

# **Estudio Analítico sobre la Integración del Transporte Aéreo en América del Sur**



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

## CONTENIDO

<b>1. RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>2. ANÁLISIS DE LOS ACUERDOS BILATERALES.....</b>	<b>7</b>
2.1. Relación bilateral Argentina–Bolivia .....	7
2.2. Relación bilateral Argentina–Brasil.....	8
2.3. Relación bilateral Argentina–Colombia .....	10
2.4. Relación bilateral Argentina–Chile.....	11
2.5. Relación bilateral Argentina–Ecuador.....	12
2.6. Relación bilateral Argentina–Paraguay .....	13
2.7. Relación Argentina–Perú .....	14
2.8. Relación Argentina–Uruguay .....	15
2.9. Relación Argentina–Venezuela .....	15
2.10. Relación bilateral Bolivia–Brasil.....	16
2.11. Relación bilateral Bolivia–Chile.....	17
2.12. Relación bilateral Bolivia–Colombia .....	18
2.13. Relación bilateral Bolivia–Ecuador.....	19
2.14. Relación bilateral Bolivia–Paraguay .....	19
2.15. Relación bilateral Bolivia–Perú.....	20
2.16. Relación bilateral Bolivia–Uruguay .....	21
2.17. Relación bilateral Bolivia–Venezuela .....	22
2.18. Relación bilateral Brasil–Chile.....	22
2.19. Relación bilateral Brasil–Colombia.....	23
2.20. Relación bilateral Brasil–Ecuador .....	24
2.21. Relación bilateral Brasil–Paraguay.....	25
2.22. Relación bilateral Brasil–Perú .....	26
2.23. Relación bilateral Brasil–Surinam.....	27
2.24. Relación bilateral Brasil–Uruguay .....	28
2.25. Relación bilateral Brasil–Venezuela.....	29
2.26. Relación bilateral Chile–Colombia .....	30
2.27. Relación bilateral Chile–Ecuador.....	31
2.28. Relación bilateral Chile–Paraguay .....	31
2.29. Relación bilateral Chile–Perú.....	32
2.30. Relación bilateral Chile–Uruguay .....	32
2.31. Relación bilateral Chile–Venezuela .....	33
2.32. Relación bilateral Colombia–Ecuador.....	34
2.33. Relación bilateral Colombia–Perú.....	34
2.34. Relación bilateral Colombia–Surinam.....	35
2.35. Relación bilateral Colombia–Uruguay .....	35
2.36. Relación bilateral Colombia–Venezuela .....	36
2.37. Relación bilateral Ecuador–Paraguay.....	36
2.38. Relación bilateral Ecuador–Perú .....	37
2.39. Relación bilateral Ecuador–Venezuela.....	37

2.40.	Relación bilateral Perú–Venezuela.....	38
<b>3.</b>	<b>DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DE LOS ACUERDOS.....</b>	<b>39</b>
<b>4.</b>	<b>ANÁLISIS CUANTITATIVO .....</b>	<b>130</b>
4.1.	La oferta: derechos otorgados.....	130
4.1.1.	Metodología.....	130
4.1.2.	Resultados .....	133
4.2.	La demanda: frecuencias operadas .....	141
4.2.1.	Metodología.....	141
4.2.2.	Resultados .....	145
<b>5.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>149</b>
<b>6.</b>	<b>PRÓXIMOS PASOS.....</b>	<b>153</b>
<b>7.</b>	<b>ANEXO I: CÓDIGOS DE AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS .....</b>	<b>155</b>
<b>8.</b>	<b>ANEXO II: LAS LIBERTADES DEL AIRE .....</b>	<b>157</b>

## **1. RESUMEN EJECUTIVO**

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

Tomando como punto de partida los resultados de una medición realizada por el consultor en un trabajo encomendado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) –en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)– en 2003, se realizó nuevamente un análisis de todos los acuerdos bilaterales vigentes entre los países de Suramérica con el objetivo de identificar las variaciones en las libertades cedidas entre los países, en términos de capacidades y rutas, y las implicancias que estas variaciones hayan podido tener en la utilización efectiva de esas capacidades a través de frecuencias operadas por las líneas aéreas, condicionando la integración de la región.

Aprovechando la invaluable oportunidad de poder medir el nivel de integración del transporte aéreo en la región en dos momentos distintos del tiempo, el trabajo no se limitó a calcular nuevos valores en las mediciones de conectividad, sino que buscó además identificar aquellos factores que la condicionan, midiendo desde el punto de vista empírico la relación entre las políticas implementadas y los niveles de integración efectiva dadas por los servicios aéreos disponibles.

El estudio siguió una metodología analítica idéntica a la empleada en el trabajo de 2003, tanto en la medición cualitativa y cuantitativa de los acuerdos bilaterales como en la medición de los servicios efectivos de frecuencias entre pares de ciudades, de modo que los resultados de ambas mediciones en el tiempo puedan ser perfectamente comparables. Los bilaterales han sido vueltos a clasificar de acuerdo a su aptitud para la competencia, o la de favorecer la flexibilización e integración, por medio de la competitividad. Asimismo se analizaron las frecuencias efectivas existentes entre setenta pares de puntos principales dentro de la región.

La comparación de los resultados del análisis permitió validar las conclusiones alcanzadas en el trabajo realizado hace tres años. La hipótesis planteada en el trabajo anterior sostenía que el factor condicionante para el desarrollo integrador del transporte aéreo en la región es la limitación que tienen las líneas aéreas basadas en Suramérica de transportar pasajeros entre países distintos al de la línea aérea, hacia puntos fuera de la región, considerado en la industria como derechos de quinta libertad extra-regionales.

Los países del sur (de hecho las líneas aéreas designadas por éstos países) no pueden capturar tráficos de los países del norte en rutas hacia los grandes centros de tráfico en América del Norte y en Europa. Sin embargo, las líneas aéreas de los países del norte de América del Sur, pueden capturar los tráficos de los países del sur, llevándolos a sus países y cambiándolos de vuelo hacia destinos fuera de la región, lo que en la industria es considerado como derechos de sexta libertad. Los países del sur han actuado históricamente limitando los derechos básicos de transporte de pasajeros entre el propio país y otros países dentro de la región (considerados derechos de tercera y cuarta libertad) de modo de dificultar a los países del norte que puedan capturar los tráficos hacia sus países y así llevarlos hacia destinos fuera de la región (es decir, evitando así que los países del norte ejerzan sextas libertades hacia destinos extra-regionales). Si bien esta tendencia se ha detenido, y ciertas rutas se han liberalizado, aún existen restricciones en los derechos básicos de terceras y cuartas en vuelos en el eje norte-sur, de más de tres horas.

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

El análisis de los acuerdos bilaterales vigentes entre todos los países de Suramérica, junto con el estudio de la red de rutas actual y la comparación de ambos con los resultados obtenidos en 2003 arrojan resultados contundentes. Los instrumentos vigentes otorgan a los países signatarios, en general, mayores cantidad de frecuencias a ser operadas entre cualquier par de puntos dentro de la región (frecuencias de terceras y cuartas), así como también con derechos de transportar pasajeros entre dos países distintos al de la línea aérea, siempre que éste último esté dentro de la región (quintas regionales). Si bien se han producido ciertos avances de mejora en cuanto al otorgamiento de derechos de transportar pasajeros entre otros países al de la línea aérea y puntos fuera de la región (quintas extra-regionales), éstas son de alcance limitado o se han otorgado en rutas en donde es sabido que no sería de interés comercial operarlos.

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

tienen ningún servicio aéreo regular (excluyendo Guyana y Surinam), cifra que si bien es menor a los 13 existentes en 2003, es significativa.

Esto permite concluir que la oferta de vuelos y el nivel de integración dentro de la región no depende de la cantidad de frecuencias autorizadas. Definitivamente la oferta del mercado interno no está limitada por la capacidad establecida en los acuerdos bilaterales. Los cambios ocurridos en la calificación de los bilaterales y en el nivel de frecuencias operadas por las líneas aéreas permiten confirmar que una mayor liberalización de los bilaterales respecto al transporte de pasajeros dentro de la región (en terceras, cuartas y quintas intra-regionales) no supone una mayor oferta de servicios aéreos. Los países han mejorado sus aptitudes liberalizadoras entre ellos, pero al continuar protegiendo los accesos a los mercados más lucrativos fuera de la región, no han podido generar una mayor integración.

Es de hecho el aumento de los derechos de las líneas aéreas de poder llevar pasajeros desde terceros países hacia puntos fuera de la región (quintas extra-regionales) lo que produciría un incremento en la oferta interna de vuelos. Un ejemplo en donde la posibilidad de atender los tráficos hacia afuera de la región ha impulsado el tráfico dentro de la región se encuentra en las rutas en el eje norte-sur entre Buenos Aires y Lima, y entre Santiago y Lima. Ambas son de las rutas mejor servidas en el eje norte-sur, con al menos siete frecuencias semanales cada una. El motivador de este tráfico es la posibilidad de transportar esos pasajeros hacia destinos fuera de la región. Tanto el Grupo Taca como Lan han desarrollado un *hub* (centro de distribución) en Lima, desde donde cuentan con libre acceso a los mercados más lucrativos en América del Norte, Centroamérica y el Caribe. El acceso a los mercados fuera de la región es el auténtico generador de tráfico intra-regional.

En este contexto, las líneas aéreas de la región no logran desarrollar las economías de escala para servir eficientemente puntos fuera de la región, dejando los mercados libres para los operadores extranjeros (generalmente de Estados Unidos y Europa). Los servicios intra-regionales están mal servidos (con pocas frecuencias semanales) y son costosos, condicionando la demanda a través del precio. También existen rutas celosamente protegidas dentro de la región, en donde se limita la entrada de operadores y se extraen beneficios monopólicos a través del control de la oferta.

En función de las conclusiones extraídas, se propone avanzar en la liberalización de las quintas extra-regionales, sobre todo en los bilaterales que comprendan a los países ubicados al norte de Suramérica. Esto implica promover que los países de la región estén dispuestos a otorgarse mutuamente los derechos de tomar tráficos en un país y conectarlos con puntos fuera de la región.

Para lograr vencer las políticas proteccionistas de los países que celosamente guardan sus mercados, será necesario combinar estas políticas con un levantamiento de restricciones a la propiedad y el control efectivo de las líneas aéreas, permitiendo la libre asociación y la inversión a través de fronteras. De esta manera, las líneas aéreas podrán ubicar sus bases accediendo a los mercados de conveniencia, sin limitaciones geográficas. Los accesos a los mejores mercados acabarán con las políticas proteccionistas e inducirán a flujos intra-regionales, facilitando la conectividad a través de la integración de servicios aéreos.

Esto generará aumentos en los niveles de competencia entre las líneas aéreas, conllevando a mejoras en los niveles de servicio, aumentos de capacidad ajustándose a lo que demande el mercado y la disminución en los costos del transporte en aquellos servicios en donde aún existen restricciones regulatorias que distorsionan las fuerzas del mercado. La libre asociación de operadores generará la creación de líneas aéreas de nacionalidad compartida, ubicadas en donde los tráficos lo demanden y respondiendo a los mercados dentro de cuadros de libre competencia, permitiendo la opción de calidad de producto y precio. Los beneficios derivados de una mayor conectividad para las economías de los países de la región deberán primar por sobre los intereses individuales de proteger las líneas aéreas individuales.

En última instancia, los resultados serán un aumento en la capacidad efectiva ofrecida, un aumento en los niveles de conectividad, y por ende, en la integración de la región.

## **2. ANÁLISIS DE LOS ACUERDOS BILATERALES**

### **2.1. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–BOLIVIA**

#### **DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO**

Los documentos vigentes se caracterizan por permitir a las empresas aéreas de ambos países, una amplia gama de posibilidades de explotación. El bilateral establece 11 frecuencias semanales con equipos de hasta 220 asientos para la red troncal (existe una tabla de equivalencias que reduce la cantidad de frecuencias en caso que sean operadas con equipos de más de 220 asientos), es decir el de origen o destino en LPB y VVI, por un lado y BUE por el otro. El multilateral sobre transporte sub-regional permite operar un gran número de rutas potenciales entre los dos países limítrofes.

Se prevé la múltiple designación y la asociación entre empresas.

Se establece que las rutas que puede operar Argentina abarcan quintas libertades desde LPB hacia destinos “más allá de Bolivia”, es decir toda América excepto el Cono Sur, a lo que se agrega Europa.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

La única modificación significativa que sufrió el acuerdo es el cambio en la forma de medición de la capacidad, de cantidad de asientos/año anteriormente, a cantidad de frecuencias semanales (con límite en el tamaño de los equipos y tabla de equivalencias para equipos más grandes) en la actualidad.

Si bien la cantidad de asientos al año resultante de calcular las frecuencias semanales multiplicadas por el tamaño del equipo prácticamente no ha sufrido variación con respecto a la cantidad de asientos/año autorizados anteriormente, en la práctica esta modalidad se traduce en menor flexibilidad para las aerolíneas debido a que cuentan con menos posibilidades de adaptar la oferta a la demanda.

La situación de los operadores en este mercado prácticamente no se ha modificado, ya que continúan predominando los bolivianos, con 14 frecuencias semanales.

Con respecto a los argentinos, continúan sin utilizar los derechos de quinta que tienen concedidos, a los que se agregó Europa como puntos “más allá”.

## 2.2. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA-BRASIL

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La capacidad a ser ofrecida por cada bandera en vuelos regulares ha sido establecida en asientos, elevándose a 1.912.000 unidades por año. La selección de las aeronaves a ser utilizadas es exclusiva responsabilidad del transportador. En lo que hace a nuevos mercados los Estados han firmado el Convenio de Fortaleza, por lo que hay plena libertad de operar servicios en rutas secundarias de carácter sub-regional.

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

Los servicios de carga fueron acordados en siete frecuencias semanales.

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los términos del acuerdo que regula el tráfico aéreo entre la Argentina y Brasil no se han modificado, por lo que la relación entre ambos Estados sigue mereciendo una alta valorización desde el punto de vista formal. Tampoco ha sufrido modificaciones la distribución preexistente del tráfico entre los distintos transportadores.

