



**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

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

**RESUMEN EJECUTIVO**

**ANDY RICOVER**  
ESPECIALISTA EN TRANSPORTE AÉREO

JULIO 2014



El presente trabajo fue preparado por los consultores Andrés Ricover, con la colaboración y supervisión de Reinaldo Fioravanti y Esteban Diez-Roux

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

## **RESUMEN EJECUTIVO**

El estudio tiene por objetivo analizar los niveles de integración de transporte aéreo dentro de la región de América del Sur desde el punto de vista de las políticas aéreas de los países. Asimismo, el estudio analiza la integración efectiva a través de los servicios ofrecidos por las compañías aéreas, los cuales pueden estar condicionados por las políticas aéreas o por la falta de mercados.

El estudio se llevó a cabo en dos oportunidades anteriores, en 2003 y en 2006, ambas por el mismo autor<sup>1</sup>. Siguiendo exactamente la misma metodología, este estudio permite la comparación de los niveles de comparación a través del tiempo, de manera de poder explicar las tendencias en cuanto a políticas aéreas y a integración efectiva a través de la provisión de servicios aéreos.

El Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica cuenta con dos versiones anteriores, la primera de 2003 y la segunda de 2006. El presente documento es el resultado de un trabajo de actualización sobre el marco regulatorio y el nivel de integración del transporte aéreo en 12 países de Sudamérica, utilizando los estudios anteriores como base para una comparación con las condiciones observadas en la actualidad.

El análisis se enfocó desde el lado de la oferta y de la demanda de derechos de tráfico:

- En primer lugar, se realizó una evaluación del marco regulatorio que establece la oferta de derechos de tráfico entre cada uno de los países. Esta evaluación se hizo a partir de la revisión de los acuerdos bilaterales y multilaterales vigentes entre los 12 países de América del Sur. La evaluación del marco regulatorio determina el campo de

---

<sup>1</sup> En 2003 el estudio tuvo como co-autor a Eugenio Negre

acción, las libertades y las facultades con las que cuentan las líneas aéreas para poder operar en el mercado. Se evaluaron las condiciones establecidas en los acuerdos respecto de la cantidad de operadores que pueden ofrecer servicios por país, las rutas y los derechos de tráfico, la capacidad a ofrecer y los grados de libertad para tarifar los servicios.

- En segundo lugar, se realizó un análisis de la oferta actual por parte de las líneas aéreas con el objetivo de determinar el nivel de utilización de los acuerdos existentes.
- La comparación entre ambos permite identificar el grado de limitación que los acuerdos imponen realmente a las demandas de servicios.

El principio fundamental del cual se parte en el presente análisis, es que cuanto mayor sea el grado de apertura en un acuerdo entre dos o más países, mejores serán las condiciones para el desarrollo del transporte aéreo entre ellos. Los dos análisis descritos arriba permitieron elaborar una conclusión acerca de las causas de los niveles de integración a nivel regional, y la propuesta de medidas para mejorarlos.

#### **EVALUACIÓN DEL MARCO REGULATORIO DE POLÍTICA AÉREA**

El grado de apertura entre países se evaluó mediante un análisis de los acuerdos bilaterales que regulan el transporte aéreo internacional<sup>2</sup>. Para ello se establecieron tres criterios a analizar:

- Aptitudes para capturar mercados de tercera y cuarta libertad

---

<sup>2</sup> Un explicación completa de cada una de las "Libertades del Aire" se presenta en el Anexo I

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

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

*Aptitudes para aumentar la competencia* se refiere a la condición de permitir varios operadores de una misma bandera, lo que se denomina múltiple designación. Se ha tenido en cuenta la posibilidad de que se concedieran derechos de quinta o sexta libertad a operadores extra regionales, lo que en definitiva implica un aumento de los operadores autorizados a atender esa ruta.

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

Se utilizó el mismo sistema de evaluación cuantitativa utilizado en los estudios anteriores, para poder realizar comparaciones en diferentes puntos en el tiempo. Esto brinda la valiosa oportunidad de comparar los cambios en los niveles de integración en función de los cambios en las regulaciones. En aquellos casos en los que la relación entre dos países está determinada por un acuerdo multilateral, se utilizaron las condiciones establecidas en dicho acuerdo multilateral para evaluar la relación entre ese par de países.

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

Los valores utilizados son de 5 para los acuerdos que ofrecen mayores grados de apertura, descendiendo hasta 1 en los casos más restrictivos, propios de políticas más proteccionistas. A los efectos de la valuación, se utilizó el siguiente cuadro, el cual refleja la valoración de cada uno de los criterios de acuerdo a las condiciones dadas:

