



## Desarrollo de política aeronáutica nacional para México

### Aviación Internacional

Presentación sobre la experiencia internacional

18 al 29 de octubre de 2010



- El gobierno australiano ha establecido los siguientes objetivos durante la negociación de los acuerdos de servicio aéreo (ASA):
  - Aumento de la competencia, lo cual resultará en una industria aeronáutica australiana más flexible y eficiente.
  - Más opciones para los consumidores i reducción de tarifas (a través de una combinación de estos puntos).

### **Puntos clave del marco de la política**

- *Acceso a los mercados aeronáuticos internacionales:*
  - La política apoya el avance hacia una liberalización completa de los mercados aeronáuticos hacia y desde Australia.
  - En forma simultánea, debe mantenerse un sólido sector aeronáutico australiano.
- *Acceso regional:*
  - Las líneas aéreas extranjeras tienen acceso ilimitado a los mercados secundarios en Australia (Ej.: Cairns o Perth)
  - Se brindarán servicios adicionales hacia los aeropuertos principales (Ej.: Sidney) por parte de las líneas aéreas extranjeras en caso de que sus rutas incluyan aeropuertos secundarios.
- *Dominio extranjero de líneas aéreas australianas:*
  - Las líneas aéreas nacionales pueden ser propiedad de transportistas extranjeros hasta un 100%, siempre y cuando la aerolínea se encuentre registrada en Australia.
  - Para Qantas, existe una cláusula especial que limita el dominio extranjero a un 49%.

- Generalmente, la mayoría de los acuerdos de servicio aéreo (ASA) brasileros han sido bastante exigentes en cuanto a la naturaleza tanto de los servicios como de las tarifas.
- La política aeronáutica brasilera más reciente, publicada a principios de 2009, apunta a eliminar las barreras tanto como se pueda a fin de promover la liberalización del mercado internacional hacia y desde Brasil.

### **Medidas específicas de la política aeronáutica:**

- *Eliminación de las restricciones tarifarias:*
  - Las restricciones actuales se eliminarán en el corto plazo para los vuelos dentro de América del Sur, y luego para los vuelos internacionales.
- *Incremento en la transparencia de la asignación de derechos de rutas a las líneas aéreas brasileras:*
  - Se ha implementado una nueva regulación que requiere la evaluación de un conjunto de criterios al momento de asignar las frecuencias de los vuelos a las aerolíneas. Estos criterios incluyen: evaluar si las rutas y los horarios son adecuados y convenientes, las tasas de productividad, la puntualidad o el índice de concentración en el mercado.
- *Dominio extranjero:*
  - Actualmente, el dominio extranjero de las líneas aéreas brasileras se encuentra limitado al 20%, pero se espera implementar un incremento al 49% dentro de poco.
- *Acuerdo global de transporte aéreo con la Unión Europea:*
  - Brasil desea modificar los 15 ASA individuales que existen en la actualidad a fin de agruparlos en un solo ASA que abarque a todos los estados miembros de la UE.