En la actualidad hay tres operadores brasileiros que detentan el 59,2% de la oferta de asientos entre los dos países, y un solo operador argentino cuya oferta alcanza el 20% del total. El 20,8% restante corresponde a terceros operadores de la región o extra-regionales.

A su vez, mientras que el 90% de la oferta de asientos del operador argentino se encuentra concentrada en las dos rutas troncales (Buenos Aires–San Pablo y Buenos Aires–Río de Janeiro), en el caso de los operadores brasileiros esa proporción se reduce a menos del 78%, encontrándose su oferta más distribuida en otras rutas como por ejemplo Buenos Aires–Florianópolis, Córdoba–Porto Alegre y Rosario–Porto Alegre.

A pesar de que los operadores argentinos tienen concedidos derechos de 5ta. libertad sin restricciones de capacidad ni geográficas estos no hacen uso de ellas, mientras que los operadores brasileiros si utilizan sus 6tas. naturales para capturar tráfico entre Argentina y Estados Unidos y Europa.

En conclusión, si bien no se han producido modificaciones en las regulaciones y tampoco han ocurrido cambios en la situación de los transportadores de cada país, no podemos concluir que lo segundo sea una consecuencia de lo primero, debido a que las normas son lo suficientemente liberales como para permitir a los operadores argentinos explotar mayores servicios.

La valoración de las aptitudes de las líneas aéreas en esta relación siguen siendo, en el caso de las empresas brasileiras, alta, y en el de las argentinas, baja.

### 2.3. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–COLOMBIA

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Las frecuencias establecidas son restringidas para la operación de servicios adecuados (4 frecuencias semanales con aviones de hasta 250 asientos).

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

Se conceden 5tas sudamericanas y más allá (Caribe, Estados Unidos, México), aunque están limitadas a tres frecuencias semanales.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Si bien el número de frecuencias autorizadas por cada país se ha reducido a cuatro semanales, permanece en tres la cantidad de estas que tienen derechos de 5tas.

A pesar de las mayores restricciones del acuerdo, y a diferencia de lo ocurrido anteriormente, las empresas argentinas operan actualmente en el mercado entre Argentina y Colombia. El vuelo es operado con cuatro frecuencias semanales que continúan a Ciudad de México, aunque en sólo tres de las cuatro frecuencias AR puede hacer uso de los derechos de 5ta.

Aún de haber podido operar con frecuencia semanal, como estaba previsto en el acuerdo anterior, era de presumir que la aerolínea argentina no operaría el total de las frecuencias debido a que aparentemente el tráfico local no garantiza un servicio diario.

En el caso de los operadores colombianos, estos operan actualmente las cuatro frecuencias a la semana permitidas, haciendo uso de sus derechos de 6ta. naturales.

A pesar de la reducción de las frecuencias autorizadas se ha incrementado el tráfico entre los dos países, situación que en un principio puede resultar contradictoria, pero en definitiva resultaba esperable. Esto se debe a que aún con siete frecuencias semanales los operadores argentinos no hubieran operado en forma diaria, dado que sólo contaban con derechos de 5ta. en tres de las frecuencias, motivo por el cual podríamos concluir que los operadores argentinos han iniciado servicios no debido a, sino independientemente de, las reducciones en las frecuencias autorizadas.

Cabría suponer que una ampliación de las frecuencias en conjunto con una mayor liberalización de los derechos de 5ta. generaría mas oportunidades para las aerolíneas colombianas, ya que podrían capturar tráfico argentino hacia el norte, y para las aerolíneas argentinas, ya que podrían operar hacia Colombia y continuar “más allá” con mayor frecuencia y de una manera rentable.

Debido a la baja cantidad de frecuencias autorizadas no podemos otorgar una alta valorización. En relación a las aptitudes de las empresas, las aerolíneas colombianas se siguen encontrando en mejor posición que las argentinas debido a que las 5tas. de las que estas pueden hacer uso se encuentran restringidas, mientras que las aerolíneas colombianas no tienen limitación en las sextas naturales.

#### 2.4. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–CHILE

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

No se acordaron quintas libertades.

##### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los términos del acuerdo se han mantenido, por lo cual las terceras y cuartas entre ambos países permanecen totalmente desreguladas, pero no se han otorgado quintas. En cuanto a las sextas, estas constituyen una oportunidad para las aerolíneas de capturar tráfico en ambos países debido a, la ubicación geográfica de ambos por un lado, y a que el acuerdo las autoriza expresamente por otro.

Si bien las oportunidades comerciales son equivalentes para las empresas de ambos países, las empresas chilenas han desarrollado una importante red entre ambos países, volando entre Santiago y EZE, BRC, COR y MDZ un total de 83 frecuencias semanales. La cantidad de destinos y frecuencias que LA opera en Argentina le permite capturar una considerable cantidad de tráfico de sexta que conectan con su red de servicios internacionales en SCL.

Por su parte, la única empresa argentina que opera entre ambos países (AR) opera solamente en la ruta EZE-SCL un total de 34 frecuencias.

El bilateral merece una alta valoración debido a que ofrece a las aerolíneas de ambos países oportunidades para desarrollar una gran variedad de servicios, y debido al hecho de que los grandes aeropuertos se encuentran a una latitud similar, estas oportunidades son similares para las aerolíneas de ambos países. En cuanto a las aptitudes de las líneas aéreas, estas también merecen una alta valoración.

## 2.5. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–ECUADOR

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Se prevén siete frecuencias semanales, a duplicarse en forma automática en caso que el promedio de ocupación promedio alcance cierto nivel el año anterior.

Las aerolíneas argentinas podrán operar vía LIM y SCL a cualquier punto de Ecuador, y más allá a Bogotá, Panamá, Ciudad de México, Los Ángeles, Miami y Nueva York.

Las rutas autorizadas para las aerolíneas ecuatorianas son, vía LIM y SCL hacia cualquier punto en Argentina.

Se considera la designación múltiple.

Se prevén quintas sudamericanas y “más allá” en todas las frecuencias.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

La relación entre ambos países ha mejorado sustancialmente, considerando las severas restricciones que implicaba el acuerdo anterior. El acuerdo actual se ha liberalizado en términos de frecuencias y de rutas. Por el lado de las frecuencias, estas se han incrementado de dos semanales con equipos de hasta 150 plazas, a las actuales siete, que en caso de alcanzar determinado volumen de tráfico pueden ser duplicadas.

En cuanto a las rutas, las aerolíneas argentinas podrán operar desde cualquier punto en la Argentina, vía SCL y LIM, hacia cualquier punto en Ecuador y más allá hacia BOG, PTY, MEX, LAX, MIA y NYC. Las aerolíneas ecuatorianas podrán ser desde cualquier punto en Argentina, vía LIM y SCL, hacia cualquier punto de Ecuador y más allá hacia BOG, PTY, MEX, LAX, MIA y NYC.

Lan Ecuador opera dos frecuencias semanales entre EZE y GYE, mientras que AR continúa sin operar entre ambos países.

Si bien la relación entre ambos países merece una alta valoración, las aptitudes de las líneas aéreas continúan siendo bajas.

## 2.6. RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–PARAGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

Las rutas para las líneas aéreas argentinas son desde puntos anteriores en América Latina, vía puntos en Argentina, hacia Asunción y Ciudad del Este, y más allá hacia puntos en América Latina, Estados Unidos, Canadá y Europa.

Para las aerolíneas paraguayas las rutas son desde puntos anteriores en América Latina, vía puntos en Paraguay, hacia Buenos Aires y Mendoza, y más allá hacia puntos en América Latina, Miami, Europa y Canadá.

Se prevé la múltiple designación.

Se prevén 5tas libertades en la totalidad de las frecuencias.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

La única modificación que sufrió el acuerdo se traduce en un aumento de las frecuencias autorizadas en la ruta troncal a 21 semanales, desde las 14 anteriores. La oferta en tramos secundarios permanece desregulada por cuanto ambos países son firmantes del Acuerdo de Fortaleza.

Se siguen previendo quintas en todas las frecuencias, con lo cual, el acuerdo resulta prácticamente de cielos abiertos.

En cuanto a las aerolíneas que operan entre ambos países, AR cesó sus operaciones, mientras que PZ opera tres frecuencias diarias entre ASU y EZE, una de ellas con escala en Ciudad del Este.

El acuerdo merece una alta valoración. En cuanto a las aptitudes de las líneas aéreas, en el caso de las del lado paraguayo son altas, mientras que las del lado argentino son bajas.

## 2.7. RELACIÓN ARGENTINA–PERÚ

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a 28 frecuencias semanales por bandera, sin especificar el tipo de avión. En las regionales, se requieren dos escalas intermedias (como mínimo) y se establecieron siete frecuencias por semana.

Se prevé la múltiple designación.

Ambos países tienen derechos de quinta extra-regionales dentro del continente Americano, mientras que los derechos de sexta se pueden operar sin limitación geográfica.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las relaciones bilaterales entre estos dos países han mejorado sustancialmente, por cuanto se han cuadruplicado las frecuencias autorizadas, se ha eliminado la limitación del tamaño de las aeronaves y se han autorizado quintas extra-regionales dentro del continente americano y sextas sin límite geográfico.

Los operadores argentinos actualmente operan siete frecuencias semanales, sin hacer uso de sus derechos de 5ta, mientras que las aerolíneas peruanas vuelan 14 veces a la semana entre Buenos Aires y Lima, con parte del tráfico que sigue hacia Centro y Norteamérica.

Ningún operador utiliza las frecuencias “regionales” debido a la alta inconveniencia de estas.

El acuerdo merece una alta valoración no sólo por las oportunidades que ofrece para desarrollar servicios entre ambos países, sino también debido a las amplias posibilidades que otorga a los operadores argentinos en el desarrollo de quintas en el eje sur-norte, para contrarrestar las sextas naturales que posee Perú.

## 2.8. RELACIÓN ARGENTINA–URUGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El tráfico entre ambos países se encuentra concentrado en tres rutas de alto volumen.

Se prevén 81 frecuencias semanales para cada bandera entre Buenos Aires y Montevideo (60 desde el Aeroparque Metropolitano J. Newbery y 21 desde el Aeropuerto Internacional de Ezeiza) y 60 en la ruta AEP-PDP.

Existe una tabla de equivalencias que autoriza una mayor cantidad de frecuencias en caso de que estas sean operadas con equipos de porte menor al de un B-737.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo no refleja las necesidades del mercado, por cuanto las frecuencias autorizadas pueden resultar excesivas en determinadas épocas del año, e insuficientes en otras. Por este motivo ambas partes acordaron la autorización de vuelos no regulares para las necesidades adicionales.

El acuerdo no prevé la concesión de quintas libertades, aunque la proximidad de los grandes aeropuertos de ambos países torna factible la explotación de sextas hacia destinos de medio y largo alcance, situación que favorece a AR debido a que posee una red de destinos internacionales considerablemente más importante que la de PU.

Desde el punto de vista formal el acuerdo no merece una alta valoración.

## 2.9. RELACIÓN ARGENTINA–VENEZUELA

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

No hay quintas autorizadas.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

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

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

Muy baja valoración.

#### 2.10. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–BRASIL

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo fija tres tipos de rutas bolivianas:

- a) Para puntos en Brasil vía puntos en países de la región y más allá a puntos en países de la región.
- b) Para Manaos, y más allá a Aruba, Curaçao y Miami.
- c) Para Belo Horizonte, Recife, Río de Janeiro, San Pablo, Manaos y Natal, y más allá a puntos en Europa.

Respecto a las rutas brasileñas, el documento establece, vía puntos en terceros países de la región, para puntos en Bolivia, hacia puntos en terceros países.

El convenio fija en 24 el número de frecuencias semanales, ocho de las cuales tienen derechos de quinta, aunque para el lado boliviano existe la restricción de que cuatro de esas ocho frecuencias pueden ser operadas exclusivamente en rutas hacia Europa vía Manaos o Natal.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las restricciones del convenio se han suavizado, por cuanto la cantidad de frecuencias se ha duplicado, pasando a ser 16 las regionales y ocho las de largo alcance. En el caso de las rutas regionales, los puntos de Brasil a los que las aerolíneas bolivianas pueden volar ya no están limitados, pudiendo estas operar a cualquier ciudad. En el caso de las rutas de largo alcance, se mantiene la posibilidad de operar quintas hacia Europa en el eje este-oeste, así como a Aruba, Curaçao y Miami en el eje sur-norte.

El acuerdo continúa resultando más liberal para Brasil, debido a que no se especifican los puntos “más allá” a los que puede operar.

Si bien las frecuencias de largo alcance se han incrementado a ocho, la mitad de estas pueden ser usadas por las aerolíneas bolivianas exclusivamente en servicios a Europa vía Manaus o Natal. A pesar de la posibilidad de operar a Europa con servicios diarios con derechos de quinta, los operadores bolivianos tienen restringidas las quintas hacia Miami, destino de mayor atractivo comercial, a 4 frecuencias semanales.

Los operadores brasileños vuelan 11 frecuencias semanales entre ambos países, mientras que los bolivianos operan 14 frecuencias regionales, y otras tres hacia Manaus con continuación a Miami.

Si bien el acuerdo merece una alta valoración, una mayor liberalización de las quintas extra-regionales podría generar un aumento del tráfico intra-regional.

#### 2.11. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA-CHILE

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo no se ha modificado, con lo cual las terceras y cuartas permanecen liberadas, pero no están contempladas quintas ni sextas.

Lo ocurrido en este caso es típico de países sobre el eje norte-sur, donde el país del sur desea operar quintas más allá desde el país del norte, mientras que el país del norte “protege” su posición. La consecuencia de esta situación es una reducción en el tráfico intra-regional, reversible en el caso de que el país del norte otorgue derechos de quinta al país del sur.

En la actualidad, las líneas aéreas de ambos países vuelan cuatro frecuencias semanales, LA entre Arica y La Paz, y LB entre Santiago y Santa Cruz.

El acuerdo no merece una alta valoración.

### 2.12. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–COLOMBIA

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Se mantiene una situación en la que, si bien el tráfico entre los países signatarios del Acuerdo de Cartagena se encuentra totalmente liberado, Bolivia se encuentra en desventaja con respecto a Colombia debido a que, en ausencia de quintas extra-regionales, las sextas hacia el Cono Sur que esta posee son prácticamente insignificantes desde el punto de vista comercial en comparación que las sextas que Colombia posee hacia el norte.

