabajo por hacer, especialmente en las áreas de procesos administrativos y de aprobación, prácticas de asignación de franjas horarias, coordinación interinstitucional y aplicación incoherente de los marcos bilaterales de aviación y de las mejores prácticas internacionales.

Desde la perspectiva de la política de aviación, la liberalización aérea es relevante porque un mayor acceso al mercado y un entorno normativo favorable a las empresas están directamente relacionados con los niveles de conectividad aérea entre los países de LAC y otras regiones y mercados emergentes, pero también dentro de la propia región. Es importante destacar que la región mostró la menor tasa de crecimiento de la conectividad aérea entre 2014-2019 en comparación con otras regiones del mundo<sup>4</sup>. Esta tendencia debería invertirse en los próximos años.

A continuación se muestra un diagrama que representa que la interrelación entre un mayor acceso al mercado, la demanda del mercado, el crecimiento económico y la conectividad aérea, como ampliamente discutido en estudios previos, informes y la literatura económica<sup>5</sup>.

## Organización del estudio

El presente Estudio sobre el Estado de la Liberalización del Transporte Aéreo en la Región de América Latina y el Caribe está organizado en cinco secciones:

**Sección I («Por qué la liberalización del transporte aéreo debería ser importante para los aeropuertos»)** abordará la cuestión de por qué la liberalización aérea es importante para los aeropuertos de LAC, explorando la relación que existe entre el acceso al mercado, la conectividad aérea y la competitividad económica, así como la relación entre la liberalización aérea y el crecimiento del tráfico. Además, examinaremos el proceso de negociaciones aéreas bilaterales y el papel cada vez más importante que podrían desempeñar los aeropuertos en el futuro para informar a las autoridades gubernamentales sobre las prioridades más urgentes. Por último, esta sección incluirá una revisión de los principales problemas de acceso al mercado y de cómo hacer negocios en la región de LAC, tal como lo han identificado una serie de aerolíneas que operan en la región.

**Sección II («Modelos de liberalización aérea en perspectiva»)** ofrecerá un análisis comparativo de los diversos modelos de liberalización aérea que se han aplicado en las últimas décadas en distintas regiones del mundo, con especial atención a los Estados Unidos (EE.UU.), la Unión Europea (UE), Australia y Nueva Zelanda (Trans-Tasmania) y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), con el apoyo de estudios de casos pertinentes. También se reservará una sección para evaluar críticamente las diversas iniciativas que se han desplegado en la región de LAC, como el Acuerdo de Fortaleza, así como otros modelos de liberalización aérea promovidos por la Comunidad Andina, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Comunidad del Caribe (CARICOM).

**Sección III («Tendencias de la conectividad aérea en América Latina y el Caribe»)** analizará el estado del mercado en la región utilizando técnicas cuantitativas apoyadas en bases de datos industriales y económicas, centrándose en temas relevantes para la región de LAC como la propensión a volar, los motores económicos del transporte aéreo, las tendencias de la conectividad intrarregional, así como la conectividad aérea hacia/ desde las capitales y los principales centros económicos. Esta sección examinará el coste de los viajes aéreos en la región de LAC en comparación con otras regiones del mundo y las posibles implicaciones para la competitividad económica.

**Sección IV («Estrategias, enfoques y herramientas para avanzar en la liberalización del transporte aéreo»)** esbozará algunas de las estrategias, enfoques y herramientas que los aeropuertos podrían utilizar para avanzar en el programa de liberalización del transporte aéreo en los próximos años, incluidas propuestas específicas para integrar mejor la función aeropolítica en la estructura organizativa del aeropuerto. Esta sección también se centrará en algunos elementos prácticos tales como la forma de desarrollar una visión aeropolítica que se alinee con las estrategias comerciales de un aeropuerto y los riesgos regulatorios percibidos, incluyendo una breve anatomía del acceso al mercado y las disposiciones para hacer negocios en los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (ABSA) que pueden ser utilizados por los equipos aeroportuarios como base para desarrollar posiciones y propuestas antes y durante las negociaciones aéreas.

**Sección V («Agenda para el futuro»)** se basará en la visión de ACI-LAC para la liberalización aérea, tal y como se recoge en la Declaración de Miami de noviembre de 2023. Proponemos el despliegue de una agenda de promoción coherente basada en avances tangibles, medibles y continuos en tres frentes. En primer lugar, los aeropuertos de LAC deberían apoyar la eliminación de las restricciones de acceso al mercado y de las prácticas comerciales gravosas que aún persisten. En segundo lugar, deberían trabajar directamente con las autoridades gubernamentales locales para mejorar el entorno político y empresarial aplicable a las actividades de aviación. En tercer y último lugar, los aeropuertos de LAC deberían comprender y promover sus intereses en los ámbitos de formulación de políticas que van más allá del transporte aéreo per se, a saber: infraestructuras, turismo, inmigración y medio ambiente. Otros aspectos que se discutirán en esta sección es la importancia de desplegar la promoción de acuerdo con un enfoque ecosistémico y con un enfoque renovado en la creación de capacidades.

En las secciones siguientes se esbozan algunos de los conceptos directamente pertinentes para el presente estudio, además de algunas observaciones sobre la confidencialidad de los derechos de tráfico entre países y lo que ello significa para los aeropuertos.

### **Acceso al mercado y entorno empresarial y normativo**

Conceptos como acceso al mercado y entorno empresarial son fundamentales para este estudio y se utilizarán a lo largo del mismo para clasificar las prácticas actuales, ilustrar ejemplos y formular recomendaciones. Por ello, en los dos párrafos siguientes ofrecemos una breve explicación del alcance y significado de cada uno de estos conceptos.

#### **Acceso al mercado**

Las políticas restrictivas de acceso al mercado limitan la capacidad de las aerolíneas para invertir en nuevas rutas, ampliar los servicios aéreos o convertir las operaciones existentes en empresas comerciales viables debido a la dificultad para desarrollar el tráfico (tanto de pasajeros como de carga) más allá de ciertas restricciones preestablecidas. Ejemplos de limitaciones comunes en los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (ABSA) pueden ser:

- Número limitado de frecuencias semanales,
- Número limitado de puntos de entrada,
- Límites en el número de asientos (por país o por ruta),
- Condiciones sobre el tipo de aeronave que puede operar en determinadas rutas, y
- Código compartido limitado a determinadas aerolíneas o a un cierto número de rutas o vuelos.

En resumen, las políticas restrictivas de acceso al mercado afectan a la capacidad de las aerolíneas extranjeras para servir nuevos destinos o mejorar las operaciones existentes y, por lo tanto, pueden considerarse una barrera prima facie al desarrollo aeroportuario a largo plazo y al crecimiento del tráfico aéreo.

#### **Entorno empresarial y normativo**

Los marcos normativos onerosos tienden a aumentar los costes de la actividad empresarial en determinados mercados, lo que a menudo erosiona los niveles de rentabilidad a corto plazo, pero también afecta a la viabilidad comercial a largo plazo de las operaciones de las aerolíneas. Por ejemplo, los largos procesos de aprobación y las regulaciones costosas pueden afectar negativamente al atractivo a largo plazo de ciertos mercados (países) porque las aerolíneas llegan a percibirlos como comercialmente arriesgados o legalmente impredecibles. Algunos ejemplos pueden ser, entre otros, los siguientes:

- La aplicación de costosas normativas de protección de los pasajeros desconectadas de las realidades operativas y sin consultas previas con el sector.
- El establecimiento de largos procesos de autorización para obtener permisos de explotación que acaban retrasando la venta de billetes para nuevos vuelos.

El entorno empresarial también puede incluir ámbitos de la política y la reglamentación gubernamentales que no suelen considerarse centrados en la aviación, como la fiscalidad, las aduanas y la inmigración, el medio ambiente y el trabajo, entre otros.

## Derechos de tráfico, libertades del aire y programación de rutas

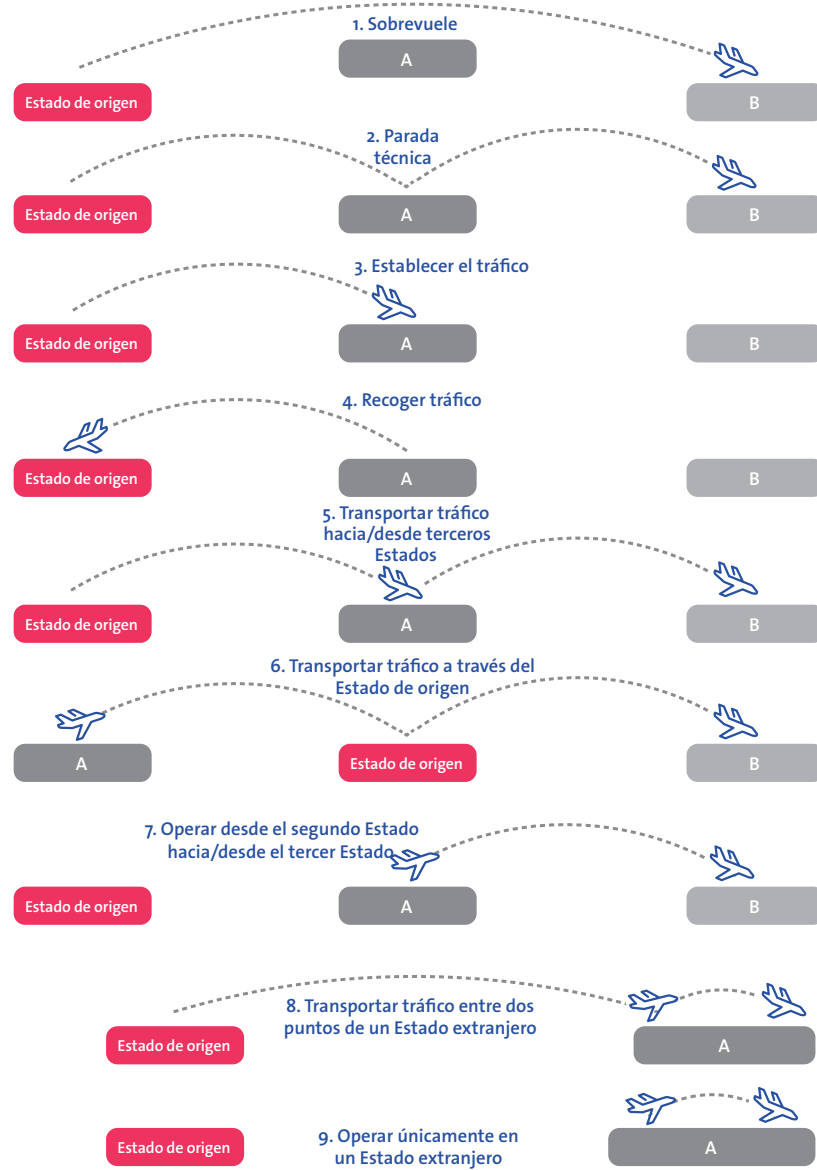
Los conceptos de derechos de tráfico y libertades del aire desempeñan un papel fundamental en el potencial de desarrollo de rutas de los aeropuertos y en su capacidad para comercializarse y atraer nuevos servicios aéreos (de pasajeros y/o carga). Un derecho de tráfico se entiende comúnmente como el derecho de una compañía aérea designada, con respecto a los servicios aéreos regulares internacionales, a transportar pasajeros, carga y correo, por separado o en cualquier combinación. Las especificaciones geográficas adjuntas a los derechos de tráfico concedidos entre países se expresan en función de las libertades del aire y del plan de rutas que las acompañan.

Aunque la mayoría de los países intercambian la primera y segunda libertades a través del Acuerdo Internacional de Tránsito de Servicios Aéreos<sup>6</sup>, las libertades adicionales - y en particular la 3ª, 4ª, 5ª, 7ª, 8ª y 9ª libertades - son generalmente acordadas y concedidas por los países a través de acuerdos bilaterales y/o multilaterales de servicios aéreos. A continuación figura una breve descripción de las libertades del aire tal como se utilizan habitualmente en el sector.

- **Primera libertad:** El derecho de una compañía aérea designada de un país a sobrevolar el territorio de otro país sin aterrizar.
- **Segunda libertad:** El derecho de una compañía aérea designada de un país a aterrizar en otro país por razones no relacionadas con el tráfico, como el mantenimiento y el repostaje, mientras se dirige a otro país.
- **Tercera libertad:** El derecho de una compañía aérea designada a transportar pasajeros y/o carga desde el país de origen (país de matrícula) a otro país.
- **Cuarta libertad:** El derecho de una compañía aérea designada a transportar pasajeros y/o carga al país de origen (país de matrícula) desde otro país.
- **Quinta libertad:** El derecho de la compañía aérea designada de un país a transportar pasajeros y/o carga entre dos países fuera de su propio país, con origen/destino en su país de origen (país de matrícula).
- **Sexta libertad:** El derecho de la compañía aérea designada de un país a transportar pasajeros y/o carga entre dos países en dos rutas a través de su país de origen o país de matrícula (es decir, combinación de las libertades 3ª y 4ª).
- **Séptima libertad:** Derecho de una compañía aérea designada a explotar servicios autónomos totalmente fuera del territorio de su país de origen (país de matrícula) y, más concretamente, a transportar pasajeros y/o carga entre dos países extranjeros en una ruta sin conexión con su país de origen.
- **Octava libertad (cabotaje consecutivo):** derecho de una compañía aérea designada a transportar tráfico de cabotaje (pasajeros y/o carga) entre dos puntos situados en el territorio de un país extranjero exterior, en un servicio que tiene su origen o destino en su país de origen o en un tercer Estado.
- **Novena libertad (cabotaje autónomo):** derecho de una compañía aérea a transportar pasajeros y/o carga entre dos puntos situados en el territorio de un país extranjero, en un servicio que se realiza íntegramente fuera de su país de origen.



Fig.2 Las nueve libertades del aire



(fuente: Adaptación de NACO del Manual de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9626, Parte 4).)

El anexo más común de los ABSA es el programa de rutas, que describe las rutas en las que la(s) compañía(s) aérea(s) designada(s) por cada parte puede(n) operar los servicios acordados, así como las condiciones o restricciones aplicables a determinadas rutas o a todas ellas. Aunque en los últimos años se ha convertido en una tendencia común que los países permitan que los servicios aéreos acordados y los derechos de tráfico relacionados se apliquen a todos los puntos (origen, intermedio, destino, más allá), algunos países siguen restringiendo la utilización de los derechos de tráfico concedidos únicamente a determinados puntos.

El Acuerdo entre el Gobierno de Australia y el Gobierno de Canadá relativo a los servicios aéreos, de 5 de julio de 1988<sup>7</sup>, es un buen ejemplo de ABSA restringido mutuamente acordado, en el que el Gobierno australiano concedió a la compañía aérea designada de Canadá el derecho a ejercer sus derechos de tráfico basándose en un plan de rutas restringido que permite que los servicios aéreos acordados tengan su origen en cualquier punto o puntos de Canadá, pero sólo utilizando cuatro puntos intermedios (San Francisco, Honolulu, Tahití y Fiji), con Sydney como principal punto de entrada en Australia y con otro punto en Australia a nombrar por Canadá, pero sin puntos más allá.

A continuación se presenta una visualización de las nueve libertades del aire esbozadas anteriormente, adaptada del Manual de la OACI sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc. 9626).

**Fig.3 Cronograma de rutas (ABSA Australia-Canadá, 1988), Anexo**

Puntos Canadá	Puntos Intermedios	Puntos en Australia	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos en Canada	San Francisco, Honolulu, Tahiti, Fiji	Sydney, con otro punto en Australia que será nombrado por Canadá.	—

Cualquier punto o puntos especificados anteriormente podrán omitirse en alguno o en todos los servicios, pero todos los servicios tendrán su origen o destino en Canadá.

Las rutas serán operadas en ambas direcciones por la compañía aérea designada de Australia:

Puntos en Australia	Puntos Intermedios	Puntos en Canadá	Puntos más allá
Cualquier punto o puntos en Australia	Fiji, Tahiti, Honolulu, San Francisco	Vancouver, con un otro punto en Canadá que será nombrado por Australia.	—

Cualquier punto o puntos especificados anteriormente podrán omitirse en alguno o todos los servicios, pero todos los servicios deberán tener su origen o destino en Australia.

**NOTAS**

1. El punto adicional en Australia a ser nombrado por Canadá y el punto adicional en Canadá a ser nombrado por Australia será cualquier punto con un aeropuerto designado para operaciones internacionales.
2. Los puntos designados por cualquiera de las Partes Contratantes podrán ser modificados mediante notificación a la otra Parte Contratante con seis (6) meses de antelación.

En este caso, ninguna de las dos aerolíneas designadas podría utilizar Los Ángeles (LAX) o Seattle (SEA) como puntos para transportar tráfico de 5ª libertad. Además, las aerolíneas designadas no pueden operar a/desde más de dos puntos en el territorio de la otra parte. Observamos, sin embargo, que ambos Gobiernos han introducido cambios posteriores en las rutas y los derechos asociados, pero éstos siguen siendo confidenciales hasta su entrada en vigor definitiva por ambos países<sup>8</sup>.

### **Confidencialidad de los derechos comerciales**

Los acuerdos de servicios aéreos (ASA), ya sean bilaterales, plurilaterales o multilaterales, establecen el marco jurídico y reglamentario general de los servicios aéreos entre las partes. Algunas de las disposiciones más importantes de los ASA incluyen la designación de aerolíneas, la aplicación de las leyes nacionales, la propiedad y el control, los derechos de las aerolíneas a establecer oficinas, contratar y desplegar personal, remitir divisas, derechos de aduana, marcos de seguridad y protección, y las rutas que pueden operar las aerolíneas designadas. Sujetas al proceso de elaboración de tratados aplicable en cada país signatario, estas disposiciones pueden encontrarse en el dominio público y, por lo general, son accesibles en las bases de datos de tratados nacionales.

En cambio, los derechos comerciales como los derechos de tráfico, los derechos de capacidad (es decir, frecuencia de los servicios, número de plazas) y las disposiciones sobre códigos compartidos suelen ser tratados como confidenciales por las autoridades negociadoras y, como tales, no están a disposición del público en general. A menudo se detallan en Memorandos de Entendimiento (MOU) y Actas Acordadas que se firman entre las autoridades aeronáuticas como adenda al ASA existente. Esta práctica común hace casi imposible que las partes externas evalúen cuál es el marco comercial real y efectivo que existe para los servicios aéreos entre dos o más países.

### **Observaciones preliminares y advertencias**

Una revisión informal de las ABSA vigentes en América Latina y el Caribe realizada en el curso de este estudio revela que la región en su conjunto -aunque no todos los países- ha hecho grandes progresos en los últimos años en lo que respecta a la concesión de derechos de tráfico de 3ª, 4ª y 5ª libertad tanto para operaciones de pasajeros como de carga. Sin embargo, hemos observado que sigue habiendo restricciones a la concesión efectiva de derechos de tráfico de 7ª, 8ª y 9ª libertades, incluidos horarios de ruta restringidos que abren la puerta a derechos de tráfico condicionales.

Además, también hemos observado que varias disposiciones de naturaleza empresarial y reglamentaria de los ABSA actuales siguen siendo gravosas para los operadores aéreos y/o poco favorables desde el punto de vista empresarial. Una evaluación más exhaustiva del estado de los ABSA en la región requeriría un estudio más sistemático, país por país y mercado por mercado, con pleno acceso a los documentos confidenciales en los que se detallan los derechos comerciales. Sin embargo, tal estudio queda fuera del alcance de este estudio.



## 2 Por qué la liberalización del transporte aéreo debe importar a los aeropuertos

Aunque un panorama competitivo totalmente liberalizado para los servicios aéreos no puede garantizar el lanzamiento de nuevos servicios aéreos, ciertamente proporciona un entorno estable y predecible para que las aerolíneas consideren nuevas inversiones y compromisos comerciales con los aeropuertos, tales como rutas nuevas y/o mejoradas, más frecuencias y mejores horarios. Los aeropuertos regionales y/o secundarios de la región LAC también podrían beneficiarse en gran medida de un entorno más liberalizado que proporcione un entorno operativo favorable a las empresas, ofrezca flexibilidad operativa a las nuevas líneas aéreas y apoye los servicios punto a punto entre aeropuertos secundarios.

Esta sección proporcionará una breve visión general del actual régimen jurídico de los servicios aéreos internacionales y revisará algunos de los principios subyacentes, como la reciprocidad, que es la base de las negociaciones bilaterales entre países - y donde los aeropuertos de LAC deberían tratar de tener un papel más destacado en el futuro. Antes de entrar en un debate más amplio sobre los méritos de la liberalización aérea, profundizaremos en la interrelación entre la conectividad aérea, la competitividad y el crecimiento económico.

Fig.4 Proceso de alto nivel de las negociaciones bilaterales oficiales sobre servicios aéreos internacionales



### Pre-Negociación ▶

- Consultas internas con los departamentos gubernamentales pertinentes y aportaciones de las partes interesadas de la industria local para determinar las prioridades del país, intercambiar posturas y responder a las solicitudes de negociación.
- Se establece y aprueba el mandato de negociación.

### Negociación ▶

- Los Estados, representados por las autoridades competentes, presentan propuestas y contrapropuestas a la otra parte.
- La negociación se lleva a cabo a puerta cerrada por los negociadores aéreos principales, ayudados por sus equipos jurídicos, económicos y técnicos.
- Las delegaciones van acompañadas de observadores, entre los que se encuentran representantes de la industria aeronáutica.

### Post-Negociación

- Si hay un resultado tras las negociaciones, aplicación del nuevo marco bilateral acordado.
- Intercambios entre las autoridades y comentarios de las partes interesadas gubernamentales e industriales.
- Consultas bilaterales en caso de desacuerdos, nuevas cuestiones o incumplimiento.
- Proceso de ratificación

(Fuente: Análisis NACO)

## 2 Por qué la liberalización del transporte aéreo debe importar a los aeropuertos

### Algunas consideraciones preliminares

**Base jurídica del transporte aéreo internacional** – El transporte aéreo internacional se rige por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (comúnmente conocido como Convenio de Chicago) firmado en diciembre de 1944, que también proporciona el marco normativo e institucional subyacente para la prestación de servicios aéreos internacionales. Desde un punto de vista jurídico, el intercambio de derechos de acceso al mercado entre países - a menudo denominados derechos de tráfico, pero sin limitarse a ellos - se deriva de los artículos 1 y 6 del Convenio de Chicago, que estipulan conjuntamente que «los Estados contratantes reconocen que cada Estado tiene soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo situado por encima de su territorio» y que «no podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular sobre el territorio de un Estado contratante o con destino al mismo, salvo con permiso especial u otra autorización de dicho Estado, y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización»<sup>9</sup>. Los servicios aéreos no regulares, entre los que se incluyen los vuelos chárter transfronterizos y la aviación general, están contemplados en el artículo 5 del Convenio de Chicago<sup>10</sup>.

**Principio de reciprocidad** – El principio de reciprocidad es un pilar importante de las relaciones aeronáuticas entre países y el modus operandi de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y documentos conexos. El alcance del acceso al mercado intercambiado entre países, sobre la base de la reciprocidad, suele plasmarse

en un conjunto de documentos (es decir, acuerdos bilaterales de servicios aéreos, protocolos, memorandos de entendimiento, actas acordadas, registro de discusiones, notas de reunión, etc.) que aclaran el alcance y la mecánica de los derechos intercambiados y también establecen las bases de la política y el entorno empresarial aplicables a los servicios aéreos internacionales acordados.

Hay que señalar, sin embargo, que algunos países pueden decidir conceder nuevos derechos de tráfico a aerolíneas designadas sobre una base extra-bilateral (es decir, sin necesidad de celebrar negociaciones bilaterales o de modificar formalmente el marco bilateral existente, con los derechos aprobados sujetos a condiciones y plazos estrictos)<sup>11</sup>. Los procesos de solicitud de derechos de tráfico extrabilaterales pueden estar formalizados o ser ad hoc y suelen activarse mediante una petición expresa por escrito de una de las partes firmantes del acuerdo.

**Cuestiones comunes de debate en las consultas bilaterales sobre servicios aéreos** – Algunas de las cuestiones más comunes de debate durante las negociaciones aéreas bilaterales incluyen (i) la concesión de derechos de tráfico (con las libertades del aire subyacentes, que se detallan con más detalle en el Anexo 1 de este estudio), (ii) la capacidad (es decir, número de vuelos permitidos), (iii) programación de rutas para las operaciones (es decir, número de puntos de entrada,

pero también puntos intermedios antes y después), (iv) designaciones de líneas aéreas, (v) requisitos de propiedad y control, (vi) actividades comerciales, (vii) impuestos, (viii) derechos de aduana, (ix) repatriación de divisas, así como (x) acuerdos de código compartido y cooperación.

En los últimos años, otros temas de debate han sido el panorama competitivo de las operaciones internacionales (con las correspondientes salvaguardias y la introducción de conceptos como el de competencia leal), la transparencia financiera (en los casos en que una o más aerolíneas designadas sean de propiedad estatal), así como las prácticas laborales y medioambientales.

### Proceso de negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos

La mayoría de los países han desarrollado sus propios procesos formales de consulta para preparar las negociaciones bilaterales (véase la figura 2). Los mandatos de negociación suelen establecerlos las autoridades nacionales competentes responsables de la regulación del transporte aéreo, a menudo con la participación o el asesoramiento de los ministerios de asuntos exteriores y economía. Estos mandatos se formulan durante un proceso de consultas con otras partes interesadas del gobierno y de la industria, ya sea a través de mecanismos formales o de comunicaciones directas (privadas o públicas). Por regla general, un enfoque estratégico de las negociaciones bilaterales

sobre servicios aéreos debería conllevar un proceso coordinado en el que una serie de partes interesadas aporten información a las autoridades nacionales negociadoras, desde compañías aéreas, aeropuertos y gobiernos regionales hasta organismos de turismo y organismos comerciales.

Las aerolíneas han dominado históricamente la composición y la influencia del grupo industrial, seguidas de los intereses empresariales y turísticos. Debido a su papel como catalizadores del desarrollo económico y turístico, los aeropuertos de LAC se beneficiarían de ocupar un papel más importante en el proceso de las negociaciones aéreas bilaterales, por ejemplo, aportando su contribución antes del establecimiento de las prioridades aeronáuticas nacionales, durante las negociaciones propiamente dichas garantizando que sus intereses se reflejen en el resultado final, pero también durante la fase posterior a la negociación que ofrece a las partes mecanismos para plantear cuestiones nuevas y urgentes, comunicar el incumplimiento del marco aeronáutico bilateral por parte de las aerolíneas designadas, incluidas las solicitudes de nuevas rondas de negociaciones sobre cuestiones apremiantes como derechos de tráfico adicionales o modificaciones de disposiciones obsoletas.

Cabe señalar que la Unión Europea ha formalizado algunos de estos mecanismos posteriores a la negociación en forma de comités conjuntos en los que las partes signatarias de la ABSA pueden debatir y resolver cuestiones urgentes que son relevantes para los aeropuertos, pero también para otras partes interesadas en la aviación<sup>12</sup>. Otros países, como Australia, han sido objeto de controversias recientes que han puesto de relieve la necesidad de un proceso más transparente de negociaciones bilaterales sobre servicios aéreos que incluya el uso de análisis de costes y beneficios,

consultas más amplias con las principales partes interesadas, incluidos organismos no relacionados con la aviación como la Comisión Australiana de Competencia y Consumo, así como la publicación de una exposición de motivos de las decisiones adoptadas<sup>13</sup>.

### **Contexto histórico de la liberalización y tendencias regionales**

Durante las últimas décadas el mundo ha sido testigo de una tendencia creciente hacia la liberalización de los mercados aéreos internacionales, a medida que más y más gobiernos han reconocido los beneficios económicos creados al permitir que las fuerzas del mercado determinen y guíen el desarrollo de los servicios aéreos internacionales<sup>14</sup>. Aunque la región de América Latina y el Caribe no ha sido la excepción a esta tendencia positiva<sup>15</sup>, el proceso de liberalización sigue inacabado y algo fragmentado, sobre todo a nivel del entorno político y empresarial, que sigue cargando a las compañías aéreas con costes normativos y administrativos innecesarios, afectando así a la capacidad de los aeropuertos para atraer servicios aéreos y ser más competitivos por derecho propio.

En los últimos años han surgido varios modelos de liberalización en los mercados maduros de la aviación. Por ejemplo, EE.UU. ha aplicado proactivamente la llamada «política de cielos abiertos», que promueve marcos bilaterales en los que las compañías pueden operar cualquier ruta sin restricciones de capacidad, frecuencia o precio. La UE también ha desarrollado una política exterior coordinada de aviación de la UE y ha celebrado una serie de acuerdos globales de transporte aéreo a nivel de la UE con países vecinos y socios comerciales como Estados Unidos, Canadá, Marruecos, Georgia, Israel, Jordania, Qatar, Omán y, más recientemente, los Estados miembros de la ASEAN (es

decir, Brunéi, Camboya, Indonesia, RDP Lao, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam). Según la Comisión Europea, entre 2016 y 2019, el tráfico aéreo entre Europa e Israel ha experimentado un crecimiento medio del 12% anual. También observamos que el tráfico aéreo ha crecido de forma constante entre la UE y Marruecos y Georgia. Estos y otros modelos de liberalización se revisarán con más detalle en la Sección III de este estudio.



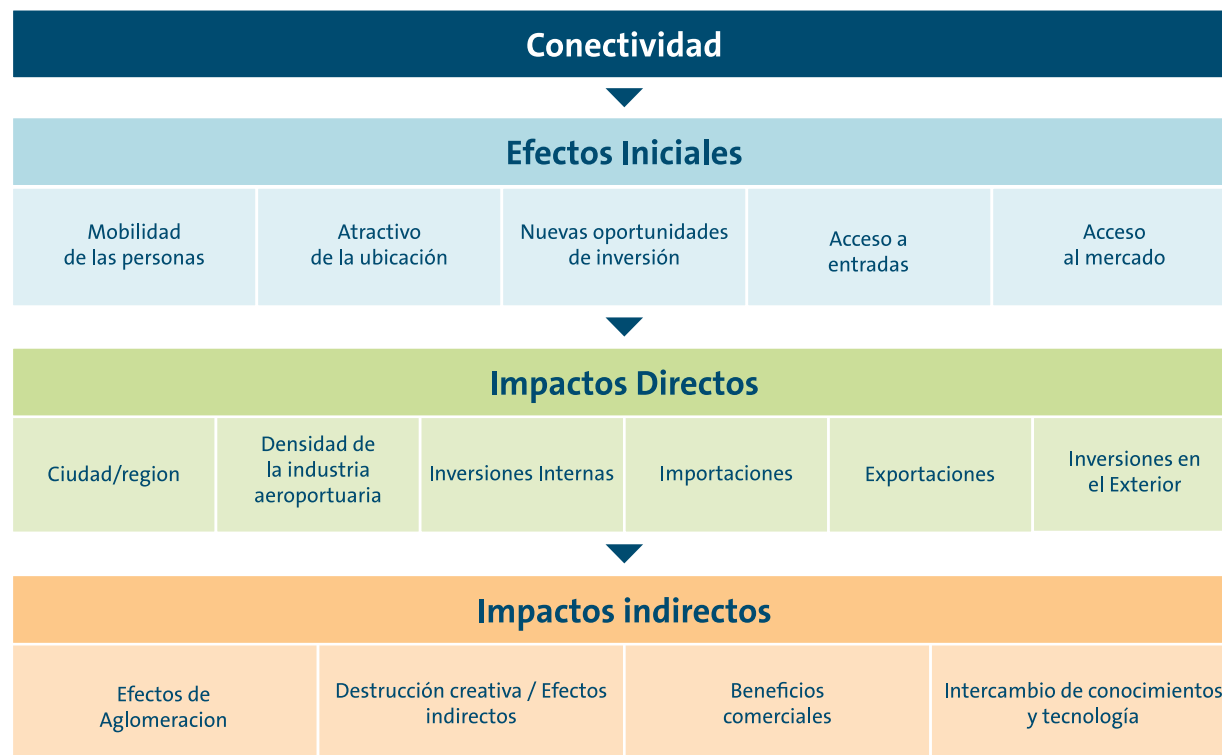
### Liberalización, conectividad aérea y competitividad nacional

El programa de liberalización aérea sigue estando intrínsecamente ligado al nivel de conectividad aérea de un país y a su competitividad económica. La conectividad aérea es un factor clave de la competitividad económica porque permite el comercio, apoya los flujos turísticos y facilita las inversiones transfronterizas y los intercambios de conocimientos<sup>16</sup>. La mejora de la conectividad aérea también beneficia a los usuarios de las infraestructuras de transporte aéreo (es decir, pasajeros, exportadores, empresas, transportistas, inversores y turistas) porque pueden acceder a más destinos y mercados de todo el mundo de forma más rápida y fluida. En esencia, la conectividad aérea facilita la movilidad internacional de personas y mercancías, por lo que puede considerarse un importante motor de crecimiento económico y desarrollo social<sup>17</sup>.

Como muestra la figura siguiente, la conectividad aérea también está vinculada a la mejora de la capacidad productiva económica de los países. Una mayor conectividad aérea -ya sea directa o indirecta- se traduce en un aumento de la movilidad de las personas entre los mercados, contribuye a mejorar el atractivo de las regiones a las que llegan los servicios aéreos y, por tanto, suele generar nuevas oportunidades de inversión. En términos de impactos más amplios, la conectividad aérea puede acelerar el intercambio de conocimientos y nuevas tecnologías, apoyar las inversiones entrantes y salientes, desencadenar efectos indirectos y efectos de aglomeración.

Desde la perspectiva de un operador aeroportuario, un mayor número de vuelos suele traducirse en un aumento de los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Por consiguiente, es probable que un aumento de los

Fig.5 Conectividad aérea y capacidad productiva económica

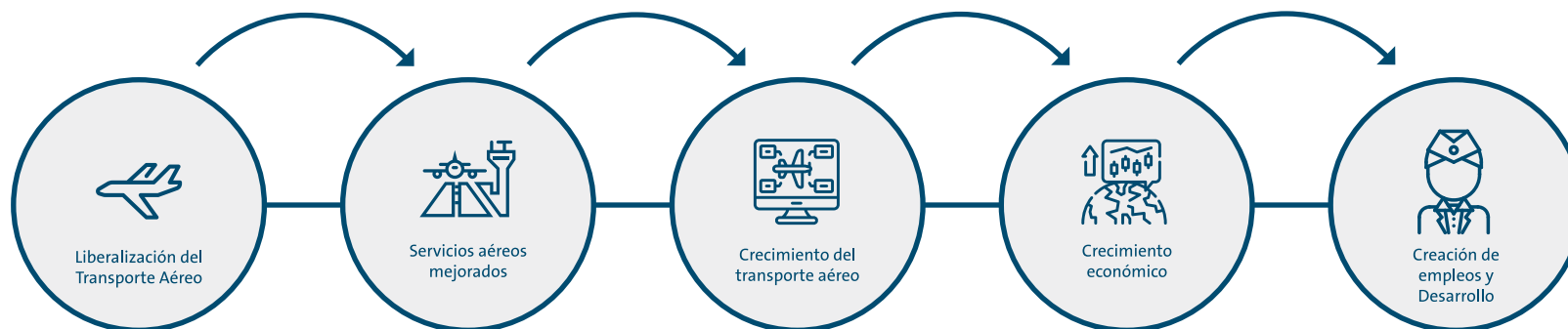


(Fuente: IATA, adaptado por NACO)

niveles de tráfico aéreo a lo largo del tiempo tenga un efecto positivo en los beneficios económicos que cabe esperar de las actividades relacionadas con los aeropuertos en las comunidades circundantes, pero también en la economía nacional en general. En particular, merecen destacarse los beneficios de la liberalización en los aeropuertos regionales debido a las perspectivas de creación de empleo local y al aumento de la actividad relacionada con el turismo que pueden

derivarse de una mayor conectividad aérea hacia/ desde los mercados emisores de turismo entrante. De hecho, estudios anteriores han señalado que los países con mejores conexiones aéreas tienden a beneficiarse de un aumento del comercio, una mayor inversión, más actividad turística y una mejor productividad en general<sup>18</sup>. Ciertamente, estas conexiones las desarrollan las aerolíneas, pero las facilitan en gran medida los aeropuertos.

