



El transporte aéreo en América del Sur

Expositor: Jorge Kogan

Material del Taller de Capacitación
“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Suramericana”

Buenos Aires, Argentina - 7 al 11 de Septiembre de 2009

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente



CURSO IIRSA - CEPAL
Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional
Sudamericana

Transporte Aéreo de América del Sur

Jorge H. Kogan

Vicepresidencia de Infraestructura - DAPS
Corporación Andina de Fomento

Buenos Aires, 10 de Septiembre de 2009

Principales organismos internacionales

OACI – ICAO: International Civil Aviation Organisation

IATA: International Air Transport Association

CLAC: Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

FAA: Federal Aviation Administration

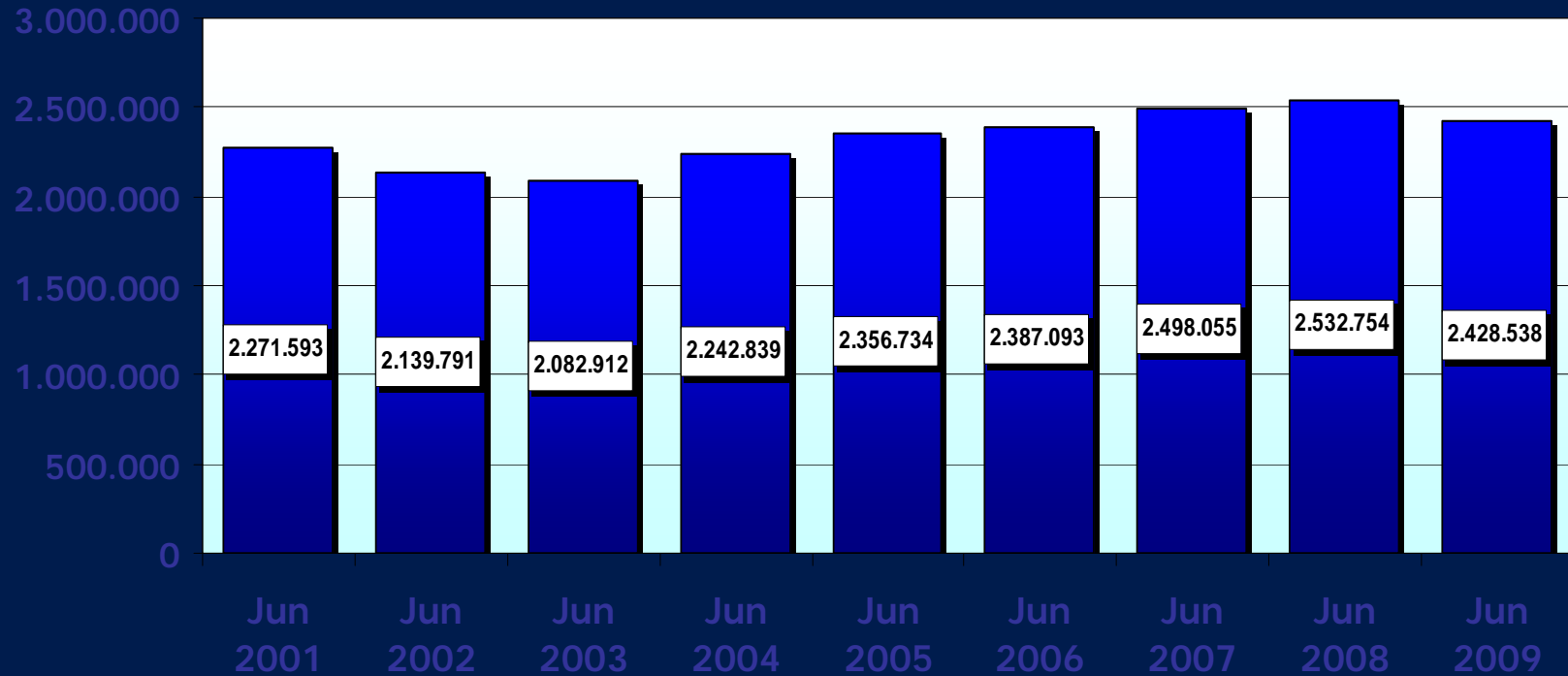
ACI: Airports Council International

GREPECAS: Grupo Regional Caribe y Sudamérica de Planificación y Ejecución CAR/SAM