## 2.13. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–ECUADOR

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

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

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

## 2.14. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–PARAGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo fija las rutas bolivianas desde puntos en Bolivia, vía puntos intermedios en territorio boliviano a Asunción y/o Ciudad del Este y/o un tercer punto a designarse en Paraguay.

En cuanto a las rutas paraguayas, desde Paraguay, vía puntos intermedios en territorio paraguayo a Santa Cruz y/o Cochabamba y/o un tercer punto a designarse en Bolivia.

Están contemplados derechos de 3ra., 4ta. y 6ta. libertad, quedando los derechos de 5ta. sujetos a análisis en la próxima reunión de consulta.

Respecto a las frecuencias, se fijaron cuatro frecuencias semanales, quedando la designación del equipo a discreción del operador.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo continúa siendo de carácter restrictivo, por cuanto si bien PZ opera siete frecuencias semanales entre ASU y VVI, sólo cuatro de ellas están contempladas en el bilateral, mientras que las otras tres están concedidas por Bolivia en forma administrativa.

Adicionalmente a la restricción en las frecuencias, existe otra restricción en términos de derechos de tráfico, debido a que el acuerdo no contempla 5tas. de ningún tipo.

Si bien el Lloyd Aéreo Boliviano opera 6tas. hacia Miami, el potencial de tráfico es limitado debido a la restricción en las frecuencias autorizadas.

El acuerdo merece una baja valoración debido a la condición precaria en que se opera en la actualidad (frecuencias autorizadas en forma administrativa, que no están contempladas en el acuerdo) y a la severa limitación en los derechos de quinta.

### 2.15. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA-PERÚ

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Mientras que TACA Perú continúa operando siete frecuencias semanales entre Perú y Bolivia, el LAB ha reducido sus frecuencias semanales a LIMA de 14 a 7, y ha mantenido las frecuencias a Cusco en dos semanales.

Debido a la proximidad entre ambos países no resulta atractiva la operación de quintas regionales ni de sextas de corto alcance.

#### 2.16. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–URUGUAY

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo fija como rutas bolivianas las siguientes:

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

Y como rutas uruguayas, las siguientes:

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

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

##### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Este bilateral puede ser considerado flexible, en tanto ofrece la posibilidad de realizar hasta siete frecuencias semanales. La mutua concesión de 5tas que se hacen las partes no es necesariamente simétrica. Las ventajas de poder operar 5tas desde Buenos Aires no son sustanciales, ya que el tráfico

es Ezeiza–Montevideo, el cual no puede competir con el tráfico desde el aeropuerto metropolitano (Aeroparque) Jorge Newbery. Sin embargo, los operadores uruguayos reciben a cambio la valiosa operación de 5ta desde Sao Paulo a un punto en Bolivia, la cual sin embargo no ha sido explotada por Pluna.

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

## 2.17. RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–VENEZUELA

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Ambos países son firmantes del Acuerdo de Cartagena, asignándoles total libertad para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extra-regionales y quintas, entre los países del Pacto Andino. No existen acuerdos de 5tas hacia países fuera de la región.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

## 2.18. RELACIÓN BILATERAL BRASIL–CHILE

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Estos países acordaron la realización de 63 frecuencias semanales en cualquier tipo de avión.

El acuerdo es liberal en cuanto a las quintas y sextas, por cuanto Brasil puede operar desde puntos de Brasil, vía puntos intermedios a Chile y mas allá, y Chile puede operar desde puntos en Chile vía puntos intermedios a Brasil y mas allá.

De éstas 42 de las 63 frecuencias son para servicios regionales, mientras que las 21 restantes pueden ser operadas en rutas de largo alcance, con 5tas. sin restricciones geográficas.

También se prevén nueve frecuencias adicionales para servicios cargueros con 3ras., 4tas., 5tas. y 6tas. ilimitadas.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo entre ambos países se ha liberalizado al punto de que resulta prácticamente de cielos abiertos. Si bien las frecuencias permitidas no son ilimitadas, ningún país opera más de la mitad de ellas.

Las frecuencias regionales se han incrementado a 42 semanales, mientras que las de largo alcance ahora alcanzan las 21 por semana. Las quintas en las rutas regionales están limitadas al continente sudamericano, mientras que en las de largo alcance no tienen limitación geográfica.

Los operadores de ambos países pueden operar a cualquier aeropuerto del otro por cuanto no hay puntos preestablecidos en el acuerdo (anteriormente las aerolíneas chilenas podían aterrizar en San Pablo en el lejano aeropuerto de Viracopos).

Junto con el aumento de las frecuencias autorizadas se ha producido un aumento del tráfico: LA opera 19 frecuencias semanales en oposición a las 11 que operaba anteriormente, mientras que por el lado brasilero ahora son dos las aerolíneas que operan en la ruta GRU-SCL: Varig y TAM. Entre ambas aerolíneas operan 21 frecuencias semanales, de las cuales 14 corresponden a Varig y siete a TAM.

La valoración del bilateral es alta por cuanto autoriza una importante cantidad de frecuencias para rutas regionales, junto con una cantidad elevada de rutas de largo alcance con derechos de quinta sin limitación geográfica.

## 2.19. RELACIÓN BILATERAL BRASIL-COLOMBIA

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Las rutas fijadas en el acuerdo, para Colombia, parten de puntos en Colombia, vía Quito y/o Guayaquil y/o Lima, hacia Manaus y/o Brasilia y/o Río de Janeiro y/o San Pablo (Viracopos). Así también, desde puntos en

Colombia, vía Quito y/o Guayaquil y/o Lima hacia Rió de Janeiro y/o San Pablo (Viracopos) y más allá hacia Montevideo y Buenos Aires.

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

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

Las 5tas. están restringidas a dos frecuencias semanales.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

A pesar de que la cantidad de frecuencias autorizada a cada país se ha incrementado a siete por semana (continúa la limitación de equipos de hasta 240 asientos), el acuerdo continúa siendo restrictivo.

En primer lugar, establece un solo punto para las aerolíneas brasileras (BOG) y cuatro para las colombianas (Manaos, Brasilia, Río de Janeiro y San Pablo). En segundo término, las quintas intermedias no resultan atractivas debido a que resultarían en significativos desvíos de las rutas, mientras que las quintas más allá se encuentran severamente restringidas por el hecho de poder operarse en sólo dos de las siete frecuencias semanales, condición que no las torna atractivas desde el punto de vista comercial.

En la actualidad, tanto operadores los brasileros como los colombianos operan cuatro frecuencias semanales, lo que nos permite suponer que el volumen del tráfico local no es suficiente para garantizar un servicio diario, aunque el tráfico regional podría incrementarse si los operadores pudieran operar quintas extra-regionales más atractivas.

## 2.20. RELACIÓN BILATERAL BRASIL–ECUADOR

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo celebrado entre Brasil y Ecuador restringe la capacidad a operar 21 frecuencias por semana en las rutas especificadas en el cuadro de rutas, de las cuales 14 frecuencias serían en las rutas regionales y siete en las rutas de largo alcance, con cualquier tipo de aeronave.

El cuadro de rutas le asigna al Ecuador el derecho de conectar cualquier punto del país, vía puntos en Suramérica con cualquier punto en Brasil, en lo que respecta a las rutas regionales.

Respecto a las rutas de largo alcance, el cuadro de rutas le permite a los operadores ecuatorianos a conectar vía puntos intermedios con las ciudades de Belén, Belo Horizonte, Fortaleza, Manaus, Natal, Recife, Río de Janeiro y San Pablo, a puntos más allá, sin restricción.

Por su parte, las rutas asignadas a Brasil permiten vuelos regionales desde cualquier punto del país, vía puntos en Suramérica, hacia cualquier punto en Ecuador. Respecto a las rutas de largo alcance, los operadores brasileños podrán operar vía puntos intermedios, hacia cualquier punto en Ecuador y mas allá, sin restricciones geográficas.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Si bien el acuerdo incrementa la cantidad de frecuencias a operar a 21 en total, 14 en servicios regionales y siete en servicios de largo alcance, ninguno de los operadores brasileiros ni ecuatorianos opera actualmente entre estos dos países.

### 2.21. RELACIÓN BILATERAL BRASIL-PARAGUAY

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

El acuerdo establece un límite de frecuencias autorizadas, siendo de 32 frecuencias semanales en las rutas regionales (dentro de Suramérica), y hasta siete adicionales para las rutas de largo alcance.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las condiciones básicas del acuerdo se mantienen, salvo por el hecho de que las frecuencias regionales se han aumentado a 32 semanales desde 21. Las frecuencias de largo alcance se mantienen en siete.

El nivel de servicio entre ambos países es muy satisfactorio, lo cual obedece al hecho que la aerolínea de bandera paraguaya es una subsidiaria de una aerolínea brasilera, de modo que la mayoría de las conexiones internacionales de Paraguay se desarrollan a través de Brasil.

Los derechos de 5ta entre ambos países continúan sin ser utilizados, ya que las operaciones de TAM desde Asunción hacia países fuera de la región son operados a través de TAM Brasil, desde San Pablo.

## 2.22. RELACIÓN BILATERAL BRASIL-PERÚ

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo establece las frecuencias permitidas según el tipo de rutas, diferenciando dos categorías de rutas por cada parte: rutas regionales y rutas de largo alcance.

Las rutas regionales otorgan el derecho a los operadores de ambos países a volar desde cualquier punto del país de origen, vía puntos en países de la región, hacia cualquier punto del otro país y mas allá a terceros países en la región.

Dentro de las rutas de largo alcance, se otorga a Brasil el derecho de tráfico desde cualquier punto del país, vía Bolivia y otros dos puntos en la región, hacia Iquitos, Cusco y Lima, y mas allá hacia México, Los Ángeles y Tokio.

Para el Perú, las rutas de largo alcance incluyen las rutas desde cualquier punto del país, vía puntos intermedios en Bolivia, hacia San Pablo, Río de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba y Fortaleza y puntos más allá de Brasil, hacia Buenos Aires, Caracas, Frankfurt y Madrid.

Para las rutas regionales se permiten 28 frecuencias semanales, mientras que para las rutas de largo alcance están autorizadas hasta ocho frecuencias semanales. También se contemplan cinco frecuencias para ser operadas por servicios exclusivamente cargueros, en rutas regionales o de largo alcance.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo se ha modificado y resulta más liberal que el anterior en dos sentidos: en primer lugar, en las rutas regionales ya no se especifican los puntos en el país de destino a los que una aerolínea puede operar. Esto

ofrece mayor flexibilidad a las aerolíneas para poder establecer servicios en base a criterios puramente comerciales.

En segundo lugar, el acuerdo incrementa el número de frecuencias a 28 semanales en el caso de las regionales (con 5tas. hacia puntos más allá en la región) y a ocho semanales en el caso de las de largo alcance, con quintas hacia Ciudad de México, Los Ángeles y Tokio en el caso de las rutas brasileras, y Buenos Aires, Caracas, Frankfurt y Madrid en el caso de las peruanas.

En la actualidad las aerolíneas brasileras (RG) operan un vuelo diario entre GRU y LIM, sin hacer uso de los derechos de quinta. Cabe aclarar que Varig dejó de operar la ruta a Tokio recientemente, y el vuelo de San Pablo a Los Ángeles se realiza sin escalas.

Los operadores peruanos también conectan las ciudades LIM y GRU en forma diaria.

Si bien ninguno de los dos países explotan plenamente las capacidades del acuerdo, se encuentran dadas las condiciones para incrementar los servicios en el futuro.

## 2.23. RELACIÓN BILATERAL BRASIL–SURINAM

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo entre Surinam y Brasil restringe las operaciones a cuatro frecuencias semanales por país, con aviones de hasta 200 asientos.

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

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

No se han producido modificaciones en el acuerdo entre ambos países, y tampoco han habido modificaciones en los servicios que los unen, siendo

que Suriname Airways sigue manteniendo dos frecuencias semanales entre PMB y BEL.

## 2.24. RELACIÓN BILATERAL BRASIL–URUGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

Respecto a las frecuencias permitidas, establece un máximo de 43 frecuencias para vuelos en rutas regionales. En el caso de que las frecuencias regionales se realizaran con aviones de más de 155 asientos existe una tabla de equivalencias que reduce el número de frecuencias permitidas. En cuanto a las rutas de largo alcance, únicamente se gozará de derechos de 5tas en siete frecuencias semanales, con una limitación de 40.000 pasajeros anuales.

Para las empresas uruguayas estas frecuencias podrán ser de hasta 4 hacia Europa, y no más de tres a América del Norte y el Caribe. Por su parte, las empresas designadas por Brasil podrán ejercer derechos de 6ta libertad hacia Uruguay, hasta un máximo de 40.000 pasajeros anuales.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo entre ambos países se ha liberalizado aún más en términos de 3ras. y 4tas., por cuanto estas casi se han duplicado, de 22 anteriormente a 43 en la actualidad.

En cuanto a las 5tas., se siguen manteniendo las limitaciones de siete frecuencias semanales y 40.000 pasajeros al año, lo que constituye una importante restricción para las aerolíneas uruguayas, si se considera además que de las siete frecuencias de largo alcance autorizadas, sólo tres pueden ser operadas hacia América del Norte y el Caribe, mientras que las otras cuatro sólo pueden ser operadas a Europa.

Esta situación se ve agravada por el hecho de que Pluna ya no es controlada por Varig, de modo que en algunas rutas en el eje sur-norte, se ha transformado de su alimentador en su potencial competidor.

Esta situación podría incentivar a Uruguay a intentar modificar el acuerdo por uno que le permita mayor flexibilidad en el uso de las quintas extra-regionales.

## 2.25. RELACIÓN BILATERAL BRASIL–VENEZUELA

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

Las limitaciones impuestas fijan en siete frecuencias semanales por cada tipo de ruta, aunque restringiendo el tamaño en 264 asientos en las rutas troncales y a una aeronave de menor porte inclusive para los tráficos desde y hacia Guayana.