**Figura 1 : Método y puntajes de valoración de relaciones bilaterales – Aptitudes de competitividad**

Mercados	Criterios de evaluación	Ponderación en puntaje global	Conceptos	Valor
Mercados de 3ras y 4tas libertades	Aptitudes para capturar mercados	40%	Libre	5
			Regulada con sobrante (frecuencias que no se utilizan)	4
			Regulada utilizándose todas las frecuencias	3
			Regulada con restricciones pero con aumentos de oferta por permisos provisionales	2
			Regulada con restricciones en oferta	1
	Aptitudes para aumentar la competencia	20%	Designación múltiple	5
			Designación múltiple pero frecuencias insuficientes	4
			Designación única con 5tas de terceros	3
			Designación única con 6tas de terceros	2
			Designación única con oferta insuficiente	1
Mercados de 5tas y 6tas libertades	Aptitudes para participar	40%	5tas extra-regionales libres ó sextas extra-regionales equilibradas	5
			5tas extra-regionales restringidas pero 6tas extra-regionales y 5tas regionales importantes	4
			5tas extra-regionales restringidas pero 5tas o 6tas regionales importantes	3
			5tas extra-regionales restringidas para una de las partes, sin compensación.	2
			5tas extra-regionales muy restringidas o nulas para una de las partes, sin compensación.	1

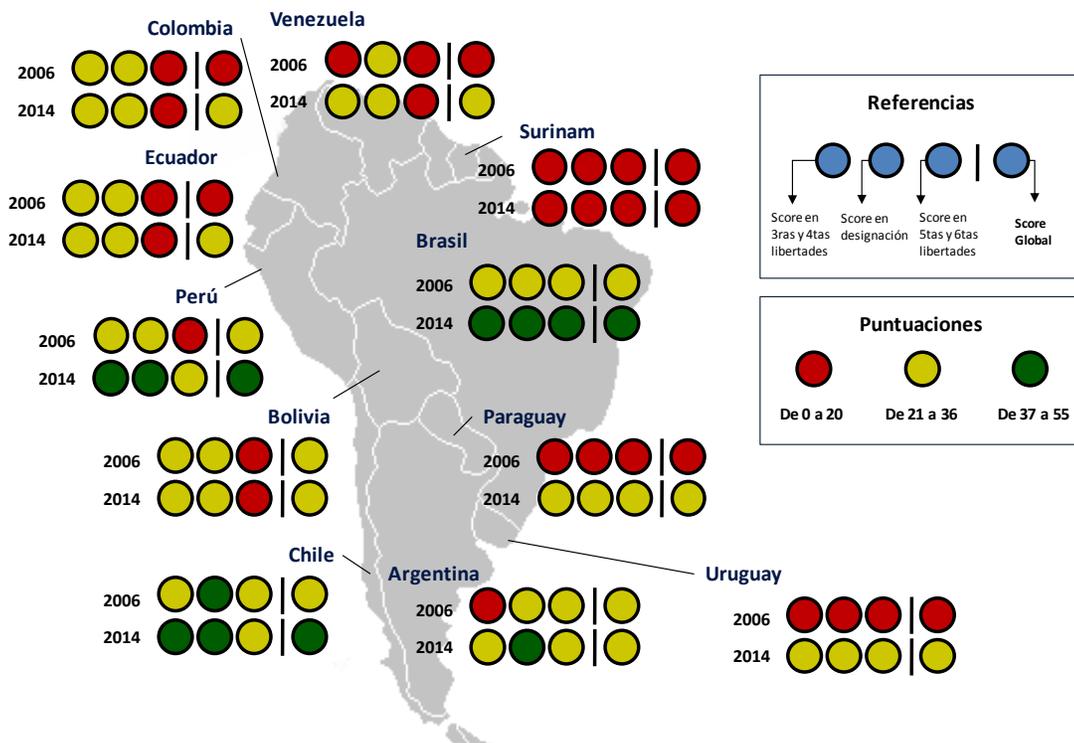
Fuente: Consultor

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

Utilizando los pesos ponderados indicados en la Figura 1, se dio origen a una cuarta matriz que sumara la puntuación, obteniéndose un valor total ponderado por bilateral (puntajes globales).

La siguiente gráfica resume los puntajes obtenidos por cada país en cada criterio de evaluación, junto con el puntaje global obtenido en 2006 y en 2014. Es importante destacar que, para cada criterio de evaluación, así como para el puntaje global, el puntaje máximo que puede obtener un país es de 55 (que surgiría de obtener la mejor calificación posible en todos sus acuerdos, teniendo acuerdos con los otros 11 países de la región).

**Figura 2 - Puntajes obtenidos por 11 países sudamericanos - Nivel de Integración - Acuerdos bilaterales y multilaterales**



Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014. Nota: no fue incluido Guyana, al no contar con servicios regulares dentro de la región..