**Fig.6 Relación causal entre liberalización aérea y crecimiento económico**



(Fuente: InterVISTAS-ga<sup>2</sup>, adapted by NACO)

En los últimos años, los estudios también han puesto de relieve los numerosos beneficios que pueden derivarse de la liberalización del transporte aéreo<sup>19</sup>, a saber, una mayor competencia de las compañías aéreas en mercados muy concentrados, un aumento del volumen de tráfico, nuevos servicios de rutas y, en general, importantes ventajas para los consumidores, como más posibilidades de elección y tarifas más bajas<sup>20</sup>.

### **Impacto del marco bilateral en la estrategia comercial de las aerolíneas**

La liberalización del transporte aéreo puede beneficiar a los aeropuertos de varias maneras. La combinación de un acceso al mercado sin restricciones y unas disposiciones operativas flexibles, junto con un entorno político y empresarial favorable, aumenta la probabilidad de que los aeropuertos atraigan nuevos y mejores servicios aéreos en términos de frecuencias, rutas, horarios y tipo de aeronaves. El acceso a un entorno empresarial de bajo

coste, flexible y predecible es un factor clave para las aerolíneas a la hora de construir el argumento comercial para nuevas rutas o vuelos adicionales. A continuación, se ofrece una visión general de la función de gestión de la red de una aerolínea y de cómo se ve afectada por algunas de las disposiciones de los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (ABSA).

Uno de los objetivos clave que persiguen los esfuerzos de liberalización en el contexto de los servicios aéreos internacionales es proporcionar a las aerolíneas un entorno operativo flexible, predecible y de bajo coste que apoye la libertad comercial en el mercado.

Aunque la promoción de acuerdos de cielos abiertos ha sido el centro de la mayoría de las iniciativas de defensa del sector en los últimos años, existe una necesidad concreta en 2024 de ampliar este debate al ámbito del entorno empresarial, que sigue estando muy influido

por las políticas y normativas aplicadas a nivel nacional. En particular, el entorno empresarial repercute en los costes (financieros y administrativos) de las aerolíneas y también afecta a los niveles de servicio. Los aeropuertos tienen un importante papel que desempeñar en la promoción de un entorno empresarial más favorable para los servicios aéreos.

**Fig.7 Función de gestión de la red de las compañías aéreas y relación con los acuerdos de servicios aéreos**



(Fuente: Análisis NACO)

## Más allá de los derechos de tráfico: el entorno empresarial y normativo que afecta a las operaciones aéreas

Como parte de la agenda de liberalización aérea, los aeropuertos de LAC se beneficiarían de la comprensión de los problemas que afectan actualmente a las operaciones de las aerolíneas en la región. Este paso no sólo es necesario para la concienciación aeropolítica general, sino también para desarrollar futuras sinergias de colaboración y compromiso gubernamental con la industria aérea.

Para este estudio hemos entrevistado a más de 10 aerolíneas que operan en la región, desde las históricas y consolidadas Full-Service Carriers (FSC) hasta las ambiciosas Low-Cost Carriers (LCC) de rápido crecimiento, y que en conjunto representan el 52,3% de la capacidad internacional de asientos en la región LAC en 2023, según la base de datos de aerolíneas Cirium. A pesar de varios intentos, no pudimos hablar con ninguna de las aerolíneas con sede en el Caribe. A continuación se presenta una visión general de algunos de los obstáculos más importantes para el acceso al mercado y para hacer negocios identificados por las aerolíneas entrevistadas.

**Procesos de autorización onerosos** – Algunas aerolíneas señalaron que los procesos de autorización de vuelos en la región LAC suelen ir acompañados de requisitos onerosos o innecesarios. Estos procesos tienden a aumentar los costes de hacer negocios para las aerolíneas operadoras, añadiendo imprevisibilidad operativa para los nuevos vuelos y aumentando los riesgos comerciales. Por ejemplo, no hay ninguna justificación razonable para vincular la solicitud de derechos de aterrizaje con el proceso de asignación de franjas horarias. Añadir nuevas rutas o más frecuencias no debería poner en peligro la autorización concedida previamente por la autoridad aeronáutica. Del mismo modo, la solicitud de una compañía aérea para obtener determinadas franjas horarias en un aeropuerto

congestionado no debería provocar automáticamente una revisión de la autorización de operador aéreo extranjero y/o de los derechos de aterrizaje previamente aprobados.

Algunas compañías aéreas también nos han comentado que añadir nuevas rutas en el marco de un ABSA relativamente abierto (es decir, con derechos ilimitados de 3ª, 4ª y 5ª libertad) puede dar lugar en ocasiones a un periodo de revisión prolongado por parte de las autoridades gubernamentales locales y a la obligación de presentar un estudio de viabilidad para justificar el uso de frecuencias adicionales. Aparentemente, no hay justificación para imponer este tipo de procesos de revisión a las compañías aéreas si dos países ya han acordado intercambiar frecuencias ilimitadas con derechos de 3ª, 4ª y 5ª libertad. Tales prácticas van en contra del espíritu de los acuerdos liberalizados.

**Medidas gubernamentales unilaterales** – La mayoría de las aerolíneas entrevistadas señalaron casos en los que los gobiernos locales aplican nuevas políticas o normativas sin consultar previamente al sector. En algunos casos, las iniciativas gubernamentales unilaterales afectan a un segmento importante de los pasajeros transportados por determinadas compañías (por ejemplo, las tasas de entrada de visados para determinadas nacionalidades), lo que repercute en su experiencia general en el aeropuerto y puede afectar a la viabilidad comercial de los vuelos si esos segmentos de pasajeros deciden viajar a otro lugar. En otros casos, las administraciones locales han impuesto tasas a los pasajeros de salida, lo que ha provocado una falta general de claridad en el proceso de pago en el aeropuerto, ralentizando así la tramitación de los pasajeros y causando retrasos en los vuelos.

Según los comentarios de las compañías aéreas, es necesaria una mayor transparencia en la aplicación de las nuevas políticas y normativas gubernamentales que afectan a la aviación. En resumen, la aplicación de una normativa más predecible, proporcionada y no distorsionadora sólo puede mejorar el entorno empresarial de un país.

**Derechos de tráfico condicionales** – La mayoría de las compañías aéreas opinaron que, en general, los derechos de tráfico no son un obstáculo importante para las operaciones en la región. Aunque algunos países todavía parecen respaldar políticas restrictivas de acceso al mercado, la mayoría de los países de la región han avanzado gradualmente hacia un modelo de liberalización que promueve la concesión (al menos) ilimitada de derechos de tráfico de 3ª y 4ª libertad a las aerolíneas extranjeras.

Sin embargo, sigue habiendo casos aislados de derechos de tráfico condicionales, como la petición de algunos países de la región de que las líneas aéreas designadas operen rutas secundarias antes de que se concedan derechos de tráfico adicionales para el punto de entrada principal (a menudo la capital). Quizás la práctica más preocupante sea el uso de procesos de licitación para autorizar la utilización de frecuencias previamente concedidas, que incluye la calificación de derechos de tráfico basada en una dicotomía de frecuencias a perpetuidad frente a frecuencias con fecha de caducidad<sup>21</sup>. Esta práctica parece favorecer a las compañías aéreas que hubieran heredado frecuencias a perpetuidad en algún momento del pasado, al tiempo que limita el acceso al mercado a los nuevos operadores e impone costes de adquisición sustanciales a los derechos de tráfico.

Fig.8 Principales problemas de acceso al mercado y para hacer negocios que afectan a las aerolíneas en la región de LAC, 2024



(Fuente: Análisis NACO)

**Aplicación incoherente de las normas de asignación de franjas horarias (slots)** – Algunas compañías aéreas mencionaron que varios países de la región no respetan plenamente los principios esbozados en las Directrices Mundiales sobre Franjas Horarias Aeroportuarias Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG)<sup>22</sup>, como la independencia, la transparencia, la no discriminación, la previsibilidad y la equidad. En la práctica, algunos países parecen aplicar un enfoque híbrido que a menudo se desvía de los principios esbozados en las WASG. Según las compañías aéreas, estos modelos híbridos se aplican de forma incoherente y, como tales, pueden tener un efecto directo en la capacidad de los nuevos operadores para acceder a un mercado y ofrecer un producto conveniente a los viajeros. En general, es necesaria una mayor previsibilidad y coherencia normativa en la aplicación de las normas de asignación de franjas horarias.

**Limitación o falta de capacidad aeroportuaria** – El consenso entre las aerolíneas entrevistadas es que la región LAC, y especialmente los aeropuertos de las grandes capitales, carecen de la capacidad necesaria para permitir una expansión continua del mercado debido a limitaciones de infraestructura como la longitud de la pista y la falta de disponibilidad de puertas de embarque durante las horas punta, entre otras. Un efecto directo de la limitada capacidad aeroportuaria observada en la región LAC parece también añadir complejidad al proceso de asignación de franjas horarias, y algunas aerolíneas expresaron la opinión de que «franjas horarias menos que ideales» afectan a la viabilidad comercial y al atractivo de mercado de su producto. Es evidente la necesidad de nuevas inversiones en la región que liberen el potencial real de los aeropuertos y contribuyan a aumentar la competitividad en el futuro.

**Regímenes reguladores costosos** – Las aerolíneas también expresaron la opinión de que la aplicación de regímenes agresivos de protección del consumidor en determinados países de la región LAC ha provocado un aumento de los costes de hacer negocios. Y lo que es más importante, parece que las nuevas normativas o las enmiendas a la actual legislación de protección del consumidor se aplican a veces sin consultar con el sector. Esta tendencia da lugar a marcos normativos que no tienen en cuenta las realidades operativas y las obligaciones de seguridad de las compañías aéreas. Es necesaria una mayor transparencia y consultas continuas entre el gobierno y la industria para evaluar mejor la eficacia de los reglamentos de protección de los pasajeros para garantizar que cumplen con los principios internacionalmente reconocidos de una regulación más inteligente presentados durante la 39ª Asamblea de la OACI en 2016<sup>23</sup>.

**Falta de coordinación entre las autoridades gubernamentales**

– Algunas aerolíneas señalaron que algunos países de la región a menudo implementan nuevas políticas o regulaciones (es decir, nuevos controles de inmigración, concesión de derechos de tráfico de quinta libertad ilimitados y no recíprocos, políticas de visado restrictivas, nuevos impuestos gubernamentales, etc.) sin consultar primero con los ministerios u organismos gubernamentales interesados que son los principales responsables del transporte aéreo, lo que resulta en efectos perjudiciales y costosos para las aerolíneas. Observamos que algunas de estas normativas también pueden contravenir o desviarse de las disposiciones existentes en la ABSA, como la competencia leal, la fiscalidad y la asistencia en tierra (handling).

**Conocimientos técnicos de los reguladores de la aviación**

– Algunas aerolíneas entrevistadas también señalaron la necesidad de mejorar los conocimientos técnicos de los reguladores de la aviación y de los organismos gubernamentales responsables de las actividades de aviación. Deberían fomentarse el desarrollo de capacidades y las interacciones periódicas con el sector de la aviación.

**Falta de concienciación sobre el valor de la aviación**

– Algunas aerolíneas también mencionaron que las autoridades gubernamentales a menudo desconocen el valor que la aviación aporta a sus países en términos de empleo, comercio y turismo. Para los aeropuertos, esta laguna puede transformarse en una oportunidad para explicar mejor el impacto económico de sus operaciones en las comunidades circundantes.



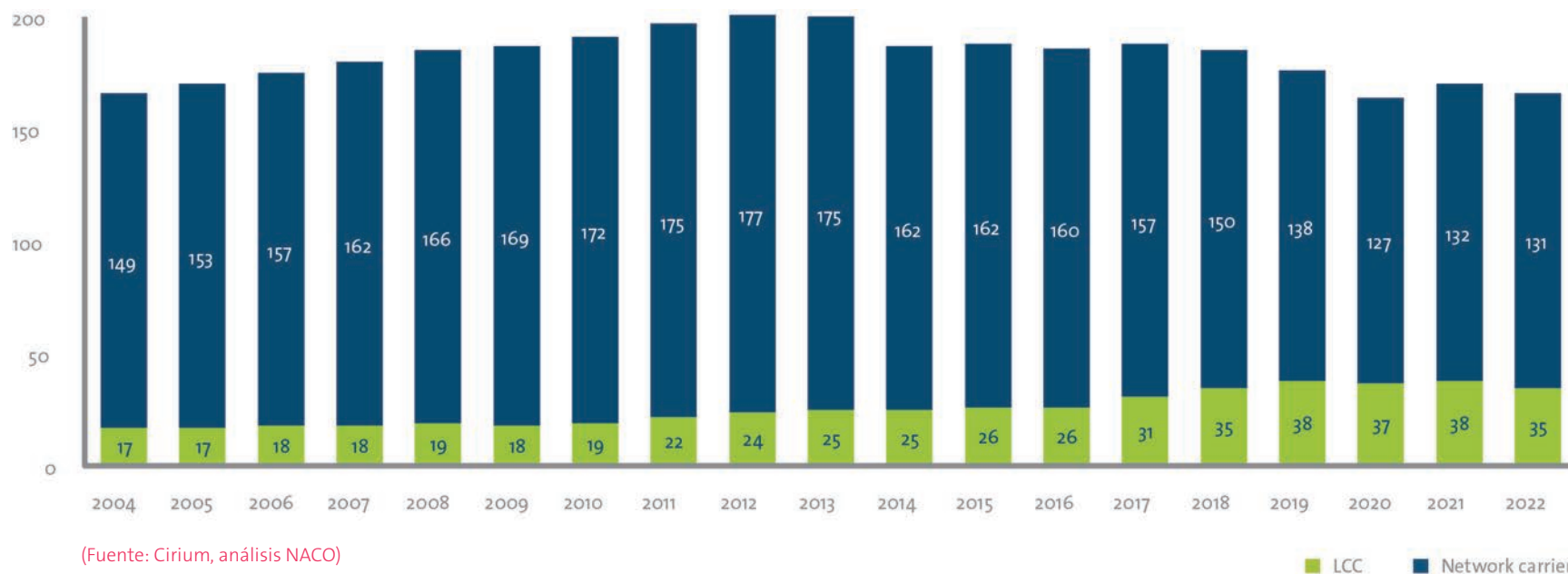


# 3 Modelos de liberalización y desregulación del transporte aéreo en perspectiva

Las políticas gubernamentales en el campo de la aviación están profundamente arraigadas en visiones económicas nacionales más amplias y a menudo se ven influidas por las tendencias regionales y las agendas de la industria local. Entre los factores clave que configuran la visión de un país en materia de aviación figuran los objetivos económicos y de desarrollo nacionales, las políticas industriales y de transporte, el posicionamiento turístico, la protección del consumidor y los objetivos de sostenibilidad medioambiental.

A menudo impulsados por consideraciones como el interés nacional, los países y regiones han desarrollado diversos modelos de liberalización aérea a lo largo de los años. Mientras que los principales mercados de la aviación, como EE.UU. o la UE, han formulado el alcance y el enfoque de sus políticas de aviación para los servicios aéreos internacionales en términos inequívocos, la mayoría de los países o regiones de todo el mundo han liberalizado según un enfoque ad hoc.

**Fig.9 Comparación de LCCs Europeas y compañías de red (2004-2023)**



(Fuente: Cirium, análisis NACO)

### Efectos de la liberalización aérea en el mercado

Históricamente, el sector aéreo ha respondido a los acuerdos de servicios aéreos recién liberalizados expandiéndose a nuevos pares de ciudades antes cerrados a la competencia o mejorando los servicios aéreos actuales en rutas antes limitadas, ya sea por frecuencias, tipo de avión o número de plazas. La posibilidad de una mayor competencia creada por la liberalización aérea también ha dado lugar a la diversificación de productos (por ejemplo, compañías aéreas que compiten en horarios y clases de servicio en la misma ruta) e incluso ha fomentado la aparición de nuevos modelos de negocio dirigidos a diferentes segmentos de pasajeros (por ejemplo, LCC, ULCC, etc.).

El modelo europeo es un ejemplo en el que la liberalización del transporte aéreo estimuló el desarrollo de los servicios de las aerolíneas de bajo coste y una era de hiperconectividad intracomunitaria. Por ejemplo, el

número de compañías de bajo coste (LCC) registradas en Europa (35) casi se ha duplicado desde 2004, mientras que el número de compañías de red (aerolíneas tradicionales) ha disminuido ligeramente (de 149 a 131)<sup>24</sup>. Según un estudio reciente de la Comisión Europea, las LCC fueron responsables del 72% de todo el crecimiento del tráfico de pasajeros dentro de la UE durante el período 2016-19<sup>25</sup>. Relevante para los países más pequeños de la región LAC, las LCC con sede en Europa son responsables de la gran mayoría del tráfico aéreo de pasajeros en países sin grandes aerolíneas nacionales (es decir, principalmente en Europa Central y Oriental).

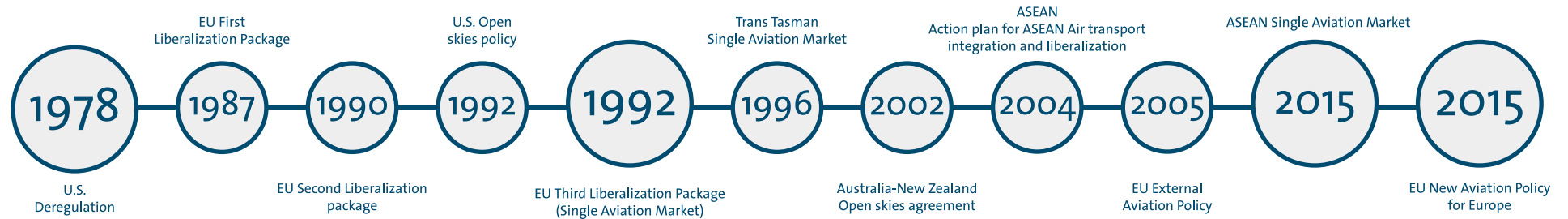
Otros casos ilustrativos de los efectos positivos a largo plazo en el mercado derivados de políticas más abiertas y liberales para los servicios aéreos internacionales son el mercado transfronterizo (Transborder Market) entre EE.UU. y Canadá<sup>26</sup>, el mercado único de aviación trans-tasmano (Trans-Tasman Single Aviation Market) entre

Australia y Nueva Zelanda<sup>27</sup> y el modelo de liberalización gradual de la ASEAN<sup>28</sup>(ASEAN Modelo f Phased Liberalization). Algunos de estos casos se tratarán con más detalle en la siguiente sección de este estudio. La región de América Latina y el Caribe (LAC) puede describirse como un caso de liberalización fragmentada en el que las costosas prácticas comerciales y los onerosos procesos normativos siguen afectando a la competitividad del sector de la aviación.

Las siguientes secciones presentan una breve revisión de algunos de los modelos más ilustrativos de liberalización aérea en todo el mundo, centrándose en Estados Unidos (EE. UU.), la Unión Europea (UE), Australia y Nueva Zelanda, y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Aunque estos modelos reflejan realidades políticas locales únicas y un diseño institucional específico de cada región, todos tratan de promover un cierto grado de liberalización de los regímenes reguladores de los servicios aéreos internacionales.

### 3 Modelos de liberalización y desregulación del transporte aéreo

Fig.10 Cronología de la liberalización, regiones del mundo seleccionadas (EEUU, EU, Australia/New Zealand, ASEAN)



(Fuente: análisis NACO)

Como se ilustrará en las páginas siguientes, los regímenes liberalizados de aviación han promovido históricamente una mayor conectividad aérea entre países (hacia/desde hubs y aeropuertos regionales), opciones más asequibles y cómodas para los viajeros, así como más oportunidades para el comercio, los negocios y los intercambios entre personas.

#### Desregulación y política de cielos abiertos en EE.UU.

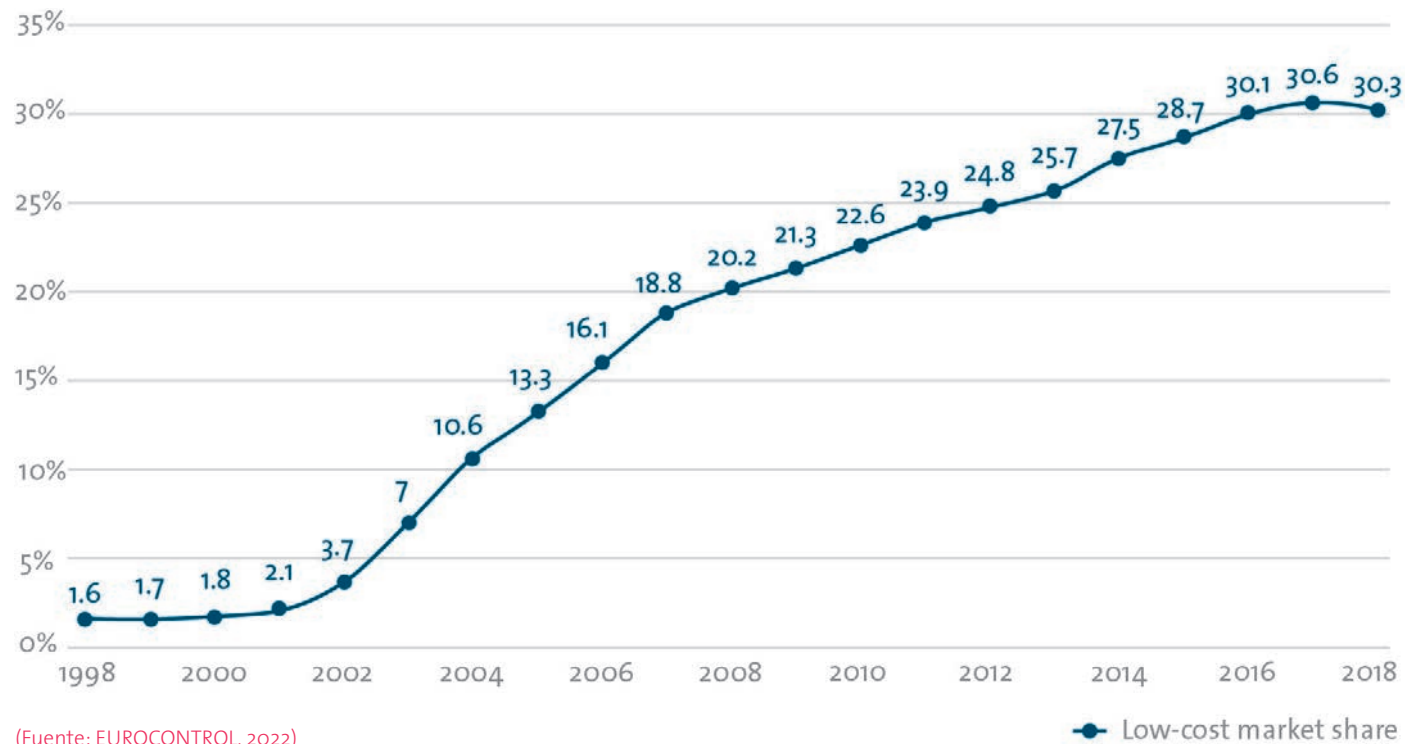
El proceso de desregulación en EE.UU. se desencadenó en 1978 ante el inminente fracaso del anterior modelo regulador que pretendía gestionar la entrada en el mercado, las rutas y la fijación de precios en el sector de las aerolíneas a través del ya desaparecido Civil Aeronautics Board (CAB)<sup>29</sup>. La recurrente falta de rentabilidad de las aerolíneas estadounidenses llevó finalmente al Congreso a aprobar la Ley de Desregulación de las Aerolíneas de 1978, que pretendía suavizar las restricciones de entrada, permitir a las aerolíneas elegir sus propias rutas y fijar sus propias

tarifas, entre otras cosas, y, lo que es más importante, establecía el valor de las fuerzas competitivas del mercado como principio general.

En retrospectiva, la desregulación estadounidense desencadenó la quiebra, reorganización y consolidación de las aerolíneas tradicionales durante las dos últimas décadas del siglo XX y permitió una mayor innovación del mercado mediante la introducción de nuevos enfoques empresariales de las aerolíneas, como el modelo de aerolínea de bajo coste (LCC), del que Southwest Airlines fue pionera. La desregulación en EE.UU. también condujo a una caída marcada y sostenida de los precios de las tarifas aéreas, lo que benefició al consumidor medio. Según la Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de EE.UU., la tarifa media había descendido casi un 40% en 2006 (desde 1980) y el número medio de competidores por mercado (es decir, ruta) había aumentado de 2,2 a 3,5<sup>30</sup>. En 2022, las tarifas medias ajustadas a la inflación en el mercado nacional estadounidense eran un 47% más bajas que en 1978<sup>31</sup>.

En el ámbito internacional, el gobierno de EE.UU. ha promovido activamente acuerdos de cielos abiertos con sus socios de la aviación desde 1992, con los objetivos políticos subyacentes de «proporcionar servicios aéreos asequibles, convenientes y eficientes a los consumidores, promover el aumento de los viajes y el comercio, y desencadenar la creación de empleo de alta calidad y el crecimiento económico»<sup>32</sup>. En 2012, un estudio histórico sobre los beneficios de la liberalización concluyó que «las tarifas medias son un 32% más bajas en las rutas sujetas a [la] política de cielos abiertos (Open Skies Policy)»<sup>33</sup>. Además, la Brookings Institution ha calculado que los acuerdos de cielos abiertos siguen generando más de 4.000 millones de dólares anuales en beneficios económicos para los viajeros estadounidenses<sup>34</sup>. Según el Departamento de Estado de EE.UU., existen actualmente más de 130 acuerdos de transporte aéreo de «cielos abiertos» (Open Skies), de los cuales el 70% se utilizan para salidas internacionales desde EE.UU. hacia socios de Cielos Abiertos.

Fig.11 Porcentaje de compañías de bajo coste en el total de vuelos IFR europeos (%) – 1998-2018



### **Mercado único de la aviación de la UE: Liberalización de las rutas intracomunitarias**

El proceso de liberalización emprendido por la Unión Europea en 1987 culminó con la creación de un Mercado Único de la Aviación en 1992. El Tercer Paquete de Liberalización establecía nuevas normas para la concesión de licencias a las compañías aéreas<sup>35</sup>, las tarifas aéreas<sup>36</sup> y el acceso al mercado<sup>37</sup>, basándose en la decisión de avanzar hacia un mercado interior único en toda una serie de actividades económicas, incluida la aviación.

En concreto, el Reglamento 2408/92 estableció las normas de acceso de las compañías aéreas comunitarias, que concedían a las compañías aéreas europeas pleno acceso a todas las rutas entre Estados miembros y el derecho a ofrecer servicios entre aeropuertos de otros Estados miembros (por ejemplo, Vueling, con sede en España, que opera entre Amsterdam y París, o Lufthansa, que opera vuelos entre París y Marsella). El acceso pleno y sin restricciones a todas las rutas, incluido el cabotaje consecutivo, se implantó posteriormente, en abril de 1997, tanto para los servicios regulares como para los chárter. Curiosamente, el Reglamento 2408/92 también establecía que las limitaciones de capacidad sólo se permitirían por razones medioambientales o en casos de congestión y preveía salvaguardias para proteger las rutas poco transitadas en las que existiera una obligación de servicio público. En la actualidad, el Reglamento 1008/2008 establece el marco económico del transporte aéreo en la Comunidad Europea en

materia de concesión y supervisión de licencias de explotación, acceso al mercado, matriculación y arrendamiento de aeronaves, obligaciones de servicio público, distribución del tráfico entre aeropuertos y fijación de precios.

Según un estudio de 2006, el Mercado Único de la Aviación «dio lugar a la generación de un incremento de 44 millones de pasajeros, un aumento en los años posteriores a la liberalización de más del 33%, frente a un crecimiento histórico del mercado intraeuropeo de entre el 4 y el 6% anual [anteriormente]»<sup>38</sup>. También hay que señalar que el Tercer Paquete de Liberalización de 1992 también tuvo un impacto significativo en el desarrollo de nuevos modelos de negocio y la proliferación de LCC como Ryanair, easyJet, Vueling y Wizz Air, incluidas las respuestas del mercado por parte de las compañías de red mediante la creación de sus propios proveedores de bajo coste y aviones regionales. La cuota de mercado de las LCC en Europa se estimó en un 30,3% (con 9.100 vuelos diarios de media) en 2018, mientras que era cercana a cero a finales de la década de 1990. En 2022, la cuota de mercado ha aumentado hasta el 30,7%<sup>39</sup>.

### **Política exterior de aviación de la UE: Liberalización de los servicios aéreos internacionales**

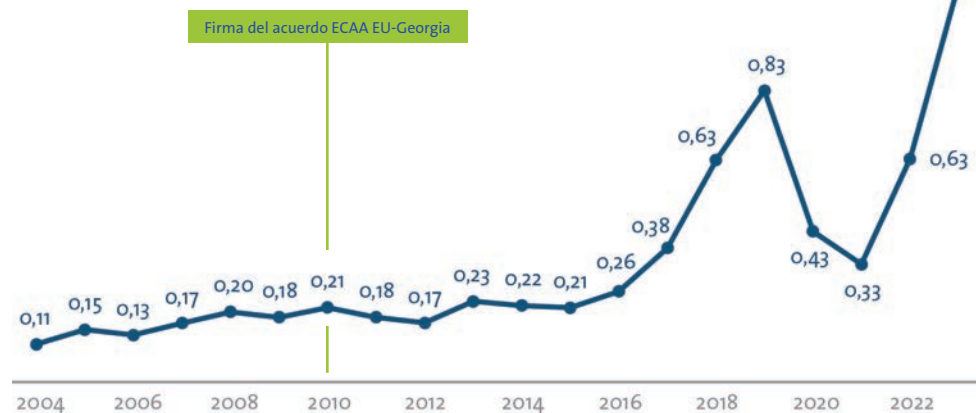
Tras la histórica sentencia del Tribunal de Justicia la Unión Europea de 2002<sup>40</sup>, la UE empezó a formular una política exterior de aviación con el objetivo de restablecer la seguridad jurídica de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos celebrados entre los Estados miembros de la UE y sus socios en el sector de la aviación (los llamados «acuerdos horizontales»), proporcionando en última instancia a todas las compañías aéreas con sede en la UE los mismos derechos de acceso al mercado de terceros países mediante la adopción del principio de designación de la UE.

Posteriormente, la UE empezó a trabajar en el desarrollo de un Espacio Aéreo Común (European Common Aviation Area – ECAA) con los países vecinos mediante un proceso gradual de liberalización del mercado y armonización reglamentaria con las normas de aviación de la UE. Se firmaron acuerdos ECAA con los Balcanes Occidentales (2006), Marruecos (2006), Georgia y Jordania (2010), Moldavia (2012) e Israel (2013). Como tercer pilar, la UE también participó en la negociación de acuerdos globales de transporte aéreo con socios estratégicos clave, centrándose en la apertura del mercado de la UE mediante la concesión de derechos de tráfico ilimitados, la supresión de los obstáculos a la inversión, la cooperación en materia de reglamentación y la convergencia, incluida la garantía de un entorno favorable a la actividad empresarial para los operadores sobre la base de la reciprocidad.

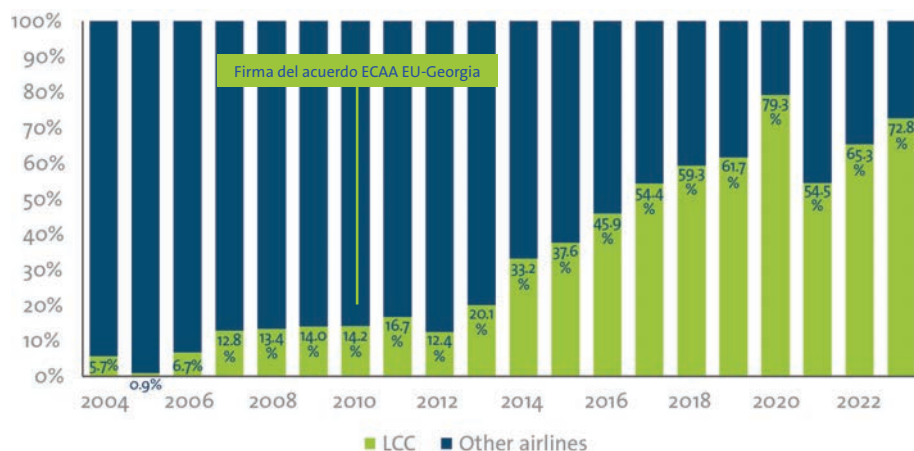
# Caso de Estudio 1: Aumento de la conectividad regional y auge de las LCC

## Mercado UE-Georgia: Crecimiento del tráfico aéreo y nuevas opciones de conectividad regional

**Fig.12 Capacidad de asientos programados UE-Georgia (sólo ida, en millones de asientos), 2004-2023**



**Fig.13 Cuota de mercado UE-Georgia de las LCC frente a las Full-Service Carriers (FSC) (en términos de capacidad de asientos programados), 2004-2023**



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

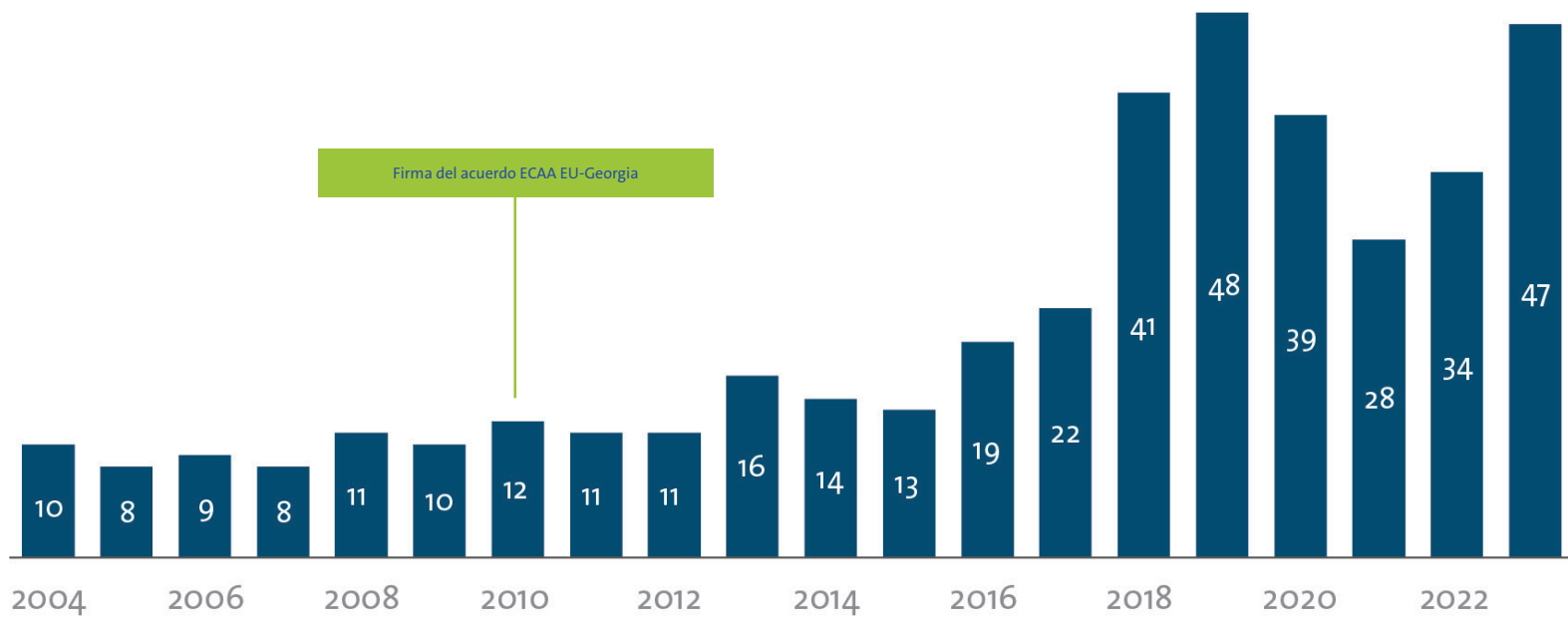
El Acuerdo sobre la Zona Europea Común de Aviación (ECAA) entre la Unión Europea y Georgia se firmó en 2010. Apoyado posteriormente por la introducción de un régimen sin visado en 2017<sup>41</sup>, el tráfico aéreo de pasajeros medido por la capacidad de asientos de ida se cuadruplicó entre 2015 y 2018, como se ilustra a continuación. Aunque el crecimiento del tráfico se vio finalmente interrumpido por la pandemia de COVID-19, los volúmenes de tráfico entre la UE y Georgia experimentaron una rápida recuperación en 2023, superando incluso los niveles anteriores a la pandemia.