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Los términos del acuerdo no se han modificado, por lo que siguen permaneciendo las restricciones tanto de frecuencias a operar, como la limitación de un punto para Brasil (Caracas) y dos puntos para Venezuela (Río de Janeiro y San Pablo). También están altamente restringidos los derechos de quinta, con 1.200 pasajeros anuales para cada país.

RG opera seis frecuencias semanales entre GRU y CCS; por el lado de Venezuela, ninguna aerolínea está operando entre ambos países en la actualidad.

El tráfico regional podría verse favorecido si se flexibilizaran las restricciones impuestas a los tráficos de quinta, permitiendo a las aerolíneas venezolanas capturar tráficos hacia el Cono Sur, y a las aerolíneas brasileras capturar tráficos hacia el Caribe y Norteamérica.

## 2.26. RELACIÓN BILATERAL CHILE-COLOMBIA

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Las condiciones del acuerdo se mantienen, de modo que si bien las posibilidades de explotar servicios regionales son amplias para ambos países, el tráfico extra-regional se encuentra severamente restringido al tener las aerolíneas chilenas la posibilidad de operar quintas a Miami en sólo tres frecuencias semanales.

LA opera un solo vuelo semanal directo a Bogota que continúa hacia Miami; el resto de los vuelos son vía el *hub* de la compañía en Lima. AV opera tres vuelos semanales entre las capitales de ambos países, probablemente para no herir la susceptibilidad del Gobierno Chileno.

En este caso el tráfico local pareciera estar impulsado por el tráfico extra-regional; en la medida en que este no sea flexibilizado por el Gobierno Colombiano, difícilmente se den las condiciones para una mejora en la calidad del servicio entre ambos países.

## 2.27. RELACIÓN BILATERAL CHILE–ECUADOR

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

El acuerdo prevé la total liberalización de las terceras y cuartas, y de las quintas dentro de Latinoamérica.

También se contemplan 14 frecuencias semanales para cada bandera con derechos de quinta extra-regionales.

No se aclara si se adopta la múltiple designación.

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo se ha modificado, liberalizándose totalmente las terceras y cuartas, y las quintas intra-regionales. Las cantidad de quintas extra-regionales permanece en 14, sin restricciones geográficas.

A pesar del aumento de concesiones del bilateral, LA, que anteriormente operaba cuatro frecuencias entre SCL y GYE y UIO, en la actualidad operan tres.

## 2.28. RELACIÓN BILATERAL CHILE–PARAGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Ambos países firmaron en 2005 un acuerdo de cielos abiertos, con la total liberalización de las frecuencias y derechos de tráfico, permitiendo tráficos de 8va. libertad inclusive.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El actual acuerdo firmado por ambos países implica un gran avance desde el punto de vista formal, y es uno de los pocos existentes dentro de la región.

El documento firmado otorga a las líneas aéreas de ambos países total discrecionalidad en cuanto a las rutas, frecuencias y equipos a utilizar entre ambos países, permitiéndoles adicionalmente la utilización de derechos de quinta irrestrictos e incluso derechos de octava libertad, esto es, la posibilidad de una empresa de un país de transportar tráfico de cabotaje dentro del otro país, sin que el vuelo tenga que haber comenzado en el primero.

PZ dejó de operar el servicio entre ASU y IQQ, pero continúa operando la ruta ASU-SCL en forma diaria ó cinco veces a la semana según la época.

Desde el punto de vista formal el acuerdo merece la más alta valoración.

## 2.29. RELACIÓN BILATERAL CHILE–PERÚ

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Entre los dos países han acordado la operación de 21 frecuencias semanales por bandera. Para Chile 14 frecuencias pueden continuar a puntos extra-regionales (siete a NYC y siete a LAX) y las empresas peruanas tienen plenos derechos de sexta. También se prevén servicios sub-regionales entre ciudades del interior de una de las partes y la capital de la otra parte.

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Si bien los derechos de quinta contenidos en el acuerdo son importantes (LA utiliza las 14 frecuencias semanales a ambos destinos), estos son más restringidos que los vigentes anteriormente, que permitían continuar hacia puntos extra-regionales en las 21 frecuencias.

La relación entre ambos países continúa mereciendo una alta valorización.

## 2.30. RELACIÓN BILATERAL CHILE–URUGUAY

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Al igual que con Paraguay, Chile firmó con Uruguay un acuerdo de cielos abiertos, que permite a las aerolíneas de ambos países operar cualquier ruta, con una cantidad ilimitada de frecuencias, y con derechos de tráfico irrestrictos (hasta 8va. libertad).

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El documento implica un gran avance respecto al último acuerdo vigente, en el cual se autorizaban siete frecuencias semanales únicamente. Si bien en la actualidad ninguna línea aérea sobrepasa esa cantidad, el acuerdo crea las condiciones para futuros aumentos del tráfico intra-regional entre ambos países.

A pesar de que los servicios operados en la actualidad se han reducido, es posible concluir que dicha reducción obedece a factores estrictamente comerciales, debido al hecho de que las líneas aéreas tienen total discrecionalidad en el tráfico entre ambos países.

#### 2.31. RELACIÓN BILATERAL CHILE–VENEZUELA

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

Se prevé la mono designación.

##### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo continúa siendo restrictivo en cuanto a frecuencias, designación y derechos de quinta extra-regionales (a pesar de lo cual Chile tiene concedidos derechos de quinta en la ruta CCS-MIA).

Si bien las frecuencias se han incrementado a cuatro, LA opera una sola frecuencia con continuación a MIA, siendo este otro típico caso en el que el tráfico intra-regional se encuentra determinado por las posibilidades que tienen las aerolíneas de transportar tráficos extra-regionales con derechos de quinta.

La precariedad del acuerdo obedece a que aún no hay ninguna línea aérea venezolana operando en la ruta, por lo cual el Gobierno Bolivariano de Venezuela no desea firmar un nuevo acuerdo.

Tanto desde el punto de vista formal como desde las aptitudes que confiere a las líneas aéreas, el acuerdo merece una baja valoración.

## 2.32. RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–ECUADOR

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

## 2.33. RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–PERÚ

### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

### 2.34. RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–SURINAM

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

Las rutas acordadas son, para Colombia, vía puntos intermedios, PMB y más allá con plenos derechos de quinta. Para Surinam: PMB, vía puntos intermedios, a BAQ o CLO.

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

El acuerdo mantiene las mismas condiciones que en 1974. Curiosamente, Surinam no solicitó derechos para operar en Bogotá.

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

### 2.35. RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–URUGUAY

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

También se han autorizado vuelos exclusivamente cargueros, sin limitación de frecuencias ni equipos, pero con la restricción que sólo podrán operar haciendo uso de 3ras. y 4tas. libertades.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

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

### 2.36. RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–VENEZUELA

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

También en este caso se establece libertad total para la explotación de mercados de terceras, cuartas, quintas y sextas intra y extra-regionales y la múltiple designación.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

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

### 2.37. RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–PARAGUAY

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

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

#### 2.38. RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–PERÚ

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

##### ANÁLISIS DEL ACUERDO

Si bien la situación de estos dos países se encuentra más equilibrada debido a que Perú tiene concedidos derechos de quinta hacia Miami a través de GYE y UIO, no hay ninguna aerolínea que haga uso de dichas concesiones.

Ninguna aerolínea ecuatoriana opera en la actualidad entre ambos países (los vuelos de Lan Ecuador son vuelos de Lan Perú operados en código compartido), mientras que por el lado peruano, Lan Perú opera cinco frecuencias semanales a GYE y siete a UIO, mientras que TACA opera siete a cada ciudad.

#### 2.39. RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–VENEZUELA

##### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

La relación comercial establece la libertad total para la explotación de mercados de tercera, cuarta, sextas intra y extra-regionales y quintas entre los países firmantes del Acuerdo de Cartagena y la múltiple designación. Sin

embargo, no se prevén quintas libertades para Ecuador que compensen las sextas naturales que explota Venezuela.

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

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

Sin tener en cuenta los problemas que está atravesando Ecuador por haber sido recategorizada su actividad aeronáutica por parte de EEUU<sup>1</sup>, lo acordado entre estos países no merece una alta valoración por cuanto se están limitando las posibilidades de desarrollo de la red hacia el norte para una empresa ecuatoriana. Sí presenta buenas aptitudes para las empresas venezolanas al poder participar del mercado Ecuador–América del Norte/Europa.

### 2.40. RELACIÓN BILATERAL PERÚ–VENEZUELA

#### DESCRIPCIÓN DEL ACUERDO

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

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

#### ANÁLISIS DEL ACUERDO

En la actualidad hay dos aerolíneas operando por el lado peruano, TA y LP, con una frecuencia diaria cada una. Por el lado venezolano, solamente opera VH una frecuencia diaria.

---

<sup>1</sup> Se le asignó la Categoría 2 en el Programa de Inspección de Seguridad de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). Esto implica que no puede alterar sus programas de vuelos respecto a lo existente al momento de la evaluación, lo que para Ecuador significa que operadores locales no puedan establecer servicios a Estados Unidos.

### **3. DESCRIPCIÓN SINTÉTICA DE LOS ACUERDOS**

**RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–BOLIVIA**

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido establecidos 11 frecuencias semanales con equipos de hasta 220 asientos y una tabla de equivalencias para equipos más grandes. Los mercados sub-regionales han sido liberados pues ambos Estados son signatarios del convenio de Fortaleza.	Las líneas argentinas no operan en LPB, por lo que no acceden al principal centro de demanda.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé múltiple designación de empresas.	A pesar de que, desde 1995 no existe obstáculo alguno a la operación de la ruta por parte de otras compañías argentinas (hasta ese año AR fue designada con exclusividad), no hay, todavía, un segundo operador.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Están concedidas quintas a EEUU, Latinoamérica y Europa.	AR no hace uso de las quintas; participa de la sexta Bolivia–Europa pero restringida en las posibilidades por no operar en LPB y por representar mayor tiempo de viaje que por GRU.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–BOLIVIA

(Continuación)

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido establecidos 11 frecuencias semanales con equipos de hasta 220 asientos y una tabla de equivalencias para equipos más grandes. Los mercados sub-regionales han sido liberados pues ambos Estados son signatarios del convenio de Fortaleza.	LB y 5L utilizan plenamente los derechos con tráfico local reforzados con sexta libertad (sólo LB).
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé múltiple designación de empresas.	Además de LB, por el lado boliviano también participa 5L en el mercado.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Las quintas concedidas no tienen valor pero también están permitidas todas las sextas.	LB hace uso de las sextas Argentina–EEUU, México, Caribe y Suramérica. Su <i>hub</i> en VVI tiene una óptima ubicación geográfica para esos mercados.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–BRASIL

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada es muy grande y está establecida en asientos para los servicios regulares mixtos (1.912.000 anuales por bandera) por lo que, casi, representa características de liberación. Tampoco están limitadas las ciudades en las que puedan operar. La oferta sub-regional está liberada por cuanto los dos países son signatarios del Convenio de Fortaleza. También se han establecido concesiones mutuas en lo que se refiere a vuelos no regulares (transportadores no designados) y especiales (adicionales de transportadores designados). Los servicios regulares de cargas pueden llegar a siete frecuencias semanales.	Tiene una participación muy baja en la oferta regular. Se incrementa notablemente en las temporadas de turismo por la operación de servicios no regulares a lugares turísticos.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Hay oferta ilimitada y múltiple designación.	La gran competencia la ejercen las empresas brasileras. La única empresa con servicios regulares y red de importancia es AR. En las negociaciones predomina el espíritu de “atender al mercado” que el de defender la bandera Argentina.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Toda la oferta de 3ra y 4ta puede continuar en servicios de 5ta libertad, por lo que los derechos son, prácticamente, ilimitados.	No se ejercen derechos de quinta. Las posibilidades de las sextas son muy limitadas (Oceanía).

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–BRASIL (Continuación)

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada es muy grande y está establecida en asientos para los servicios regulares mixtos (1.912.000 anuales por bandera por lo que, casi, representa características de liberación. Tampoco están limitadas las ciudades en las que puedan operar. La oferta sub-regional está liberada por cuanto los dos países son signatarios del Convenio de Fortaleza. También se han establecido concesiones mutuas en lo que se refiere a vuelos no regulares (transportadores no designados) y especiales (adicionales de transportadores designados). Los servicios de carga pueden llegar a siete semanales.	Debido a la alta participación, ha llegado a saturar su cuota y a postergar la entrada de nuevos transportadores, por lo que la cuota no ha sido suficiente.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		En la práctica Brasil siempre solicitó aumentar la cuota para permitir la entrada de un cuarto operador regular.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene derechos de 5ta carentes de valor. Tiene concedidos derechos de 6ta.	La red de las líneas aéreas siempre han tenido en cuenta los <i>hubs</i> por lo que se han ejercido plenamente los derechos de sexta. Sus <i>hubs</i> tienen excelente ubicación geográfica para capturar tráficos de Argentina. RG y JJ hacen uso de estos derechos.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA-CHILE

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

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–CHILE

(Continuación)

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Desregulación de capacidad, frecuencias y rutas.	Participación mayoritaria en el mercado por parte de LA.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación de empresas.	En la actualidad LA es la única empresa que opera.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Como se mencionara, los derechos chilenos son muy parejos con los argentinos, con la única excepción de poder tener un mejor acceso a los mercados del interior argentino por razones geográficas.	LA hace pleno uso de las sextas con su operación en <i>hub</i> en el Merino Benítez de Santiago y una red de alimentación que abarca todas las ciudades argentinas importantes (Córdoba, Mendoza y Rosario). También ejerce sextas Argentina–Europa.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–COLOMBIA

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	<i>Aptitudes para capturar mercados</i>	Derechos insuficientes para desarrollar servicios adecuados a las necesidades del mercado (cuatro frecuencias semanales).	El tráfico entre los dos países es bajo y un servicio diario y directo solamente podría operarse con continuación a otro destino de mayor demanda. La restricción de las quintas a tres frecuencias semanales representa un elemento inequitativo en las posibilidades de la bandera argentina por cuanto la colombiana explota las sextas, que no tienen ese tipo de restricciones.
	<i>Aptitudes para aumentar la competencia. (vs. bandera)</i>	Se prevé la múltiple designación pero el número de frecuencias es bajo para dos empresas.	AR opera entre EZE y BOG cuatro veces a la semana.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Flexibilidad para 5tas, aunque limitadas a tres frecuencias semanales.	AR utiliza los derechos concedidos entre BOG y MEX.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–COLOMBIA (Continuación)

		COLOMBIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las condiciones para capturar tráficos de sexta no son adecuadas debido a que las frecuencias han sido limitadas a cuatro.	Apoyándose en las posibilidades que le ofrecen los mercados de 6ta, AV ha podido desarrollar un servicio óptimo (diario y sin escalas) que maximiza la captación de tráficos locales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación pero el número de frecuencias es bajo para dos empresas.	Por el número de frecuencias no se designa otro transportador colombiano. Al presente AV ostenta el monopolio en el mercado Argentina–Colombia.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Excelentes condiciones dado que su hub se encuentra en la ruta de mercados de gran tráfico en 6ta, aunque se ven restringidas por la limitación en 3ras. y 4tas.	Está muy desarrollado por parte de AV que ha creado un importante <i>hub</i> para los mercados Suramérica–Norteamérica. Las restricciones a tres frecuencias semanales no se aplican, en la práctica, en el caso de 6tas.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–ECUADOR

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se han autorizado siete frecuencias semanales, que serán aumentadas al doble en caso de que el tráfico exceda determinado nivel. No está limitado el tamaño del equipo.	La ruta no está siendo operada por trasportadores argentinos.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén quintas intermedias y más allá hacia BOG, PTY, MEX, LAX, MIA y NYC.	