# Puntos principales de los casos de estudio internacionales

## Caso de estudio: Chile (1/2)

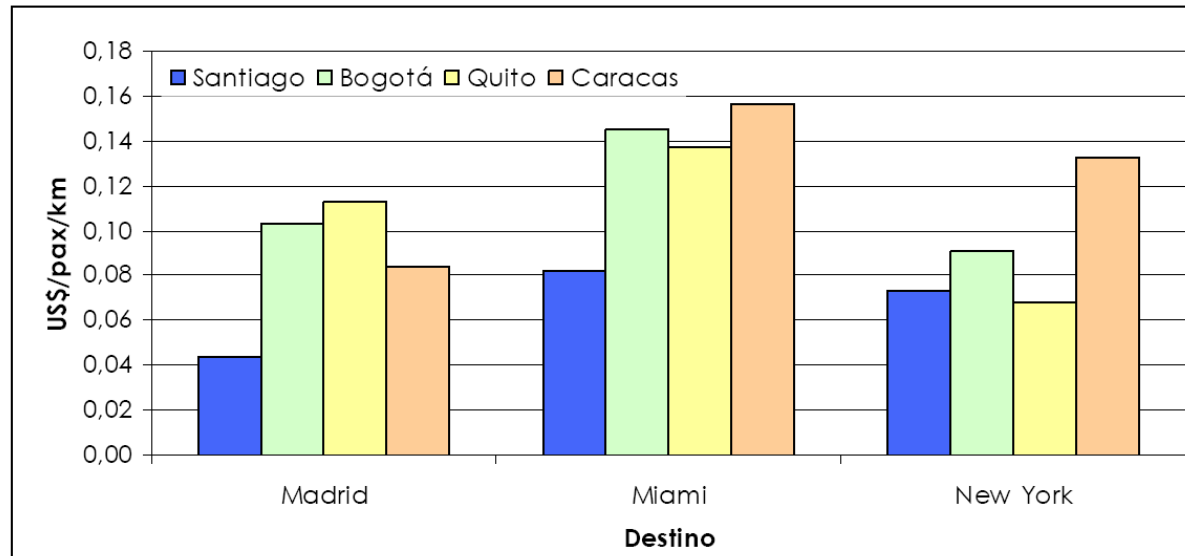
- En América del Sur, Chile se ha mantenido al frente de la liberalización de los acuerdos de servicio aéreo, y desde los años '70 ha perseguido una política de cielo abierto orientada a la aeronáutica.
- En 2009, la IATA (Asociación de Transporte Aéreo) e Intervistas han llevado a cabo una investigación a fin de identificar el estado actual de los ASA celebrados por Chile. Los puntos principales de esta investigación son:
  - Una política amplia que permite la entrada libre a los mercados aéreos nacionales e internacionales con mínimas restricciones en cuanto a las tarifas y operaciones (sujeto a las normas de seguridad), siempre y cuando Chile cuente con reciprocidad por parte del otro país y que no haya conflictos con los ASA en relación a un tercer país.
  - Una cantidad relativamente alta de acuerdos de cielo abierto, o, alternativamente, un ASA de carácter liberal con mínimas restricciones.
  - Chile es signatario del acuerdo MALIAT (Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional) con Brunei, Nueva Zelanda, Singapur y los Estados Unidos. Esto permite derechos de tráfico ilimitados entre cada país conforme a la tercera, cuarta, quinta y sexta libertad del aire, así como también derechos de tráfico ilimitados conforme a la séptima libertad en relación a los vuelos de carga exclusivamente.
  - Asimismo, Chile es signatario del Acuerdo Fortaleza junto con Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay. Este acuerdo busca liberalizar el servicio aéreo entre estos países sudamericanos.
- A diferencia de lo habitual, Chile no tiene preferencia por ninguna aerolínea nacional al momento de otorgar las frecuencias limitadas.
  - En caso de que más de una aerolínea solicite operar una asignación de frecuencias restringida, se llevará a cabo una subasta financiera.

# Puntos principales de los casos de estudio internacionales

## Caso de estudio: Chile (2/2)

- En 2007 se llevó a cabo una investigación más profunda a fin de identificar los beneficios de la liberalización del servicio aéreo. Los puntos principales de esta investigación son:
  - El tráfico internacional hacia y desde Chile parece haber aumentado en un múltiplo (estadísticamente importante y) mayor del producto bruto interno, en comparación a los países sudamericanos con ASA más limitados (Colombia, Ecuador y Venezuela).
  - Existe una diferencia muy pronunciada en las tarifas desde Chile hacia los distintos mercados principales, en comparación a las tarifas desde Colombia, Ecuador y Venezuela hacia los mismos mercados. En casi todos los casos analizados, las tarifas eran considerablemente menores hacia/desde Chile.

Figura 28: Tarifas (US\$/pax/km) *Round Trip* más económicas desde Santiago, Bogotá, Quito y Caracas hacia destinos seleccionados (Diciembre 2007).



Fuente: Elaboración propia en base a información obtenida XXX

Estudio comparado de los resultados de acuerdos aéreos liberales de Chile y la región, SCL  
Econometrics, December 2007