El crecimiento del tráfico entre la UE y Georgia también abrió oportunidades de mercado para nuevos segmentos de viajeros y facilitó la entrada de compañías aéreas de bajo coste. Como se muestra en la siguiente página, la cuota de mercado de las compañías de bajo coste frente a las compañías de servicio completo (FSC) era mínima antes de la liberalización, con un 14% de la cuota de mercado total en 2010, medida en capacidad de asientos programados. En 2023, la cuota de mercado total de las LCC fue del 73%.

El número de pares de ciudades únicos con origen en aeropuertos georgianos experimentó el mayor aumento después de 2016, después de que la aerolínea de bajo coste WizzAir abriera una base en Kutaisi, un aeropuerto regional de Georgia. Como se muestra en el siguiente gráfico, el número de pares de ciudades únicas entre la UE y Georgia se multiplicó casi por cuatro entre 2010 y 2019, pasando de 12 a 48. La mayoría de estos pares de ciudades son operados por LCC.

Como demuestra la comparación de gráficos que figura a continuación, antes de la firma del ECAA UE-Georgia, las conexiones directas entre la UE y Georgia se limitaban a un puñado de capitales y ciudades secundarias en Alemania. El efecto inesperado de la liberalización del transporte aéreo entre la Unión Europea y Georgia ha sido el crecimiento de servicios comerciales directos hacia y desde los aeropuertos regionales/secundarios.

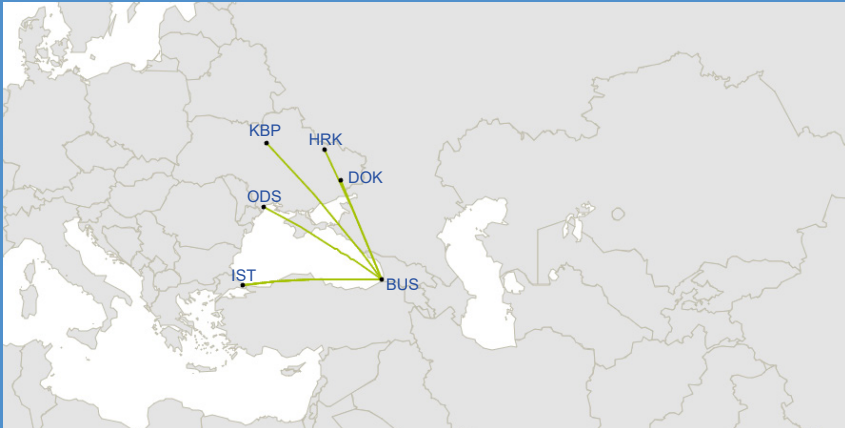
Fig.14 EU-Georgia pares de ciudades únicos, 2004-2023



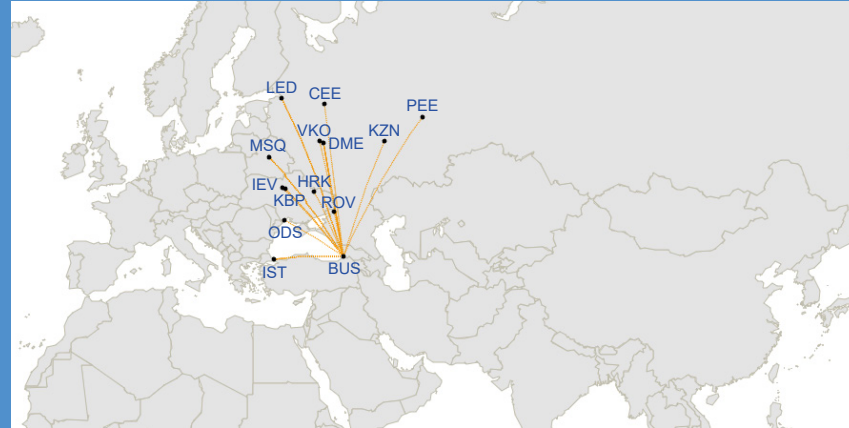
(Fuente: Cirium)

Fig.15 Comparación de city pairs (2010 c. 2019) entre la Unión Europea y tres ciudades (aeropuertos) en Georgia.

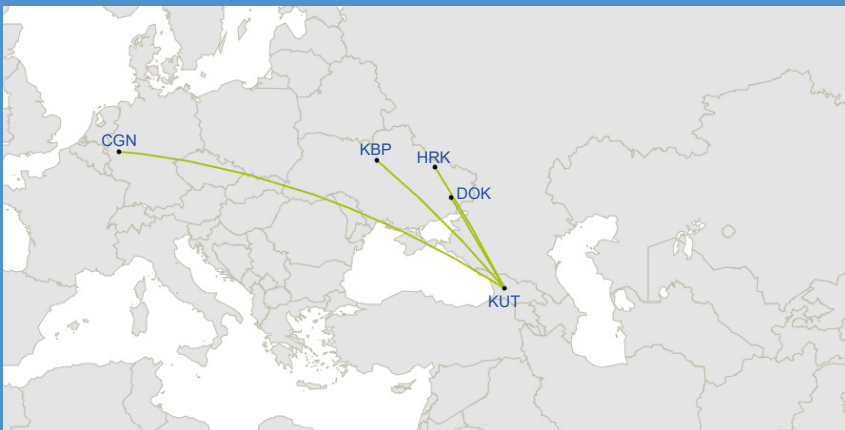
EU-Batumi (BUS) (Junio 2010)



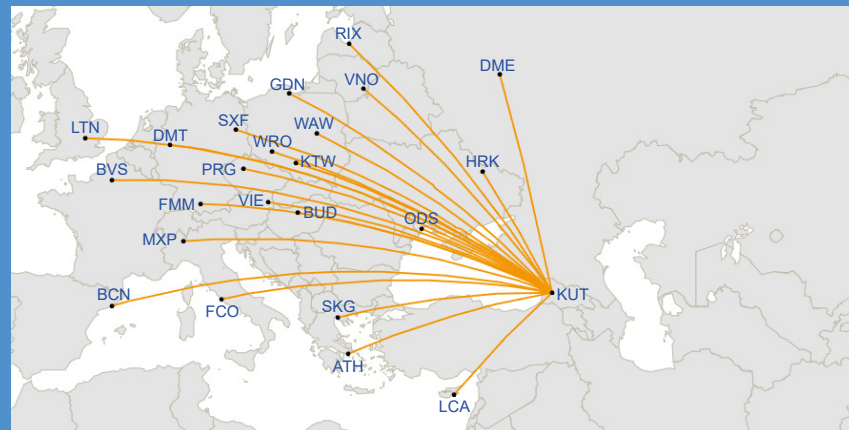
EU-Batumi (BUS) (Junio 2019)



EU-Kutaisi (KUT) (Junio 2010)



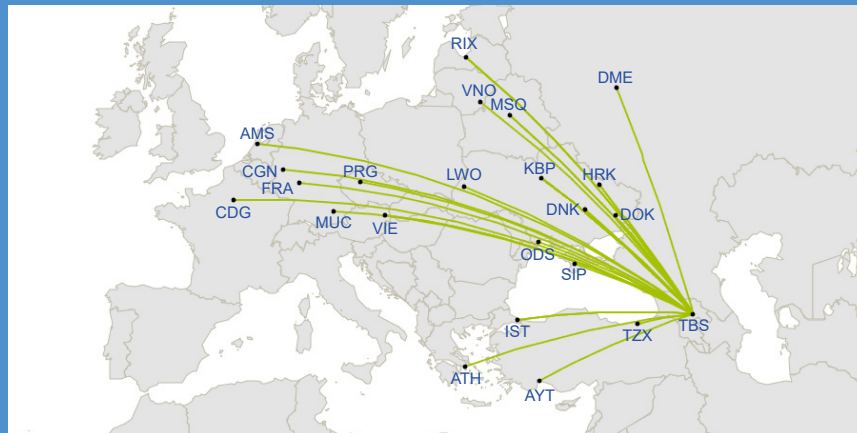
EU-Kutaisi (KUT) (Junio 2019)



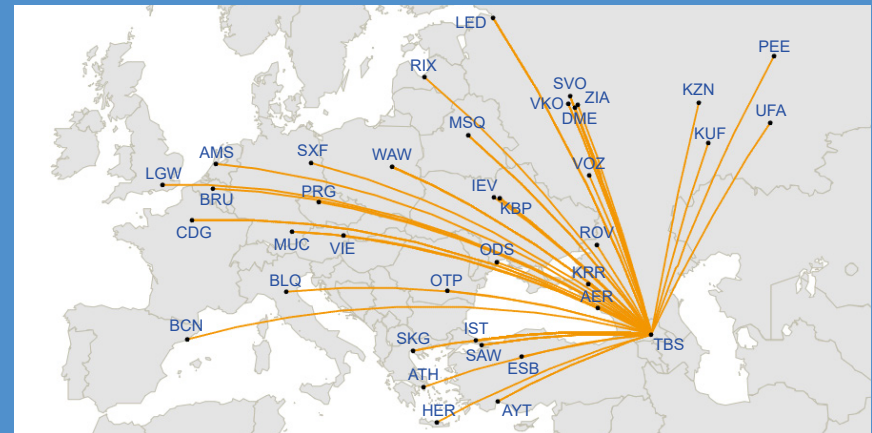
(Source: Cirium)



EU-Tbilisi (TBS) (Junio 2009)



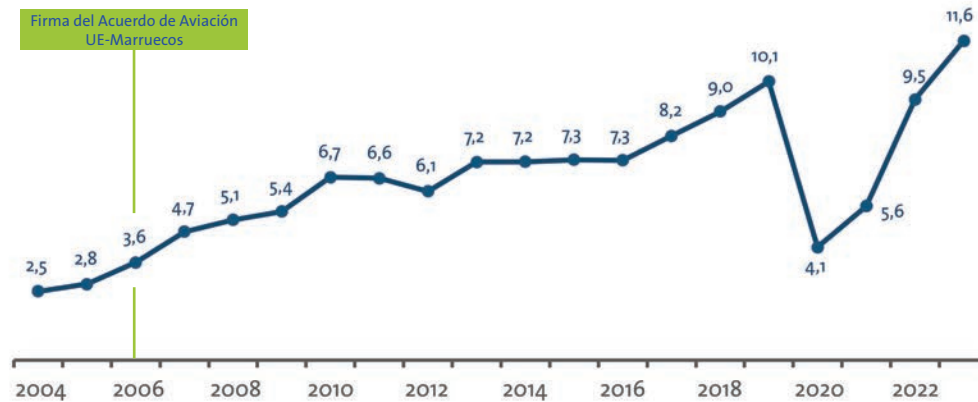
EU-Tbilisi (TBS) (Junio 2019)



(Source: Cirium)

## Caso de estudio 2: UE-Marruecos: Explosión del turismo receptor y crecimiento de las LCC

**Fig.16 Capacidad de asientos programados UE-Marruecos (sólo ida, en millones de asientos), 2004-2023**



**Fig.17 Cuota de mercado UE-Marruecos de LCC frente a FSC (en términos de capacidad de asientos programados), 2004-2023**

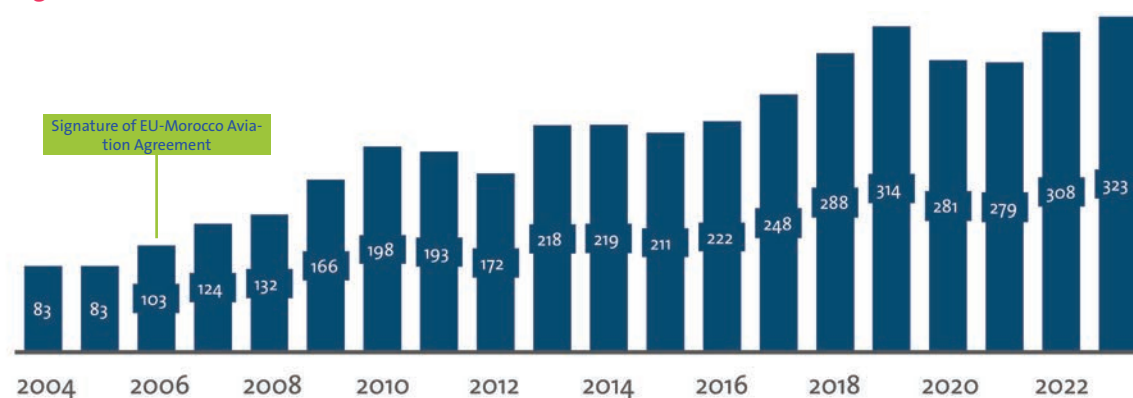


(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

En diciembre de 2006, la UE y Marruecos firmaron el Acuerdo Euromediterráneo de Aviación UE-Marruecos, una iniciativa innovadora que sustituyó a los acuerdos bilaterales y cuyo objetivo era abrir mercados y armonizar la legislación. Tras esta firma, la capacidad de las aerolíneas -medida en asientos de ida- se triplicó, pasando de 3,6 millones en 2006 a 10,1 millones en 2019, lo que equivale a una sólida Tasa de crecimiento anual compuesto (CAGR) del 8%. Tras verse afectada por los efectos negativos de la pandemia del COVID-19, la capacidad de las aerolíneas se recuperó rápidamente, alcanzando los 11,6 millones de asientos de ida en 2023, superando los niveles previos al COVID-19.

El acuerdo permitió a las compañías aéreas de bajo coste entrar en el mercado UE-Marruecos y ampliar rápidamente su presencia. Como se muestra a continuación, partiendo de un modesto 4% en 2006, las compañías aéreas de bajo coste alcanzaron rápidamente una cuota de mercado de dos dígitos en 2007 y no han dejado de crecer desde entonces, hasta alcanzar el 62% en 2023.

**Fig.18 Pares de ciudades únicas UE-Marruecos, 2004-2023**

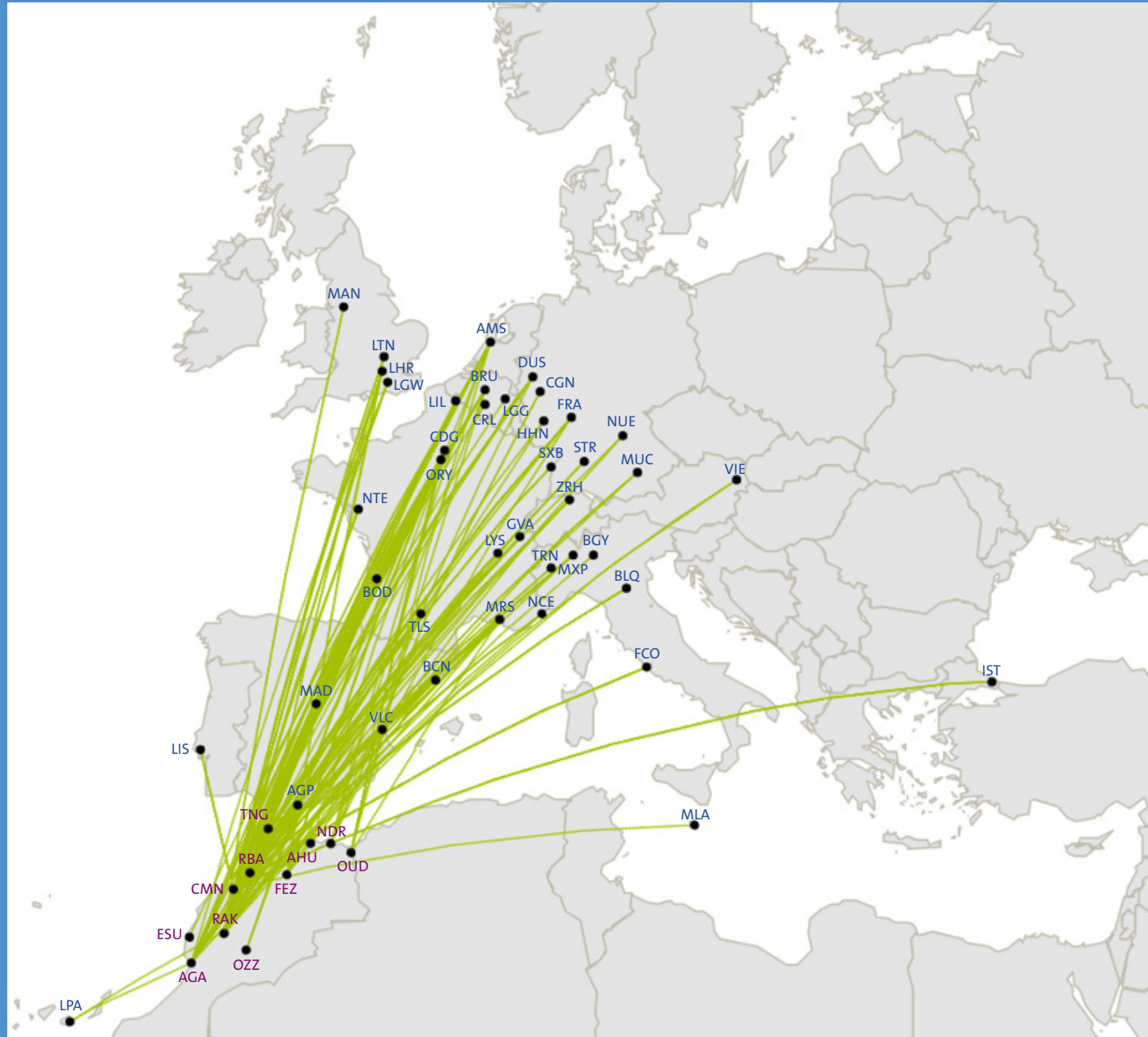


(Fuente: Cirium)

De forma similar, el número de pares de ciudades distintas con origen en aeropuertos marroquíes y destino en la UE creció rápidamente tras la aplicación del acuerdo. Se triplicó de 103 en 2006 a 314 en 2019. A pesar de un descenso temporal durante la pandemia de COVID-19, el número de pares de ciudades repuntó en 2023, alcanzando un total de 323. Cabe destacar que las compañías de bajo coste (LCC) operan en el 75% de estos pares de ciudades.

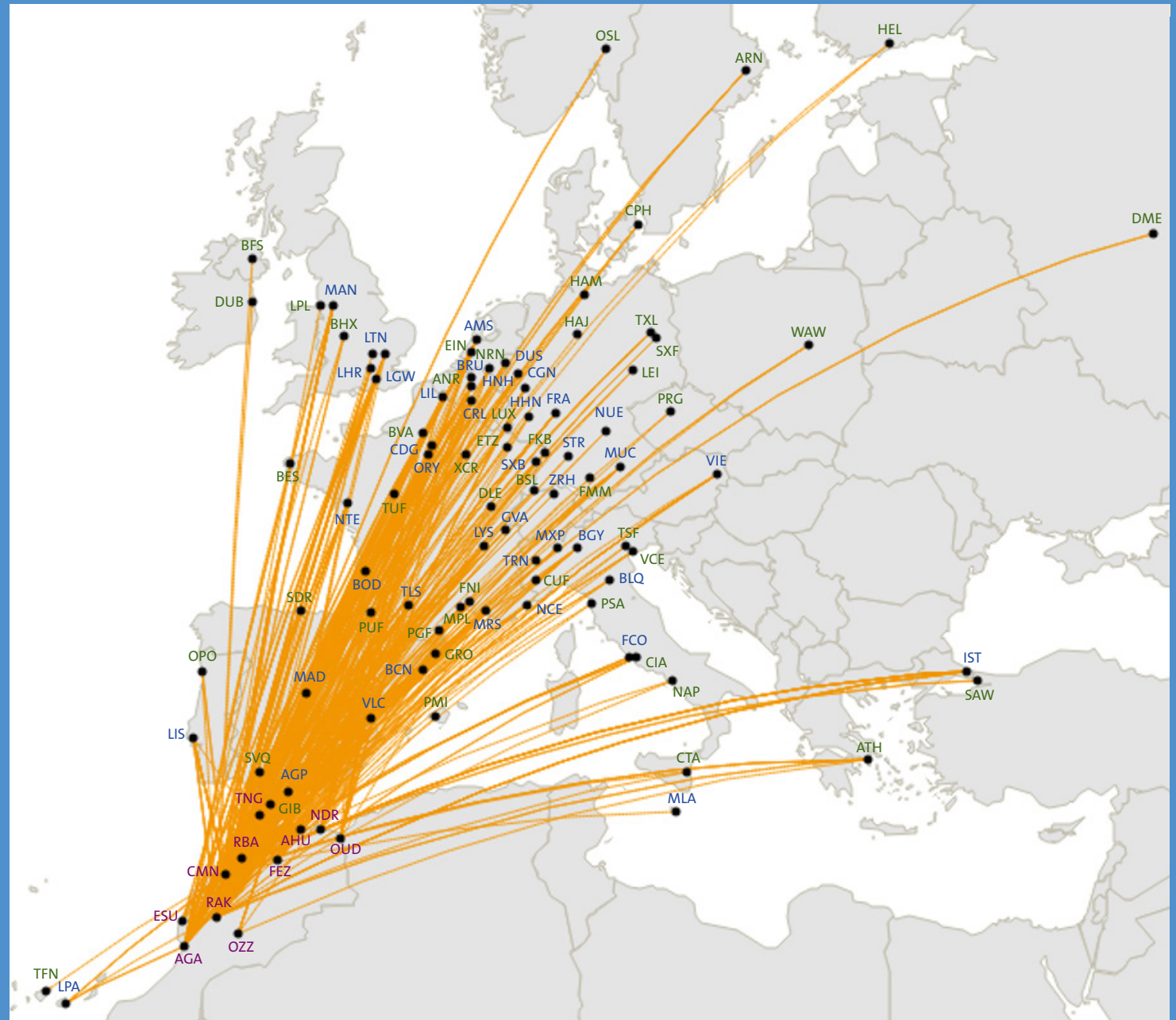
Comparando los mapas de rutas que se muestran a continuación, es evidente que en 2019, la red de rutas UE-Marruecos experimentó una expansión significativa. La red de 2019 abarca una conexión notablemente más densa entre Europa Occidental y Marruecos, e incluye nuevos destinos tanto en el norte como en el sur de Europa que no estaban presentes durante el periodo previo al acuerdo de 2006.

Fig.19 Pares de ciudades UE-  
Marruecos en 2006



(Fuente: Cirium)

Fig.20 Pares de ciudades UE-Marruecos en 2019



(Fuente: Cirium)

**Fig.21 Número de rutas directas entre Australia y Nueva Zelanda (2005-2023) y distribución de rutas en 2023 entre LCC y Network carriers**



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

En los últimos años, hay que señalar que los acuerdos de transporte aéreo de la UE con terceros países han ido acompañados de una serie de salvaguardias para garantizar unas condiciones equitativas basadas en el principio de competencia abierta y leal en la aviación internacional<sup>42</sup>. Hasta la fecha, la UE ha celebrado Acuerdos Globales de Transporte Aéreo (Comprehensive Air Transport Agreements - CATA) con Estados Unidos (2007, 2010), Canadá (2009), Qatar (2019), Omán (2021) y la ASEAN (2022). La firma de CATA forma parte integrante de la política aérea internacional de la UE.

### **Australia y Nueva Zelanda: Liberalización sinérgica del mercado Trans-Tasman**

La liberalización del transporte aéreo entre Australia y Nueva Zelanda hunde sus raíces en el proceso de liberalización económica entre ambos países iniciado en

1966 con la firma del primer Acuerdo de Libre Comercio, que fue sustituido posteriormente por el Acuerdo de Libre Comercio para Estrechar las Relaciones Económicas entre Australia y Nueva Zelanda (Australia-New Zealand Closer Economic Relations Free Trade Agreement - ANZCERTA) de 1983, que creó un marco de colaboración para avanzar en cuestiones de transporte.

En 1992, ambos países concluyeron un Memorándum de Entendimiento (MOU), que suprimía las restricciones de capacidad y establecía una liberalización gradual hacia el pleno acceso al mercado trans-tasmano, incluidos los derechos posteriores para 1994<sup>43</sup>. A pesar de la retirada de Australia de sus compromisos en 1994, ambos países consiguieron concluir los llamados acuerdos del Mercado Único de la Aviación (SAM) de 1996, que permitían la relajación de los requisitos de propiedad y control y la

introducción de servicios aéreos ilimitados entre ambos mercados y dentro de ellos (de hecho, hasta el cabotaje). El SAM también introdujo algunas novedades. Por ejemplo, la designación de compañía aérea nacional permitía a las aerolíneas volar servicios nacionales en ambos territorios. La nueva designación de aerolínea SAM pretendía armonizar los requisitos de propiedad y control, así como las certificaciones técnicas y de seguridad. Curiosamente, el acceso al mercado de terceros países seguía estando restringido en el marco del Acuerdo de Servicios Aéreos entre Australia y Nueva Zelanda de 1961.

En 2000, ambos países decidieron celebrar un acuerdo de Cielos Abiertos (ratificado en 2002), que formalizaba las disposiciones de los acuerdos SAM y eliminaba algunas de las limitaciones de acceso al mercado que aún subsistían, como las restricciones sobre los derechos de tráfico más

allá (terceros países). Esta novedad proporcionó a Qantas y Air New Zealand cierto margen de crecimiento en los mercados internacionales. Además, se concedieron derechos de séptima libertad para las operaciones de carga aérea con el fin de facilitar el comercio. El marco bilateral se relajó aún más en 2007, después de que ambos países acordaran el reconocimiento mutuo de las certificaciones relacionadas con la aviación, permitiendo a las aerolíneas designadas operar vuelos hacia, desde y dentro de cualquiera de los dos países sobre la base de su certificación de origen.

Un estudio de 2006 señalaba que el tráfico entre ambos países «era un 56% mayor de lo que habría sido en ausencia de cualquier liberalización, [permitiendo también] que nuevas puertas de entrada secundarias [es decir, Hamilton, Wellington, Christchurch] compitieran por el tráfico, especialmente en Nueva Zelanda»<sup>44</sup>. Según el mismo estudio, el número de rutas directas sin escalas entre ambos países ha pasado de 12 a 23 entre 1995 y 2012.

En 2023, habrá 21 rutas directas sin escalas entre Australia y Nueva Zelanda, desde un máximo de 25 rutas en 2018. El 52% de esas rutas son operadas por FSC, y el resto por LCC. También observamos un aumento del número de asientos desplegados por las LCC a lo largo del tiempo, con algunas fluctuaciones que pueden explicarse por la consolidación de las aerolíneas.

### **ASEAN: integración regional suave y liberalización gradual**

La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) incluye 10 países con una población conjunta de 680 millones de personas. Históricamente, la formación de la ASEAN como entidad política ha estado impulsada por un espíritu de integración y cooperación en asuntos económicos, sociales y de seguridad. En el ámbito de los servicios aéreos internacionales, la ASEAN ha adoptado un enfoque gradual de la liberalización del transporte aéreo impulsado con ambiciones más modestas teniendo

en cuenta el marco institucional más fluido de la ASEAN. Al igual que en el caso del mercado de aviación transmaniano, los esfuerzos de los países de la ASEAN por liberalizar aún más el transporte aéreo se han visto respaldados por una serie de medidas gubernamentales paralelas para liberalizar el comercio de servicios. El transporte y el turismo han sido identificados como sectores prioritarios para la integración económica en el marco de la Comunidad Económica de la ASEAN<sup>45</sup>.

El marco actual de la ASEAN para la aviación se remonta al Plan de Acción para la Integración y Liberalización del Transporte Aéreo de la ASEAN 2005-2015 adoptado por los Ministros de Transporte de la ASEAN en noviembre de 2004<sup>46</sup>, que también iba acompañado de una Hoja de Ruta para la Integración del Sector del Transporte Aéreo. Este compromiso se reafirmó posteriormente en 2007 con la visión de implantar una política de Cielos Abiertos de la ASEAN para 2015, como parte del Mercado Único de Aviación de la ASEAN (ASAM). De estas iniciativas surgieron dos acuerdos formales que cubren la liberalización de los servicios aéreos de pasajeros: (1) el Acuerdo Multilateral sobre Servicios Aéreos (MAAS) de 2008 y (2) el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización Total de los Servicios Aéreos de Pasajeros (MAFLPAS) de 2010. En 2009 también se adoptó un acuerdo para el funcionamiento de los servicios de carga aérea: el Acuerdo Multilateral para la Liberalización Total de los Servicios de Carga Aérea (MAFLAFS).

Estos acuerdos han permitido la liberalización gradual de los servicios aéreos dentro de la región de la ASEAN sobre la base de una serie de protocolos de aplicación que esbozan objetivos específicos para cada fase de la liberalización. Los protocolos 1 a 4 del MAAS se estructuran en torno a cuatro subregiones de la ASEAN, con especial atención a los aeropuertos secundarios. Los Protocolos 5 y 6 establecen objetivos para el tráfico aéreo entre las capitales de la ASEAN. Los Protocolos 1 y 2 del MAFLPAS tratan de los derechos de acceso al mercado de

tercera, cuarta y quinta libertad entre cualquier ciudad de la ASEAN. Como sugiere el profesor Alan Tan, «la idea de flexibilizar los derechos de acceso al mercado dentro de las subregiones y entre ellas demuestra la filosofía incrementalista de la ASEAN de empezar primero con objetivos modestos y perseguir flexibilizaciones más ambiciosas en una fase posterior»<sup>47</sup>.

En retrospectiva, el enfoque de liberalización gradual adoptado por la ASEAN tiene en cuenta las realidades políticas, económicas y sociales locales de sus Estados miembros, al tiempo que proporciona la flexibilidad necesaria para avanzar en los objetivos de liberalización en función de la evolución de las prioridades nacionales. La ausencia de derechos de acceso al mercado de séptima libertad en los MAAS y MAFLPAS es el reflejo de un proceso de la ASEAN impulsado por el consenso, en el que determinados puntos se dejan a veces fuera de la mesa de negociación para permitir que el proceso de liberalización aérea siga su curso de forma bilateral.

Cabe señalar que las restricciones de propiedad y control han sido eludidas a menudo por aerolíneas locales como Air Asia y Tiger Airways mediante la aplicación de un modelo corporativo denominado «sucursalización», por el que se establecen filiales extranjeras de empresas conjuntas para garantizar el cumplimiento de las restricciones de propiedad y control, que varían de un país a otro. Al igual que la región de LAC, la ASEAN es un caso interesante de estudio en el que las aerolíneas locales han encontrado formas innovadoras de reducir el efecto de las restricciones existentes sobre el acceso al mercado y la actividad empresarial.

Como se demuestra en el siguiente estudio de caso, los esfuerzos de liberalización han repercutido positivamente en los niveles de conectividad intra-ASEAN y en el crecimiento del tráfico, convirtiéndola en una de las regiones de aviación de más rápido crecimiento del mundo.

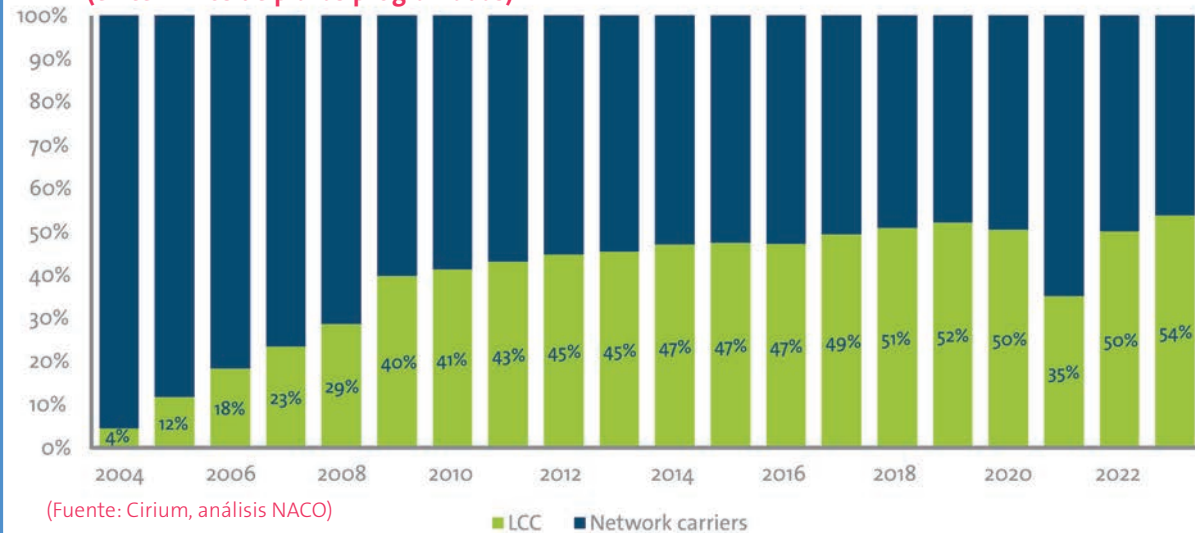
## Estudio de caso 3: ASEAN: conectividad intrarregional y aparición de aeropuertos secundarios

Tras la adopción, en noviembre de 2004, del Plan de Acción para la Integración y Liberalización del Transporte Aéreo de la ASEAN 2005-2015, se publicaron una Hoja de Ruta para la Integración del Sector del Transporte Aéreo (RIATS) y sus Protocolos de Aplicación con objetivos específicos definidos por subregión y fechas límite. Los subgrupos eran países en proximidad geográfica con fuertes lazos comerciales. Por ejemplo, las subregiones CLMV (Camboya, Laos, Myanmar y Vietnam), IMT-GT (Triángulo de Crecimiento Indonesia-Malasia-Tailandia) y la denominada BIMP-EAGA (Área de Crecimiento de Asia Oriental de Brunei Darussalam, Indonesia, Malasia y Filipinas).