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–ECUADOR (Continuación)

		ECUADOR	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se han autorizado siete frecuencias semanales, que serán aumentadas al doble en caso de que el tráfico exceda determinado nivel. No está limitado el tamaño del equipo.	Lan Ecuador opera la ruta GYE-EZE dos veces a la semana.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	Lan Ecuador es el único operador en la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén quintas intermedias en LIM y SCL.	No se hace uso de quintas intermedias, y el uso de sextas está limitado por la baja cantidad de frecuencias que se operan.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–PARAGUAY

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Los acuerdos de oferta son amplios en relación al mercado (21 frecuencias semanales, siete de las cuales deben tocar un punto intermedio en el país de origen del tráfico).	Ninguna línea aérea argentina vuela en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén 5tas libertades irrestrictas.	

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA-PARAGUAY (Continuación)

		PARAGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Los acuerdos de oferta son amplios en relación al mercado (21 frecuencias semanales, siete de las cuales deben tocar un punto intermedio en el país de origen del tráfico).	La empresa TAM Mercosur ofrece 21 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	No es posible incrementar la cantidad de empresas por encontrarse la totalidad de las frecuencias utilizadas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Se prevén 5tas libertades irrestrictas.	Participa de 6tas en el Cono Sur y a EEUU y Europa a través de la red de TAM Brasil.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA-PERÚ

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a 28 frecuencias semanales. En las regionales, se requieren dos escalas intermedias, como mínimo) y se establecieron siete frecuencias por semana.	AR vuela a LIM en forma diaria.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	No ha habido otras empresas argentinas que hubieren solicitado la ruta troncal.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quinta a puntos del Continente Americano, y sextas sin limitación.	Tradicionalmente AR ejercía su derecho volando LIM-LAX.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA-PERÚ (Continuación)

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La oferta acordada en la ruta troncal se eleva a 28 frecuencias semanales. En las regionales, se requieren dos escalas intermedias, como mínimo) y se establecieron siete frecuencias por semana.	Los operadores peruanos vuelan entre LIM y EZE 14 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación lo que asegura la operación de una segunda empresa peruana en la ruta troncal.	Operan dos aerolíneas peruanas, LP y TA (TACA Perú).
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quinta a puntos del Continente Americano, y sextas sin limitación.	Aunque había sido suspendido, Perú nunca dejó de explotar sus 6ta.

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–URUGUAY

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

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–URUGUAY (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–VENEZUELA

		ARGENTINA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	La capacidad y frecuencias acordadas son dos vuelos semanales con aviones de 300 plazas, como máximo.	De hecho AR opera tres vuelos semanales, aprobados por el Gobierno Venezolano a través de la vista de la programación propuesta por la empresa. Consiste en una concesión precaria.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		Se desconoce cual sería la actitud de Venezuela si un segundo operador argentina solicitara realizar vuelos.
Mercados de	Aptitudes para	No hay quintas autorizadas.	La restricción ha sido un obstáculo a la operación de

quinta y sexta libertades	participar		AR debido a que, por el tamaño de sus aviones para rutas largas (B-747), el mercado local no era suficiente.
---------------------------	------------	--	--

RELACIÓN BILATERAL ARGENTINA–VENEZUELA (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–BRASIL

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén hasta 24 frecuencias semanales con aviones tipo B-747 o similar. También se prevén dos frecuencias semanales para servicios cargueros.	Se operan 17 vuelos semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	Operan dos aerolíneas: LB y 5L.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Los derechos de quinta abarcan ocho frecuencias semanales que continúen a Europa, Aruba, Curaçao o Miami, aunque 4 de ellas pueden ser utilizadas exclusivamente entre Manaus o Natal y Europa.	

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén hasta 24 frecuencias semanales con aviones tipo B-747 o similar. También se prevén dos frecuencias semanales para servicios cargueros.	Se operan 11 vuelos semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación	Además de Varig, Gol comenzó a operar recientemente.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Los derechos comprenden ocho frecuencias semanales que pueden ser utilizadas con derechos de quinta sin restricciones geográficas.	No se ejercen las 5tas. Si se trabajan 6tas Bolivia–Europa.

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA-CHILE

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	No hay restricciones en cuanto a frecuencias ni rutas.	LB utiliza 4 frecuencias a SCL.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	No hay interés de otros operadores por participar en este mercado.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay derechos de quinta.	LB tiene aptitudes para trabajar 6tas entre Chile y EEUU pero en forma extraoficial.

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	No hay restricciones en cuanto a frecuencias ni rutas.	LA opera 4 frecuencias entre ARI y LPB.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	Ninguna otra aerolínea opera.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Chile solicitó derechos de 5ta entre SRZ y MIA/NYC pero quedó en suspenso.	LA no tiene posibilidades de ofrecer servicios en mercados de 6ta.

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA-COLOMBIA

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	LB opera con dos frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones.	El mercado no es de volumen interesante.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Sólo se acordaron 5tas dentro de la sub-región andina.	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la región. No tener 5tas a Norteamérica representa un obstáculo y sólo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur.

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

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–ECUADOR

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

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

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–PARAGUAY

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	4 frecuencias semanales a ASU, Ciudad del Este o un tercer punto.	No opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Designación de una sola empresa.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay 5tas.	Se explotan 6tas entre Paraguay y Norteamérica.

		PARAGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	4 frecuencias semanales a VVI, CBB o un tercer punto.	Opera siete frecuencias por semana a VVI que continúan a CBB (tres frecuencias concedidas en forma administrativa).
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Designación de una sola empresa.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No hay 5tas.	Se explotan 6tas entre Bolivia y BUE / SAO.

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–PERÚ

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Se operan siete frecuencias semanales a LIM y dos a CUZ.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones.	El mercado no es de volumen interesante.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Sólo se acordaron 5tas dentro de la sub-región andina.	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la región. No tener 5tas a Norteamérica representa un obstáculo y sólo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur.

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	TA opera siete frecuencias por semana a LPB y VVI.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones.	TA es el único operador en la ruta debido a la liquidación de N6.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Sólo se acordaron 5tas dentro de la sub-región andina.	Ambas empresas ofrecen conexiones a Norteamérica. Se benefician de la ubicación geográfica de Perú con respecto a Bolivia.

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA-URUGUAY

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El bilateral es muy flexible por cuanto prevé hasta cinco frecuencias semanales.	Ninguna aerolínea boliviana opera en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Tiene concedida la 5ta entre BUE y MVD.	

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

RELACIÓN BILATERAL BOLIVIA–VENEZUELA

		BOLIVIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Se operan dos frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones.	El mercado no es de volumen interesante.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Sólo se acordaron 5tas dentro de la sub-región andina.	Bolivia se encuentra en el extremo sur de la región. No tener 5tas a Norteamérica representa un obstáculo y sólo lo puede compensar con 6tas a los países del Cono Sur.

		VENEZUELA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado en tarifas, entrada al mercado, capacidad y frecuencias.	Los transportadores venezolanos no operan la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	No existen limitaciones.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Sólo se acordaron 5tas dentro de la sub-región andina.	A pesar de la óptima posición geográfica de Venezuela con relación a Bolivia, que le permite explotar 6tas a Norteamérica y Europa, la ruta no es operada por Venezuela.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL-COLOMBIA

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén siete frecuencias semanales con aviones de hasta 240 asientos. Sólo se otorga BOG.	Se operan cuatro frecuencias semanales directas de GRU.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	Si bien la designación es múltiple, la limitación del número de frecuencias no hacen que esta sea una opción viable.
Mercados de quintas y sextas	Aptitudes para participar	Quintas intermedias en GYE, UIO y LIM, y más allá a PTY, MEX y LAX. Las quintas están limitadas en dos frecuencias semanales.	Las quintas son insuficientes para desarrollar un servicio atractivo desde el punto de vista comercial.

		COLOMBIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén siete frecuencias semanales con aviones de hasta 240 asientos. Puede operar en MAO, BSB, RIO y SAO.	Se operan siete frecuencias semanales al eje SAO/RIO.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	Si bien la designación es múltiple, la limitación del número de frecuencias no hacen que esta sea una opción viable.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias en GYE, UIO y LIM, y más allá a BUE y MVD. Las quintas están limitadas en dos frecuencias semanales.	La buena situación geográfica de Colombia en relación a Brasil le permite explotar 6tas a América del Norte.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL-CHILE

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Están acordadas 63 frecuencias semanales con cualquier equipo.	Los operadores brasileiros ofrecen 21 frecuencias entre SAO y SCL.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	RG y JJ operan en la ruta, y G3 ha demostrado interés en unirse a este mercado.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. hacia Suramérica en 42 frecuencias y 5tas. sin restricciones geográficas en las otras 21.	Posee gran potencial en el mercado de 6ta libertad SCL-Europa debido a la conveniente situación geográfica de SAO con respecto a Chile.

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Están acordadas 63 frecuencias semanales con cualquier equipo.	LA opera 19 vuelos por semana.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Se prevé la múltiple designación.	Solamente LA explota la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. hacia Suramérica en 42 frecuencias y 5tas. sin restricciones geográficas en las otras 21.	Ha sido tradicional la operación de LA entre SAO y MAD/FRA, pero ha sido recientemente abandonada. No explota 5tas internas del Cono Sur.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL-ECUADOR

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron 21 frecuencias semanales, 14 regionales y siete de largo alcance.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias en Suramérica en las rutas regionales y quintas intermedias y más allá sin restricción geográfica en las rutas de largo alcance.	No se opera.

		ECUADOR	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron 21 frecuencias semanales, 14 regionales y siete de largo alcance.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias en Suramérica en las rutas regionales y quintas intermedias y más allá sin restricción geográfica (desde los aeropuertos de Belén, Belo Horizonte, Fortaleza, Manaus, Natal, Recife, Río de Janeiro y San Pablo) en las rutas de largo alcance.	No se opera.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL-PARAGUAY

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se permiten 32 frecuencias regionales y siete adicionales de largo alcance.	RG opera siete veces a la semana entre ASU y GRU vía IGR.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá en Suramérica (en 32 frecuencias) y al resto del mundo (en siete frecuencias).	No se hacen uso de quintas.

		PARAGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se permiten 32 frecuencias regionales y siete adicionales de largo alcance.	PZ opera 21 frecuencias.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá en Suramérica (en 32 frecuencias) y al resto del mundo (en siete frecuencias).	No se hacen uso de quintas.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL–PERÚ

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acuerdo autoriza 28 frecuencias semanales en rutas regionales y ocho en rutas de largo alcance.	A pesar de las posibilidades de operar en varios puntos, solamente están conectadas SAO con LIM. Las frecuencias son siete semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. intermedias y más allá dentro de Suramérica en las rutas regionales y 5tas. intermedias en Bolivia u otros dos puntos en la región y más allá a MEX, LAX y TOK en las rutas de largo alcance. Para vuelos exclusivos de carga se agregan MIA, NYC y un punto de Europa.	RG explota 6ta libertad en el mercado LIM–Europa.

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	El acuerdo autoriza 28 frecuencias semanales en rutas regionales y ocho en rutas de largo alcance.	TA opera siete frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación.	Desinterés por parte de otras empresas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. intermedias y más allá dentro de Suramérica en las rutas regionales y 5tas. intermedias en Bolivia y más allá a BUE, CCS, FRA y MAD en las rutas de largo alcance. Para vuelos exclusivos de carga se agregan MIA, LUX y un punto de Europa.	Solamente se trabajan 6tas libertades.

RELACIÓN BILATERAL BRASIL-URUGUAY

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	50 frecuencias semanales, con una formula que establece equivalencias para aviones con más de 155 asientos.	RG opera siete frecuencias semanales entre GRU y MVD.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Restricción de 5tas a 40.000 pax por año, en siete frecuencias semanales.	Se utilizan sextas hacia Norteamérica y Europa.

		URUGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	50 frecuencias semanales, con una formula que establece equivalencias para aviones con más de 155 asientos.	PU opera 22 frecuencias a GRU, GIG y POA.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Restricción de 5tas a 40.000 pax por año, en siete frecuencias semanales, 4 a Europa y tres a América del Norte y Caribe.	

RELACIÓN BILATERAL BRASIL–VENEZUELA

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Restringida en siete frecuencias semanales troncales y siete regionales.	RG opera seis frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas interesantes pero restringidas en tráficos prácticamente nulo.	

		VENEZUELA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Restringida en siete frecuencias semanales troncales y siete regionales.	Las aerolíneas venezolanas no operan en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas interesantes pero restringidas en tráficos prácticamente nulo.	