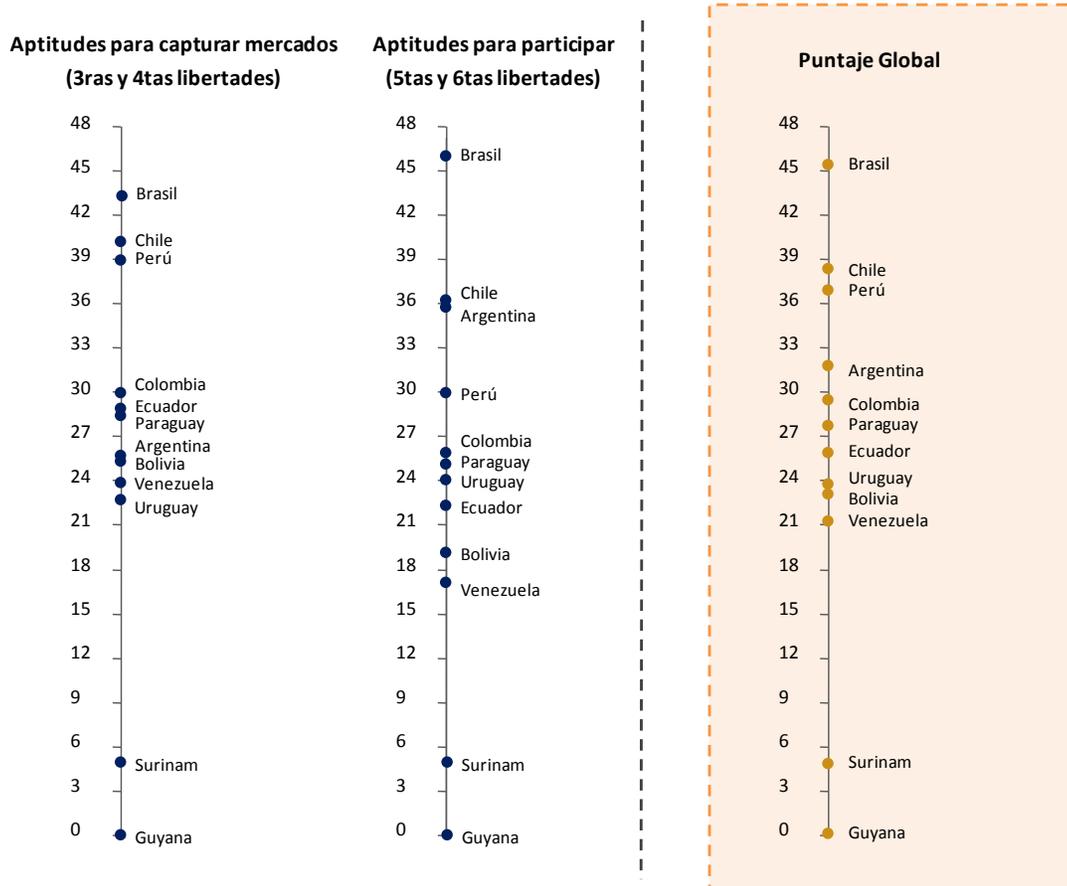
Diez de los once países con servicios regulares dentro de la región han mejorado en su puntaje global de 2014 respecto del que registraron en 2006. El único país que ha disminuido su puntaje es Bolivia.

Brasil es el país que mejor puntaje global obtuvo en 2014, convirtiéndose en el país con las mejores condiciones para el desarrollo del transporte aéreo. A una considerable distancia, 2 países conforman un segundo grupo de naciones con aceptables condiciones regulatorias: Chile (con 38,6 puntos) y Perú (con 36.4 puntos, y habiendo incrementado su puntaje en 10.6 unidades). Paraguay ha mejorado considerablemente su puntaje, subiendo 11,4 puntos respecto de 2006, y habiendo suscripto nuevos acuerdos dentro de la región.

Por otro lado, Uruguay (23,8) , Bolivia (23,6) y Venezuela (21,0) son los países con peor puntaje dentro de la región, con excepción de Surinam (5 puntos, solamente con vuelos regulares a Brasil) y Guyana (0 puntos, ya que no tiene servicios regulares dentro de la región).

La siguiente gráfica presenta los puntajes obtenidos por todos los países en 2014.

**Figura 3 - Puntajes globales obtenidos por 12 países sudamericanos - Nivel de Integración del transporte aéreo - Año 2014**



Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014.

Nota\*: Surinam sólo tenía un acuerdo bilateral con Brasil en el año 2006, mientras que a la fecha de elaboración del presente informe sólo ha adicionado un segundo acuerdo con Colombia.

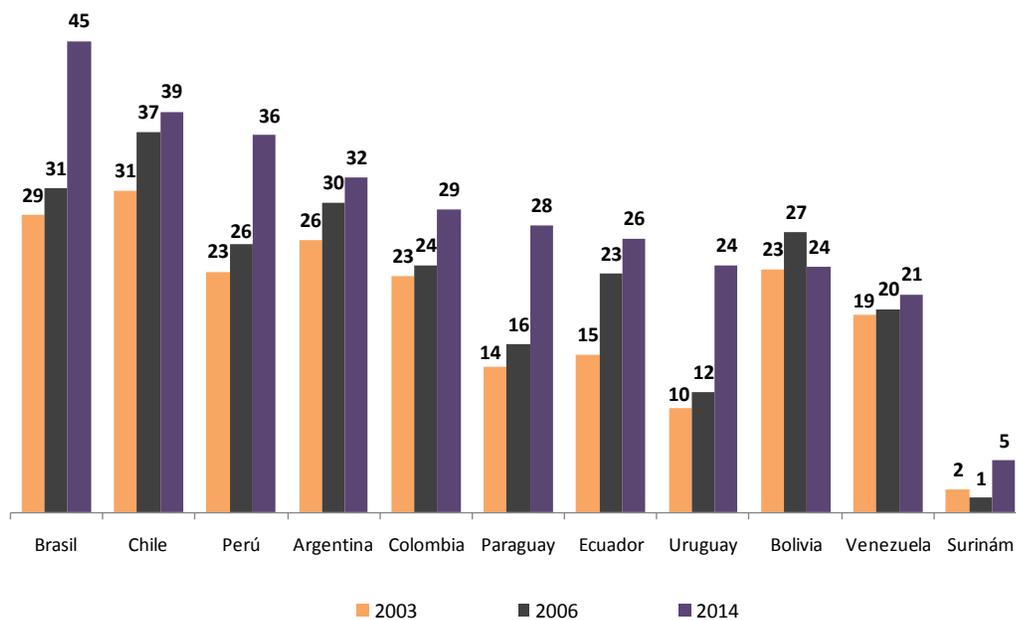
Nota\*\*: Guyana no tenía participación en acuerdos bilaterales o multilaterales dentro de la región al año 2006, mientras que a la fecha de elaboración del presente informe sólo tiene un acuerdo bilateral con Brasil, y no tiene servicios regulares dentro de la región.