El enfoque incrementalista de la ASEAN se refleja en los compromisos de cada Protocolo:

- Protocolo 1 - Derechos ilimitados de tráfico de 3ª y 4ª libertades dentro de las subregiones de la ASEAN.
- Protocolo 2 - Derechos ilimitados de tráfico de 5ª libertad dentro de las subregiones de la ASEAN
- Protocolo 3 - Derechos ilimitados de tráfico de 3ª y 4ª libertad entre las subregiones de la ASEAN
- Protocolo 4 - Derechos de tráfico ilimitados de quinta libertad entre subregiones de la ASEAN
- Protocolo 5 - Derechos de tráfico ilimitados de 3ª y 4ª libertad entre las capitales de la ASEAN
- Protocolo 6 - Derechos ilimitados de tráfico de 5ª libertad entre las capitales de la ASEAN

**Fig.22 Cuota de mercado de las compañías aéreas de bajo coste dentro de la ASEAN (en términos de plazas programadas)**



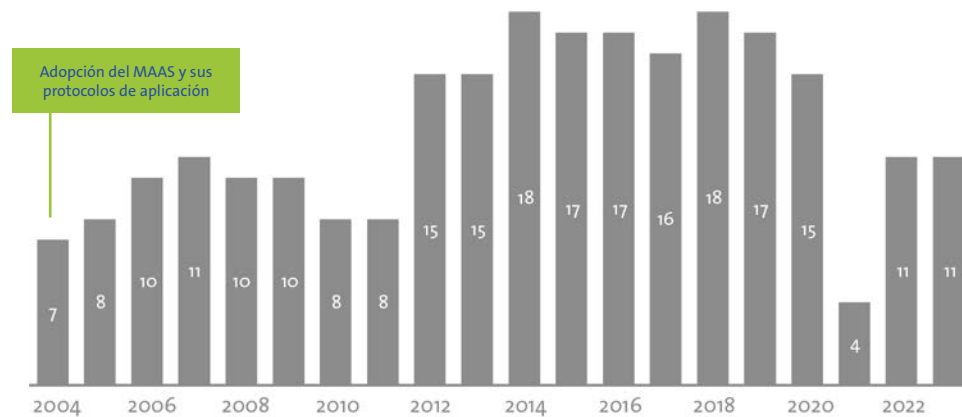
Uno de los resultados más importantes del proceso de liberalización de la ASEAN es la entrada gradual de las compañías aéreas de bajo coste en el mercado interior, estimulando una nueva era de conectividad intrarregional entre los miembros de la ASEAN. Como se muestra en el gráfico siguiente, la cuota de mercado de las LCC ha aumentado con el tiempo, pasando del 18% en 2006 al 54% en 2023 (con la excepción del periodo COVID-19).



**Fig.23 Crecimiento de las FSC frente a las LCC en el mercado Tailandia-Malasia (capacidad en millones de plazas, 2004-2022)**



**Fig.24 Pares de ciudades únicas Tailandia-Malasia, 2004-2023**



(Fuente: Cirium, análisis NACO)

### Miembros del Triángulo del Crecimiento: Tailandia-Malasia

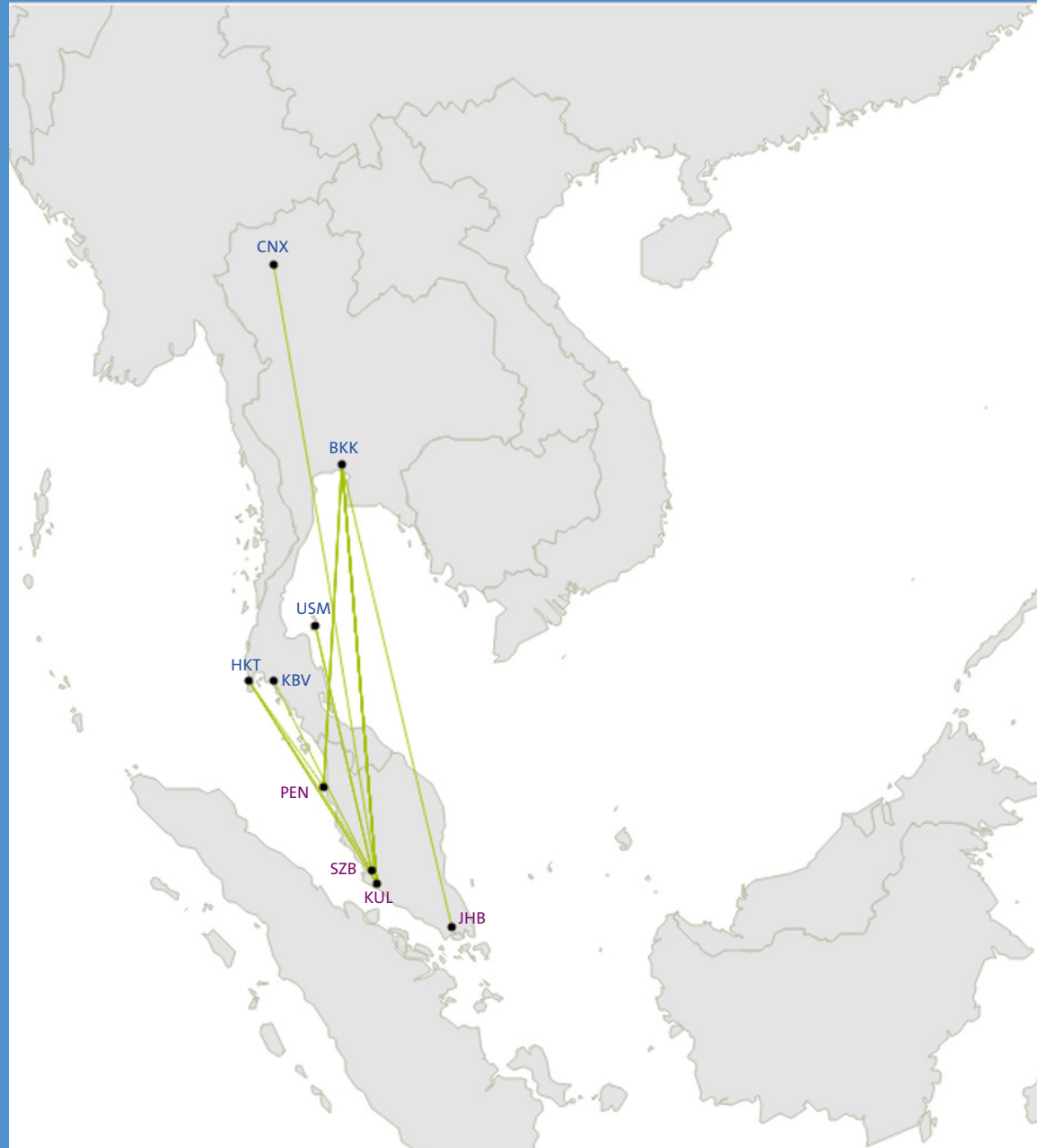
En las fases iniciales de la liberalización aérea, el mercado aéreo entre Tailandia y Malasia estaba dominado por las FSC, como Thai Airways y Malaysia Airlines. Estas compañías aprovecharon los acuerdos de código compartido entre sí y con aerolíneas europeas y de Oriente Medio para mantener su dominio en el mercado Tailandia-Malasia.

El gráfico anterior muestra el estancamiento constante de la capacidad de asientos entre las FSC en el periodo 2013-2019. En comparación, el crecimiento de las LCC como Air Asia y Thai Air Asia mostró un crecimiento constante en el periodo 2010-2019, que posteriormente se vio interrumpido por las medidas restrictivas impuestas por ambos países durante la COVID-19.

Asimismo, observamos que la mayor liberalización entre Tailandia y Malasia también ha dado lugar a un aumento del número de pares de ciudades únicos operados entre ambos países, lo que beneficia a los aeropuertos situados fuera de las capitales, Kuala Lumpur y Bangkok, y sugiere un aumento del número de visitantes de ocio. Se ha producido una notable ampliación de los pares de ciudades para abarcar aeropuertos secundarios situados a lo largo de la costa meridional de Malasia. El gráfico siguiente ilustra la evolución de los pares de ciudades únicas entre Malasia y Tailandia.

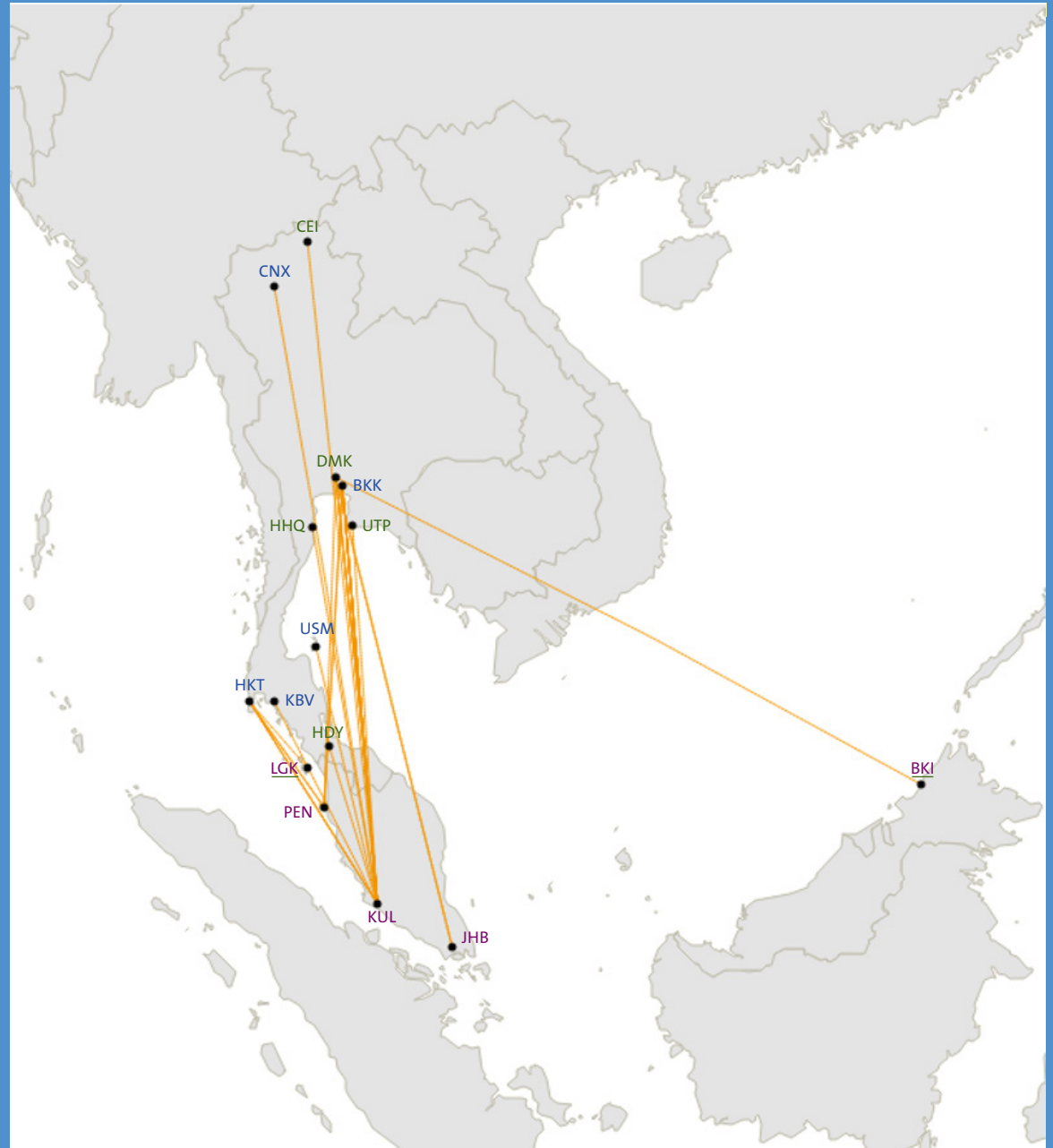
Como se muestra en los mapas de pares de ciudades a continuación, antes de la adopción del MAAS y sus protocolos de aplicación, los vuelos directos en 2009 entre Tailandia y Malasia se limitaban principalmente a las principales ciudades y destinos turísticos de ambos países. En 2019, la red de pares de ciudades se ha ampliado a otras ciudades secundarias y destinos turísticos, incluidos Kota Kinabalu y Langkawi en Malasia, así como Chiang Rai, Hua Hin, Hat Yai, Surat Thani y Pattaya/Rayong en Tailandia.

Fig.25 Pares de ciudades Tailandia-Malasia en 2009



(Fuente: Cirium)

Fig.26 Pares de ciudades Tailandia-Malasia en 2019



(Fuente: Cirium)

### **América Latina y el Caribe: un modelo fragmentado**

En comparación con las regiones y bloques económicos examinados anteriormente, y a pesar de los esfuerzos sostenidos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la Asociación de Estados del Caribe (AEC), el proceso de liberalización en la región de CLAC sigue siendo en general fragmentario.

En un extremo del espectro, países como Chile, Uruguay y Paraguay han optado por ofrecer a las compañías aéreas extranjeras un marco abierto y flexible para sus operaciones. En el otro extremo, Argentina, Venezuela y Bolivia han optado históricamente por un enfoque más restrictivo, favoreciendo a menudo los intereses de las aerolíneas nacionales y los grupos organizados. Sin embargo, observamos que el Presidente Javier Milei de Argentina ha indicado un claro cambio de rumbo en diciembre de 2023<sup>48</sup>. En algún punto intermedio se encuentran México, Brasil, Perú y Colombia, que en general se considera que han adoptado un enfoque gradual de la liberalización aérea con ciertas condiciones sobre la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad y un entorno empresarial que aún podría mejorarse.

### **Acuerdo de Fortaleza**

Observamos que en los últimos años se han desplegado varias iniciativas para apoyar la liberalización aérea a nivel subregional. Por ejemplo, el Acuerdo sobre Servicios Aéreos Subregionales del Mercado Común del Sur MERCOSUR de 1996 (también conocido como Acuerdo de Fortaleza<sup>49</sup>) - firmado por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay y, posteriormente, Perú en 2000 - pretendía proporcionar un marco liberalizado para las nuevas rutas dentro de la subregión, al tiempo que dejaba las rutas ya operadas sujetas a las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos (artículos 1 y 7).

Curiosamente, aunque el Acuerdo de Fortaleza concede derechos ilimitados de tráfico de tercera y cuarta libertad a todas las partes signatarias para su uso dentro de la subregión, deja los derechos de quinta libertad sujetos a la autorización de las autoridades aeronáuticas nacionales<sup>50</sup>. El artículo 8 constituye el primer intento subregional de promover la armonización reglamentaria sobre las autorizaciones de rutas, frecuencias y las denominadas actividades comerciales y operativas relacionadas con los servicios regulares. El Acuerdo de Fortaleza también ofrece a las autoridades aeronáuticas nacionales la oportunidad de revisar periódicamente el ámbito de aplicación del acuerdo, con vistas a eliminar gradualmente las restricciones (artículo 18).

### **Decisión nº 582 de la Comunidad Andina**

Los miembros de la Comunidad Andina (es decir, Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú) establecieron el Acuerdo de Integración del Transporte Aéreo Andino (Decisión Andina) en 1991<sup>51</sup>, que permite a todas las líneas aéreas designadas operar libremente en el mercado andino utilizando derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad<sup>52</sup>, con la condición de que tengan su centro de actividad principal en uno de los Estados miembros, y sin estar sujetas a requisitos de propiedad y control (artículo 12).

La Decisión Andina aclara la documentación necesaria para obtener permisos de explotación (para operaciones regulares y no regulares) y, al hacerlo, denota un objetivo común de facilitar un proceso que a menudo puede resultar oneroso para las compañías aéreas<sup>53</sup>. Otros elementos dignos de mención son la obligación general de proteger los intereses de los pasajeros (artículo 24) y una disposición para evitar la doble imposición (artículo 21).

Sin embargo, observamos que en la Decisión Andina no se insertó ninguna cláusula de sustitución, por lo que todas las disposiciones de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las partes siguen aplicándose por muy restrictivas que sean, lo que limita el impacto práctico de la Decisión Andina en la liberalización del transporte aéreo.

### **Acuerdo multilateral de cielos abiertos para los Estados miembros de la CLAC**

Este marco multilateral fue iniciado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y adoptado por los Estados miembros en noviembre de 2010<sup>54</sup>, con reservas de Brasil (en relación con los derechos de tráfico de 7ª, 8ª y 9ª libertad para todos los vuelos de carga y pasajeros) y Panamá (en relación con los derechos de tráfico de 7ª libertad para todos los vuelos de carga). En esencia, el acuerdo trata de proporcionar un entorno reglamentario de tipo «cielos abiertos» concediendo a las partes firmantes derechos de tráfico de hasta sexta libertad para las operaciones de pasajeros (regulares y chárter), y de hasta séptima libertad para los servicios de carga aérea (artículo 2).

De forma similar al Texto Modelo de Acuerdo de Cielos Abiertos de EE.UU.<sup>55</sup>, el Acuerdo de Cielos Abiertos de CLAC establece una serie de disposiciones de flexibilidad operativa, como el derecho a operar detrás, intermedio y más allá de puntos, y puntos en el territorio de las Partes a lo largo de las rutas, en cualquier combinación o en cualquier orden, y el derecho a transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes, entre otros<sup>56</sup>. Aunque sólo un puñado de Estados miembros de CLAC (9 de 22) han firmado el acuerdo (es decir, Chile, República Dominicana, Uruguay, Guatemala, Paraguay, Panamá, Colombia, Honduras y Brasil)<sup>57</sup>, observamos que estos países representan el

51,2% de todos los asientos desplegados en la región en 2022. Un consenso regional más amplio sobre un modelo de liberalización en América Latina podría alcanzarse potencialmente si Argentina y México se adhieran. Sin embargo, es probable que la región del Caribe siga excluida del Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC («Acuerdo CLAC»).

Además, el Acuerdo CLAC intenta proporcionar un entorno empresarial favorable en los ámbitos de la conversión de divisas y la transferencia de beneficios (artículo 19), la utilización de personal no nacional para desempeñar funciones directivas, comerciales, técnicas, operativas y otras funciones especializadas (artículo 21), la asistencia en tierra (artículo 23) y los servicios multimodales (artículo 26). En resumen, el acuerdo puede considerarse un esfuerzo global para promover la liberalización aérea y las prácticas favorables a las empresas para la prestación de servicios aéreos internacionales en la región.

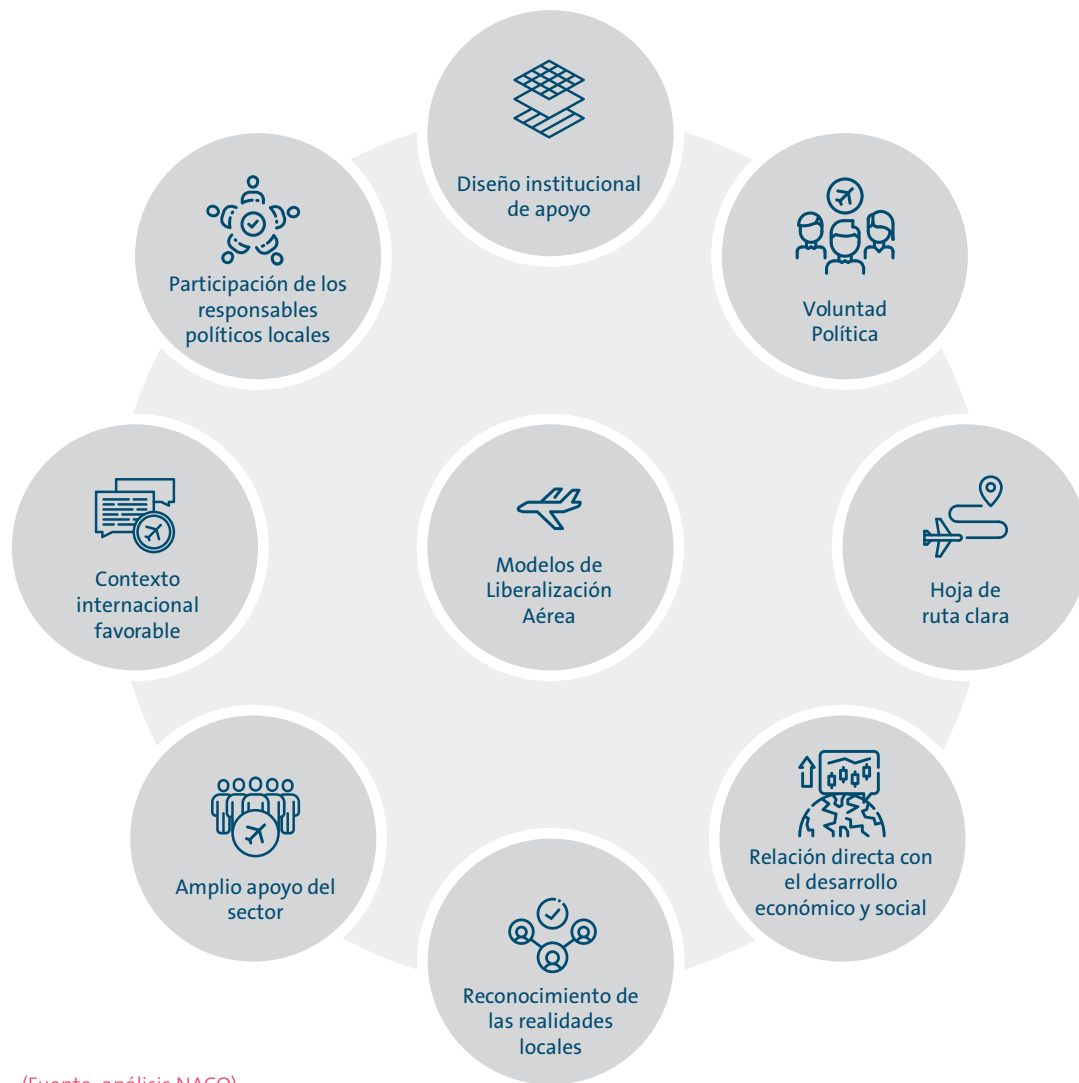
### **Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos de la Comunidad del Caribe (CARICOM)**

El Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos de la CARICOM (MASA, por sus siglas en inglés)<sup>58</sup> pretende crear un marco de cielos abiertos para la prestación de servicios aéreos internacionales en la región del

Caribe. En su última versión, el MASA amplió el alcance de los derechos de acceso al mercado disponibles para las aerolíneas designadas por la CARICOM a la séptima libertad y el cabotaje<sup>59</sup>, incluyendo una serie de disposiciones de flexibilidad operativa propuestas previamente por el Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC y el Texto Modelo del Acuerdo de Cielos Abiertos de EE.UU.. Las partes signatarias del MASA son Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, San Cristóbal y Nieves (St. Kitts and Nevis), Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago.

El MASA también promueve el principio de un entorno justo y competitivo para las operaciones aéreas (artículo 19), los Estados miembros de la CARICOM se han comprometido a elaborar un Protocolo para abordar cuestiones como los servicios aéreos esenciales, las subvenciones y un único control de seguridad para los pasajeros en tránsito directo en vuelos intracomunitarios con escalas múltiples. Sin embargo, observamos que no se ha insertado ninguna cláusula de sustitución en la última versión de revisión del MASA y, en consecuencia, parece que seguirán aplicándose todas las disposiciones de los acuerdos bilaterales vigentes en materia de servicios aéreos entre los Estados miembros de la CARICOM.

Fig.27 Ingredientes clave de los modelos de liberalización del transporte aéreo



(Fuente: análisis NACO)

### **Acuerdo de cooperación para facilitar el desarrollo de los servicios aéreos**

Por último, y aunque no se trata de un acuerdo multilateral tradicional de transporte aéreo, observamos que Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua firmaron un Acuerdo de Cooperación para la Facilitación del Desarrollo de Servicios Aéreos en 2006<sup>60</sup>, que pretende promover el desarrollo de servicios aéreos considerando las relaciones turísticas, culturales, económicas y comerciales entre las partes firmantes. Las recientes iniciativas de integración en Centroamérica incluyen esfuerzos para reducir el coste de los viajes aéreos intrarregionales<sup>61</sup>.

### **Conclusiones: Ingredientes clave de los modelos de liberalización aérea**

Cada modelo de liberalización aérea presentado anteriormente se desarrolló de acuerdo con una serie de factores contextuales, institucionales, políticos e industriales que merecen ser destacados porque pueden proporcionar una base para entender la dinámica actual en la región de LAC. Un factor a destacar es la fuerte voluntad política observada en los cuatro casos para avanzar hacia un mercado interior de la aviación liberalizado. Otro factor importante es la conciencia general que existía entre los responsables políticos - a nivel nacional pero también regional - de que la liberalización puede aportar beneficios tangibles a

los consumidores, y apoya a las empresas, el turismo y el comercio, contribuyendo en última instancia a la competitividad económica. Un tercer elemento del éxito es el reconocimiento por parte de los responsables políticos de que la liberalización no puede lograrse de la noche a la mañana. La progresión gradual ha sido una característica constante de todos los procesos de liberalización aérea.

Las observaciones anteriores son especialmente pertinentes en el contexto de LAC. Los futuros debates sobre la liberalización deberían tener como objetivo garantizar la presencia de tres ingredientes clave: (1) una fuerte voluntad política para avanzar en esa dirección, (2) la conciencia general de los beneficios económicos y sociales de la liberalización aérea, y (3) la importancia de avanzar sobre la base de una hoja de ruta detallada que haga tangibles y ejecutables los compromisos, con un fuerte enfoque en el apoyo a la conectividad aérea de las regiones y comunidades remotas.

El siguiente gráfico resume algunos de los ingredientes clave para avanzar en la agenda de liberalización aérea basándose en experiencias previas en EE.UU., la UE, Australia-Nueva Zelanda y la región de la ASEAN.





# 4 Tendencias de la conectividad aérea en América Latina y el Caribe

En la sección anterior se han presentado cuatro modelos de liberalización del transporte aéreo que se han aplicado en Norteamérica, Europa, Australasia y el Sudeste Asiático. A pesar de las claras diferencias que existen entre esas cuatro regiones en términos de instituciones gubernamentales, procesos de toma de decisiones, y la estructura de su industria local de la aviación, hemos ilustrado los efectos positivos que resultaron de los diversos procesos de liberalización y desregulación:

- Mayor acceso de los consumidores a los viajes de bajo coste tras la expansión del modelo de negocio de las LCC.
- Papel fundamental de las LCC como proveedores de conectividad aérea en países sin una aerolínea nacional fuerte.
- Reducción de los precios de las tarifas aéreas a lo largo del tiempo.
- Estimulación del crecimiento del tráfico de pasajeros en los mercados principales y secundarios.
- Aumento del número de ciudades pares atendidas por las aerolíneas dentro del mercado interior correspondiente (nacional o regional).
- Aumento del número de conexiones directas sin escalas desde las puertas de enlace secundarias y los aeropuertos regionales.
- Revitalización de la industria turística local como resultado del aumento del turismo internacional entrante.

Esta sección ofrecerá una revisión de las tendencias de la conectividad aérea en la región de América Latina y el Caribe. También trataremos de identificar algunos de los factores que pueden estar impidiendo que los efectos positivos de la liberalización se hagan realmente realidad.



**Fig.28 Aeropuertos comerciales de LAC (por número de asientos anuales de ida en 2023)**

**Airport size**

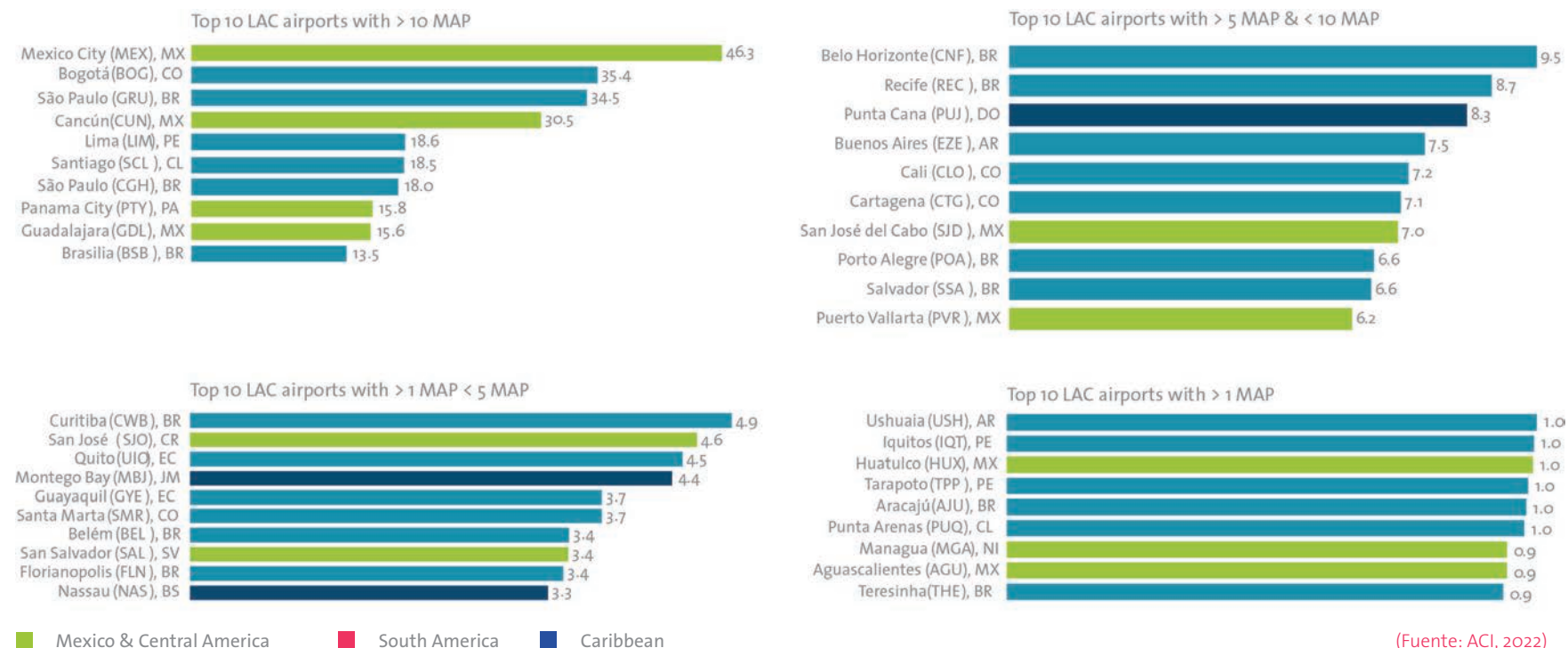
- <1m one-way seats
- >1m one-way seats & <5m one-way seats
- >5m one-way seats & <10m one-way seats
- >10m one-way seats

(Fuente: Cirium)

**Panorama de los aeropuertos comerciales**

Como se muestra en el siguiente gráfico, la región de América Latina y el Caribe (LAC) alberga más de 550 aeropuertos comerciales distribuidos por países, con los aeropuertos más importantes (por número de asientos anuales) ubicados en México, Panamá, Colombia, Perú, Brasil, Argentina y Chile.

**Fig.29 Clasificación de los 10 principales aeropuertos de LAC en función del millón de pasajeros anuales (MAP), 2022**

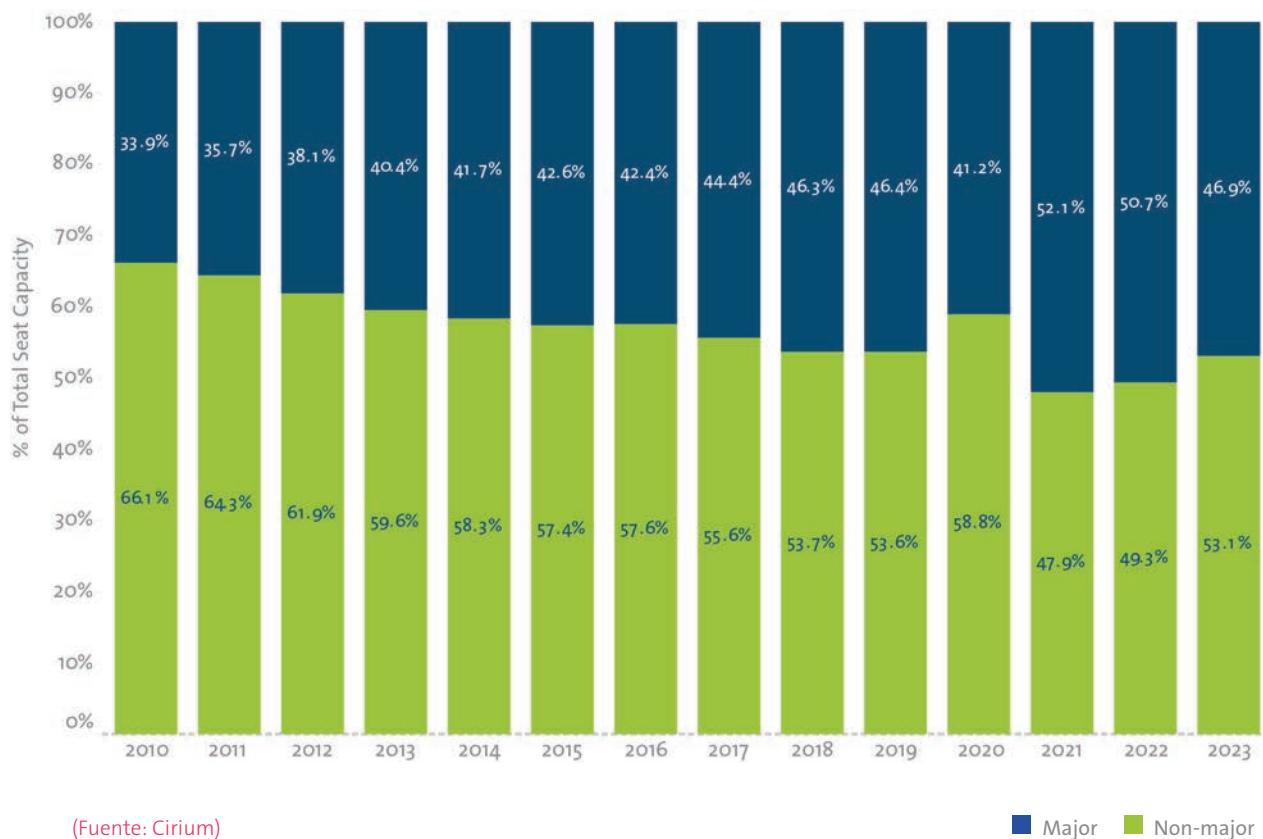


(Fuente: ACI, 2022)

Como se ilustra en el siguiente gráfico, los 10 principales aeropuertos de la región proporcionarán el 46,9% de la capacidad total intra-LAC (excl. doméstica) en 2023. Cabe señalar que su cuota de capacidad intra-LAC (excl. doméstica) ha aumentado gradualmente desde el 33,9% en 2010, lo que indica también que la capacidad intra-LAC en los 10 principales aeropuertos de la región ha crecido más rápidamente que en el resto de los

aeropuertos de LAC. Esto sugiere que los aumentos en la conectividad intra-LAC dependen significativamente de los principales aeropuertos «hub».