RELACIÓN BILATERAL BRASIL–SURINAM

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

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

RELACIÓN BILATERAL BRASIL–GUYANA

		BRASIL	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Hasta tres frecuencias semanales con aviones tipo B-757 o similar, o siete frecuencias semanales con aviones de hasta 50 asientos, uniendo puntos de Brasil con GEO.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en CAY y PBM y más allá en POS y BGI. 5tas intermedias en CAY y PBM y más allá en El Caribe.	No se opera.

		GUYANA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Hasta tres frecuencias semanales con aviones tipo B-757 o similar, o siete frecuencias semanales con aviones de hasta 50 asientos, uniendo GEO con puntos del Norte y Nordeste de Brasil.	No se opera
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias en PBM y CAY. 5tas intermedias en CAY y PBM y más allá en El Caribe.	No se opera

RELACIÓN BILATERAL CHILE–COLOMBIA

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

RELACIÓN BILATERAL CHILE-COLOMBIA

(Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL CHILE–ECUADOR

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias son ilimitadas.	LA opera tres frecuencias entre los dos países.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	El tráfico local no es la principal preocupación de este bilateral. Sí lo es mantener un servicio frecuente sin escalas entre Ecuador y la Costa Este Norteamericana, que no pueden ofrecer las empresas ecuatorianas por haber sido declarados de categoría II.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Libertad para operar quintas dentro del grupo de países de la CLAC. Concesión de quintas extra-regionales para 14 frecuencias sin limitación geográfica.	LA opera siete frecuencias entre GYE y UIO, por un lado, y MIA y NYC por el otro, sin que los vuelos tengan origen o destino en Chile.

RELACIÓN BILATERAL CHILE–ECUADOR (Continuación)

		ECUADOR	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias son ilimitadas.	No operan.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Libertad para operar quintas dentro del grupo de países de la CLAC. Concesión de quintas extra-regionales para 14 frecuencias.	

RELACIÓN BILATERAL CHILE-PARAGUAY

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Frecuencias ilimitadas (cielos abiertos).	No hay aerolíneas chilenas operando en la ruta.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá sin restricción.	

RELACIÓN BILATERAL CHILE–PARAGUAY (Continuación)

		PARAGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Frecuencias ilimitadas (cielos abiertos).	PZ opera entre cinco y siete veces a la semana, según la época.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	No hay otros operadores.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá sin restricción.	No se hacen uso de los derechos de quinta.

RELACIÓN BILATERAL CHILE–PERÚ

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias semanales autorizadas se elevan a 21 con cualquier tipo de avión. También se contemplan servicios regionales que, a través de una escala en el país de bandera de la empresa, acceda al principal aeropuerto o a cualquier otro punto del otro país. Las operaciones de carga pura están desreguladas.	LA opera los tres vuelos diarios troncales entre LIM y SCL, en <i>code-share</i> con LP. No han surgido aún los interesados en operar las frecuencias regionales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación.	No opera otro transportador chileno.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	14 frecuencias entre los dos países pueden continuar a LAX y NYC, con un máximo de siete frecuencias por escala.	Se utilizan plenamente los derechos, en <i>code-share</i> con LP.

RELACIÓN BILATERAL CHILE–PERÚ (Continuación)

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Las frecuencias semanales autorizadas se elevan a 21 semanales con cualquier tipo de avión. También se contemplan servicios regionales que, a través de una escala en el país de bandera de la empresa, acceda al principal aeropuerto o a cualquier otro punto del otro país.	LP comercializa servicios de código compartido operados por LA.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Prevé múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar		

RELACIÓN BILATERAL CHILE-URUGUAY

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Frecuencias ilimitadas (cielos abiertos).	LA opera siete frecuencias semanales directas entre las dos capitales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	No participan otros operadores.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá sin restricción.	

RELACIÓN BILATERAL CHILE–URUGUAY (Continuación)

		URUGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Frecuencias ilimitadas (cielos abiertos).	PU opera tres frecuencias semanales entre MVD y SCL.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Múltiple designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Quintas intermedias y más allá sin restricción.	

RELACIÓN BILATERAL CHILE–VENEZUELA

		CHILE	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido acordadas cuatro frecuencias semanales con quipos B-767.	LA opera dos frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Mono designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	Solamente MIA.	En los dos casos opera MIA.

RELACIÓN BILATERAL CHILE–VENEZUELA (Continuación)

		VENEZUELA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Han sido acordadas 4 frecuencias semanales con equipos B-767.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Mono designación.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	No tiene concesiones.	VA hizo uso intensivo de la 6ta libertad aprovechando la muy conveniente ubicación geográfica de CCS con respecto a Chile. Al presente no se opera.

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–ECUADOR

		COLOMBIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena).	AV opera 28 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países.	AV es el único operador.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. No se especifican 5tas extra-regionales.	BOG se encuentra al norte de Ecuador por lo que tiene enormes ventajas para las 6tas extra-regionales.

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–ECUADOR (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–PERÚ

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

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–PERÚ (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–SURINAM

		COLOMBIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén dos frecuencias regulares de PAX y cuatro de carga pura. Para los servicios de pasajeros se pueden utilizar aviones de hasta 150 asientos.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias y más allá en PBM.	

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–SURINAM (Continuación)

		SURINAM	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se prevén dos frecuencias regulares de PAX a BAQ y CLO y cuatro de carga pura. Para los servicios de pasajeros se pueden utilizar aviones de hasta 150 asientos.	No se opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas intermedias sin restricción. Para carga pura se agrega CAY.	

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–URUGUAY

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

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–URUGUAY (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–VENEZUELA

		COLOMBIA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena).	AV opera 28 frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países andinos.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas sin restricciones dentro del Grupo Andino.	Explota seis tas entre CCS y EEUU.

RELACIÓN BILATERAL COLOMBIA–VENEZUELA (Continuación)

		VENEZUELA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena).	VH opera 13 y V0 (Conviasa) siete frecuencias semanales.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países andinos.	Ya están operando dos empresas.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas sin restricciones dentro del Grupo Andino.	

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–PARAGUAY

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

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR –PARAGUAY (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–PERÚ

		ECUADOR	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena).	No opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador del Grupo Andino de establecer servicios entre los países.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. Las quintas más allá extra-regionales son a SCL, con siete frecuencias semanales y la posibilidad de hacer escala en dos puntos en Perú.	

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–PERÚ (Continuación)

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena).	LP opera 12 frecuencias semanales y TA 14 entre LIM y GYE y UIO.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países.	Hay dos operadores en explotando la ruta.
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino y más allá extra-regional a MIA con siete frecuencias.	LP opera quintas intra-regionales entre UIO y BOG.

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–VENEZUELA

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

RELACIÓN BILATERAL ECUADOR–VENEZUELA (Continuación)

		VENEZUELA	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado desregulado (Acuerdo de Cartagena).	S3 opera en forma diaria la ruta UIO-GYE-CCS.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad de entrada para operadores de los países andinos.	
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas intra-regionales (países del Grupo Andino).	S3 explota el mercado de 6ta extra-regional Ecuador–Europa y Ecuador–EEUU.

RELACIÓN BILATERAL PARAGUAY–URUGUAY

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

RELACIÓN BILATERAL PARAGUAY–URUGUAY (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL PARAGUAY–VENEZUELA

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

RELACIÓN BILATERAL PARAGUAY–VENEZUELA (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL PERÚ–URUGUAY

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron siete frecuencias semanales entre LIM y MVD.	No opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. entre LIM y MVD y mas allá.	

RELACIÓN BILATERAL PERÚ–URUGUAY (Continuación)

		URUGUAY	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Se acordaron siete frecuencias semanales entre MVD y LIM.	No opera.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)		
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas. entre MVD y LIM y mas allá.	

RELACIÓN BILATERAL PERÚ–VENEZUELA

		PERÚ	
		Ámbito formal	Ámbito real
		Concepto	Concepto
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Mercado totalmente desregulado (Acuerdo de Cartagena).	Las empresas peruanas operan 14 frecuencias semanales directas.
	Aptitudes para aumentar la competencia (versus defensa de la bandera)	Libertad para cualquier transportador de establecer servicios entre los países.	Ya operan las dos empresas peruanas (LP y TA).
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas irrestrictas dentro del Grupo Andino. 5tas más allá extra-regionales son a puntos en el Caribe y en Europa con limitaciones a dos frecuencias y a 11 pasajeros por vuelo.	La bandera peruana no explota 5tas libertades.

RELACIÓN BILATERAL PERÚ–VENEZUELA (Continuación)

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

RELACIÓN BILATERAL URUGUAY–VENEZUELA

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

RELACIÓN BILATERAL URUGUAY–VENEZUELA (Continuación)

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

## 4. ANÁLISIS CUANTITATIVO

### 4.1. LA OFERTA: DERECHOS OTORGADOS

#### 4.1.1. METODOLOGÍA

Al igual que en el trabajo anterior, el objetivo del análisis ha sido medir las condiciones que establecen los Estados para fomentar el desarrollo de las líneas aéreas, de modo que se establezcan más servicios entre los países y puedan regir las normas de la libre competencia, lográndose tarifas más bajas, de modo que facilite la integración de la región. Esta medición daría una medida de la *aptitud de competitividad* existente.

Para ello, y siguiendo la misma metodología con el fin de obtener resultados comparables, se llevó a cabo un análisis cuantitativo por medio del cual se ha calificado cada bilateral en función de las aptitudes que presenta en tres criterios básicos:

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

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

*Aptitudes para aumentar la competencia* se refiere a la condición de permitir varios operadores de una misma bandera, lo que se denomina múltiple designación. Se ha tenido en cuenta la posibilidad de que se concedieran derechos de quinta o sexta libertad a operadores 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.

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

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

**Método y puntajes de valoración de relaciones bilaterales – Aptitudes de competitividad**

Conceptos		Valor	
Mercados de tercera y cuarta libertades	Aptitudes para capturar mercados	Libre	5
		Regulada con sobrante (frecuencias que no se utilizan)	4
		Regulada utilizándose todas las frecuencias	3
		Regulada con restricciones pero con aumentos de oferta por permisos provisionales	2
		Regulada con restricciones en oferta	1
	Aptitudes para aumentar la competencia.	Designación múltiple	5
		Designación múltiple pero frecuencias insuficientes	4
		Designación única con 5tas de terceros	3
		Designación única con 6tas de terceros	2
		Designación única con oferta insuficiente	1
Mercados de quinta y sexta libertades	Aptitudes para participar	5tas extra-regionales libres o 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

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

De este modo se asignaron las siguientes pesos relativos:

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

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

Los puntajes de cada relación bilateral son sumados a nivel de país estableciéndose un indicador del potencial político con que cuentan para cumplir con los objetivos de mejorar los servicios aerocomerciales internos de la región. Este puntaje global daría una medida de las aptitudes de competitividad existentes. Es decir, el país que obtenga el mayor valor es el que tiene posibilidades de tener las mejores conexiones con los restantes países sudamericanos. En el armado de la matriz, en los casos en los

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

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

Las mediciones del trabajo anterior fueron realizadas utilizando la misma metodología, de modo que los resultados pudieran ser comparables. Los resultados medidos en ambas instancias permitieron identificar las variaciones relativas en las calificaciones obtenidas por país.

#### *4.1.2. RESULTADOS*

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

**Terceras y Cuartas - depurado**

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinám	Uruguay	Venezuela	Suma	Variacion
Argentina		1,0	3,0	5,0	1,0	4,0		3,0	4,0		1,0	1,0	23,0	2,0
Bolivia	1,0		4,0	5,0	5,0	5,0		1,0	5,0			5,0	31,0	6,0
Brasil	3,0	4,0		4,0	4,0			5,0	4,0	1,0	4,0	1,0	30,0	4,0
Chile	5,0	5,0	4,0		5,0	5,0		5,0	3,0		5,0	1,0	38,0	7,0
Colombia	1,0	5,0	4,0	5,0		5,0			5,0			5,0	30,0	1,0
Ecuador	4,0	5,0	-	5,0	5,0				5,0			5,0	29,0	11,0
Guyana	-	-	-	-	-	-							-	0,0
Paraguay	3,0	1,0	5,0	5,0	-	-	-						14,0	1,0
Perú	4,0	5,0	4,0	3,0	5,0	5,0	-	-				5,0	31,0	4,0
Surinám	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-				1,0	0,0
Uruguay	1,0	-	4,0	5,0	-	-	-	-	-	-			10,0	3,0
Venezuela	1,0	5,0	1,0	1,0	5,0	5,0	-	-	5,0	-	-		23,0	-1,0

En cuanto al primer criterio, Chile (38), Bolivia y Perú (31), Brasil y Colombia (30) y Ecuador (29) serían los países en los que, a juzgar por todos los bilaterales celebrados y vigentes, ofrecen las mejores aptitudes para capturar mercados.

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

La cantidad de frecuencias autorizadas para atender este mercado constituye también una limitante en este aspecto, ya que pudiendo existir múltiple designación podrían no ser suficientes las frecuencias autorizadas para la operación de un segundo operador, limitando de esta manera la competencia.

**Designación - depurado**

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinám	Uruguay	Venezuela	Suma	Variacion
Argentina		4,0	4,0	5,0	4,0	4,0		4,0	5,0		4,0	1,0	35,0	2,0
Bolivia	4,0		5,0	5,0	5,0	5,0		1,0	5,0			5,0	35,0	6,0
Brasil	4,0	5,0		5,0	4,0			5,0	5,0	1,0	5,0	4,0	38,0	-1,0
Chile	5,0	5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	5,0		5,0	1,0	41,0	6,0
Colombia	4,0	5,0	4,0	5,0		5,0			5,0			5,0	33,0	1,0
Ecuador	4,0	5,0	-	5,0	5,0				5,0			5,0	29,0	9,0
Guyana	-	-	-	-	-	-							-	0,0
Paraguay	4,0	1,0	5,0	5,0	-	-	-						15,0	3,0
Perú	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	-	-				5,0	35,0	3,0
Surinám	-	-	1,0	-	-	-	-	-	-				1,0	-4,0
Uruguay	4,0	-	5,0	5,0	-	-	-	-	-	-			14,0	0,0
Venezuela	1,0	5,0	4,0	1,0	5,0	5,0	-	-	5,0	-	-		26,0	-1,0

En este caso, Chile (41), Brasil (38), Argentina, Bolivia y Perú (35) y Colombia (33) serían los países en los que las condiciones serían más propicias para el aumento de la competencia, permitiendo la presencia de varios operadores.