Cabe mencionar que un alto grado de apertura no se traduce necesariamente en un alto nivel de conectividad, ya que los servicios ofrecidos por las líneas aéreas dependerán entre otras cosas, de los niveles de demanda existentes. Lo que si

significa un alto grado de apertura es que los operadores tendrán la capacidad de atender mercados si lo consideran conveniente, sin limitaciones desde el punto de vista del control de acceso a los mercados.

La siguiente figura muestra los puntajes globales obtenidos en 2003, 2006 y 2014 por los países de la región.

**Figura 4 - Puntajes globales obtenidos por los países sudamericanos en 2003, 2006 y 2014 - Nivel de Integración del transporte aéreo**



Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014.

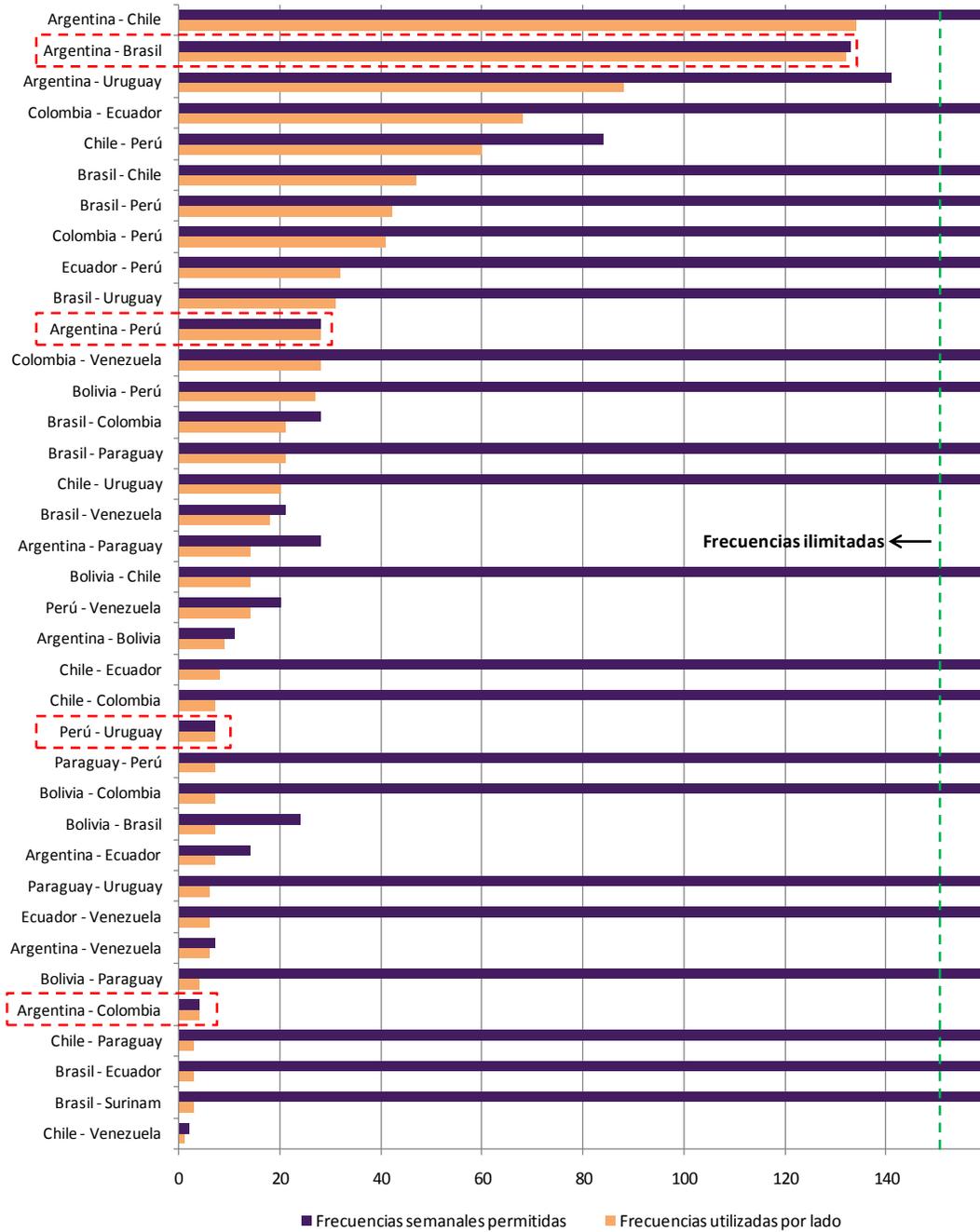
Nota: Guyana no tenía participación en acuerdos bilaterales o multilaterales dentro de la región al año 2006, mientras que a la fecha de elaboración del presente informe sólo posee un acuerdo bilateral con Brasil, sin registrarse servicios regulares entre ambos países.