**Fig.30 Capacidad de asientos dentro de LAC en los 10 principales aeropuertos de LAC frente al resto**

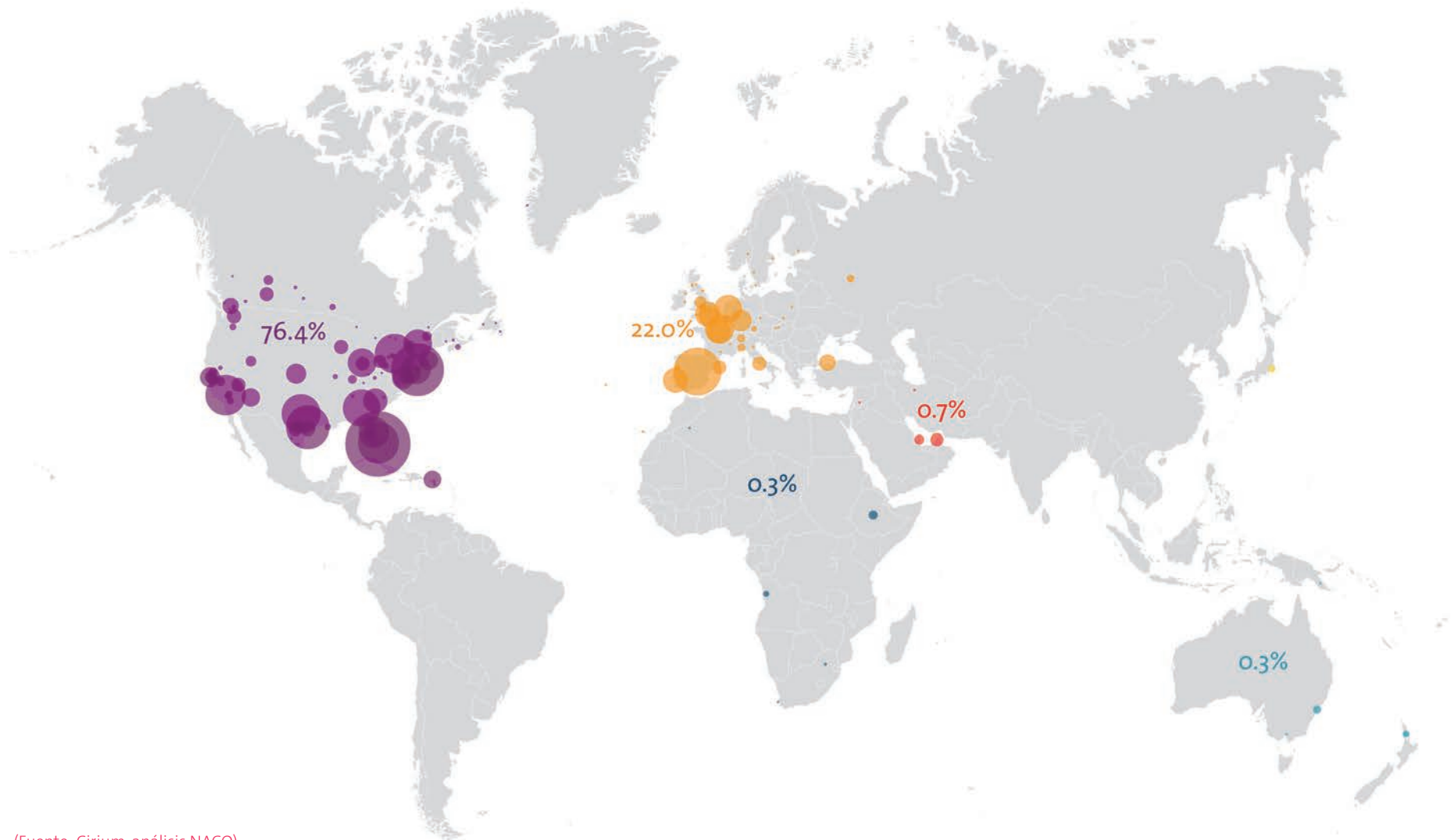


Si comparamos la conectividad aérea de LAC con otras regiones del mundo, observamos que Norteamérica (incluidos EE.UU. y Canadá) representa más de tres cuartas partes de la capacidad total de asientos internacionales hacia/desde LAC. Europa era el segundo mercado en 2023, con el 22% de los asientos. El resto de las regiones geográficas comprendían menos del 1% de la capacidad total de asientos debido a las limitaciones de la flota y a la escasa demanda del mercado O/D.

#### Conectividad aérea en contexto

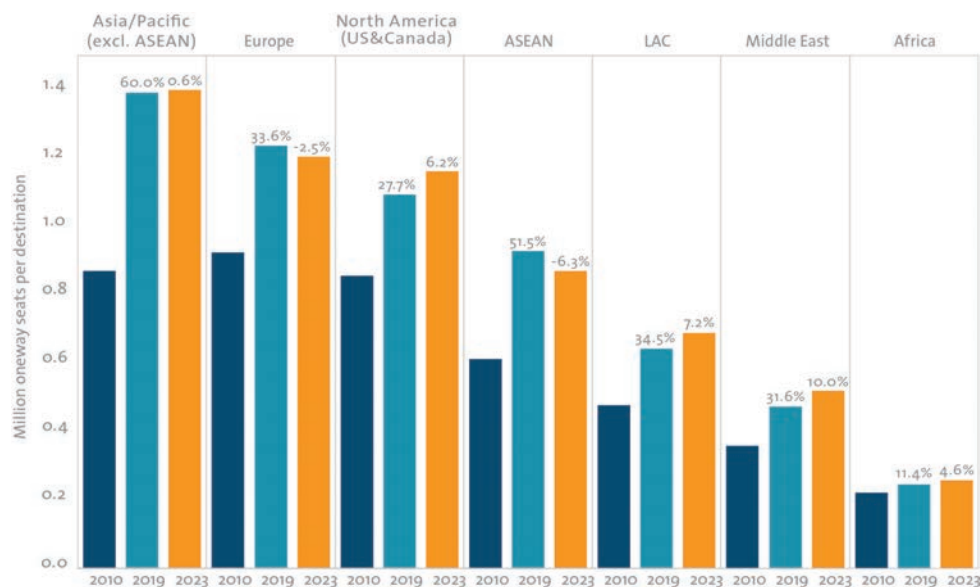
La región de LAC se encuentra por detrás de otras regiones como Asia-Pacífico (excl. ASEAN), Norteamérica, Europa y ASEAN en términos de conectividad aérea medida por capacidad anual de asientos por destino. Como se demuestra en las siguientes figuras, la tasa de conectividad aérea de LAC era un 57% inferior a la de Asia-Pacífico (excl. ASEAN), un 42% inferior a la de América del Norte (Estados Unidos y Canadá) y Europa en 2023, y un 33% inferior a la de la ASEAN. Sin embargo, la conectividad aérea por destino en la región de LAC aumentó en más de un tercio entre 2010 y 2019, situándose solo por detrás de Asia, donde la tasa de conectividad aérea aumentó en aproximadamente tres tercios durante el mismo periodo.

Fig.31 Capacidad de asientos internacionales de LAC por continente (las burbujas representan ciudades individuales, el tamaño de las burbujas refleja el volumen de capacidad de asientos) en 2023

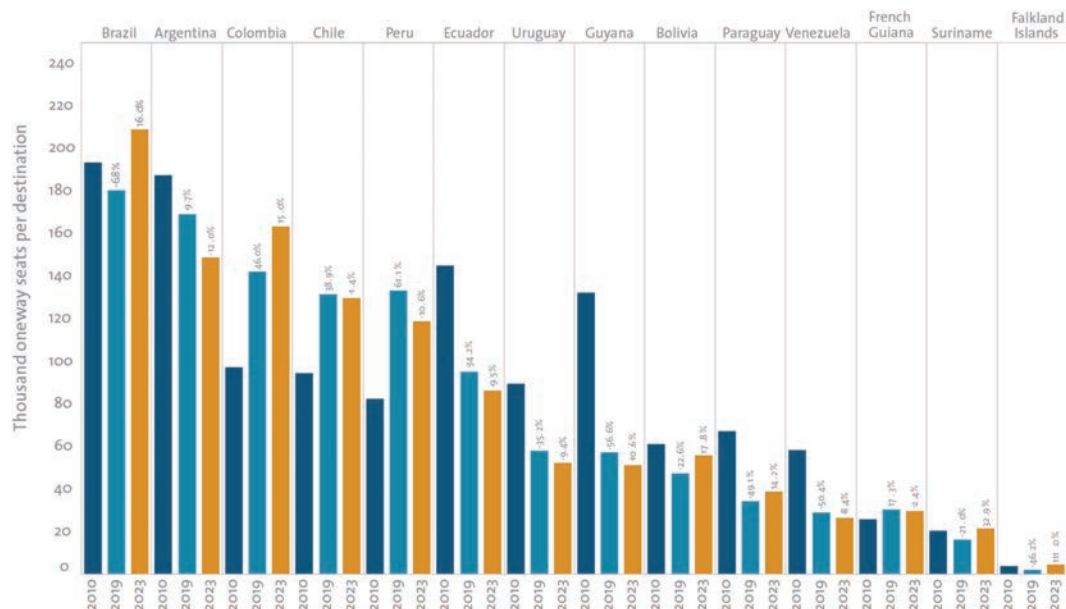


(Fuente: Cirium, análisis NACO)

**Fig.32 Capacidad de asientos de ida por destino en las distintas regiones del mundo (2010-2023)**



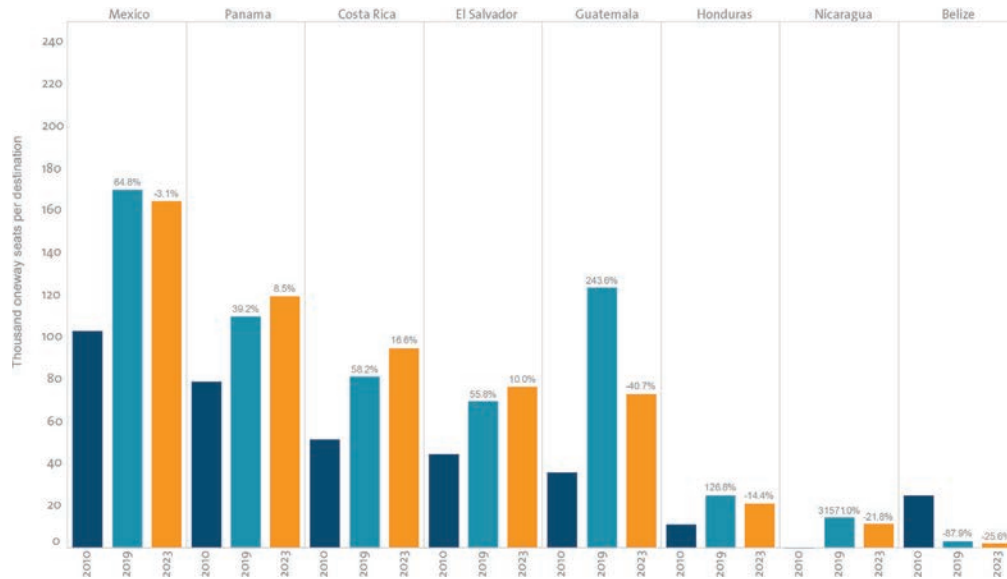
**Fig.33 América del Sur, capacidad de asientos de ida dentro de LAC, excluyendo domésticos (2010-23)**



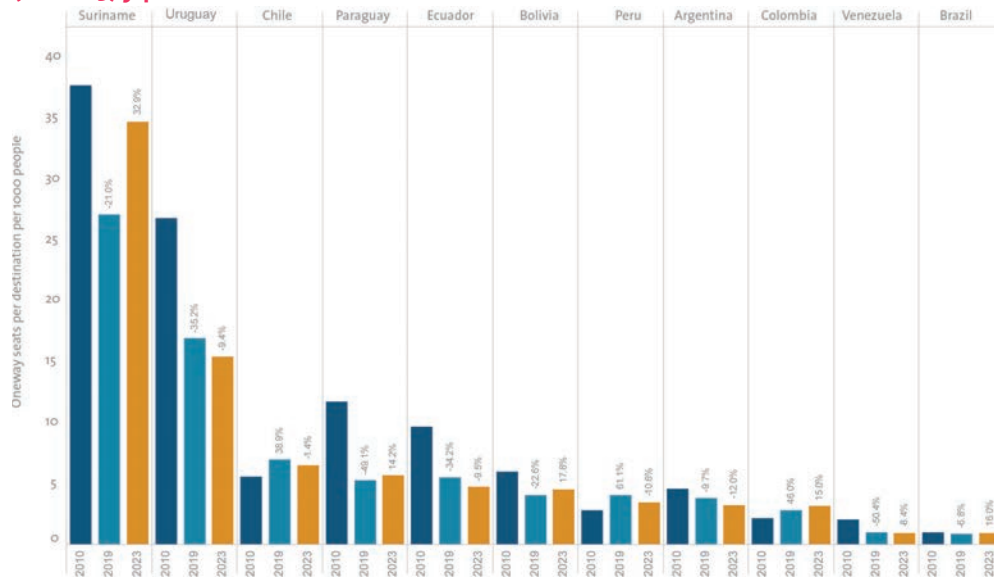
Como se muestra en las tres figuras siguientes, Brasil, Argentina, México, Colombia y Chile son los países más conectados de Sudamérica y de la región LAC en general, los cinco con el mayor número de asientos por destino en el mercado intra-LAC. Entre 2010 y 2019, observamos que la conectividad aérea intra-LAC (capacidad de asientos de ida) en Brasil y Argentina había disminuido ligeramente, tal vez debido a la consolidación del mercado de las aerolíneas y otras políticas económicas en desacuerdo con la liberalización. Por el contrario, durante el mismo periodo 2010-19, la conectividad intra-LAC mejoró significativamente en México, Colombia, Chile, Panamá y Perú. Esto es el resultado de un crecimiento relativamente rápido de la capacidad de asientos por destino en comparación con el aumento del número de destinos servidos. También es importante señalar que El Salvador y Costa Rica han mejorado su conectividad intra-LAC desde 2010, lo que confirma las tendencias positivas en el turismo receptor para ambos países como resultado de políticas turísticas agresivas en ambos países.

(Fuente: Cirium, análisis NACO)

**Fig.34 México y Centroamérica, capacidad de asientos de ida dentro de LAC, excluidos los vuelos nacionales (2010-23)**



**Fig.35 América del Sur, capacidad de asientos de ida dentro de LAC por '000 personas, excluyendo domésticos (2010-23) y países de referencia seleccionados**



(Fuente: Cirium, análisis NACO)

Como se ilustra en la siguiente figura, los estados del Caribe se sitúan muy por debajo de las regiones de Sudamérica, México y Centroamérica en términos de conectividad aérea por destino.

Si exploramos la conectividad aérea intra-LAC en relación con el tamaño de la población del país, Colombia, Brasil y México - anteriormente posicionados como líderes en la capacidad de conectividad intra-LAC general por destino - obtienen una puntuación muy baja. Esto implica que, en comparación con otros países de LAC, la población de estos países sigue teniendo un acceso limitado a otros destinos dentro de la región. Además, Brasil, la mayor economía y centro de población de la región de LAC, ha experimentado un descenso en su conectividad aérea intra-LAC por tamaño de población desde 2010. Debido a su tamaño de población relativamente bajo, Surinam y Uruguay obtienen la puntuación más alta en el volumen de asientos disponibles por destino por cada mil ciudadanos. En comparación con una selección de países de referencia, Tailandia, Malasia y España, es evidente que los Estados sudamericanos tienen potencial para mejorar la conectividad aérea.

Los gráficos siguientes descomponen la capacidad de asientos de ida dentro de LAC en relación con el tamaño de la población del país, abarcando Sudamérica, México y Centroamérica, y los países del Caribe.

En toda la región de México y Centroamérica, Panamá es el país líder por conectividad aérea intra-LAC por cada mil habitantes, probablemente debido a las operaciones hub de la aerolínea nacional Copa Airlines. Costa Rica es el segundo país más conectado de la región, seguido de El Salvador, cuya conectividad aérea per cápita mejoró entre un 40-60% entre 2010 y 2019. Por el contrario, la conectividad aérea intra-LAC per cápita de Belice disminuyó drásticamente durante el mismo período.

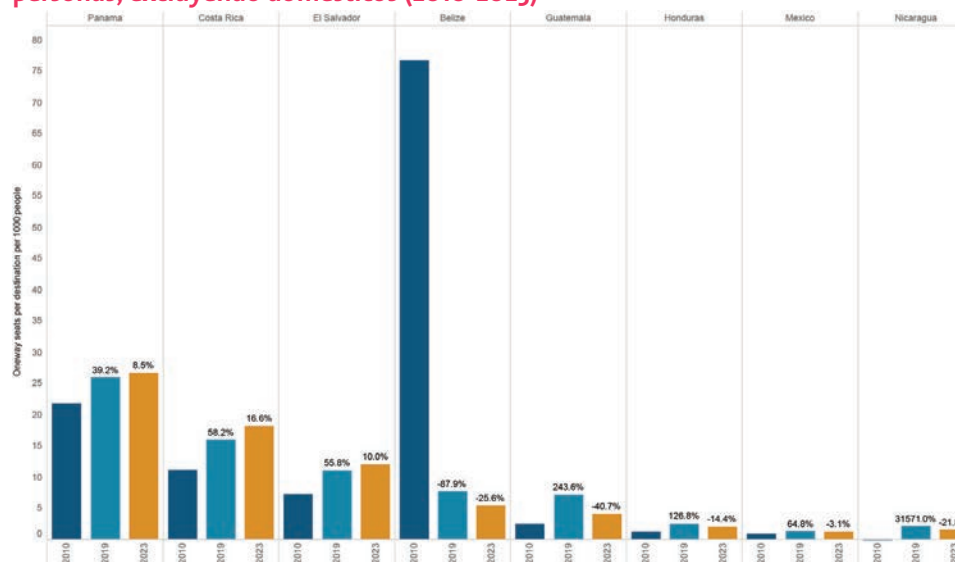
Además, a pesar de ser la mayor economía y centro de población de la región, el tamaño de la población de conectividad intra-LAC de México mostró una de las puntuaciones más bajas, lo que implica que una gran parte de la población mexicana todavía tiene oportunidades limitadas (o tal vez interés) para acceder a otros destinos intra-LAC, y a pesar de la fuerte presencia de LCC Volaris.

Como se ilustra en el siguiente gráfico, en comparación con los estados sudamericanos y de México y Centroamérica, las islas del Caribe presentan una tasa de conectividad aérea intra-LAC per cápita sustancialmente más alta. Esto puede atribuirse al pequeño tamaño de la población de las islas, combinado con un fuerte volumen de turismo entrante.

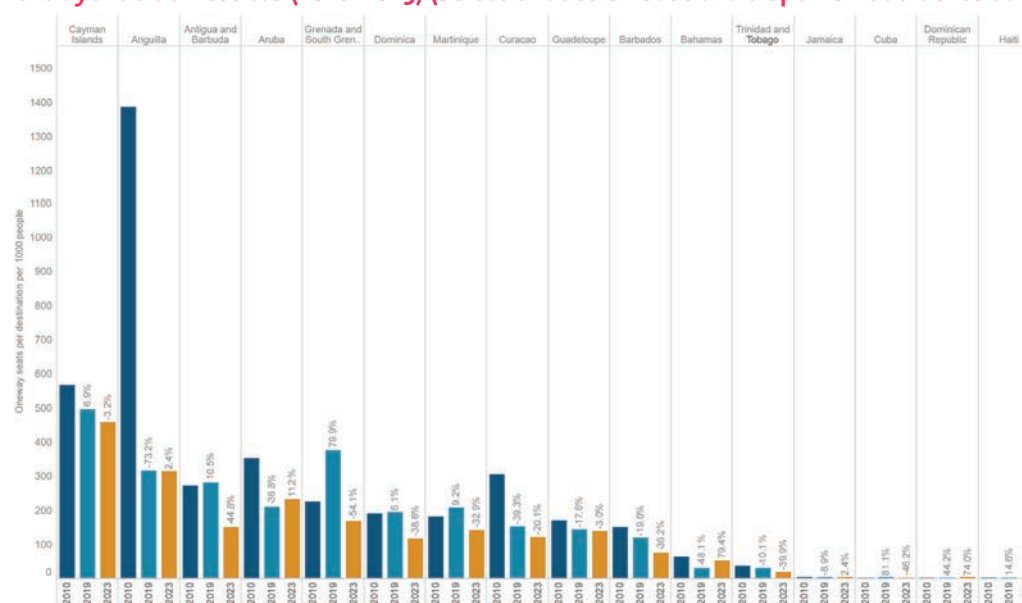
### Propensión a volar en la región

En cada mercado, la propensión a volar -definida por el número de viajes aéreos per cápita- desempeña un papel crucial en la configuración de la demanda de transporte aéreo en el futuro. La siguiente figura muestra la clasificación de los países de LAC y los países de referencia seleccionados en función del número de viajes aéreos per cápita en 2019.

**Fig.36 México y Centroamérica, capacidad de asientos de ida en LAC por '000 personas, excluyendo domésticos (2010-2023)**



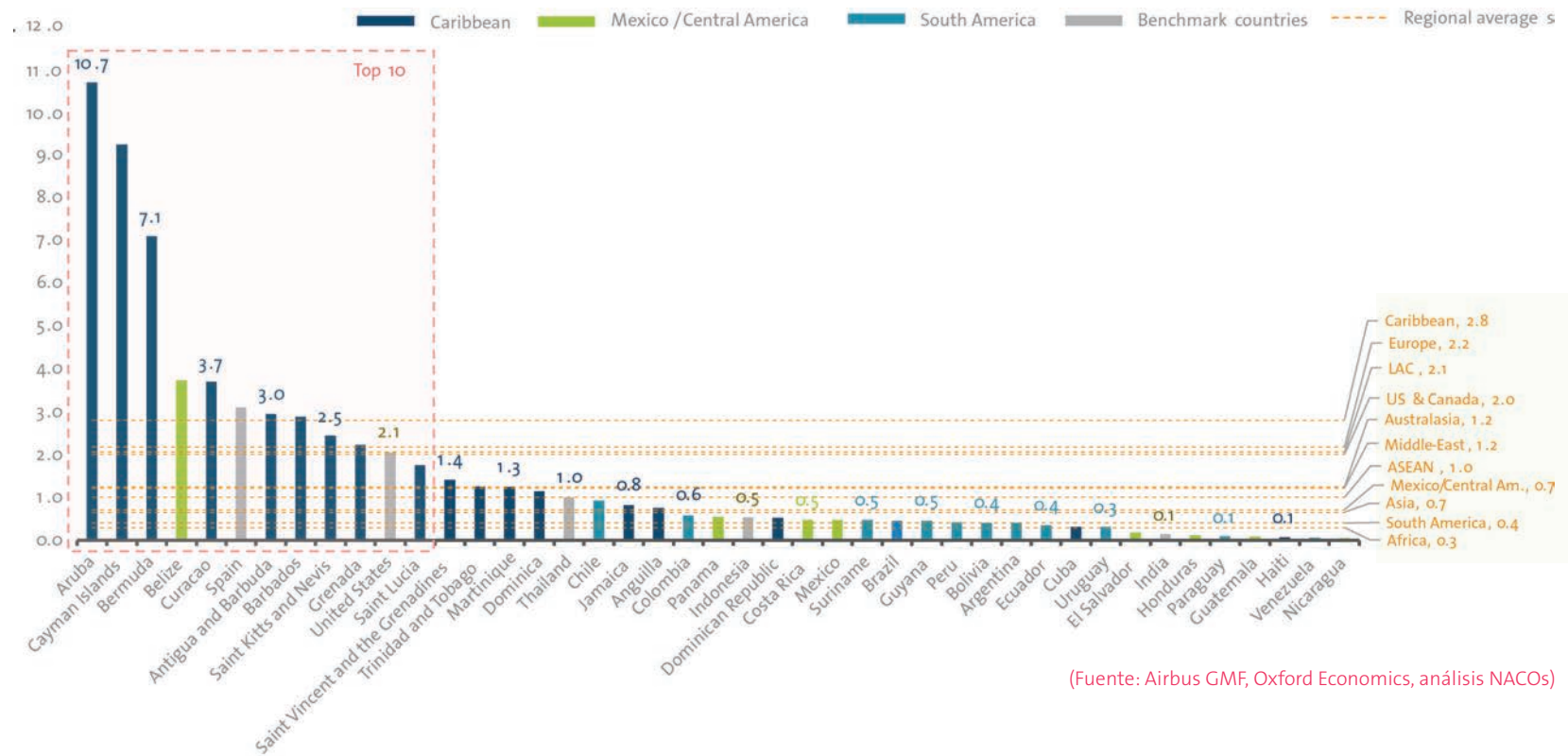
**Fig.37 Países caribeños seleccionados, capacidad de asientos intra-LAC de ida por '000 personas, excluyendo domésticos (2010-2023) (Seleccionados en base a la disponibilidad de los datos)**



(Fuente: Cirium, análisis NACO)



Fig.38 Países de LAC y países de referencia seleccionados, clasificados por viajes aéreos per cápita, 2019



(Fuente: Airbus GMF, Oxford Economics, análisis NACOs)

Al examinar el gráfico, surgen varias observaciones clave. En primer lugar, dentro de la región de LAC, 9 de los 10 países con más viajes aéreos per cápita pertenecen a la subregión del Caribe. Esto subraya la popularidad del Caribe como destino turístico receptor, que atrae a un número significativo de turistas en relación con el tamaño de su población.

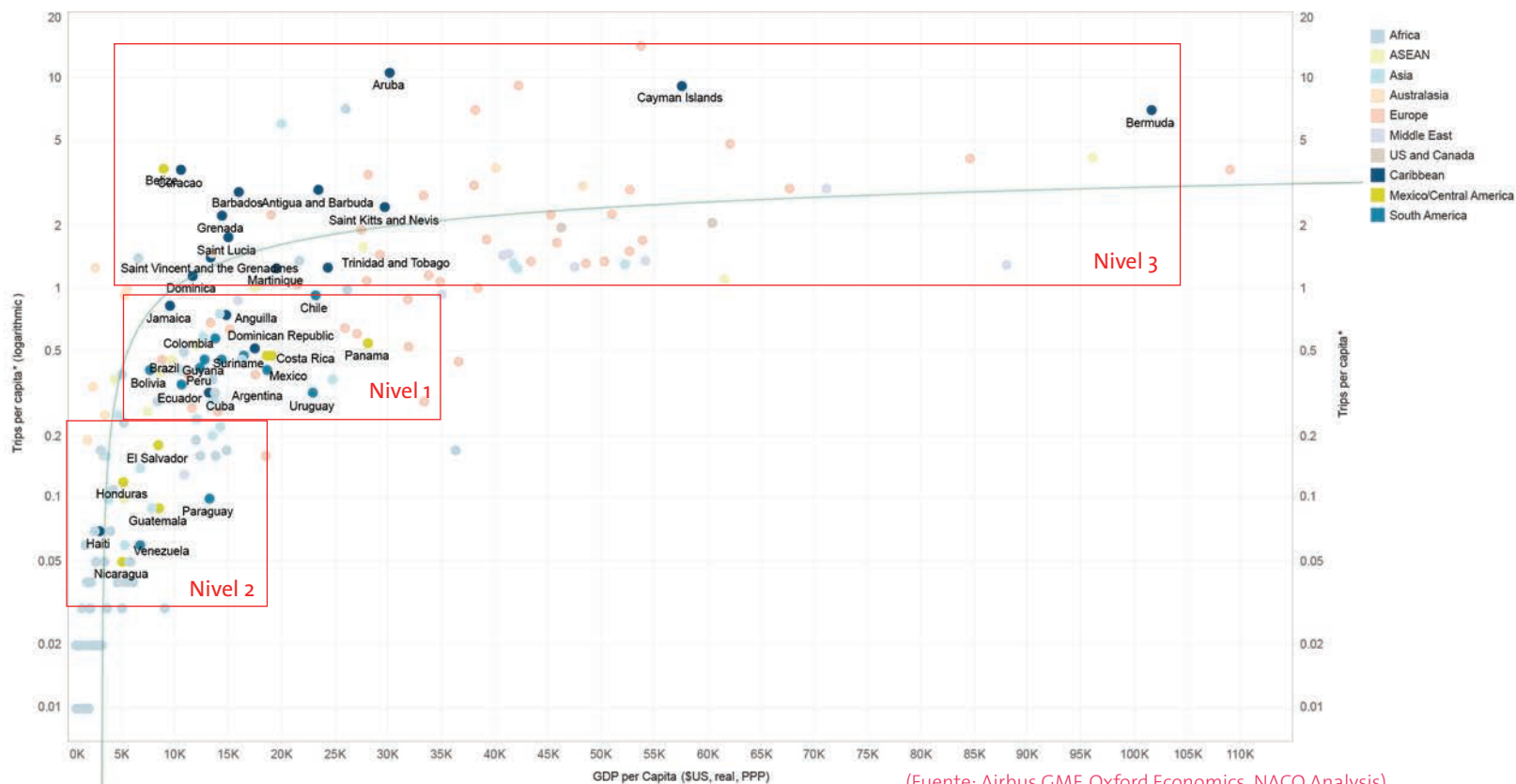
Comparando estos resultados con los países de referencia, observamos que los 5 primeros países superan a España en términos de viajes per cápita, y los

9 primeros países superan a Estados Unidos en la misma métrica. Con la excepción de Belice, todos los demás países de las subregiones de México/América Central y América del Sur se sitúan en el extremo inferior del gráfico, sobre todo a niveles como los de Indonesia e India.

Además, al considerar los promedios regionales, a pesar de que México/América Central y América del Sur tienen un promedio de viajes per cápita relativamente bajo, el promedio general de LAC sigue siendo superior al de EE.UU. y Canadá, Australasia, Oriente Medio y la

ASEAN. Este logro se debe principalmente a la media constantemente alta de los países caribeños dentro de la región de LAC. Si se excluyen los países caribeños, la media de LAC desciende significativamente, situándose sólo por encima de Sudamérica y África. Los párrafos siguientes ofrecerán más información sobre la propensión a volar dentro de la región de LAC en relación con el crecimiento socioeconómico.

Fig.39 Propensión a viajar en avión en 2019, destacando la región de LAC en 3 niveles



(Fuente: Airbus GMF, Oxford Economics, NACO Analysis)

Aunque las tendencias de conectividad aérea indican la demanda de viajes aéreos per cápita, es esencial considerar el crecimiento económico como un factor crítico en el desarrollo de los volúmenes de tráfico aéreo. La figura siguiente muestra una fuerte correlación positiva entre la renta per cápita y los viajes per cápita por vía aérea, y los países de LAC no son una excepción. Hemos dividido los países de LAC en 3 niveles, a saber: (1) Principales centros de población y económicos, (2) Países en desarrollo y de renta baja, y (3) Economías impulsadas por el turismo receptor.

Como se ilustra en el gráfico anterior, los países latinoamericanos (excluido el Caribe) se agrupan por debajo de la línea de tendencia. Esto significa que los latinoamericanos tienden a tomar menos vuelos al año en comparación con otros países con niveles de ingresos similares. Aunque el gráfico indica ciertamente un potencial significativo para un mayor crecimiento del tráfico en la región de LAC en general, también sugiere un cierto nivel de estancamiento debido quizás a un entorno operativo costoso, restricciones de acceso al mercado y un entorno normativo y empresarial oneroso.

Otra consideración importante es que la participación de LAC en el PIB mundial ha disminuido del 8,5% en 2010 al 6,9% en 2022. El PIB real de la región de LAC sólo ha crecido modestamente, con una TCAC (CAGR) del 1,3% (2010-2022), frente a la economía mundial (TCAC del 3,1%). Esto implica que la región de LAC ha tenido un bajo rendimiento en términos de crecimiento económico en comparación con la media mundial.

Fig.40 Propensión a viajar en avión en 2019, destacando los países del Caribe (puntos azul oscuro)



(Fuente: Airbus GMF, Oxford Economics, NACO Analysis.)

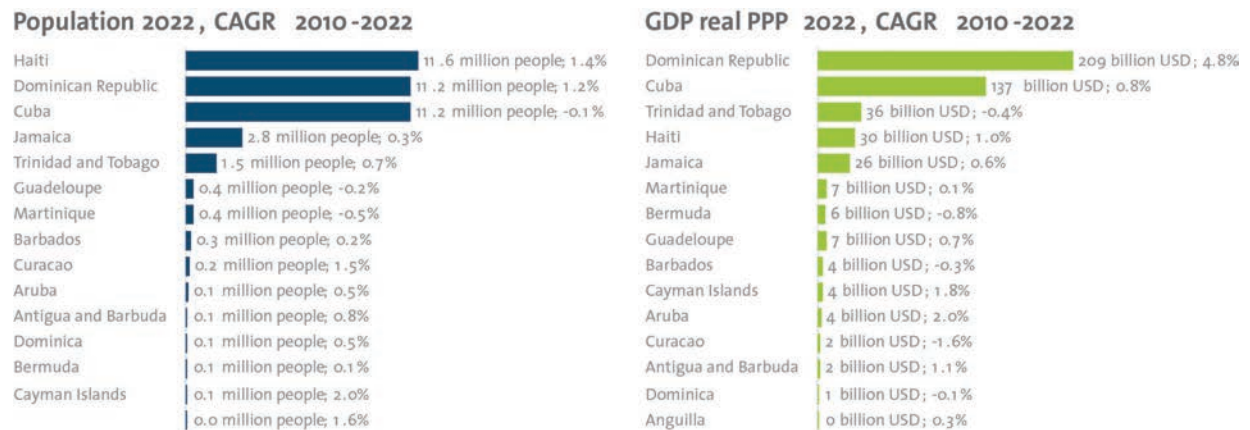
Por ejemplo, los países del Nivel 1 (es decir, «Principales economías y centros de población»), como Brasil, Colombia y Panamá, presentaron una propensión a los viajes aéreos de alrededor de 0,5 viajes per cápita en 2019, que es inferior al promedio mundial de 0,9.