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

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

**Quintas - depurado**

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinám	Uruguay	Venezuela	Suma	Variacion
Argentina		5,0	5,0	5,0	1,0	4,0		5,0	3,0		5,0	1,0	34,0	6,0
Bolivia	5,0		5,0	1,0	1,0	1,0		4,0	1,0			1,0	19,0	0,0
Brasil	5,0	5,0		4,0	2,0			5,0	3,0	2,0	2,0	1,0	29,0	3,0
Chile	5,0	1,0	4,0		2,0	4,0		5,0	5,0		5,0	2,0	33,0	4,0
Colombia	1,0	1,0	2,0	2,0		1,0			1,0			5,0	13,0	1,0
Ecuador	4,0	1,0	-	4,0	1,0				2,0			2,0	14,0	4,0
Guyana	-	-	-	-	-	-							-	0,0
Paraguay	5,0	4,0	5,0	5,0	-	-	-						19,0	3,0
Perú	3,0	1,0	3,0	5,0	1,0	2,0	-	-				1,0	16,0	1,0
Surinám	-	-	2,0	-	-	-	-	-	-				2,0	0,0
Uruguay	5,0	-	2,0	5,0	-	-	-	-	-	-			12,0	1,0
Venezuela	1,0	1,0	1,0	2,0	5,0	2,0	-	-	1,0	-	-		13,0	3,0

Los puntajes más altos fueron los de Argentina (34), Chile (33), Brasil (29) y Bolivia y Paraguay (19), implicando las mejores condiciones existentes para la participación en los mercados de 5tas (y 6tas).

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

**Puntaje Global Depurado**

	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Guyana	Paraguay	Perú	Surinám	Uruguay	Venezuela	Suma	Variación
Argentina		3,2	4,0	5,0	1,6	4,0	-	4,0	3,8	-	3,2	1,0	29,8	3,6
Bolivia	3,2		4,6	3,4	3,4	3,4	-	2,2	3,4	-	-	3,4	27,0	3,6
Brasil	4,0	4,6		4,2	3,2	-	-	5,0	3,8	1,4	3,4	1,6	31,2	2,6
Chile	5,0	3,4	4,2		3,8	4,6	-	5,0	4,2	-	5,0	1,4	36,6	5,6
Colombia	1,6	3,4	3,2	3,8		3,4	-	-	3,4	-	-	5,0	23,8	1,0
Ecuador	4,0	3,4	-	4,6	3,4		-	-	3,8	-	-	3,8	23,0	7,8
Guyana	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	0,0
Paraguay	4,0	2,2	5,0	5,0	-	-	-		-	-	-	-	16,2	2,2
Perú	3,8	3,4	3,8	4,2	3,4	3,8	-	-		-	-	3,4	25,8	2,6
Surinám	-	-	1,4	-	-	-	-	-	-		-	-	1,4	-0,8
Uruguay	3,2	-	3,4	5,0	-	-	-	-	-	-		-	11,6	1,6
Venezuela	1,0	3,4	1,6	1,4	5,0	3,8	-	-	3,4	-	-		19,6	0,6

**ponderación**

3ras y 4tas	40%
Designación	20%
5tas y 6tas	40%

Los resultados obtenidos se resumen en el siguiente cuadro:

<b>Resultados globales–Aptitudes de competitividad</b>	
<b>País</b>	<b>Valor obtenido</b>
Chile	36,60
Brasil	31,20
Argentina	29,80
Bolivia	27,00
Perú	25,80
Colombia	23,80
Ecuador	23,00
Venezuela	19,60
Paraguay	16,20
Uruguay	11,60
Surinam	1,40
Guyana	0,00

Los valores obtenidos permiten extraer como conclusión que Chile continúa siendo el país en donde estarían mejor dadas las condiciones para el desarrollo de la actividad bajo un esquema liberal que facilitara el ingreso a los mercados. Resulta interesante el hecho de que, si bien los puntajes de cada país se modificaron, las posiciones relativas de cada uno con respecto a los demás permanecieron prácticamente constantes.

#### 4.2. LA DEMANDA: FRECUENCIAS OPERADAS

##### 4.2.1. METODOLOGÍA

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

El análisis se basó en la medición del tráfico utilizando la misma metodología que la empleada en el trabajo realizado en 2003, de modo que la comparación de los resultados de las dos mediciones fuera relevante.

Como primer paso se utilizaron 70 pares de ciudades dentro de la región, que han sido los mismos pares que los empleados en la medición de 2003, incluyendo todas aquellas rutas importantes que presenten una muestra representativa de la conectividad de la región. Los pares de puntos seleccionados incluyen rutas troncales (aquellas que conectan dos ciudades principales y con alto volumen de tráfico) así

como rutas regionales (las que conectan una ciudad principal y una secundaria, con un volumen de tráfico menor).

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

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

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

En las siguientes páginas se puede observar el resultado de la medición de 2006. Cabe aclarar que los pares se presentan en orden alfabético, según el primero de los puntos. La ruta se presenta una sola vez, por lo que no se repite con el segundo punto. Por ejemplo, “Asunción–Buenos Aires” aparecerá en el listado de rutas de “Asunción”, y esa ruta no volverá a presentarse dentro de las rutas operadas desde “Buenos Aires”.

**Análisis de las frecuencias existentes entre los 70 pares de puntos principales de la región**

Origen	Destino	VH	PY	SP	S3	TA	N6	EQ	LB	LA	PZ	D7	RG	PU	JJ	AR	AV	TR	A4	QD	MJ	VC	R7	UX	LP	V0	5L	TX	4M	G3	Region	Xtra-Region	Total	
<b>Arica</b>	La Paz									4																					4		4	
<b>Asuncion</b>	Buenos Aires										14				7															7	28		28	
	Iguazu																														0		0	
	Iquique																														0		0	
	Montevideo																														0		0	
	Punta del Este																														0		0	
	Resistencia																														0		0	
	San Pablo										7		7																	14	7	21		
	Santa Cruz										7																			7		7		
<b>Barcelona</b>	Manaus																														0		0	
<b>Barranquilla</b>	Maracaibo																														0		0	
<b>Belen</b>	Cayena																													4		4		
<b>Bogota</b>	Buenos Aires														2	4															6		6	
	Caracas	13							2								28									7					50		50	
	Guayaquil									1							7														8		8	
	Lima					7											7														14		14	
	Quito																21									7					28		28	
	San Pablo												2				7														9		9	
	Santa Cruz								2																						2		2	
	Santiago									1								3													4		4	
<b>Buenos Aires</b>	Colonia																														0		0	
	Florianopolis										3		2		1	2															2	10		10
	Lima					10											7									7					24		24	
	Montevideo										7			32		27															66		11	77
	Porto Alegre												7		6	3															5	21		21
	Punta del Este										7			39		26															72		72	
	Rio												14			18															32		32	
	San Pablo													21		28	21														7	77	11	88
	Santa Cruz									7							4										2				13		13	
	Santiago										56						34														90	10	100	
<b>Caracas</b>	Guayaquil					6																									6		6	
	Lima	7				7					1															7					22		22	
	Quito																														0		0	
	San Pablo													6																	6		6	
	Santa Cruz										2																				2		2	
	Santiago										1																				1		1	
<b>Cayena</b>	Macapa																														0		0	
	Paramaribo																														0		0	

(continúa en la próxima página)

**Análisis de las frecuencias existentes entre los 70 pares de puntos principales de la región (continuación)**

Origen	Destino	VH	PY	SP	S3	TA	N6	EQ	LB	LA	PZ	D7	RG	PU	JJ	AR	AV	TR	A4	QD	MJ	VC	R7	UX	LP	V0	5L	TX	4M	G3	Region	Xtra-Region	Total	
Cochabamba	Santa Cruz										7																				7	7		
	Santiago																															0	0	
Cordoba	Mendoza																														0	0		
	Punta del Este																											1			1	1		
	Rosario																														0	0		
	Salta									2																					2	2		
	San Pablo																														0	0		
	Santiago										10																				10	10		
Cuzco	La Paz									2																					2	2		
Georgetown	Paramaribo																														0	0		
Guayaquil	Lima																								5						12	12		
	Quito				6	7					2																				8	8		
	Santiago										6																				6	6		
Iquique	Salta										1																				1	1		
La Paz	Lima					7				7																					14	14		
	Santa Cruz					7																									7	7		
Lima	Quito					7											7									7					21	21		
	San Pablo					7								7												7					14	14		
	Santiago					7					22															3					32	32		
Mendoza	Santiago										14																				14	14		
Montevideo	Rio														3																3	3		
	Salvador Bahia																														0	0		
	San Pablo												7	13																	20	20		
	Santiago										9			3																	12	12		
Punta del Este	San Pablo														1																1	1		
Rio	San Pablo										14							7													21	24	45	
Rosario	Punta del Este																														0	0		
	Santiago																														0	0		
Salta	San Pablo																														0	0		
	Santa Cruz									2																					2	2		
San Pablo	Santiago										18			14	7																39	7	46	
Santa Cruz	Santiago									4																					4	4		
<b>TOTALES</b>		<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>30</b>	<b>160</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>91</b>	<b>42</b>	<b>151</b>	<b>91</b>	<b>0</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>873</b>	<b>70</b>	<b>943</b>							

Fuente Official Airline Guide (enero 2006)

#### *4.2.2. RESULTADOS*

Los valores de la medición de 2006 se contrastaron con los de la medición de 2003, para poder establecer las variaciones entre los dos momentos en el tiempo.

En los cuadros a continuación se presentan las variaciones entre 2003 y 2006.

Variación de las frecuencias existentes entre los 70 pares de puntos principales de la región

Origen	Destino	VH	PY	SP	S3	TA	N6	EQ	LB	LA	PZ	D7	RG	PU	JJ	AR	AV	TR	A4	QD	MJ	VC	R7	UX	LP	V0	5L	TX	4M	G3	Region	Xtra-Region	Total
<b>Arica</b>	La Paz									-3																					-3	0	-3
<b>Asuncion</b>	Buenos Aires												-6		7														7	8	0	8	
	Iguazu												-6																	-6	0	-6	
	Iquique										-3																				-3	0	-3
	Montevideo										-5			-2																	-7	0	-7
	Punta del Este																													0	0	0	
	Resistencia											-2																			-2	0	-2
	San Pablo											-7																			-7	7	0
	Santa Cruz																														1	0	1
<b>Barcelona</b>	Manaus	-2																													-2	0	-2
<b>Barranquilla</b>	Maracaibo				-7																										-7	0	-7
<b>Belen</b>	Cayena		-5	-6																											-7	0	-7
<b>Bogota</b>	Buenos Aires														2	-3															-1	0	-1
	Caracas	1																				-7	-14		7						-13	0	-13
	Guayaquil										1																				1	0	1
	Lima				7	-5					-3						-7														-8	0	-8
	Quito	-6																						-7	7						-6	0	-6
	San Pablo												-5			3															-2	0	-2
	Santa Cruz																														0	0	0
	Santiago									1																					1	0	1
<b>Buenos Aires</b>	Colonia																														-12	0	-12
	Florianopolis										3	-4	-7		1	-7		-8											2		-20	0	-20
	Lima				3																				7						10	0	10
	Montevideo										7		-11		-6																-33	-3	-36
	Porto Alegre												-7		6	3		-7											5	0	0	0	0
	Punta del Este										7			1	-18																-33	0	-33
	Rio												-2		-7	4		-2													-7	0	-7
	San Pablo												-19		-3	7															-8	0	-8
	Santa Cruz															-3											2				-3	0	-3
	Santiago						-6			18			-3		34																43	-4	39
<b>Caracas</b>	Guayaquil	-7			6																										-1	0	-1
	Lima					1	-5			1															7						4	0	4
	Quito	-13																													-20	0	-20
	San Pablo												-1																		-6	0	-6
	Santa Cruz										2					-7															-5	0	-5
	Santiago											-12																			-12	0	-12
<b>Cayena</b>	Macapa				-6																										-6	0	-6
	Paramaribo		-5																												-5	0	-5

(continúa en la próxima página)

Variación de las frecuencias existentes entre los 70 pares de puntos principales de la región (continuación)

Origen	Destino	VH	PY	SP	S3	TA	N6	EQ	LB	LA	PZ	D7	RG	PU	JJ	AR	AV	TR	A4	QD	MJ	VC	R7	UX	LP	V0	5L	TX	4M	G3	Region	Xtra-Region	Total		
Cochabamba	Santa Cruz										3																				3	0	3		
	Santiago								-1																							-1	0	-1	
Cordoba	Mendoza												-3																			-3	0	-3	
	Punta del Este																			-4									1			-3	0	-3	
	Rosario													-4																		-4	0	-4	
	Salta									1																						1	0	1	
	San Pablo												-7																			-7	0	-7	
	Santiago										-5																					-5	0	-5	
Cuzco	La Paz																															0	0	0	
Georgetown	Paramaribo			-6																												-6	0	-6	
Guayaquil	Lima	-7						-6																		5						-8	0	-8	
	Quito				6	-7					-2																						-3	0	-3
	Santiago							-3			2																						-1	0	-1
Iquique	Salta										-1																						-1	0	-1
La Paz	Lima					3	-7	-10	7																								-7	0	-7
	Santa Cruz					3	-7																										-4	0	-4
Lima	Quito	-7					-5	-6									7									7							-4	0	-4
	San Pablo						4																										4	0	4
	Santiago					7	-7				1																3						4	0	4
Mendoza	Santiago										-3																						-3	0	-3
Montevideo	Rio													1																			1	0	1
	Salvador Bahia													-1																			-1	0	-1
	San Pablo												7	-6	-11																		-10	0	-10
	Santiago										2				-2																		0	0	0
Punta del Este	San Pablo													1	-1																		0	0	0
Rio	San Pablo									3							3																1	24	25
Rosario	Punta del Este																			-7													-7	0	-7
	Santiago										-7																							-7	0
Salta	San Pablo												-2																				-2	0	-2
	Santa Cruz									1																							1	0	1
San Pablo	Santiago										7				7																		14	7	21
Santa Cruz	Santiago																																0	0	0
<b>TOTALES</b>		<b>-41</b>	<b>-16</b>	<b>-12</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>-48</b>	<b>-19</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>-6</b>	<b>-63</b>	<b>-19</b>	<b>-8</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>-17</b>	<b>-30</b>	<b>-12</b>	<b>-27</b>	<b>-14</b>	<b>-10</b>	<b>-21</b>	<b>36</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>-235</b>	<b>31</b>	<b>-204</b>		

Fuente Oficial Airline Guide (enero 2002 y enero 2006)

Surge del cuadro que las frecuencias en los 70 pares de puntos seleccionados se redujeron en 204, de 1.147 a 943.