De los 12 países de la región, Brasil es el que ha mostrado una mayor evolución, incrementando su puntaje global en 17 puntos de 2003 a 2014. Esta variación se explica por la suscripción de nuevos convenios bilaterales y el desarrollo de nuevas

frecuencias con países con los que antes no estaba conectado en los últimos 11 años, y por la liberalización producida en la mayoría de sus acuerdos. Perú (36 puntos en 2014), Paraguay (28) y Uruguay (24) han incrementado su puntaje de forma considerable en los últimos 11 años, al subir su puntaje global en 14 unidades. Habiendo también incrementado su puntaje en dos unidades entre 2006 y 2014, Chile continúa siendo uno de los países con mejores condiciones regulatorias para la integración regional, registrando un puntaje global 39 puntos en 2014.

El siguiente gráfico muestra las frecuencias permitidas por los acuerdos bilaterales y multilaterales, así como también las frecuencias utilizadas entre cada par de países de la región. Cabe mencionar que los pares de países que no tienen acuerdo bilateral o servicios directos (a pesar de tener algún acuerdo entre ellos) no se incluyeron en el cuadro.

**Figura 5 - Frecuencias disponibles y utilizadas de 3ras y 4tas libertades en 37 relaciones bilaterales de servicios aéreos en Sudamérica**



Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014. Nota: en las relaciones en que las líneas aéreas de ambos países usan un número distinto de frecuencias permitidas, se utilizó el número de frecuencias usadas por el país que las utiliza en mayor medida.

En 33 de los 37 pares de países que cuentan con servicios aéreos directos en la actualidad, los acuerdos permiten un número de frecuencias semanales mayores a las operadas por las líneas aéreas. Sólo en las relaciones entre Argentina y Colombia, entre Perú y Uruguay, Paraguay y Perú, y Argentina y Perú, las frecuencias máximas permitidas por el acuerdo son iguales a las que efectivamente ofrecen las líneas aéreas de alguno de los países signatarios.

En base a esto es posible afirmar en la gran mayoría de los acuerdos analizados no existe una limitación de capacidad, en lo que se refiere a los mercados de 3ra y 4ta libertades del aire.

La situación en cuanto a derechos de quintas libertades es un tanto diferente, ya que si bien a nivel intra-regional se observan pocas limitaciones, estas todavía se encuentran restringidas en muchos casos cuando se trata de servicios a países fuera de la región. La siguiente tabla muestra la evolución en las aptitudes para participar (otorgamiento de 5tas y 6tas libertades extra e intra regionales) en los 12 países de la región.

**Figura 6 - Puntajes obtenidos por 12 países sudamericanos - Aptitudes para participar**

País	Puntaje en aptitudes para participar 2006	Puntaje en aptitudes para participar 2014	Variación
Brasil	46	29	+ 17
Argentina	36	34	+ 2
Chile	36	33	+ 3
Perú	30	16	+ 14
Colombia	26	13	+ 13
Paraguay	25	19	+ 6
Uruguay	24	12	+ 12
Ecuador	22	14	+ 8
Bolivia	19	19	0
Venezuela	17	13	+ 4
Surinám	5	2	+ 3
Guyana	0	0	0

Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014.

La evaluación cuantitativa realizada muestra que en los últimos 8 años, la mayoría de los países de la región han quitado limitaciones al desarrollo de quintas y sextas libertades intra-regionales, y también en algunos casos a las extra-regionales. Esto se demuestra en el hecho de que 7 de 12 países de la región han incrementado su puntaje en las aptitudes para participar de forma considerable. Sin embargo, sólo en 15 de 37 acuerdos se alcanza el puntaje máximo en este criterio de evaluación (esto sucede cuando existen 5tas extra-regionales libres ó sextas extra-regionales equilibradas entre ambos países firmantes).

En función de esto es posible afirmar que, a pesar de notorios avances en el nivel de apertura de los marcos regulatorios en los últimos 8 años, hay todavía un importante trabajo pendiente en la adecuación de los mismos para favorecer el desarrollo del tráfico extra-regional, con el objetivo de potenciar la oferta existente.