Como se indica en el gráfico siguiente, la propensión relativamente alta a volar en los países del Caribe, en comparación con otros países de LAC, está impulsada

principalmente por el pequeño tamaño de la población y las elevadas llegadas de turismo receptor, como Aruba, Curazao y Barbados. Además, es importante señalar que algunos mercados se benefician de fuertes sectores financieros extraterritoriales, como las Bermudas y las Islas Caimán, con poblaciones relativamente más bajas en comparación con otros estados de LAC.

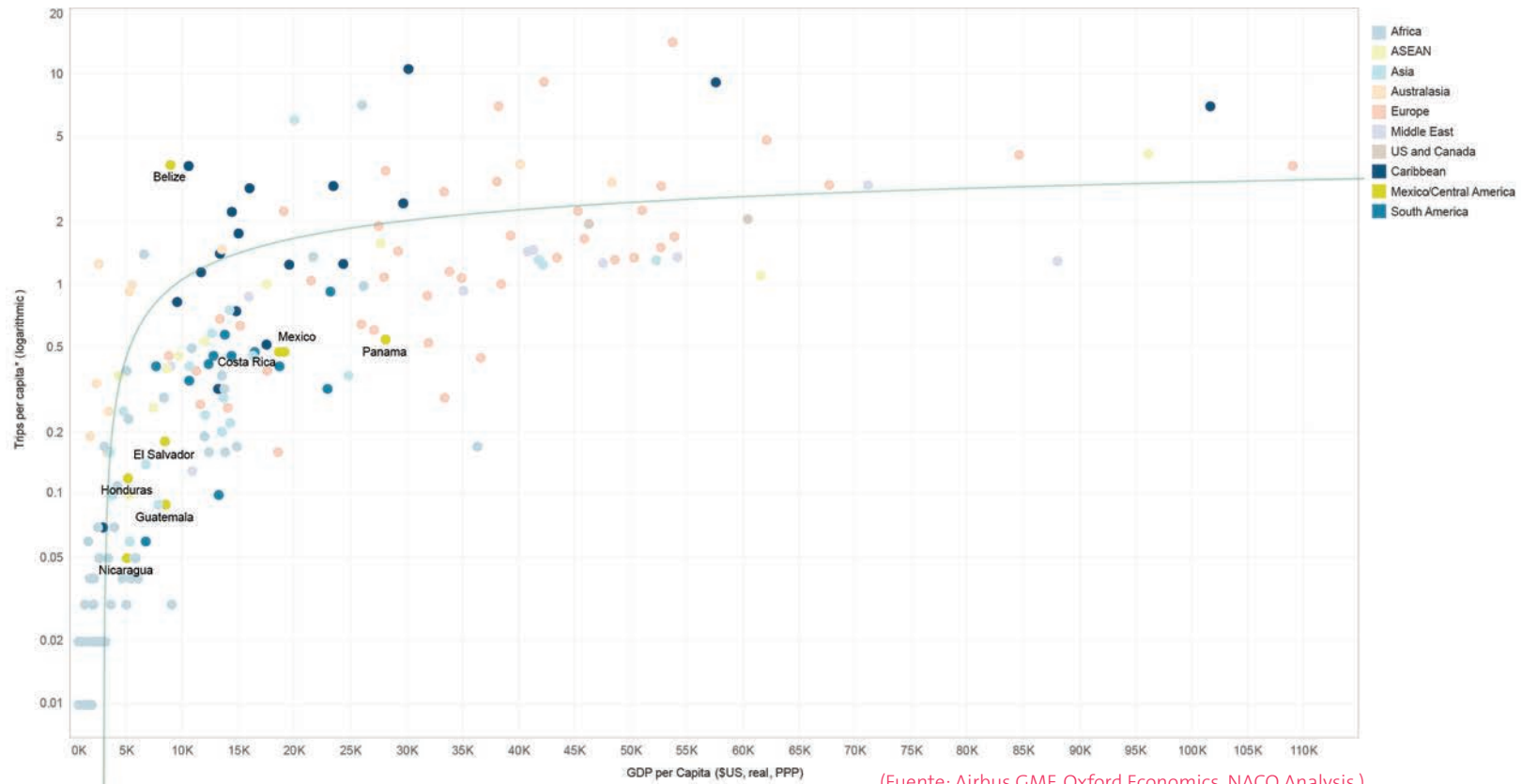
Los grandes centros de población y económicos (medidos por el PIB) del Caribe, como la República Dominicana y Cuba, presentan un índice de propensión a volar inferior al de las islas caribeñas más pequeñas. En el caso de Haití, aunque tiene una población similar a la de Cuba y la República Dominicana, su economía es mucho más pequeña, lo que se traduce en un PIB per cápita bajo y, en consecuencia, menos viajes en avión. Al tener una de las mayores poblaciones de la región caribeña, República Dominicana (0,52 viajes per cápita) y Cuba (0,32 viajes per cápita) se agrupan por debajo de la línea de tendencia.

**Fig.41 Población y PIB en los Estados del Caribe en 2022 y CAGR 2010-2022**



(Fuente: Oxford Economics, NACO Analysis)

Fig.42 Propensión a viajar en avión en 2019, destacando los países de México/América Central (puntos verde claro)



En los países centroamericanos, la propensión a viajar es relativamente baja, ya que los países se agrupan por debajo de la línea de tendencia. En particular, Nicaragua, Guatemala, El Salvador y Honduras obtienen una puntuación baja (<0,2 viajes per cápita) debido a sus menores niveles de renta (medidos por el PIB per cápita), lo que probablemente tenga un impacto adverso en la demanda de viajes aéreos. A excepción de Belice, El Salvador, Nicaragua y Honduras son las economías más pequeñas de la región. Estos países también tienen una puntuación baja en la clasificación del Índice de Desarrollo Humano.

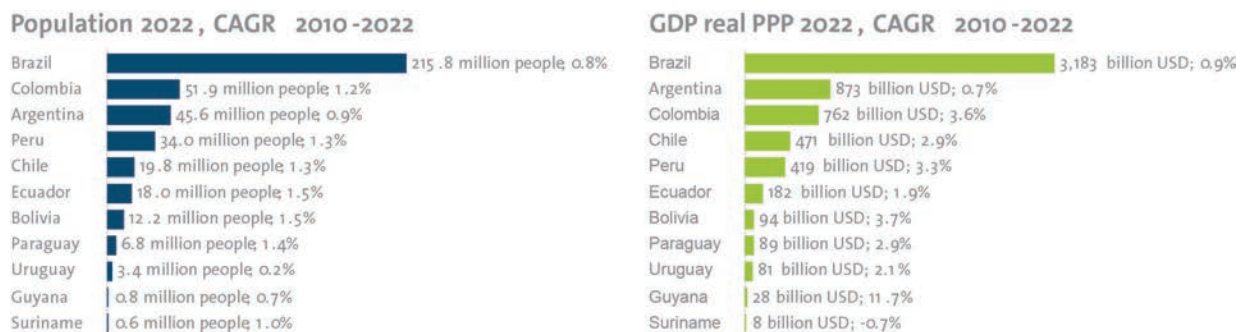
México, Panamá y Costa Rica, algunas de las economías más grandes de la zona, registraron una propensión a volar en torno a 0,5 en 2019. A pesar de tener niveles de renta más altos (medidos por el PIB per cápita) que los estados vecinos, estos tres países se agrupan por debajo de la línea de tendencia. Esto implica que existe potencial para que estos países mejoren la propensión a viajar en los próximos años. A pesar de tener la economía más pequeña de la región (4.000 millones de USD PPP en 2022) y la población más reducida, Belice presenta un alto rango de propensión a viajar en la región y se sitúa cerca de la línea de tendencia (3,73 viajes per cápita). En el caso de Belice, la elevada tasa de viajes per cápita puede atribuirse a los esfuerzos del gobierno por desarrollar el sector del turismo receptor, convirtiéndolo en uno de los principales contribuyentes al PIB, ya que representaba aproximadamente el 40% de la economía local antes del COVID.

**Fig.43 Población y PIB en los estados de México/Centroamérica en 2022 y TCAC 2010-2022**



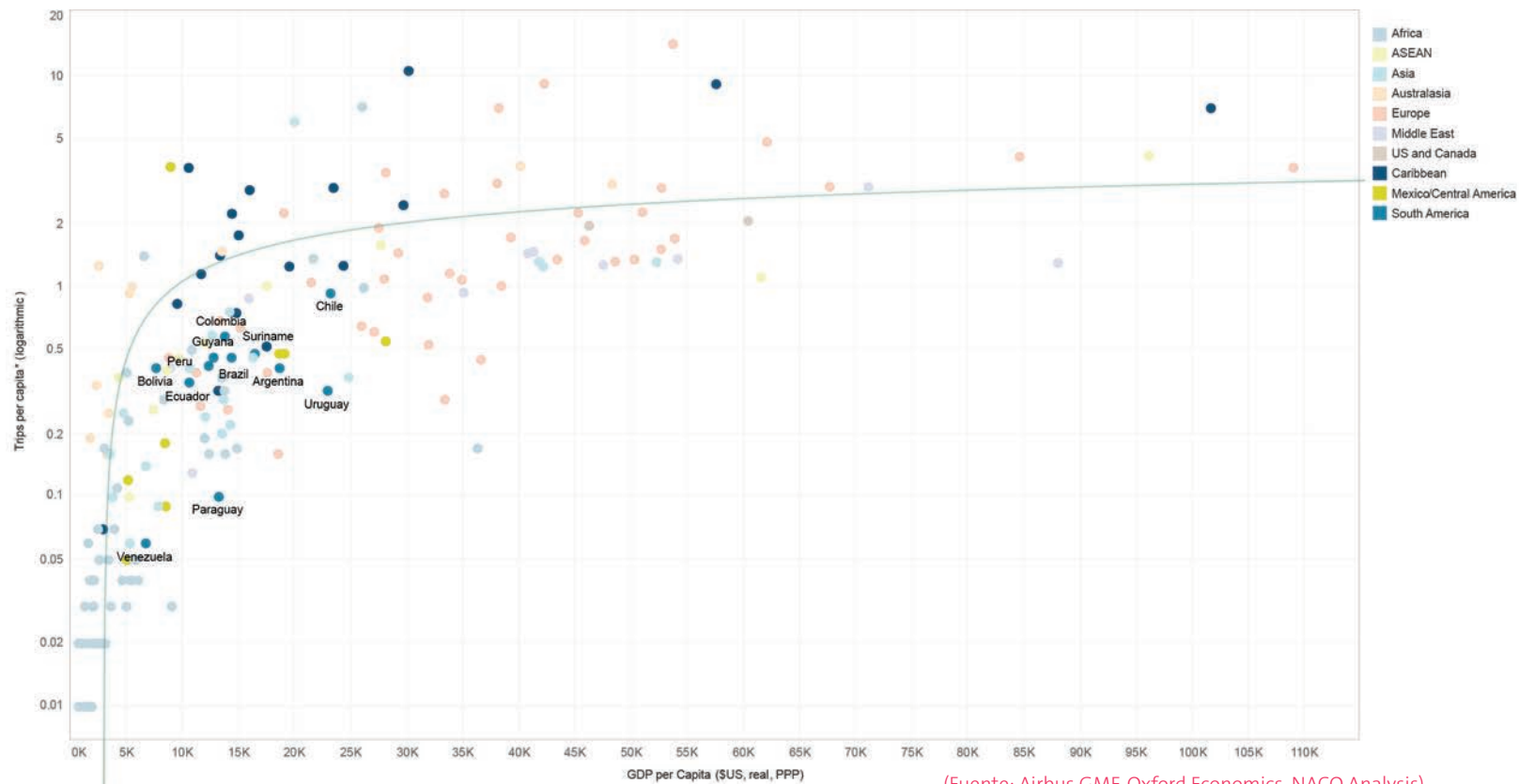
(Fuente: Oxford Economics, NACO Analysis.)

**Fig.44 Población y PIB en los estados de Sudamérica en 2022 y CAGR 2010-2022**



(Fuente: Oxford Economics, NACO Analysis.)

Fig.45 Propensión a viajar en avión en 2019, destacando los estados de América del Sur (puntos turquesa)

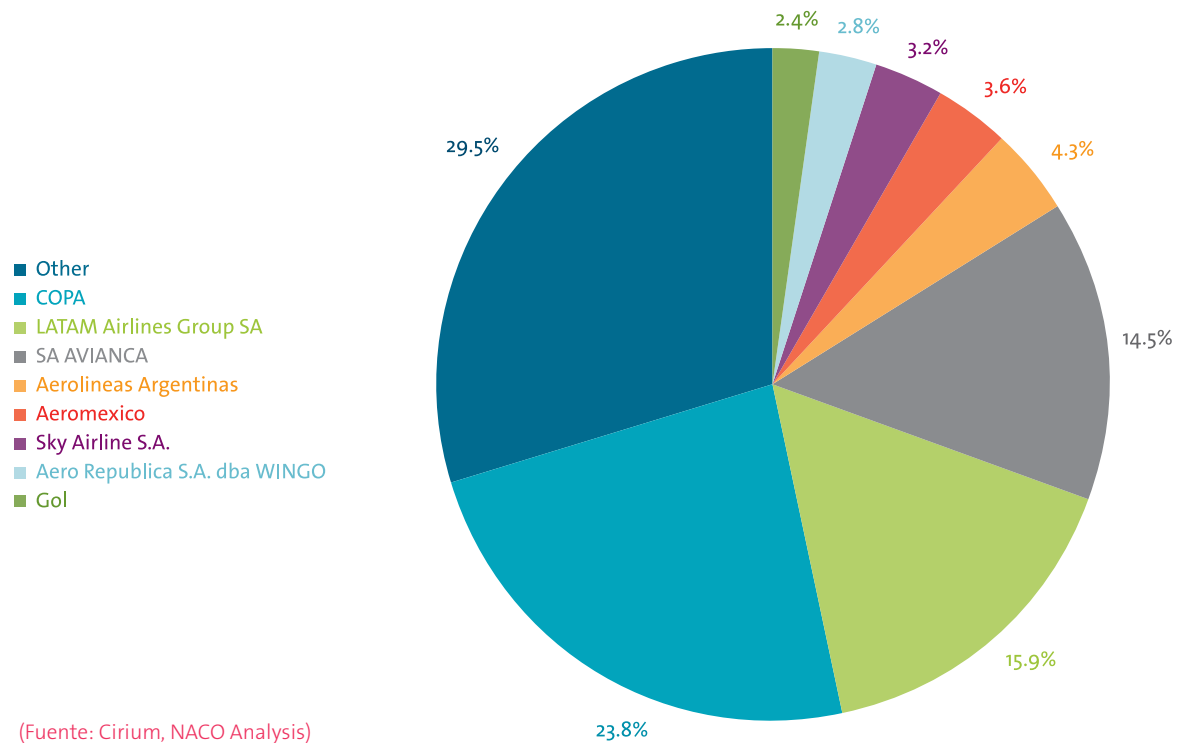


(Fuente: Airbus GMF, Oxford Economics, NACO Analysis)

A pesar de ser los mayores centros económicos y de población de América Latina, la propensión a viajar de Colombia, Chile, Brasil, Argentina, Perú y Ecuador se sitúa por debajo de la línea de tendencia, lo que indica un potencial de aumento del promedio de viajes per cápita. Chile registra el índice más alto, de casi 1 viaje per cápita, debido a su PIB per cápita relativamente alto y a su apertura (en términos de derechos de tráfico y entorno para hacer negocios).

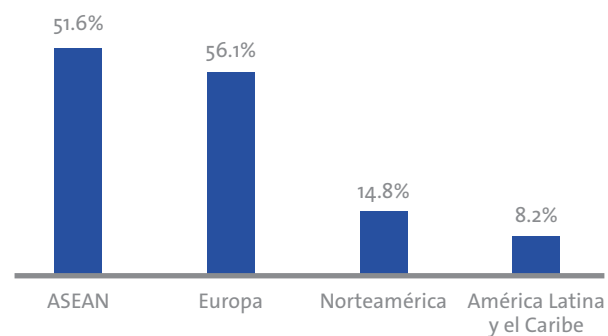
Venezuela y Paraguay tienen la menor propensión a viajar de la región. Con un PIB per cápita bajo, en parte como resultado de la inestabilidad política y económica, Venezuela se sitúa en 0,06 viajes per cápita en 2019. Si bien Paraguay presenta niveles de PIB per cápita similares en comparación con Ecuador, Guyana y Perú, su propensión a viajar está por detrás de sus pares. Esto puede atribuirse en parte a un mercado de viajes aéreos subdesarrollado (o sin explotar) en el país y a políticas de aviación restrictivas.

Fig.46 Cuotas de mercado de las aerolíneas intra-LAC, por capacidad de asientos (excluyendo las nacionales), 2022





**Fig.47 Comparación de la capacidad de LCC desplegada en rutas intrarregionales, regiones del mundo seleccionadas, 2019**



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

#### La capacidad intra-LAC es suministrada principalmente por los mayores grupos de aerolíneas

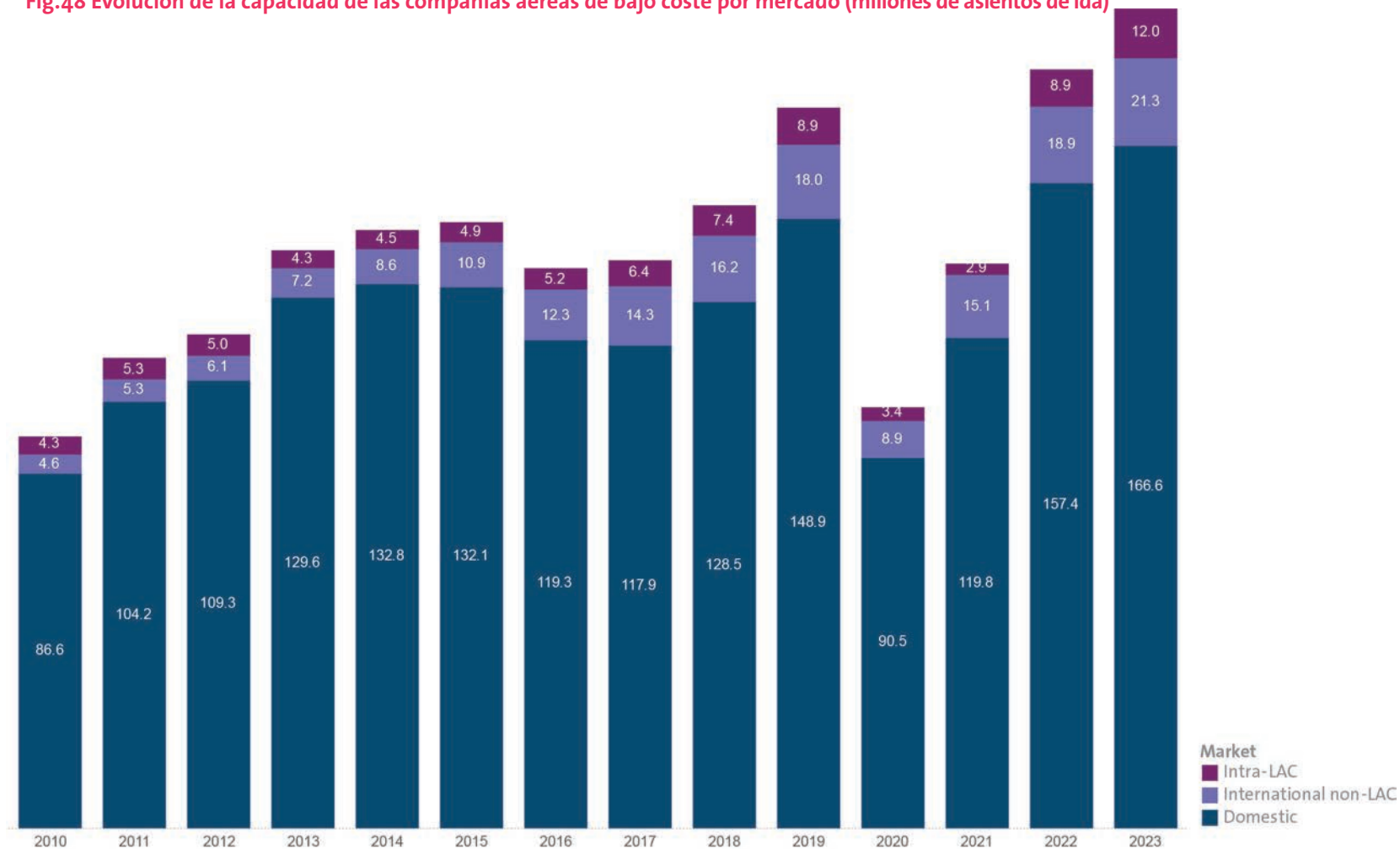
Actualmente, más del 50% de la capacidad total de asientos en el mercado intra-LAC es suministrada por los principales grupos de aerolíneas regionales como COPA Airlines (Panamá), LATAM (Chile, Brasil) y Avianca (Colombia). Además, debe tenerse en cuenta que, en 2023, Avianca y la aerolínea brasileña GOL Airlines consolidaron sus operaciones bajo el holding Abra Group Limited, que podría ampliarse integrando la aerolínea chilena SKY AIRLINE, como mencionó el consejero delegado de Avianca en 2023. Impulsada por la ambición de reducir los costes operativos y superar las normas de propiedad extranjera, la fusión de las aerolíneas bajo un holding probablemente mejorará la integración de las redes de las aerolíneas y ofrecerá más destinos a los consumidores.

Otra consideración importante es que la cuota de plazas de las LCC en las rutas intra-LAC es bastante baja, sobre todo si se compara con los mercados con un mayor grado

de liberalización de los servicios aéreos, como la Unión Europea, Norteamérica y la ASEAN.

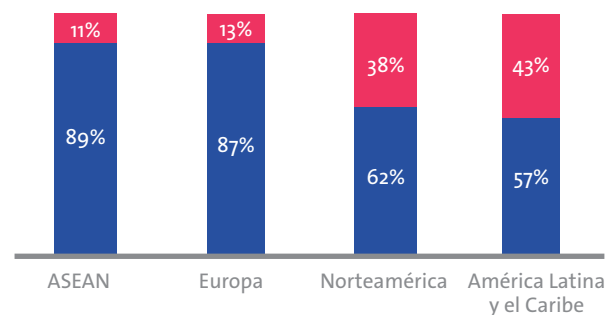
No cabe duda de que la presencia de las compañías aéreas de bajo coste ha aumentado considerablemente en la última década. Sin embargo, este crecimiento se ha concentrado predominantemente en los mercados nacionales. El mercado nacional brasileño tiene una importancia particular en la contribución a la capacidad total de asientos en LAC. A raíz de la recesión económica de Brasil en 2016-2017, las aerolíneas brasileñas LCCs GOL y AZUL adoptaron medidas estratégicas para optimizar su capacidad, en respuesta al debilitamiento de la demanda de transporte aéreo durante esos años. Cabe destacar que la capacidad internacional de asientos de las aerolíneas de bajo coste de fuera de LAC es casi el doble que la capacidad de las de LAC. El crecimiento sustancial de la capacidad internacional de las aerolíneas de fuera de LAC se atribuye en gran medida a la influencia de las LCC de Estados Unidos.

Fig.48 Evolución de la capacidad de las compañías aéreas de bajo coste por mercado (millones de asientos de ida)



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

**Fig.49 Tráfico directo intrarregional frente a tráfico de conexión, regiones del mundo seleccionadas, 2019**



■ Direct (non-stop) traffic

■ Connecting traffic

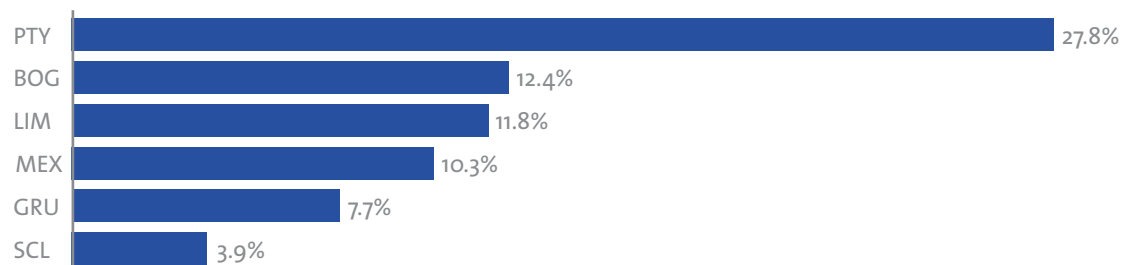
(Fuente: Sabre MIDT, análisis NACO)

Nota: Norteamérica incluye Canadá, EE.UU. y México

### Más del 40% del tráfico de pasajeros intrarregional requiere conexiones posteriores

En 2019, más del 40% de los pasajeros aéreos intra-LAC viajaron a su destino final haciendo conexión en otro aeropuerto dentro de la región LAC. De hecho, aproximadamente tres cuartas partes de los «pasajeros con conexiones hacia adelante» se transfirieron en uno de los 6 aeropuertos principales de la región de LAC, a saber: Panamá (PTY), Bogotá (BOG), Lima (LIM), Ciudad de México (MEX), Sao Paulo (GRU) y Santiago (SCL). Los vuelos directos sin escalas representan el 57% de todo el tráfico de pasajeros intra-LAC en 2019. Este porcentaje es comparativamente inferior a la cuota de vuelos directos sin escalas en otras regiones globales en el mismo año, como América del Norte (62%), ASEAN (87%) y Europa (89%).

**Fig.50 Cuota de mercado de las conexiones intra-LAC de una escala en los principales aeropuertos principales, 2019**

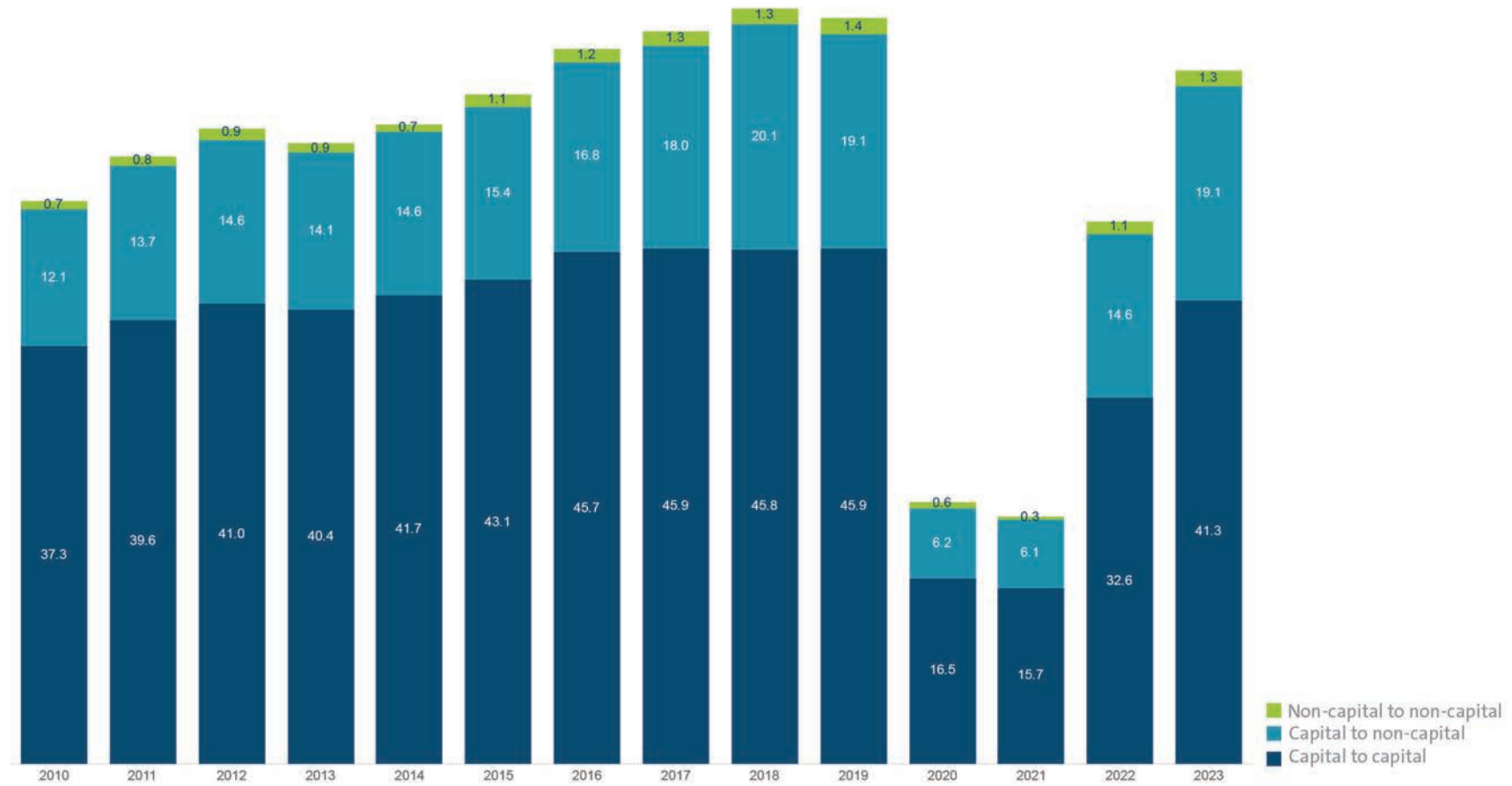


(Fuente: Sabre MIDT, NACO Analysis)

Como se muestra en la siguiente figura, los principales aeropuertos hub de LAC atraen el 74% de toda la cuota de mercado del tráfico de pasajeros intra-LAC con escala única. Ciudad de Panamá (PTY) presenta la mayor cuota de mercado de todas las conexiones intra-LAC de una escala (27,8%), seguida de Bogotá (BOG) y Lima (LIM), con 12,4% y 11,8% respectivamente. Está claro que la mayor parte de la capacidad de una escala en la región la proporcionan las aerolíneas de red que operan desde los principales centros de conexión de sus países, en combinación con otras grandes aerolíneas regionales y LCC que captan el 26% restante del tráfico de pasajeros de una escala en la región.

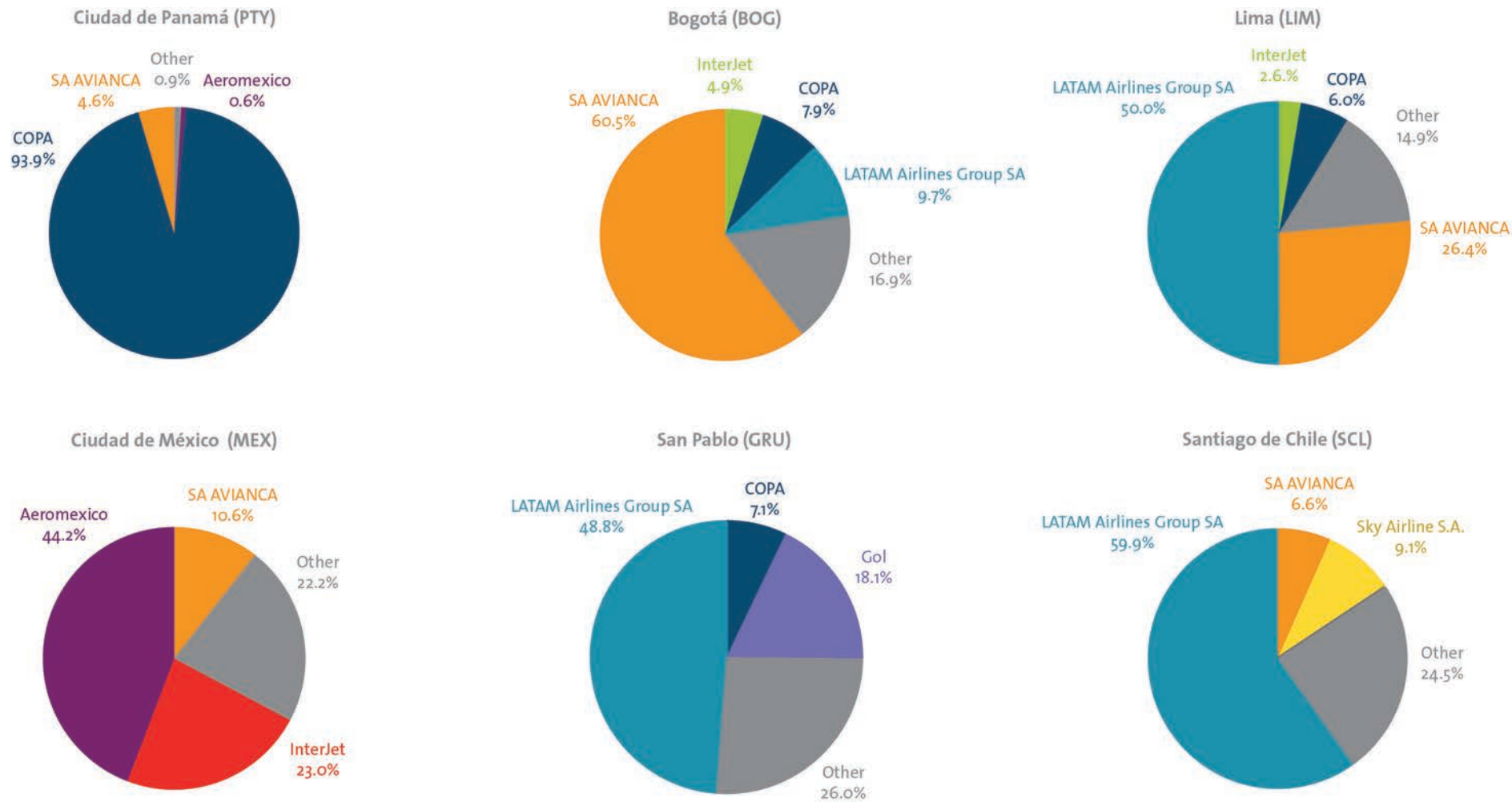
Aunque la capacidad de asientos intra-LAC de no capital a no capital se duplicó de 0,7 millones de asientos anuales a 1,4 millones de asientos anuales entre 2010 y 2019 (equivalente a una CAGR del 7,8%), su volumen sigue siendo muy bajo en comparación con la conectividad entre capitales y de capital a no capitales. Como se ilustra a continuación, aproximadamente el 20% del total de aeropuertos no capitales de LAC (más de 80 de 470) ofrecen servicios internacionales, mientras que el resto se centra en la conectividad nacional. Por término medio, los aeropuertos internacionales no capitales tienen 15 frecuencias semanales a destinos extranjeros (unos 2 vuelos de ida y vuelta al día).