Esto significa, que para los setenta pares de ciudades, la cantidad de vuelos efectivos que las conectan es ahora menor que el registrado tres años atrás. Las operaciones de las líneas aéreas entre esos puntos sufrió una reducción del 18%, lo que significa que la conectividad entre estos puntos es ahora menor.

## 5. CONCLUSIONES

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

Del total de 40 acuerdos bilaterales, 13 experimentaron modificaciones en cuanto a la cantidad total de frecuencias autorizadas; 12 han sido los acuerdos que han aumentado las frecuencias, en tanto que sólo en uno la capacidad disminuyó. Cabe aclarar que la gran parte de los bilaterales no se han modificado ya que la capacidad disponible estaba ya totalmente liberadas (como por ejemplo, entre los países de la CAN).

El siguiente cuadro expone de manera comparativa los puntajes obtenidos en la medición de la *aptitud de competitividad* definida según la metodología descrita, según el análisis de cada uno de los bilaterales vigentes. El cuadro presenta los puntajes otorgados a cada país, medidos separados tres años uno del otro, siguiendo exactamente el mismo método.

**Variación en la calificación medida de aptitudes de competitividad, 2003-2006**

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

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

Del cuadro se desprende que la variación fue, a excepción de Surinam, hacia una política de mayor predisposición en la integración. Es decir, los países han relajado sus políticas de aviación respecto uno de otro.

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

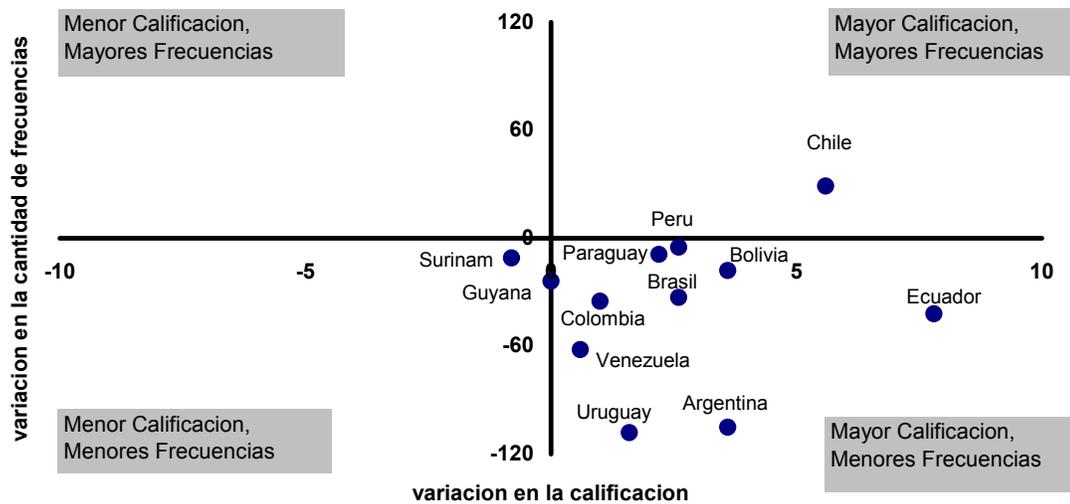
El promedio no ponderado de los once primeros países ha sido de un 6% de incremento, en tanto que los primeros nueve promedian un 14% de aumento en la calificación.

Sin embargo, los resultados positivos de la calificación de los acuerdos bilaterales no se encuentran acompañados por un aumento de la capacidad ofrecida a través de los vuelos regulares dentro de la región. Para los mismos pares de ciudades analizadas en 2003, la medición de capacidad efectiva demostró que el número de frecuencias operadas, lejos de incrementarse, disminuyó.

Si bien la oferta de derechos parece haber aumentado, las líneas aéreas estarían haciendo inclusive menos uso de ellas. Las frecuencias entre los países disminuyeron de 1.147 a 943, un 18%. Si bien por un lado los derechos han aumentado, el uso efectivo ha disminuido.

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

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



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

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

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

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

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

Aprovechando la valiosa oportunidad de poder realizar el mismo estudio coyuntural en dos momentos separados tres años entre sí, y utilizando la misma metodología, se ha podido llegar a una conclusión empírica que sustenta la teoría formulada entonces: la liberación de los derechos respecto a los servicios dentro de la región no es

condición suficiente para la mayor integración. No necesariamente por adoptar políticas más relajadas entre los países de la región, se llega a lograr una mejor conectividad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **6. PRÓXIMOS PASOS**

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

- Incorporación de las quintas extra-regionales como tema fundamental en las sucesivas rondas de negociaciones entre los países de la región, sobre todo en aquellas que involucren a algún país del norte del continente. Para ello es de vital importancia que las partes interesadas (autoridades de política aérea, aerolíneas, aeropuertos, sindicatos) conozcan los potenciales beneficios resultantes de estas acciones.
- También se propone la revisión del acuerdo multilateral que regula el tráfico entre los países del norte del continente y los miembros de la Comunidad Andina, dado que dicho documento es aún sumamente restrictivo en cuanto a quintas extra-regionales. El hecho de tratarse de un documento único probablemente resultaría en una negociación menos prolongada que si se tratara de un acuerdo por cada par de países.
- No debería dejar de evaluarse la conveniencia y factibilidad de que los países que no son miembros de la Comunidad Andina negocien con dicho bloque en conjunto en lugar de negociar con cada país por separado. Si se logra consenso dentro del bloque en liberar las quintas extra-regionales, la negociación con el conjunto de países reduciría notablemente el tiempo y esfuerzo requerido.
- Dado que las modificaciones propuestas probablemente generarían la oposición de distintos sectores, es importante que como paso previo a cualquier acción se informe a todas las partes interesadas de los beneficios potenciales asociados para la región en su conjunto.

- Las políticas integradoras entre los países deberán contemplar la asociación irrestricta entre operadores aéreos de distintos países, así como la inversión a través de fronteras sin limitación a porcentajes de propiedad máxima o control efectivo. Esto facilitaría el acceso a los mejores mercados para todos los operadores de la región, fortaleciéndolos frente a operadores de fuera de la región, a la vez que desmotivando a los países a proteger los accesos a los mercados extra-regionales para sus propios operadores.

## 7. ANEXO I: CÓDIGOS DE AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS

### Códigos de ciudades y de aeropuertos

cód.	ciudad	aeropuerto	cód.	ciudad	aeropuerto	cód.	ciudad	aeropuerto
ADZ	San Andrés Island		FRA	Frankfort		PEM	Puerto Maldonado	
AJU	Aracaju		GEO	Georgetown		PIU	Piura	
AMS	Amsterdam		GND	Grenada		PMC	Puerto Mont	
ANF	Antofagasta		GYE	Guayaquil		PMV	Porlamar	
AQP	Arequipa		GYN	Goiana		POA	Porto Alegre	
ARI	Arica		HAV	Havana		POS	Port of Spain	
ASU	Asunción		HOU	Houston		PPT	Papete	
ATL	Atlanta		IGU	Iguazú		PTP	Pointe a Pitre	
AUA	Aruba		IMP	Emperatriz		PTY	Panamá	
BAQ	Barranquilla		IOS	Ihlius		PUH	Porto Velo	
BAU	Bauru		IPC	Isla de Pascua		PUJ	Punta Cana	FLO
BBA	Balmaseda		IQQ	Iquique		PUQ	Punta Arenas	
BBS	Porto Seguro		IQT	Iquitos		RAO	Rivera O Preto	
BEL	Belem		JNB	Johanesburgo		RBR	Rio Branco	
BEL	Belem		JOI	Join Vill		REC	Recife	
BGA	Bucaramanga		JPA	Soao Pessoa		RES	Resistencia	
BGI	Barbados		JUL	Juliacá		RIO	Rio	GIG / SDU
BHZ	Belo Horizonte		LAX	Los Angeles		ROM	Roma	FCO
BLA	Barcelona		LDB	Londrina		ROS	Rosario	
BOG	Bogotá		LIM	Lima		SAO	San Pablo	GRU/CGH
BRM	Barquisimeto		LIS	Lisboa		SCL	Santiago	
BSB	Brasilia		LON	Londres	LHR/LGW	SCQ	Santiago de Compostela	
BUE	Buenos Aires	EZE/AEP	LPB	La Paz		SDQ	Santo Domingo	
CAY	Cayena		LSC	La Serena		SJK	San José Dos Campos	
CBB	Cochabamba		LSP	Las Piedras		SJO	San José	
CCP	Concepción (Ch)		MAB	Marabá		SJP	San José del Rio Preto	
CCS	Caracas		MAD	Madrid		SJU	San Juan	
CGB	Cuiaba		MAO	Manaos		SLA	Salta	
CGR	Campo Gde.		MAR	Maracaibo		SLZ	Sao Luiz	
CHI	Chicago		MAU	Manaus		SMR	Santa Marta	
CIX	Chiclayo		MCO	Oriando		SRZ	Santa Cruz	VVI
CLO	Cali		MCP	Macapa		SSA	Salvador Bahia	
CMG	Corumba		MCZ	Maceio		SXM	St. Maarten	
COR	Córdoba		MDE	Medellin		TCI	Tenerife	
CPH	Copenhagen		MDZ	Mendoza		TCQ	Tacna	
CPQ	Campinas		MEX	Mexico		THE	Teresina	
CPT	Capetown		MIA	Miami		TPP	Tarapoto	
CTG	Cartagena		MRD	Merida		TRU	Trujillo	
CUN	Cancun		MUN	Maturin		TUC	Tucumán	
CUR	Curacao		MVD	Montevideo		UDI	Uberlandia	
CUZ	Cuzco		MXP	Milán		UIO	Quito	
CWB	Curitiba		NAT	Natal		UNA	Una	
CXJ	Caxias Do Sul		NGO	Nagoya		VIG	El Vigia	
CYR	Colonia		NVT	Navegantes		VIX	Vitoria	
DFW	Dallas		NYC	New York City	JFK/EWR/LGA	VUP	Valle Dupard	
DUS	Dusseldorf		PAR	Paris	CDG	YTO	Toronto	
ESR	El Salvador (Ch)		PBM	Paramaribo		ZAL	Valdivia	
FDL	Fort de France		PCL	Pucallpo		ZCO	Temuco	
FLN	Florianopolis		PDP	Punta del Este		ZPC	Pucón	
FOR	Fortaleza		PEI	Pereira		ZRH	Zurich	

## Códigos de líneas aéreas

<b>cód.</b>	<b>línea aerea</b>	<b>cód.</b>	<b>línea aerea</b>
AA	American Airlines	LU	Lan Express
AC	Air Canada	MH	Malaysia Airlines
AF	Air France	MJ	Lapa
AM	Aeroméxico	MM	SAM
AR	Aerolineas Argentinas	MX	Compañía Mexicana
AU	Austral	NA	North American Airlines
AV	Avianca	N6	Aerocontinente Chile y Perú
AW	Southern Winds	PU	Pluna
AZ	Alitalia	PY	Surinam Airways
BA	Brithish Airways	PZ	Transportes Aéreos del Mercosur
BW	Bwia west indies airways	P4	Aero Líneas Sosa
CM	Copa	QD	Air Class Lineas Aéreas
CO	Continental Airlines	QF	Qantas
CU	Cubana	R7	Aserca Airlines
D7	Dinar	RG	Varig
DL	Delta	S3	Santa Barbara Airlines
EQ	Tame Línea aérea del Ecuador	SA	South African Airways
FL	Airtran Airways	SR	Swissair
GG	Air Guyana	TA	Taca Perú
IB	Iberia	TP	Tap Air Portugal
JH	Nordeste	TR	Transbrasil
JJ	TAM	U3	Air Plus
JK	SpanAir	UA	United Airlines
JL	Japan Airlines	UW	Universal Airlines
KL	KLM	UX	Air Europa
K8	Dutch Caribbean Express	VC	Servivensa
LA	Lanchile	VE	Avensa
LB	Lloyd Aereo Boliviano	VH	Aerpostal
LH	Lufthansa	VR	TACV Cabo Verde Airlines
LP	Lan Perú	VX	ACES
LR	Lacsa	3P	Inter Tropical Aviation

## **8. ANEXO II: LAS LIBERTADES DEL AIRE**

Los bilaterales garantizan los derechos que ambos países se otorgan para explotar el tráfico aéreo entre ellos y a terceros países. Para unificar criterios en la elaboración de dichos acuerdos, la Convención de Chicago de 1944 enunció las cinco libertades del aire las que hacen referencia a los distintos derechos que se pueden otorgar. A continuación se enuncian dichas libertades:

- ✦ 1ra libertad: otorga derecho a sobrevolar el espacio aéreo de otro país.
- ✦ 2da libertad: derecho a aterrizar en otro país.
- ✦ 3ra libertad: derecho a transportar pasajeros desde el país de bandera hacia el otro.
- ✦ 4ta libertad: derecho a transportar pasajeros desde el otro país al país de bandera.
- ✦ 5ta libertad: derecho de una línea aérea a transportar pasajeros entre otro país y un tercero, por medio de un servicio que comience o finalice en el propio país (el o los terceros países deben acceder a este derecho).

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

- ✦ 6ta libertad: derecho de un país determinado de utilizar dos pares de derechos de 3ras y 4tas para transportar pasajeros entre otros dos países, utilizando el propio país como punto de transferencia.
- ✦ 7ma libertad: el derecho de una línea aérea de operar tráfico entre dos países por medio de servicios que estén totalmente fuera del propio país.
- ✦ 8va libertad: derecho de una línea aérea designada de realizar vuelos de cabotaje en el otro país involucrado.