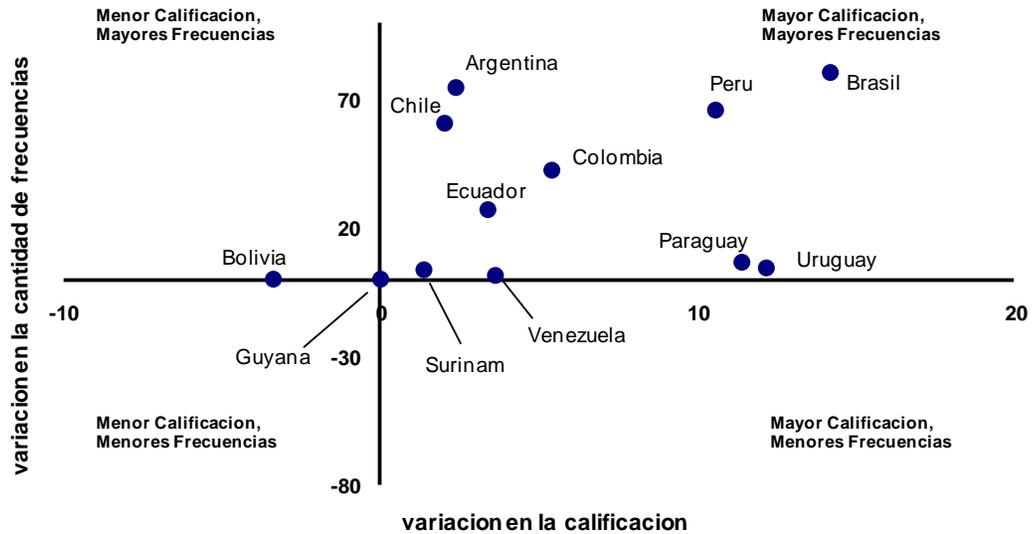
### **LA DEMANDA (FRECUENCIAS OPERADAS)**

El análisis de la demanda se basó en el cálculo de la cantidad de frecuencias operadas entre una muestra representativa de 70 pares de ciudades. El análisis se basó en la medición del tráfico utilizando la misma metodología que la empleada en los trabajos realizados en 2003 y 2006, de modo que la comparación de los resultados de las mediciones fuera relevante. Tanto en las mediciones de 2003 y 2006 como en la actual de 2014 las frecuencias se midieron en forma semanal, tomando una semana de mediados de enero.

A partir del análisis de las frecuencias operadas en los 70 pares de ciudades seleccionados, la cantidad de frecuencias aumentó un 39% entre 2006 y 2014, de 943 a 1.313. Si se realiza una comparación con las frecuencias registradas en el año 2003, se observa que éstas crecieron de 1.147 en ese año a 1.313 en 2014, observándose un crecimiento del 14% acumulado en los últimos 11 años. A diferencia de lo observado en el estudio realizado en 2006, en los últimos 8 años han aumentado los derechos otorgados entre los países de la región, al mismo tiempo que también ha aumentado su uso efectivo.

Se graficó la relación en la variación de las calificaciones otorgadas según la aptitud de competitividad, y la variación en la cantidad de frecuencias operadas entre los pares de puntos de la muestra. Los resultados se plasmaron en un gráfico de dos ejes, permitiendo visualizar la relación entre ambas variaciones.

**Figura 7: Variación relativa en la calificación de aptitudes de competitividad y en las frecuencias efectivas ofrecidas por país, entre 2006 y 2014**



Fuente: datos del 2014: elaborados por el consultor, datos del 2006 del estudio por el mismo consultor: Estudio de Integración del Transporte Aéreo en Sudamérica, 2006 - Banco Interamericano de Desarrollo

Los países se han desplazado hacia una mejor calificación respecto a su aptitud para la competencia, siendo la diferencia relativa positiva en todos los casos (a excepción de Bolivia, que disminuyó, y de Guyana, que se mantiene en puntaje nulo), lo que los ubica a la derecha del eje vertical. Por su parte, en función de las frecuencias operadas por país, se revela también un incremento, visible en el hecho de que todos los puntos, que representan la diferencia relativa de la cantidad de frecuencias existentes, se encuentran por encima del eje horizontal – a excepción de Bolivia y Guyana, que se mantuvieron en la misma cantidad de frecuencias.

## CONCLUSIONES

El análisis de los acuerdos bilaterales de la región revela un alto grado de apertura en términos de terceras y cuartas libertades, ofreciendo amplias posibilidades a las líneas aéreas de países signatarios de ofrecer servicios entre los dos países en cuestión. Esto es consistente con una tendencia a nivel mundial hacia una mayor apertura de los mercados.

Salvo Bolivia, que bajó su calificación en Aptitudes para Capturar Mercados de 3eras. y 4tas. libertades debido a la pérdida de servicios directos con Ecuador y Venezuela, el resto de los países de la región o bien mantuvo su puntuación respecto a 2006 (Colombia y Ecuador), o la aumentó (el resto de los países).

Sin embargo, se identificaron limitaciones a los servicios ofrecidos por las líneas aéreas, en donde las capacidades permitidas en las bilaterales son explotadas al máximo. Tales son los casos de Argentina con Brasil, con Colombia y con Perú, y la relación entre Perú y Uruguay.

En términos generales los acuerdos son relativamente liberales en cuanto a las quintas libertades dentro de la región, lo que le permite a una línea aérea de un país operar servicios internacionales entre otros dos países de la región, siempre y cuando esos servicios sean continuación de un vuelo que se origina o termina en el país de origen de la línea aérea. Esto aumenta las oportunidades para los operadores, dado que la posibilidad de levantar tráfico en puntos intermedios hace posible operar a mercados que por sí solos podrían no tener volúmenes de tráfico suficientes para justificar vuelos directos.

Por otro lado, si bien se observan menores restricciones en las quintas libertades hacia fuera de la región, estas todavía están limitadas por algunos países. El

otorgamiento de quintas extra-regionales puede contribuir al desarrollo del tráfico intra-regional debido a que en muchos de los mercados, la demanda hacia países de fuera de la región (como Estados Unidos o Europa) es mayor que la demanda hacia otros puntos de la región.