Fig.51 Desarrollo de la capacidad de asientos intra-LAC entre ciudades capitales y no capitales (excl. domésticos)



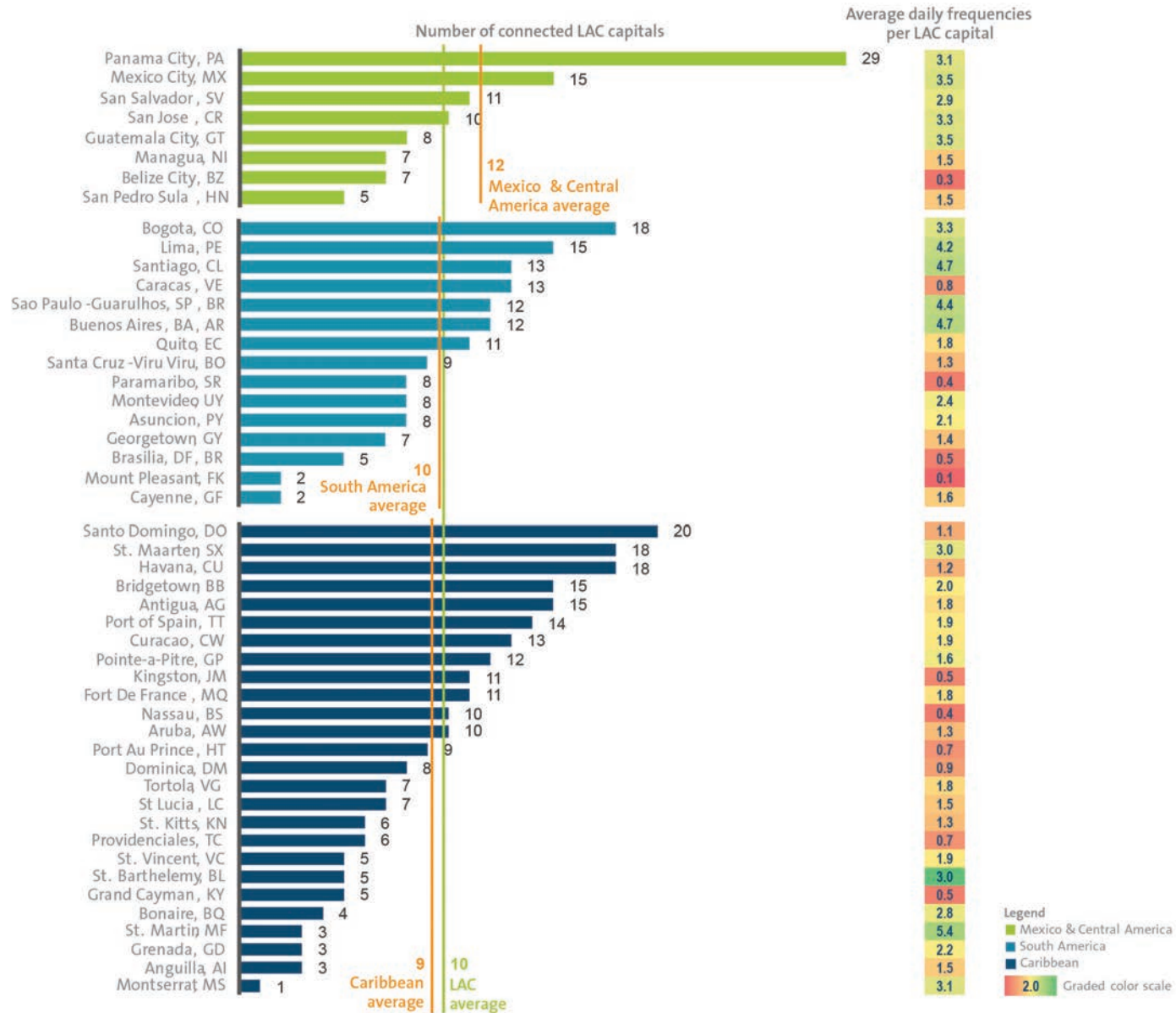
(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

Fig.52 Cuota de mercado de las aerolíneas dentro de LAC (excl. doméstico), en términos de capacidad de asientos en 6 aeropuertos principales, 2019



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

Fig.53 Conectividad intra-LAC de capitales (por número de capitales servidas y frecuencias medias diarias por capital LAC), 2019



(Fuente: Cirium, NACO Analysis)

### Baja conectividad entre capitales de la región

La región de LAC comprende alrededor de 50 países soberanos y territorios de ultramar. Según nuestro análisis, como se muestra en la figura siguiente, cada capital está conectada por término medio con sólo otras 10 capitales, lo que equivale a menos del 20% del número total de capitales de la región. Al beneficiarse de la sólida red de rutas de su aerolínea principal, COPA Airlines, Ciudad de Panamá tiene el mayor número de conexiones con otras capitales. En 2023, Ciudad de Panamá estará conectada con 29 capitales de la región, con aproximadamente 3 servicios diarios por capital de destino de media. Por el contrario, Brasilia, la capital de Brasil, con alrededor de 5 millones de habitantes en su área metropolitana, tiene conexiones a sólo 5 otras capitales de la región de LAC con 0,5 frecuencias diarias por destino (es decir, algunos destinos no tienen servicios diarios). Esto significa que los pasajeros que viajan desde y hacia Brasilia a otras ciudades importantes de la región LAC tienen que hacer transbordo en otro aeropuerto para llegar a su destino final.

Entre las capitales sudamericanas, Bogotá, Lima, Santiago y Buenos Aires son las más conectadas dentro de la región de LAC. En el Caribe, Santo Domingo, La Habana, San Martín, Antigua, Puerto España y Bridgetown son los 5 principales destinos conectados con el mayor número de capitales de LAC. México D.F. y las capitales centroamericanas como grupo mostraron niveles de conectividad intra-LAC de capitales más altos de lo esperado inicialmente. Sin embargo, es importante señalar que algunas capitales de LAC están conectadas con una frecuencia

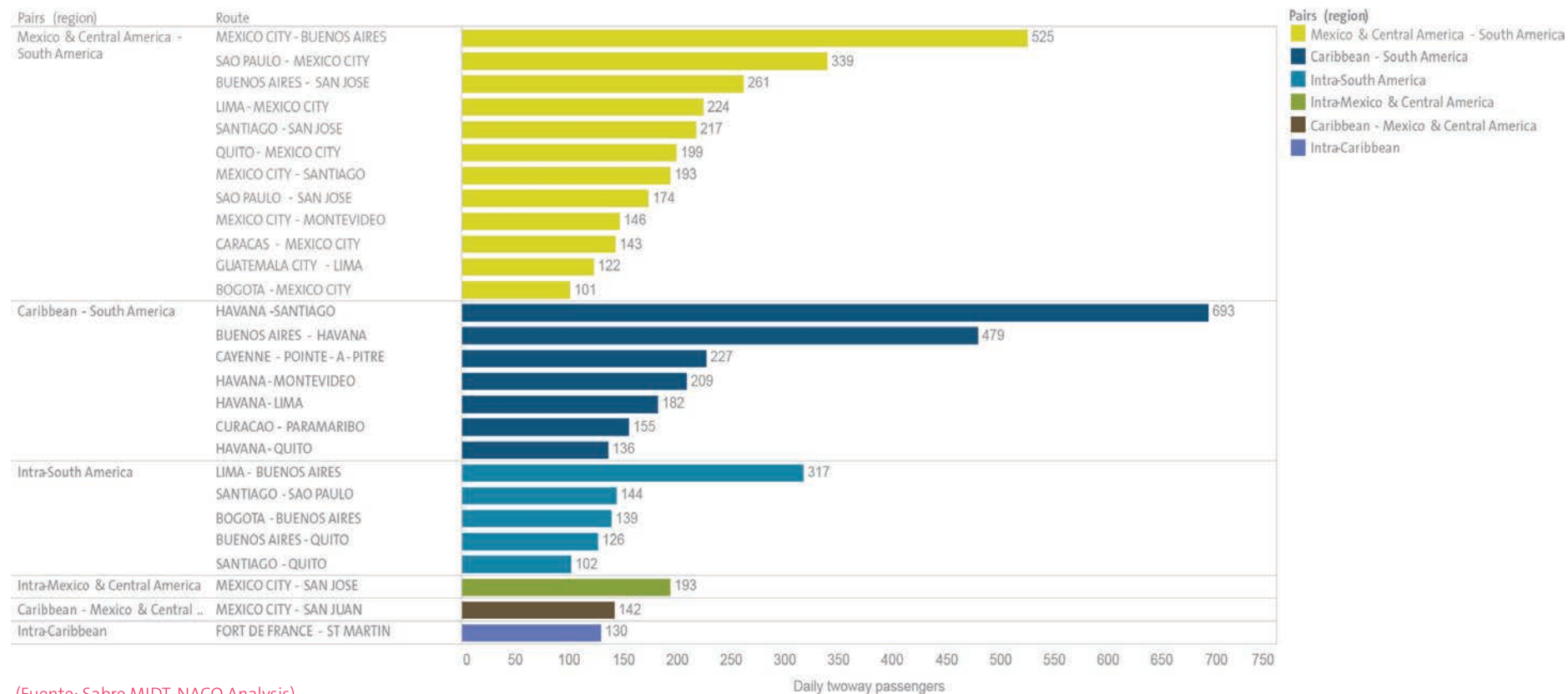
inferior a 1 salida diaria. La mayoría de estas capitales están situadas en la región del Caribe (incluyendo Ciudad de Belice, Kingston, Puerto Príncipe, entre otras). En cuanto a Sudamérica, Brasilia, Caracas y Paramaribo son las capitales menos conectadas (por número de frecuencias a destinos capitales de LAC).

Mientras que la figura anterior ilustraba la oferta de capacidad de transporte aéreo, la siguiente ilustra la demanda indirecta de pasajeros entre capitales de la región de LAC con flujos de pasajeros con más de 100 viajeros diarios de ida y vuelta. Una visión general de los pasajeros que requieren conexión(es) posterior(es) en otro aeropuerto de LAC para llegar a su destino final es importante para analizar la situación actual en la región de LAC. En algunos casos, esto puede ser el resultado de una falta de demanda suficiente entre los mercados O/D o de la preferencia de los viajeros por volar a precios más baratos. En el contexto de la región de LAC, también es importante tener en cuenta el alto grado de consolidación que existe dentro de la industria aérea local, con Aeroméxico, Avianca, COPA y LATAM como aerolíneas dominantes en sus respectivos centros de operaciones (es decir, Ciudad de México, Bogotá, Ciudad de Panamá, Santiago y Sao Paulo).

La magnitud de la demanda es especialmente evidente entre algunas capitales y los principales destinos turísticos del Caribe y Sudamérica. Lo mismo ocurre, por un lado, con las capitales de México y América Central y, por otro, con las de América del Sur. Por ejemplo, cabe señalar que hay un número considerable de pasajeros diarios que viajan de forma indirecta (es decir, con una

o más escalas) entre capitales en el mercado intra-sudamericano. Por ejemplo, más de 300 pasajeros diarios de ida y vuelta necesitan conexión para viajar entre Lima (Perú) y Buenos Aires (Argentina). Esto se compara con unos 600 pasajeros que viajan sin escalas, lo que implica que aproximadamente el 30% del tráfico total entre las ciudades conecta en otros aeropuertos. También observamos que hay más de 500 pasajeros diarios de ida y vuelta entre Ciudad de México (México) y Buenos Aires (Argentina) que vuelan con un itinerario de una escala, en comparación con los aproximadamente 400 pasajeros que vuelan directamente. Además, hay más de 330 pasajeros diarios de ida y vuelta entre Ciudad de México (México) y Sao Paulo (Brasil), frente a 475 pasajeros que vuelan directamente.

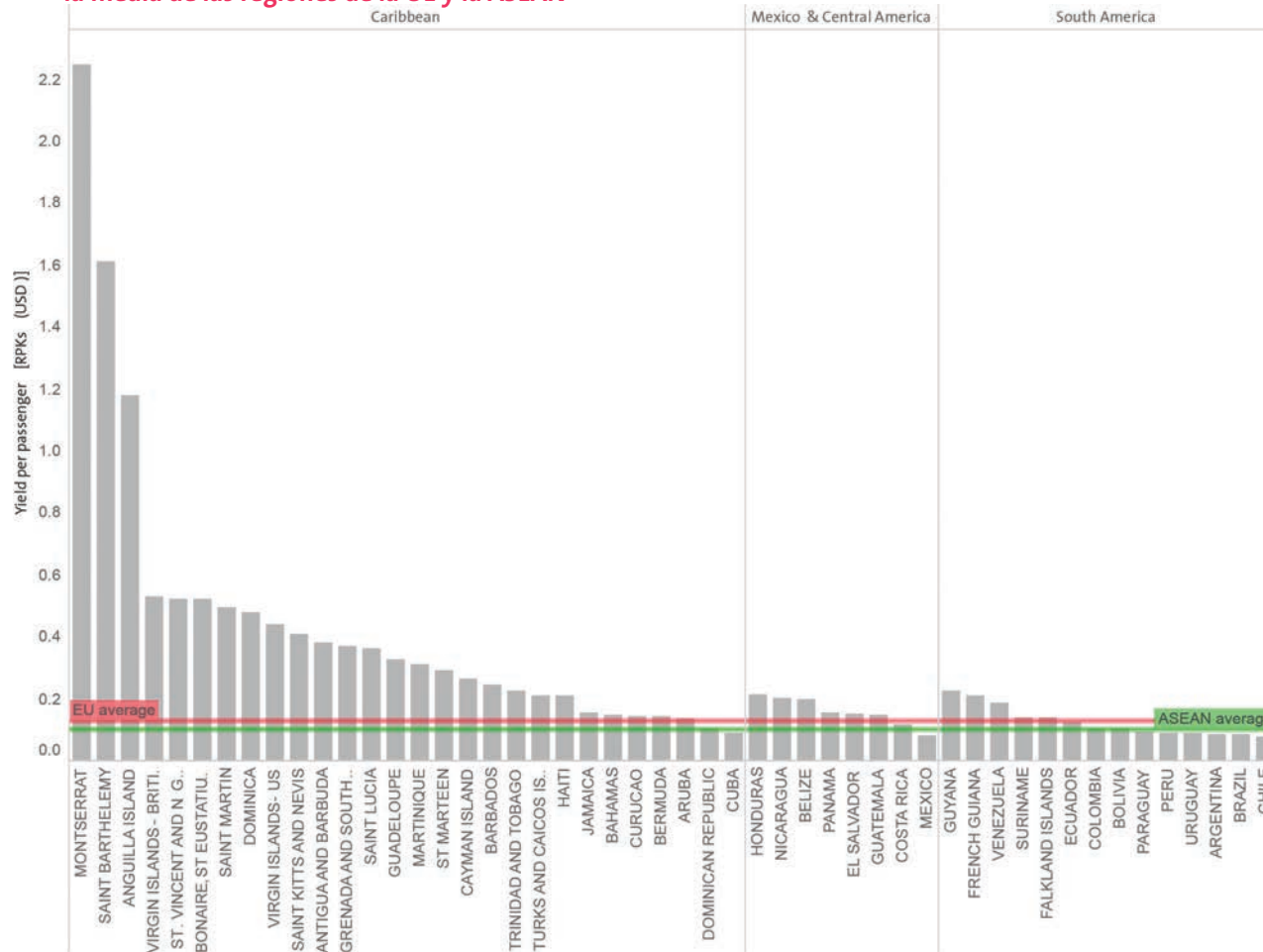
**Fig.54 Pasajeros diarios indirectos de ida entre las capitales de LAC y los principales destinos turísticos, 2019**



(Fuente: Sabre MIDT, NACO Analysis)



**Fig.55 Rendimientos medios (ingresos por pasajero-kilómetro) en 2019, región de LAC (por países) frente a la media de las regiones de la UE y la ASEAN**



(Fuente: Sabre MIDT, NACO Analysis)

### El coste del transporte aéreo sigue siendo más elevado en comparación con los mercados liberalizados de la UE y la ASEAN

El gráfico siguiente ofrece una visión general del rendimiento medio de los ingresos (sustituto de las tarifas aéreas por kilómetro, medido por los ingresos totales de las aerolíneas por pasajero-kilómetro) en varios países de LAC (sin ajustar a PPP). Es evidente que los rendimientos en la mayoría de los países de LAC, en particular en el Caribe, son superiores a los de los mercados liberalizados. Asimismo, la mayoría de los países de la región de LAC presentan rendimientos más elevados en comparación con la media de los países de la UE y la ASEAN.

### Conclusión

Aunque la región de LAC alberga más de 500 aeropuertos que prestan servicio a aproximadamente el 10% de la población mundial, los niveles de conectividad aérea de la región siguen estando por detrás de los de otras zonas geográficas, como Europa, la ASEAN y Norteamérica. Esto es especialmente evidente cuando se analiza la conectividad aérea internacional per cápita (centrándose en los vuelos dentro de LAC) en Sudamérica y México y Centroamérica. La región se ve especialmente afectada por los bajos niveles de propensión a volar, que están relacionados con el crecimiento económico y la renta per cápita. Además de la liberalización, los gobiernos de la región LAC deberían apoyar políticas económicas que fomenten el crecimiento y una mayor competencia en el mercado. Al mismo tiempo, los gobiernos deberían establecer políticas que faciliten la entrada en el mercado de las compañías aéreas de bajo coste (LCC).



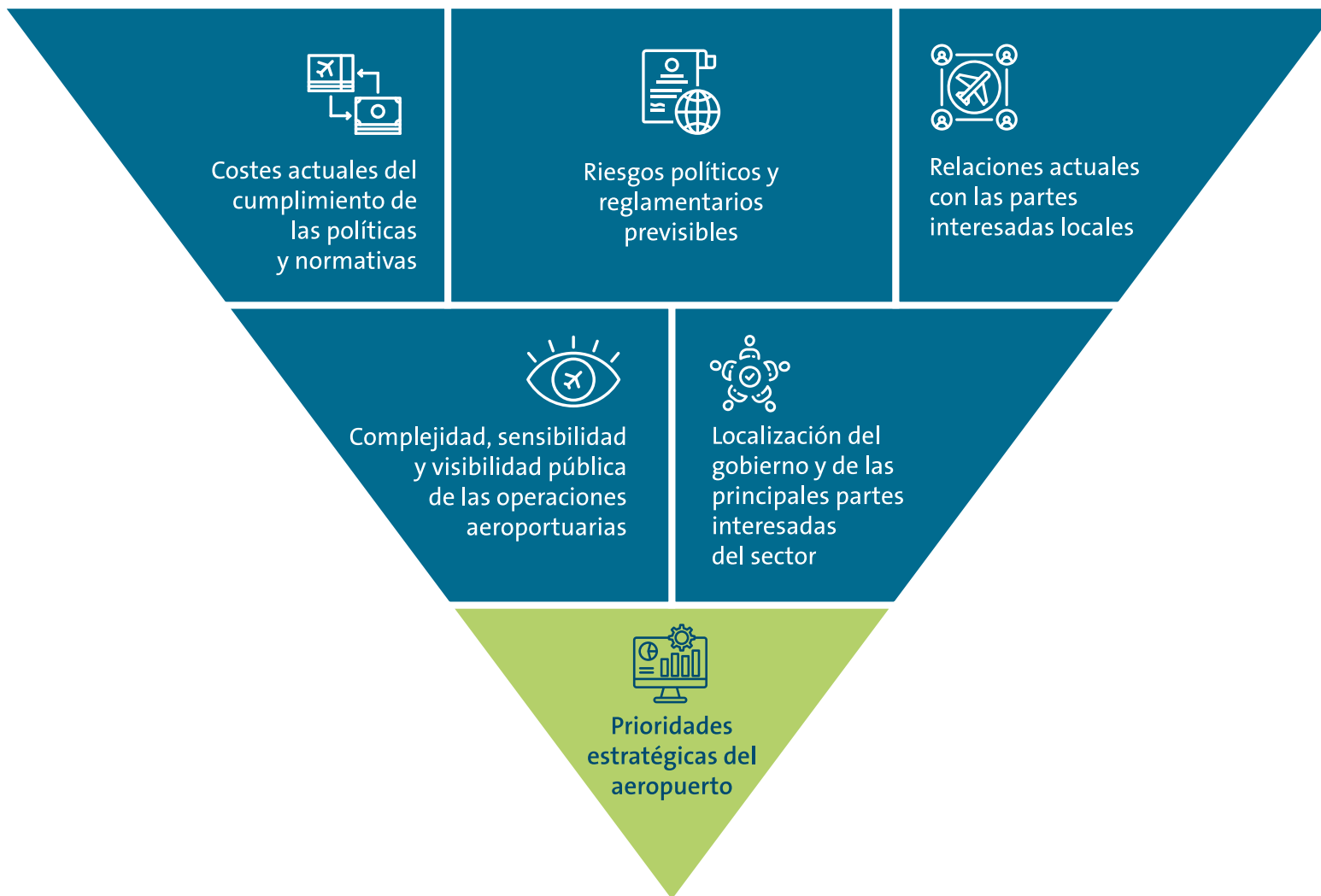
# 5 Estrategias, enfoques y herramientas para avanzar en la liberalización del transporte aéreo

Los aeropuertos se encuentran en una posición estratégica para influir en la política gubernamental que afecta a la aviación: desde los planes nacionales de infraestructuras hasta las estrategias turísticas, pasando por los ámbitos relacionados con la regulación del transporte aéreo, como los derechos de acceso al mercado, la competencia, el medio ambiente, la fiscalidad y la asignación de franjas horarias, entre otros. Las políticas gubernamentales equivocadas pueden hacer perder oportunidades o incluso suponer costes directos y tangibles para los operadores aeroportuarios.

Por ejemplo, la negativa del gobierno a conceder frecuencias adicionales en virtud de un Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos (ABSA) puede restringir la entrada de una aerolínea dispuesta en determinados mercados, afectando así a la capacidad de los aeropuertos para captar nuevo tráfico y generar ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos incrementales. Del mismo modo, las políticas restrictivas en materia de visados de entrada y tránsito pueden tener un efecto negativo en el procesamiento de pasajeros y la experiencia del cliente, obligando potencialmente al aeropuerto a rediseñar o invertir en un nuevo espacio en la terminal para procesar a los pasajeros.

En su papel de nodos centrales que facilitan la conectividad aérea, los aeropuertos de la región de América Latina y el Caribe (LAC) tienen un gran interés en abogar a favor de una mayor liberalización del mercado aéreo y apoyar mejoras continuas en el entorno para hacer negocios. Esta sección ofrece una breve visión general de los modelos que pueden utilizarse para integrar la función aeropolítica en la estructura organizativa de un operador aeroportuario, que también debería incluir el desarrollo de una visión para la acción concreta y el compromiso externo. Además, y con la perspectiva de proporcionar una herramienta de referencia a los aeropuertos para que puedan reforzar su experiencia interna en temas relevantes para la liberalización, esta sección proporciona una anatomía sucinta de la ABSA, centrándose en las disposiciones sobre acceso al mercado y hacer negocios que son más relevantes para los aeropuertos.

Fig.56 Consideraciones para organizar la función de asuntos aeropolíticos en un aeropuerto



### **Integración de la función aeropolítica en la estructura organizativa de un aeropuerto**

En esencia, la función aeropolítica de un aeropuerto supervisará las iniciativas gubernamentales, se relacionará con las partes interesadas internas y externas, desarrollará y coordinará posiciones políticas y responderá a los acontecimientos que afecten al aeropuerto en ámbitos como la regulación económica, las cuestiones medioambientales, las políticas nacionales de infraestructuras y transporte, la planificación y el uso del suelo, entre otros. Según nuestra experiencia, los operadores aeroportuarios pueden aumentar el valor empresarial de la función aeropolítica prestando mayor atención al diseño organizativo, el desarrollo de capacidades internas y la calidad general de los compromisos externos con las autoridades gubernamentales. Lo ideal sería que la integración de la función aeropolítica en la estructura organizativa de un aeropuerto consistiera en romper silos, tender puentes, desarrollar capacidades internas y cuantificar las repercusiones. También es importante garantizar la implicación y el compromiso continuo del Consejo de Administración y de los niveles C, en particular con los responsables de estrategia comercial, desarrollo de rutas, gestión de riesgos, asuntos jurídicos y de cumplimiento, y asuntos públicos.

Nuestra investigación muestra que las empresas de sectores muy regulados tienden a organizar su función política y reguladora en función de factores como: (1) el número de países en los que operan, (2) la complejidad, sensibilidad y visibilidad pública de los productos y servicios ofrecidos en los mercados pertinentes, (3) la ubicación y concentración de sus interlocutores gubernamentales relevantes, (4) los costes asociados al cumplimiento legal, incluida la política gubernamental y la acción reguladora (es decir, financieros, comerciales, operativos, de reputación), así como (5) su capacidad presupuestaria global.

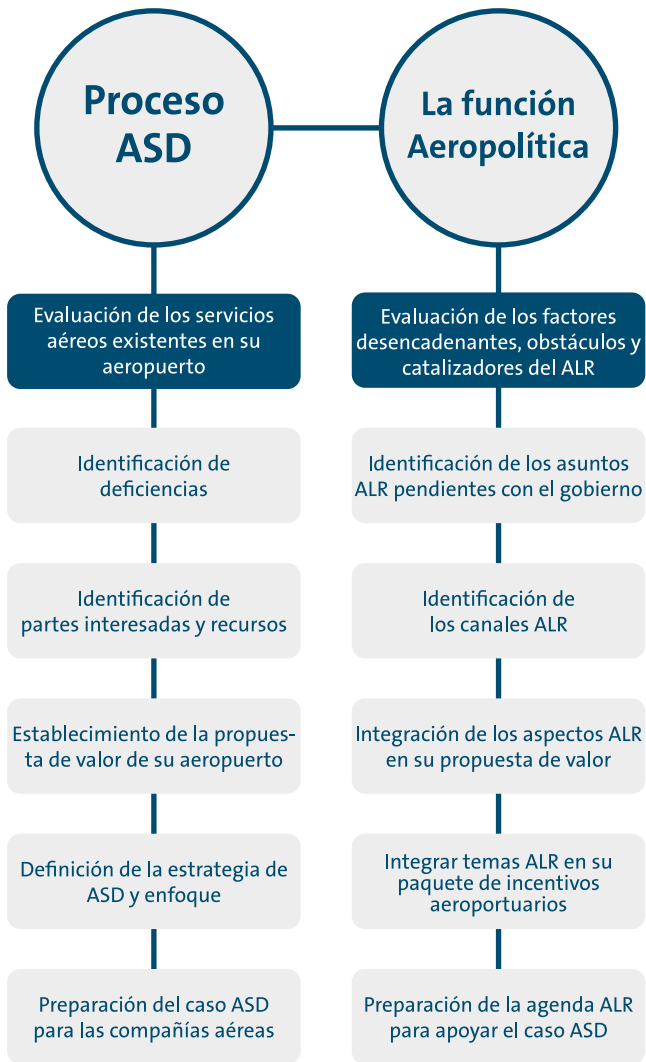
Los aeropuertos de la región de LAC deberían tener en cuenta los factores anteriores en sus esfuerzos por convertirse en actores aeropolíticos más proactivos e influyentes que apoyen los esfuerzos de liberalización, sin olvidar que la comunicación de un posicionamiento político claro y coherente con las partes interesadas externas aumentará el retorno de la inversión (ROI) de la función aeropolítica y reforzará aún más los argumentos a favor de la liberalización aérea.

Dependiendo del tamaño y la estructura del operador aeroportuario (es decir, un solo aeropuerto bajo

una entidad corporativa, varios aeropuertos dentro del mismo país, varios aeropuertos en diferentes países, otros), la función aeropolítica puede ser (1) una única unidad bajo el mismo centro corporativo y compartida por todas las unidades de negocio, (2) una unidad central que defina las prioridades y garantice la alineación interna y el compromiso con las unidades regionales, que a su vez garantizan que el posicionamiento de la empresa se lleve a cabo a nivel local, y (3) una unidad central que defina las prioridades, comparta las mejores prácticas y proporcione apoyo a las unidades regionales, que controlan el compromiso local con las partes interesadas pertinentes.

Teniendo en cuenta lo delicadas que son las cuestiones aeropolíticas y la necesidad permanente que tienen los aeropuertos de acceder a los responsables de la toma de decisiones del gobierno y de la industria, se recomienda que la función aeropolítica esté integrada o dependa directamente de la Oficina del Consejero Delegado, con líneas discontinuas con los equipos comerciales responsables del desarrollo de servicios aéreos, la experiencia de los pasajeros y la facilitación, así como el departamento jurídico y de cumplimiento y asuntos públicos/corporativos.

**Fig.57 Relación sinérgica entre el proceso de desarrollo de servicios aéreos (ASD) en un aeropuerto y la función Aeropolítica responsable de temas ALR (Aeropolitical, Legal, and Regulatory).**



(Fuente: NACO Analysis)

### La función aeropolítica y el desarrollo de rutas

La función comercial del aeropuerto puede ganar mucho si establece una relación sinérgica con la función aeropolítica. Como se muestra en la figura siguiente, la preparación de casos de negocio para rutas potenciales requiere en ocasiones una interacción directa con las autoridades gubernamentales locales, a veces para promover un marco más favorable para nuevas operaciones o para mejorar el entorno actual para hacer negocios.

La función aeropolítica también puede ser un fuerte aliado en la elaboración y el despliegue de incentivos aeroportuarios para las compañías aéreas, y un actor clave e influyente dentro de la estructura de un grupo de trabajo de desarrollo de rutas (ASD) o un comité de rutas con el mandato de atraer nuevos servicios al aeropuerto a través del compromiso con diversas partes interesadas de las comunidades política, empresarial y turística. Los aeropuertos que operan en entornos políticamente delicados requieren que estas dos funciones trabajen codo con codo.

En la siguiente sección se repasan algunas de las disposiciones más importantes de la BASA en materia de acceso al mercado y actividad empresarial que son relevantes para los aeropuertos.

**Fig.58 Categorías de disposiciones de los Acuerdos Bilaterales de Servicios Aéreos (ABSA)**



**Acceso al Mercado**

- Concesión de derechos
- Capacidad
- Designación
- Itinerario
- Código compartido
- Capacidad
- Código compartido



**Aspectos Comerciales**

- Legislación local
- Tasas de usuario
- Derechos de aduana
- Fiscalidad
- Fijación de precios (aranceles)
- Remesas
- Oportunidades comerciales
- Personal no nacional
- Asistencia en tierra



**Paisaje competitivo**

- Competencia leal
- Legislación sobre competencia
- Garantías



**Social /Medioambiente**

- Pasajeros inadmisibles
- Protección del medio ambiente
- Protección de los pasajeros
- Normas laborales



**Técnico**

- Seguridad
- Cambio de ancho de vía
- Estadísticas



**Legal /Administrativo**

- Definiciones
- Autorizaciones
- Aplicación de las leyes
- Reconocimiento de certificados
- Consultas
- Litigios y rescisión

**Anatomía de un acuerdo bilateral de servicios aéreos e instrumentos afines**

La liberalización del transporte aéreo se ha debatido a menudo bajo el prisma de los derechos de tráfico (es decir, las libertades del aire, los horarios de las rutas, las frecuencias semanales) o en el contexto de las restricciones a la propiedad y el control extranjeros impuestas por los gobiernos nacionales. Los acuerdos bilaterales restrictivos sobre servicios aéreos desincentivan la inversión en nuevas rutas. Por el contrario, un marco más flexible ofrece a los equipos comerciales de las aerolíneas la posibilidad de ser creativos a la hora de desarrollar nuevos mercados aprovechando, por ejemplo, el uso de los derechos de tráfico de quinta libertad, las disposiciones de coterminalización y los acuerdos de código compartido. La flexibilidad comercial y operativa de la ABSA favorece la conectividad aérea hacia y desde mercados que, de otro modo, no estarían cubiertos por marcos restrictivos.

**Derechos de acceso al mercado**

Hay cinco aspectos (o cláusulas) clave en la ABSA que afectan directamente a la capacidad de una aerolínea para entrar o ampliar sus operaciones en cualquier mercado: (1) Concesión de derechos, (2) Capacidad, (3) Designación, (4) Programa de rutas y (5) Acuerdos de código compartido y cooperación. Estos aspectos afectan a la capacidad de los aeropuertos para comercializarse.

La cláusula «Concesión de derechos» especifica los derechos de tráfico y no tráfico en virtud de los cuales se permite a las aerolíneas designadas prestar servicios aéreos (pasajeros, carga, chárter) entre dos países (también denominados partes signatarias). Esta cláusula debe leerse junto con la lista aplicable o los anexos del acuerdo que definen las rutas permitidas, así como otras limitaciones o condiciones adjuntas al mismo.

En algunos casos, estos anexos pueden conceder flexibilidad adicional a las aerolíneas designadas, como el derecho a prestar servicio a puntos situados detrás de cualquier punto de su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y presentar o anunciar tales servicios al público como servicios directos. Por ejemplo, Avianca, con sede en Colombia, opera servicios aéreos de Punta Cana (República Dominicana) a Santiago (Chile) vía Bogotá con la misma aeronave y bajo el mismo número de vuelo.

El derecho de tránsito dentro del territorio de la otra Parte es otro ejemplo de flexibilidad operativa que permitiría a una compañía aérea operar dos puntos dentro del mismo país, pero sin ejercer los derechos de cabotaje. Por ejemplo, un vuelo de LATAM con origen en Santiago y que transporte pasajeros en tránsito entre Lima y Arequipa antes de regresar a Santiago.

La cláusula de «Capacidad» suele aclarar el régimen que regirá la determinación de la capacidad (es decir, frecuencias, volumen de tráfico, tipo de aeronave) para los servicios aéreos acordados. Una práctica común en los acuerdos restrictivos es limitar el número de frecuencias semanales y el número de asientos que pueden operar las aerolíneas designadas en determinadas rutas o en todas ellas. Algunos acuerdos restrictivos pueden incluso imponer limitaciones al tipo de aeronave que se puede operar. En marcos más liberales, se permite a las aerolíneas ofrecer capacidad basándose en consideraciones comerciales y sin la aprobación y/o intervención del gobierno, pero con sujeción a las leyes de competencia y otras salvaguardias.

La cláusula de «Designación» indica si los países (o las Partes signatarias) han permitido designar una o más aerolíneas para operar los servicios acordados y esboza las condiciones en las que las aerolíneas pueden optar a la designación. «Propiedad sustancial y control efectivo» se incluye a menudo como condición sine qua non para que una aerolínea pueda ser designada y se sigue utilizando en la mayoría de los acuerdos bilaterales debido a las preocupaciones en torno a las denominadas banderas de conveniencia.

El requisito de «propiedad sustancial» suele asociarse a una participación superior al 50%, aunque en algunos países este umbral puede ser superior. La referencia al «control efectivo» está sujeta a diversas interpretaciones nacionales, pero normalmente estaría vinculada a la supervisión de la seguridad. Un enfoque más liberal sería permitir la designación de una aerolínea basándose únicamente en el centro de actividad principal, sin hacer referencia a los requisitos de propiedad sustancial y control efectivo.

El «programa de rutas» establece las rutas y puntos a los que se aplican las libertades específicas. En un marco liberal, las aerolíneas designadas podrían operar hacia/

desde cualquier número de puntos en el territorio de la otra Parte del acuerdo. Las notas bajo el «Plan de rutas» normalmente proporcionarán condiciones adicionales, limitaciones y excepciones que se aplicarán, incluyendo una indicación, por ejemplo, de cómo las aerolíneas designadas deben utilizar las libertades quinta y séptima y para qué tipo de servicios (es decir, pasajeros, carga). En algunos casos, los horarios de ruta restrictivos y las limitaciones de capacidad también pueden afectar a la capacidad de las aerolíneas designadas para celebrar acuerdos de código compartido, ya sea como aerolínea operadora o comercializadora.

La cláusula «Acuerdo de código compartido/cooperación» define el derecho y las condiciones establecidas para que las aerolíneas designadas celebren acuerdos de cooperación (es decir, joint-ventures, espacio bloqueado y código compartido) con otras aerolíneas o modos de transporte (es decir, transporte de superficie, incluidos los servicios ferroviarios). Algunos acuerdos bilaterales pueden limitar el uso de este tipo de acuerdos a aerolíneas designadas de las Partes del acuerdo, e incluso restringirlos a rutas específicas o a un número máximo de frecuencias semanales. Los acuerdos totalmente liberales permitirán acuerdos de cooperación con aerolíneas de terceros países, siempre que todas las aerolíneas implicadas posean los derechos de ruta correspondientes, e incluso el código compartido en segmentos nacionales, pero sólo como parte de un viaje internacional.

#### **Política y entorno empresarial: Disposiciones para hacer negocios**

El entorno político y empresarial también puede convertirse en un obstáculo para los nuevos servicios aéreos y, por tanto, en una barrera para recoger los frutos de la liberalización del acceso al mercado. Un entorno empresarial costoso y oneroso no sólo repele a los nuevos participantes, sino que también puede afectar a las aerolíneas ya establecidas, incluso en el marco de un acuerdo de cielos abiertos. Por ejemplo, la regulación

gubernamental puede limitar el uso de determinados aeropuertos imponiendo toques de queda y restricciones de capacidad. En algunos casos, la regulación puede aumentar los costes de explotación a través de onerosas normas de protección de los pasajeros y prácticas monopolísticas de asistencia en tierra. Para los nuevos servicios aéreos (tanto regulares como no regulares), la obtención de autorizaciones y permisos es un elemento crucial que puede retrasar las operaciones y elevar los riesgos comerciales si los procesos son excesivamente burocráticos.

Las culturas burocráticas locales y el diseño institucional de las autoridades de transporte aéreo pueden tener sin duda una gran influencia en el entorno empresarial, pero la justificación subyacente de ciertas acciones gubernamentales poco razonables puede basarse en determinadas cláusulas de la ABSA. Estas cláusulas configuran la política y el entorno empresarial disponible para las compañías aéreas y, en consecuencia, la capacidad de los aeropuertos para atraer nuevos servicios.

Las cláusulas más comunes son: (1) derechos de aduana, (2) fiscalidad, (3) conversión de divisas y envío de ingresos, (4) oportunidades comerciales, (5) personal no nacional y acceso a servicios locales, y (6) asistencia en tierra. Aunque los países de LAC han realizado grandes esfuerzos en los últimos años para liberalizar la letra de las disposiciones denominadas «hacer negocios», aún queda trabajo por hacer a nivel de las prácticas reales sobre el terreno, ya que éstas siguen afectando a los costes de las compañías aéreas y lastran sus operaciones, poniendo en peligro, en última instancia, la viabilidad comercial de los vuelos en un aeropuerto. Algunas de estas cuestiones se mencionarán en la última parte de esta sección.



Las cláusulas de «derechos de aduana» son relativamente estándar y pueden encontrarse en la gran mayoría de los acuerdos de servicios aéreos. Suelen prever exenciones para el combustible, los aceites lubricantes, las piezas de recambio, el equipo habitual, los suministros de a bordo, el material publicitario impreso e incluso los uniformes del personal. Este tipo de cláusulas debe ajustarse a las políticas de la OACI sobre fiscalidad del transporte aéreo internacional y al artículo 24 del Convenio de Chicago. Un alcance limitado de las exenciones puede ocasionar costes adicionales a las compañías aéreas.

Los «impuestos sobre la renta y el capital» suelen estar cubiertos por acuerdos independientes sobre doble imposición entre países y son competencia de las autoridades financieras más que de las autoridades aeronáuticas. Si no existe ningún convenio de doble imposición entre dos países, habrá que prestar más atención a la redacción de la cláusula fiscal correspondiente. En todos los casos, es preferible que la cláusula se ajuste a las políticas de la OACI sobre la fiscalidad del transporte aéreo internacional. Algunos acuerdos bilaterales pueden ser específicos en cuanto al alcance de las exenciones y debe tenerse en cuenta que éstas pueden incluir la participación en acuerdos comerciales interlíneas y empresas comerciales conjuntas.

Los «impuestos sobre la renta y el capital» suelen estar cubiertos por acuerdos separados sobre doble imposición entre países y son competencia de las autoridades financieras más que de las autoridades aeronáuticas. Si no existe ningún acuerdo de doble imposición entre dos países, habrá que prestar más atención a la redacción de la cláusula fiscal correspondiente. En todos los casos, es preferible que la cláusula se ajuste a las políticas de la OACI sobre la fiscalidad del transporte aéreo internacional. Algunos acuerdos bilaterales pueden ser específicos en cuanto al alcance de las exenciones y debe tenerse en cuenta que éstas pueden incluir la participación en acuerdos comerciales entre líneas y empresas conjuntas.

«Remisión de beneficios» es una cuestión fundamental para las compañías aéreas y que ha desencadenado una campaña de defensa en curso por parte de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). En una declaración reciente, la IATA advirtió que los crecientes niveles de fondos bloqueados siguen siendo una amenaza para la conectividad aérea, ya que los niveles de fondos bloqueados de la industria han aumentado en casi un 47% en 2023 en comparación con 2022 (o \$ 2,27 mil millones de \$ 1,55 mil millones) . La cláusula de «Conversión de divisas y envío de ganancias» se incluye en la gran mayoría de los acuerdos bilaterales, ya sea en una sección independiente o en el artículo de «Oportunidades comerciales». Venezuela figura sistemáticamente en el top 5 de mercados con fondos bloqueados, ascendiendo a 3.800 millones de dólares los ingresos de las aerolíneas no repatriados en diciembre de 2022 .

«La regulación laboral» puede afectar directamente a la agilidad organizativa de las aerolíneas que inician operaciones en mercados internacionales, especialmente durante las primeras fases de planificación y despliegue. La cláusula estándar en los acuerdos bilaterales ha sido permitir a las aerolíneas designadas traer a su personal comercial, operativo y técnico, y garantizar que se les conceden las autorizaciones de empleo necesarias (incluidos los visados) según sea necesario. Sin embargo, los países pueden imponer la obligación de contratar personal local o imponer límites al número de personal extranjero que puede traer la aerolínea. En algunos casos, estos obstáculos no se especifican claramente en el acuerdo, pero pueden reflejarse en procesos burocráticos onerosos y retrasos.

La «asistencia en tierra» puede presentarse en una sección independiente, pero también dentro de la sección sobre oportunidades comerciales. La principal preocupación que suscitan las cláusulas restrictivas de asistencia en tierra es que obligan a la aerolínea designada a utilizar los servicios prestados por una aerolínea designada del

otro país. Esto puede dar lugar a servicios insatisfactorios y precios no competitivos que acaban afectando a los niveles de servicio y, de rebote, a la marca y reputación de la aerolínea en ese mercado. En lo que respecta a los proveedores de servicios de asistencia en tierra, la situación óptima para cualquier aerolínea es disponer de opciones, incluida la autoasistencia. A falta de mayores posibilidades de elección, el proceso de licitación debe ser objetivo, transparente y no discriminatorio.

### **Entorno competitivo**

En los ABSA se han incluido disposiciones como la de «competencia leal» para garantizar que la apertura de los mercados beneficie a los consumidores y aumente la competencia en el mercado. En los últimos años, los gobiernos de los mercados maduros se han mostrado especialmente proactivos a la hora de delimitar el alcance de las «salvaguardias» para proteger el panorama competitivo disponible para las aerolíneas y evitar prácticas comerciales desleales, incluidas las subvenciones estatales.

El uso de estas disposiciones ha abierto diversos debates en torno a lo que entendemos por «igualdad de condiciones» y ciertas obligaciones de las aerolíneas en torno a la «transparencia y divulgación financiera». Los ejemplos más públicos fueron la guerra contra las compañías aéreas del Golfo lanzada por las 3 mayores aerolíneas estadounidenses («Big 3») y la inserción de cláusulas de competencia leal por parte de los países europeos y Australia en sus ABSA con los países del Golfo. Los aeropuertos tienen interés en apoyar un panorama de mercado competitivo para las operaciones de las aerolíneas, por lo que deben seguir con atención el alcance de las nuevas «salvaguardias» que limitan la libertad comercial de las compañías aéreas.



## 6 Conclusiones: Agenda para el futuro

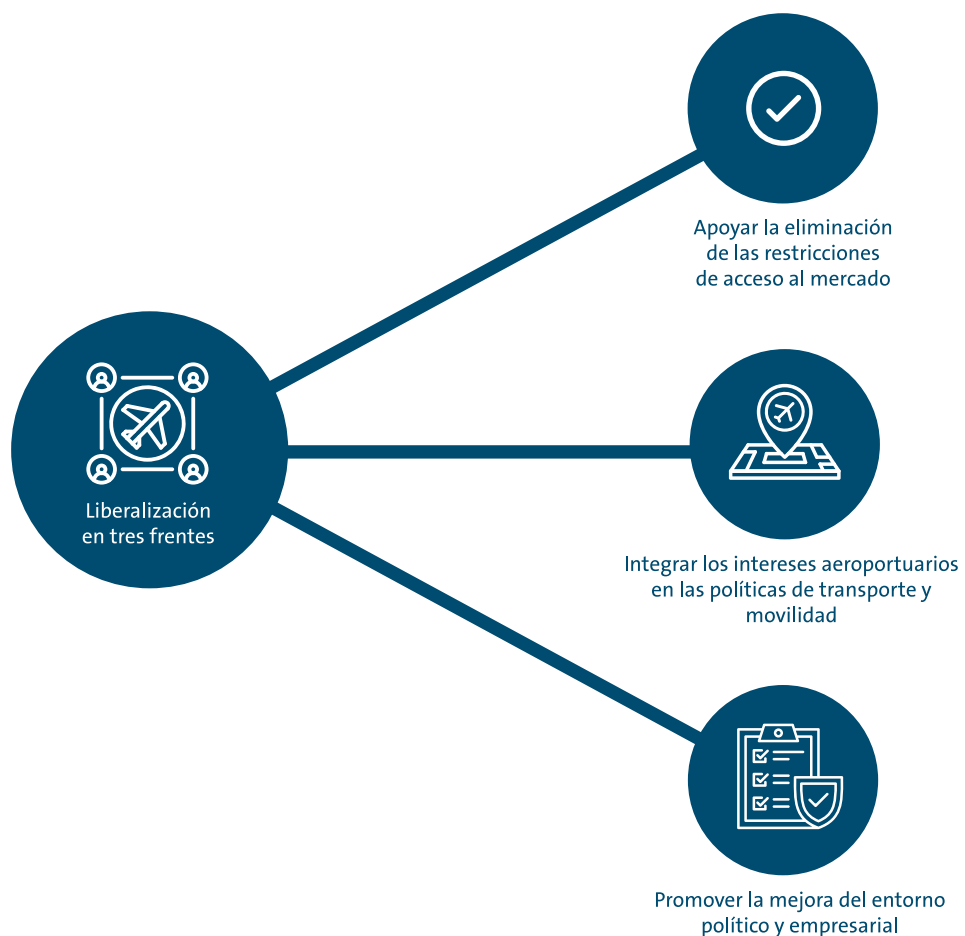
Como se ha expuesto en los capítulos anteriores, el camino hacia un transporte aéreo más liberalizado ha adoptado diferentes formas y a menudo se ha adaptado al contexto político e institucional local, a las realidades cambiantes de la industria de la aviación y se ha visto influido por la evolución geopolítica y comercial. Se presentan cuatro casos emblemáticos de liberalización: Desregulación y cielos abiertos (EE.UU.), liberalización, mercado interior de la aviación y política exterior de la aviación (UE), liberalización sinérgica (Australia/NZ) y liberalización gradual (ASEAN).

Como hemos visto, la región de América Latina y el Caribe (LAC) se enfrenta a una serie de retos. Por ejemplo, con la excepción de algunas islas del Caribe, la mayoría de los residentes de LAC toman menos vuelos al año en comparación con otros países con niveles de renta similares. También hemos aprendido que los bajos niveles de propensión a volar pueden verse exacerbados

por unas normas de acceso al mercado obsoletas, un entorno normativo y empresarial oneroso, políticas y normativas unilaterales sin consultas previas y una falta de alineación general de las políticas de aviación entre los países de la región de LAC.

Basándose en la visión de ACI-LAC para la liberalización aérea, tal y como se recoge en la Declaración de Miami de noviembre de 2023, esta última sección presenta una visión de futuro para la liberalización aérea en la región de América Latina y el Caribe que abarca la eliminación de las restricciones de acceso al mercado restantes, pero también la mejora de la política local y el entorno empresarial en diversas áreas y un papel proactivo para los aeropuertos de LAC.

**Fig.59 Enfoque ecosistémico de tres vertientes para la liberalización aérea de los aeropuertos de América Latina y el Caribe**



### **Declaración de Miami de 2023**

El 6 de noviembre de 2023, ACI-LAC instó a los gobiernos de la región a tomar medidas urgentes para avanzar en la liberalización del transporte aéreo y mejorar la conectividad aérea. La Declaración de Miami reconoce que los aeropuertos son motores naturales del desarrollo socioeconómico y turístico, desencadenando beneficios económicos para las comunidades circundantes, proporcionando conectividad aérea a los expedidores, viajeros y empresas y, en última instancia, mejorando la competitividad de los países, regiones y ciudades. Además, hizo hincapié en que el ecosistema de la aviación en la región de LAC tiene mucho que ganar de un marco liberalizado que proporcione a las aerolíneas la libertad de operar servicios aéreos internacionales sin ser agobiadas por restricciones de acceso al mercado.

Para lograr la visión anterior, ACI-LAC propuso que es necesario desplegar mayores esfuerzos hacia el logro de un marco totalmente liberalizado y un entorno empresarial competitivo que fomente una mayor conectividad aérea en la región de LAC y proporcione a los aeropuertos las herramientas para mejorar aún más los servicios actuales, atraer nuevos vuelos y la capacidad de comercializarse para LACanzar su pleno potencial comercial.

## 6 Conclusion: Agenda para el futuro

A la vez que aplaudió las iniciativas de liberalización pasadas y presentes emprendidas por países individuales y organizaciones regionales en la región de LAC, la ACI-LAC sugirió que queda mucho trabajo por hacer para establecer un Mercado Único de Aviación «Hecho en LAC» que traiga progreso y prosperidad a la región, y compita directamente con regímenes de aviación más avanzados en todo el mundo. Como tal, la Junta Directiva del Consejo Internacional de Aeropuertos - América Latina y el Caribe (ACI-LAC) acordó que se deben tomar medidas urgentes y sostenidas sobre lo siguiente:

- Que los gobiernos nacionales de la región de LAC proporcionen un marco regulatorio liberalizado (hasta la 7ª libertad para los servicios de pasajeros y carga), flexible y transparente para la prestación de servicios aéreos internacionales, impulsado por el objetivo final de promover la competitividad general de la región de LAC.
- Los gobiernos locales y las autoridades pertinentes deben proporcionar un entorno empresarial atractivo para la prestación de servicios aéreos internacionales mediante la aplicación de normativas inteligentes y políticas y procesos administrativos eficaces que apoyen el crecimiento del sector de la aviación en la región de LAC.
- Los gobiernos nacionales deben vincular sus políticas de aviación a objetivos económicos y de transporte más amplios, incluidas las políticas de movilidad, logística y turismo, fomentando al mismo tiempo el

desarrollo de infraestructuras aeroportuarias para dar cabida al crecimiento actual y futuro del tráfico.

- Que los gobiernos y todo el ecosistema de la aviación tengan en cuenta los aspectos relacionados con la sostenibilidad en el desarrollo de los servicios aéreos de la región, en consonancia con las políticas, estrategias y marcos de la ACI.
- Los gobiernos deben consultar de forma activa y proactiva con la industria de la aviación con vistas a minimizar la tentación reguladora de imponer cargas administrativas y financieras adicionales a los operadores aéreos y apoyar nuevos servicios regionales.
- La industria debe servir a los viajeros de acuerdo con los más altos estándares de experiencia del cliente y las comunidades locales deben beneficiarse del crecimiento de la industria.

### Visión en tres frentes para lograr una mayor liberalización y coherencia política

Partiendo de la visión de la Declaración de Miami de 2023, el despliegue de una agenda de promoción coherente para los aeropuertos, basada en avances tangibles y continuos hacia un entorno operativo más liberalizado, puede lograrse en tres frentes: (1) apoyar la eliminación de las restricciones de acceso al mercado que aún persisten en el ámbito de las negociaciones aéreas bilaterales, (2) trabajar con las autoridades locales para mejorar el entorno político y empresarial aplicable a las actividades de aviación, centrándose en los servicios

aéreos, y (3) promover los intereses de los aeropuertos en las políticas de transporte, infraestructuras y medio ambiente. Otros aspectos que deberían tener en cuenta los aeropuertos es la importancia de desplegar actividades de promoción de acuerdo con un enfoque ecosistémico y con un renovado interés en la creación de capacidades.

Es del interés inmediato de los aeropuertos de la región de América Latina y el Caribe continuar impulsando la agenda de liberalización aérea de acuerdo con una visión triple que se construya sobre un enfoque ecosistémico que busque sinergias con otras partes interesadas como las aerolíneas. Los aeropuertos de la región tienen la oportunidad única de contribuir al desarrollo de un modelo de liberalización que refleje sus propias realidades y pueda apoyar el logro de sus ambiciones en el futuro.

### Últimas consideraciones

De cara al futuro, una consideración importante para los aeropuertos debería ser el valor de la creación de capacidad para gestionar eficazmente las cuestiones aeropolíticas con el fin de contribuir a un mayor acceso al mercado y a un entorno empresarial más favorable para los servicios aéreos internacionales. Así pues, es vital que la liberalización forme parte del conjunto de objetivos estratégicos de los aeropuertos.

## Notas Finales

1. Air Transport Action Group (ATAG), Aviation: Benefits Beyond Borders, September 2020. Available at: [https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag\\_abbb-2020-publication-digital.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abbb-2020-publication-digital.pdf).
2. Air Transport Action Group (ATAG), Blueprint for a Green Recovery (Summary Report of “Aviation: Benefits Beyond Borders”, published in September 2020), at p.3. Disponible en: [https://aviationbenefits.org/media/167142/bgr20\\_final.pdf](https://aviationbenefits.org/media/167142/bgr20_final.pdf).
3. ACI-Europe, The Impact of An Airport, 2015. Available at: <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/The%20Impact%20of%20An%20Airport.pdf> (last accessed on January 21, 2024); ACI-North America, Taking America Beyond the Horizon: the Economic Impact of U.S. Commercial Airports, November 2018. Disponible en: <https://airportscouncil.org/intelligence/economic-impact-study/>.
4. IATA, Air Connectivity: Measuring the Connections that Drive Economic Growth, 2021. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-connectivity-measuring-the-connections-that-drive-economic-growth/> (last accessed on December 21, 2023).
5. IATA, Continental Study on the Benefits of the Single African Air Transport Market (SAATM) and Communication Strategy for SAATM Advocacy (2021), IATA Consulting (supported by InterVISTAS and Simplicity); Abate, M. and Christidis, P., “The Impact of Air Transport Liberalization: Evidence from the EU’s External Aviation Policy” (2020), Economics of Transportation, vol. 22, pp. 1-14; International Transport Forum, Defining, Measuring and Improving Air Connectivity (2018), OECD; Fu, X. and Oum, T.H., “Dominant Carrier Performance and International cation/UNTS/Volume%2084/volume-84-II-252-English.pdf . Listado de países que son parte del IASTA disponible en: [https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/transit\\_en.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/transit_en.pdf)
7. Serie de Tratados Australianos, Acuerdo entre el Gobierno de Australia y el Gobierno de Canadá relativo a los servicios aéreos, de 5 de julio de 1988, disponible en: <https://www.austlii.edu.au/au/other/dfat/treaties/ATS/1988/12.html>.
8. Para más detalles, véase Canadian Transportation Agency, Australia, disponible en: <https://otc-cta.gc.ca/eng/transport-agreement/australia>
9. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Convenio sobre Aviación Civil Internacional («Convenio de Chicago»), hecho el 7 de diciembre de 1944. Artículos 1 y 6. Disponible en línea en: [https://www.icao.int/publications/documents/7300\\_orig.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/7300_orig.pdf) (último acceso: 22 de enero de 2024).
10. Artículo 5 del Convenio de Chicago: “Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes, que no estén dedicadas a servicios aéreos internacionales regulares, tendrán derecho, a reserva de la observancia de las disposiciones del presente Convenio, a efectuar vuelos sin escalas con destino a su territorio o en tránsito por el mismo y a hacer escalas con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo y a reserva del derecho del Estado sobrevolado a exigir el aterrizaje (...). ) Tales aeronaves, si se dedican al transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler en servicios aéreos internacionales que no sean regulares, tendrán también, a reserva de lo dispuesto en el artículo 7, el privilegio de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, a reserva del derecho de todo Estado donde tenga lugar dicho embarque o desembarque a imponer las reglam- entaciones, condiciones o limitaciones que estime convenientes”.
11. Por ejemplo, véase el proceso formal establecido por Canadá en «Guidelines Respecting Extra-Bilateral Air Service Applications to the Canadian Transportation Agency». Disponible en línea en: <https://otc-cta.gc.ca/eng/publication/guidelines-extra-bilateral-air-service-applications>.
12. Un ejemplo reciente es la denuncia presentada por las aerolíneas estadounidenses contra el gobierno holandés por su decisión de limitar la capacidad (es decir, reducir los despegues y aterrizajes) en el aeropuerto de Amsterdam Schiphol (AMS). La decisión se consideró injusta, discriminatoria y contraria a la competencia de las compañías aéreas. Para más detalles, véase: [https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2023/11/03/DOT-OST-2023-0151-0010\\_attachment\\_1.pdf](https://www.politico.eu/wp-content/uploads/2023/11/03/DOT-OST-2023-0151-0010_attachment_1.pdf) (disponible en línea, último acceso: 22 de enero de 2024).
13. Véase, Parlamento de Australia, Select Senate Committee on Commonwealth Bilateral Air Service Agreements, octubre de 2023, disponible en: [https://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/committees/reportsen/RB000238/toc\\_pdf/CommonwealthBilateralAirServiceAgreements.pdf](https://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/committees/reportsen/RB000238/toc_pdf/CommonwealthBilateralAirServiceAgreements.pdf).
14. U.S. Department of State, Civil Air Transport Agreements: <https://www.state.gov/civil-air-transport-agreements#:~:text=Since%201992%2C%20United%20States%20policy,and%20efficient%20air%20service%20to;> European Commission, International Aviation. Available at: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/international-aviation_en); Comisión Africana de Aviación Civil, Decisión relativa a la aplicación de la Declaración de Yamusukro sobre la liberalización del acceso a los mercados del transporte aéreo en África, 1999.

- Disponibile en: [https://afcac.org/en/images/Documentation/yd\\_eng.pdf](https://afcac.org/en/images/Documentation/yd_eng.pdf); ASEAN, ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Passenger Air Services, 2015. Disponible en: <https://asean.org/wp-content/uploads/images/archive/transport/Agreement-101112.pdf>.
15. Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, 2010: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2021/02/ACU-MulCieAbi-Eng.pdf>.
  16. ACI-Europe, Airport Industry Connectivity Report 2023, available online at: <https://www.aci-europe.org/downloads/publications/ACI%20EUROPE%20Airport%20Industry%20Connectivity%20Report%202023.pdf> (last accessed on February 19, 2024); Airports Commission, Aviation Connectivity and the Economy, Discussion Paper No. 2, March 2013: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7487a0ed915doe8e398ecf/aviation-connectivity-and-the-economy.pdf>. Allroggen, F., Wittman, M., and Malina, R., "How Air Transport Connects the World: A New Metric of Air Connectivity and Its Evolution Between 1990 and 2012" (2015) *Transportation Research: Logistics and Transportation Review*, Vol. 80, pp. 184-201; Lieshout, R., Burghouwt, G., "Airline Competition in Connecting Markets" (2013) in Forsyth, P., Gillen, D., Huschelrath, H.-M., and Wolf, H. (eds.), *Liberalization in Aviation: Competition and Cooperation and Public Policy*, Routledge, U.K.; and Paleari, S., Redondi, R., and Malighetti, P., "A Comparative Study of Airport Connectivity in China, Europe and the U.S.: Which Network Provides Best Service to Passengers?" (2010), *Transportation Research: Logistics and Transportation Review*, Vol. 46:2, pp. 198-210.
  17. IATA Air Connectivity Report, 2021.
  18. Estudio ACI-Europe, 2015
  19. Fu, X. and Oum, T.H., "Dominant Carrier Performance and International Liberalisation" (2015), International Air Transport Forum, OECD, Discussion Paper 2015-03. También: Fu, X., Oum, T., and Zhang, A. "Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic" (2010), *Transportation Journal*, Vol. 10, pp. 24-41.
  20. Fu, X. and Oum, T.H., "Dominant Carrier Performance and International Liberalisation" (2015), International Air Transport Forum, OECD, Discussion Paper 2015-03. Also: Fu, X., Oum, T., and Zhang, A. "Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic" (2010), *Transportation Journal*, Vol. 10, pp. 24-41.
  21. El Comercio, "JetSmart pierde nueve frecuencias en proceso de licitación de ruta Santiago-Lima", 25 octubre 2023, disponible en: <https://elcomercio.pe/economia/negocios/jetsmart-pierde-nueve-frecuencias-en-proceso-de-licitacion-de-ruta-santiago-lima-ultimas-noticia/>.
  22. IATA, Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG), disponible en: <https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/slots/slot-guidelines/>.
  23. ICAO, "Smarter Regulation: Ensuring that No Country is Left Behind" (2016), Working Paper presented by IATA during the 39th Session of ICAO's General Assembly, A39-WP/140, EC/14, 5/816, disponible en: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_140\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_140_en.pdf). Como se indica en el apéndice del WP, «la normativa inteligente ofrece objetivos políticos claramente definidos y mensurables de la forma menos onerosa posible. Se consigue mediante un proceso transparente, objetivo y consultivo».
  24. IATA, One Size Does Not Fit All: A Study of How Airline Business Models Have Evolved to Meet Demand in Europe, 2022. Accessed at: [https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/one-size-does-not-fit-all---airline-business-models/\(IATA One Size Does Not Fit All Study, 2022\)](https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/one-size-does-not-fit-all---airline-business-models/(IATA%20One%20Size%20Does%20Not%20Fit%20All%20Study,2022)).
  25. European Commission, Study on the Economic Developments of the EU Air Transport Market, 2020. Accessed at: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/41452579-7005-11eb-9ac9-01aa75ed71a1> (EU Air Transport Market Study, 2020)
  26. Ver: Boileau, D. and Vesselovsky, M., "The Link Between Air Services Liberalization and Canadian Trade" (2013), Government of Canada; Pierre Jeanriot, "Towards Open Skies for Airlines in Canada" (2005), Montreal Economic Institute, Economic Note, available online at: [https://www.iedm.org/uploaded/pdf/maio5\\_en.pdf](https://www.iedm.org/uploaded/pdf/maio5_en.pdf).
  27. Ver, International Civil Aviation Organization, "Trans-Tasman Single Aviation Market" (2007), available online at: [https://www.icao.int/sustainability/CaseStudies/StatesReplies/Trans-Tasman\\_EN.pdf](https://www.icao.int/sustainability/CaseStudies/StatesReplies/Trans-Tasman_EN.pdf).
  28. Forsyth, P., King, J., and Rodolfo, C., "Open Skies in ASEAN" (2006), *Journal of Air Transport Management*, Vol. 12, at pp. 143-152; Tan, A.K-J., "Liberalizing Aviation in the Asia-Pacific Region: the Impact of the EU Horizontal Mandate" (2006), *Air and Space Law*, Vol. 31, at pp. 432-454.; Tan, A.K-J., "Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges", ERIA Discussion Paper Series (ERIA-DP-2013-22), available online at: <https://www.eria.org/publications/toward-a-single-aviation-market-in-asean-regulatory-reform-and-industry-challenges/>.
  29. Ver: John Howard Brown, "Jimmy Carter, Alfred Kahn, and Airline Deregulation: Anatomy of a Policy

- Success”, *The Independent Review*, v. 19, no. 1, Summer 2014, disponible en: [https://www.independent.org/pdf/tir/tir\\_19\\_01\\_06\\_brown.pdf](https://www.independent.org/pdf/tir/tir_19_01_06_brown.pdf).
30. U.S. Government Accountability Office, “Reregulating the Airline Industry Would Likely Reverse Consumer Benefits and Not Save Airline Pensions”, GAO-06-630, June 2006. Available online at: <https://www.gao.gov/assets/gao-06-630.pdf> (last accessed on January 29, 2024).
  31. Michael Derchin, “Fly the Friendly Skies of Stephen Breyer”, *Wall Street Journal*, 22 February 2022, available at: <https://www.wsj.com/articles/fly-the-friendly-skies-of-stephen-breyer-deregulation-airlines-supreme-court-retirement-summer-11644533187>.
  32. U.S. Department of State, “Civil Air Transport Agreements”, accessed at: <https://www.state.gov/civil-air-transport-agreements#:~:text=Since%201992%2C%20United%20States%20policy,and%20efficient%20air%20service%20to>.
  33. Anca Cristea, David Hummels, and Brian Roberson. “Estimating the Gains from Liberalizing Services Trade: The Case of Passenger Aviation.”, 2012, accessed at: [https://www.chapman.edu/research/institutes-and-centers/economic-science-institute/\\_files/ifree-papers-and-photos/OSA-Fall-2015.pdf](https://www.chapman.edu/research/institutes-and-centers/economic-science-institute/_files/ifree-papers-and-photos/OSA-Fall-2015.pdf).
  34. Clifford Winston and Jia Yan, “Open Skies: Estimating Travelers’ Benefits from Free Trade in Airline Services”, *American Economic Journal: Economic Policy* 2015, 7(2): 370–414, accessed at: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/Open-Skies-Published.pdf>
  35. EC Regulation 2409/92 (“Fares Approval Regulation”), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R2409>
  36. EC Regulation 2409/92 (“Fares Approval Regulation”), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R2409>
  37. EC Regulation 2408/92 (“Route Access Regulation”), available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992R2408>
  38. Ver, IVC Liberalization Study, 2006.
  39. EUROCONTROL, Data Snapshot #34 on the Rise of Low Cost Carriers in Europe, 25 October 2022, disponible en: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-34-rise-low-cost-carriers-europe>.
  40. European Court of Justice, Case C-466/98 Commission v. United Kingdom [2002] O.J. (C323/1), en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:61998CJ0466>; Case C-476/98 Commission v. Federal Republic of Germany [2002] O.J. (C323/8), disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:61998CJ0476>.
  41. European Union External Action, “Visa Free Travel Comes into Effect for Georgia” (2017), disponible en: [https://www.eeas.europa.eu/node/23697\\_en](https://www.eeas.europa.eu/node/23697_en)
  42. Ver, International Transport Forum, “What Do We Mean by a Level Playing Field in International Aviation?” in *Liberalisation of Air Transport*, 2019.
  43. International Civil Aviation Organization, “Trans-Tasman Single Aviation Market” (2003), Submitted to ICAO Secretariat, available online at: [https://www.icao.int/sustainability/documents/trans-tasman-market\\_en.pdf](https://www.icao.int/sustainability/documents/trans-tasman-market_en.pdf).
  44. Ver arriba, IVC Liberalization Study, 2006.
  45. ASEAN, The ASEAN Economic Community, available online at: <https://asean.org/our-communities/economic-community#Competitive-Innovative>
  46. ASEAN, Tenth ASEAN Transport Ministers Meeting, Phnom Penh, Cambodia (November 2014), available online at: <https://asean.org/tenth-asean-transport-ministers-meeting-phnom-penh-cambodia/>.
  47. Alan Khee-Jun Tan, “Toward a Single Aviation Market in ASEAN: Regulatory Reform and Industry Challenges”, *ERIA Discussion Paper Series*, en: <https://www.eria.org/ERIA-DP-2013-22.pdf>
  48. Presidencia Argentina, Bases para la Reconstrucción de la Economía Argentina, Decreto 70/2023, 20 Diciembre 2023 (DNU-2023-70-APN-PTE-Disposiciones). Disponible en: <https://www.boletinoficial.gov.ar/detalleAviso/primera/301122/20231221>
  49. Acuerdo de 1996 sobre Servicios Aéreos Subregionales del Mercado Común del Sur MERCOSUR (Acuerdo de Fortaleza, disponible online en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/90000-94999/90688/norma.htm>
  50. Acuerdo de Fortaleza, Artículo 4, 1 c) y 2.
  51. Decisión sobre la Integración del Transporte Aéreo de la Comunidad Andina, firmada el 16 de mayo de 1991, modificada el 17 de junio de 1992 y el 27 de mayo de 1994, consolidada el 4 de mayo de 2004, disponible en línea en: <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec582s.asp>
  52. Decisión de Transporte Aéreo Andino, artículo 6, pero también artículos 7 y 8.
  53. Decisión de Transporte Aéreo Andino, Artículos 17 y 18.
  54. Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), consultado en: <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2023/07/NU-I-57687.pdf> (Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC)
  55. U.S. Department of State, Current Model Open Skies Agreement Text, accessed at: <https://2009-2017.state.gov/e/eb/rls/othr/ata/114866.htm>



56. Acuerdo de Cielos Abiertos de CLAC, Artículo 2 (2).
57. CLAC, Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos: Firma y adhesiones, consultado en: [https://clac-lacac.org/multilateral-open-skies-agreement-2/?lang=en#eng-am\\_fa](https://clac-lacac.org/multilateral-open-skies-agreement-2/?lang=en#eng-am_fa)
58. CARICOM, Multilateral Air Services Agreement (MASA), entry into force in August 2020, accessed at: <https://caricom.org/treaties/multilateral-air-services-agreement/> (CARICOM MASA 2020)
59. CARICOM MASA 2020, Article 5 1)
60. Acuerdo de cooperación para la facilitación y desarrollo de las operaciones aéreas entre los gobiernos de la República de Guatemala, la República de Honduras, la República de El Salvador, y la República de Nicaragua, available online at: [https://iht.hn/fpa-copan/docs/5-Acuerdo\\_Operaciones\\_Aereas.pdf](https://iht.hn/fpa-copan/docs/5-Acuerdo_Operaciones_Aereas.pdf)
61. World Bank, “Acelerar el comercio regional e internacional es clave para el desarrollo inclusivo y sustentable de América Central”, 10 November 2022, available online at: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2022/11/10/acelerar-el-comercio-regional-e-internacional-es-clave-para-el-desarrollo-inclusivo-y-sustentable-de-america-central> .