El análisis de las Aptitudes para Participar (5tas. libertades) encontraron reducciones en las valoraciones de Argentina y Bolivia. Del análisis de las Aptitudes para Capturar Mercados (3eras. y 4tas.), solamente Bolivia ha bajado su puntuación entre 2006 y 2014.

Al igual que en el estudio de 2006, se observa que los países del norte de la región tienden a ser más restrictivos en el otorgamiento de quintas libertades hacia fuera de la región cuando negocian con los países del sur, para evitar que las líneas aéreas de estos últimos puedan capturar tráfico hacia los mercados del norte, principalmente Estados Unidos. Ya que este proteccionismo tiene por finalidad principal salvaguardar los mercados a Estados Unidos, se encuentran estas limitaciones al analizar los acuerdos que rigen rutas en el eje norte-sur. Por la misma razón, estos condicionamientos no se dan en vínculos en el eje este-oeste.

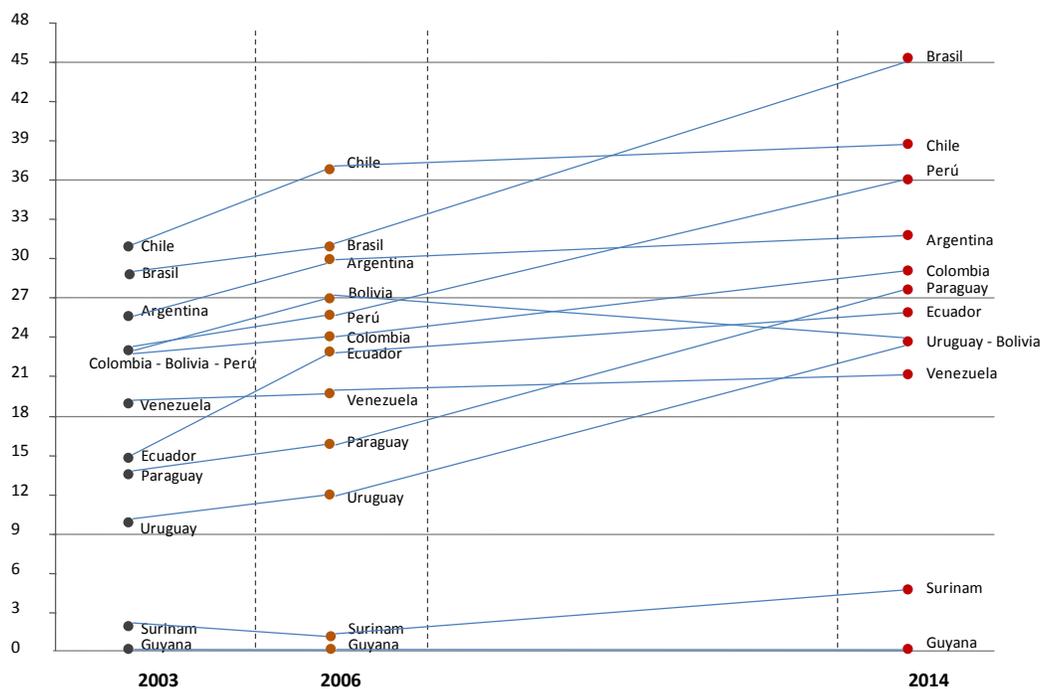
Colombia es un caso que ilustra esta situación de manera elocuente, con una valoración relativamente baja en la mayoría de sus bilaterales en lo que respecta al otorgamiento de quintas libertades, con excepción de Venezuela, país que se encuentra al este de Colombia y con el que obtuvo la máxima valoración.

Por su parte, los países del norte aspiran a participar en los mercados entre los países del sur y destinos en Estados Unidos, conectando a través de su propio país (6tas libertades) uniendo vuelos que llegan del sur con vuelos a destinos en Estados Unidos (por medio de relaciones básicas de 3ras y 4tas). Para evitar esto, los países del sur les restringen a los países del norte los derechos básicos (3ras y 4tas), perjudicando en definitiva la integración dentro de la región.

Un ejemplo es la relación bilateral Argentina-Colombia, en donde las restricciones derivaron en una limitación de las frecuencias a 4 por semana, reduciendo la integración intra-regional.

La siguiente gráfica presenta la evolución de la valoración global de cada país en tres momentos en el tiempo.

**Figura 8 - Puntajes globales obtenidos por los países sudamericanos en 2003, 2006 y 2014 - Nivel de Integración del transporte aéreo**



Fuente: Consultor, en base a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos vigentes a Junio de 2014.

Nota: Guyana no tenía participación en acuerdos bilaterales o multilaterales dentro de la región al año 2006, mientras que a la fecha de elaboración del presente informe sólo posee un acuerdo bilateral con Brasil, sin registrarse servicios regulares entre ambos países.

Brasil es el país que obtuvo mayor puntuación en 2014 y también el que más ha incrementado su puntuación con respecto a 2006. Esto se debe a que Brasil cuenta en la actualidad con servicios directos a casi todos los países de la región y sus acuerdos bilaterales son ilimitados o tienen capacidad sobrante en terceras y cuartas. Los

acuerdos celebrados por Brasil son por lo general liberales en cuanto a quintas, a excepción de los acuerdos con Colombia y Venezuela que imponen algunas restricciones (en línea con lo que se dijera antes, en acuerdos que afectan rutas en el eje norte-sur).

Chile aparece en segundo lugar en el ranking (en 2014) con una puntuación menor a la de Brasil, afectado por acuerdos con algunas restricciones respecto a 5tas libertades impuestas por Colombia, Bolivia, Ecuador y Venezuela en sus relaciones con Chile. Si bien Chile tiene una política absolutamente liberal, se ve perjudicado en la puntuación por ciertos niveles de proteccionismo de los países del norte de Chile que protegen las 5tas hacia Estados Unidos.

Paraguay y Uruguay experimentaron aumentos importantes en sus valoración debido a políticas liberales que se traducen en la suscripción de bilaterales abiertos, que incluso otorgan en algunos casos derechos de cabotaje a líneas aéreas extranjeras.

Los casos de Perú y Colombia son interesantes en el sentido de que ambos países mejoraron su valoración global y sus acuerdos son más permisivos que en el pasado en cuanto a 3ras. y 4tas. A pesar de ello, la calificación de ambos países en cuanto al otorgamiento de 5tas. libertades es menor a la de otros países de la región. Esto obedece, como se menciona anteriormente, al deseo de los gobiernos de “proteger” los mercados hacia el norte para el beneficio de las líneas aéreas locales.

Argentina obtuvo una valoración global similar a las de 2006, pero a pesar de ello se mantuvo en la tercera posición del ranking en 2014. Esto es consistente con lo identificado anteriormente, de que los países ubicados en el sur de la región tienden a ser más liberales que los del norte en el otorgamiento de derechos de 5tas, aunque puede no ser el caso en 3ras y 4tas (como entre Argentina y Uruguay).

El mayor otorgamiento de derechos de quinta libertad extra-regionales permitiría que las líneas aéreas operen servicios hacia mercados con altos volúmenes de tráfico

como Estados Unidos o Europa, desde mercados que no tienen niveles de demanda suficientes para justificar vuelos directos. Para ello, las líneas aéreas podrían realizar escalas intermedias en otros mercados de tamaño mediano en la región, levantando tráfico hacia el destino final. De esta manera, aumentaría la oferta de servicios intra-regionales.

El avanzado grado de consolidación que experimentó el sector resultó en la creación de grandes grupos de líneas aéreas que controlan un porcentaje considerable del tráfico intra-regional. Estos grupos son LATAM Airlines Group, con sus subsidiarias LAN y TAM, y Avianca Holdings, que opera Avianca y TACA, bajo la marca comercial Avianca.

Las restricciones a la propiedad extranjera junto con la falta de integración de las regulaciones técnicas de los países, requirieron la creación de estructuras corporativas sumamente complejas, obligando a estos grupos a operar líneas aéreas de diferentes razones sociales y estructuras propietarias, en cada uno de los países donde operan.

Esta situación de alguna manera reduce la relevancia de las quintas libertades extra-regionales para el desarrollo del tráfico dentro de la región, ya que al contar con líneas aéreas diferentes en cada uno de los países en donde operan, estos grupos pueden operar la mayoría de sus servicios con terceras y cuartas libertades. Por ejemplo, LAN puede comercializar un vuelo desde Santiago de Chile a Los Ángeles con escala en Lima, sin necesidad de contar con quintas libertades desde Perú hacia Estados Unidos (el vuelo entre Santiago y Lima es operado por LAN Chile, y el vuelo entre Lima y Los Ángeles es operado por LAN Perú).

Cabe mencionar que, si bien la situación de estos grupos de líneas aéreas les permite operar como si tuvieran derechos de tráfico de quinta libertad aún cuando éstos no estén formalmente otorgados, las mismas compañías tenderán a canalizar los tráficos

través de sus hubs, por cuestiones operativas y de escala. Esto significa que el modelo de operación de estas compañías no favorecerá necesariamente el desarrollo de rutas directas entre mercados secundarios.

Adicionalmente, si bien tanto LATAM Airlines Group como Avianca tienen presencia en un número importante de países en la región, existen países donde estas líneas aéreas no tienen presencia local, por lo cual sigue siendo importante la existencia de las quintas extra-regionales como instrumento para el desarrollo del tráfico intra-regional.

Los arreglos corporativos a los que tuvieron que recurrir las compañías para expandirse dentro de la región constituye una barrera de entrada para otras compañías aéreas de la región que deseen expandir su presencia a otros países, lo cual sin duda mejoraría los niveles de integración.

La integración regional dependerá de la liberación de acuerdos en los ejes norte-sur, permitiendo a las líneas aéreas del sur operar 5tas hacia el norte y los del norte operar 6tas desde el sur.

Esta liberalización dependerá de que las autoridades de política aérea comprendan la importancia de la integración regional por sobre la protección de las propias líneas aéreas. Asimismo, la facilitación para la apertura de subsidiarias en países limítrofes, sin restricciones de propiedad, a partir de la libertad para invertir o para abrir nuevas empresas, será crucial para la integración. El ejemplo de la Unión Europea, integrado como un único cielo, es la solución para una conectividad que pueda responder únicamente a la demanda del mercado.