WORLDWIDE

ALL CARRIERS (NETWORK & LOW COST)

Countries & Regions Trend in the Number of Operations 2001 - 2009

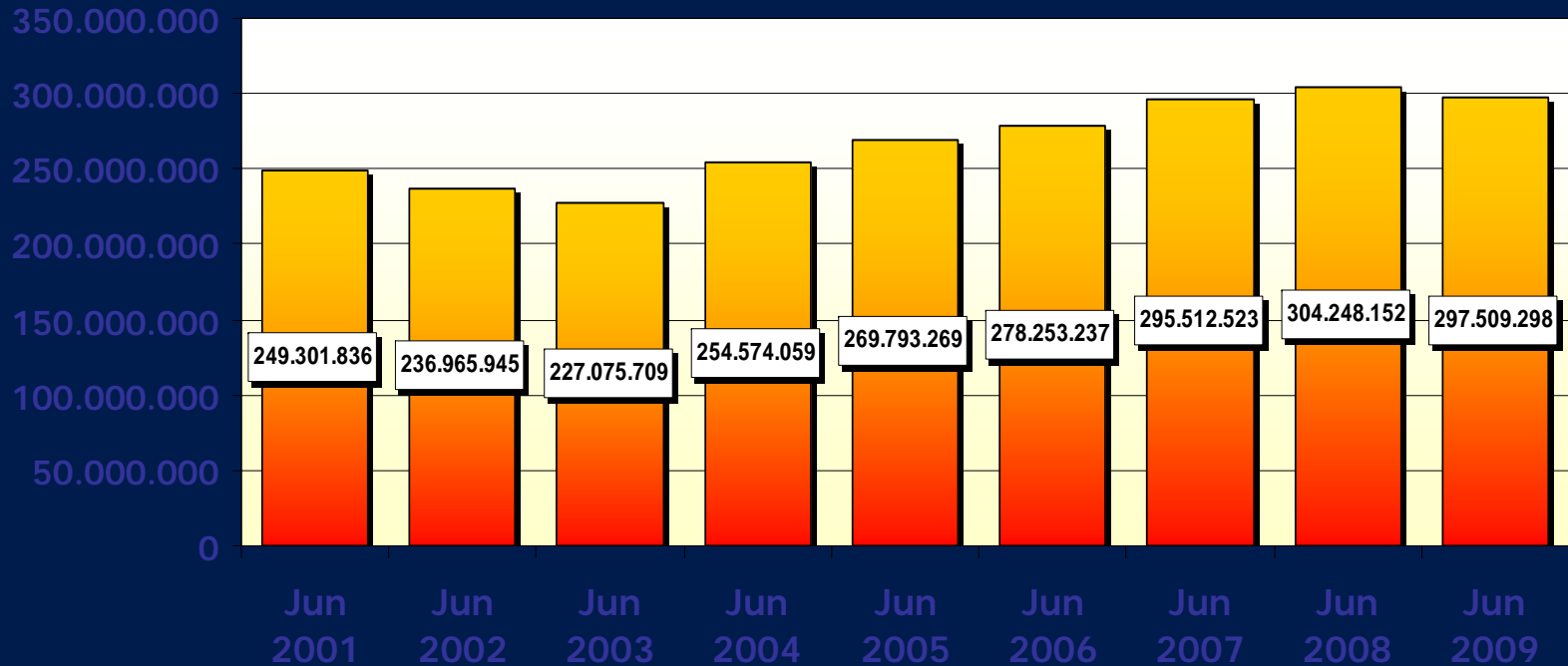


■ WORLDWIDE

WORLDWIDE

ALL CARRIERS (NETWORK & LOW COST)

Countries & Regions Trend in the Number of Seats 2001 - 2009



WORLDWIDE

En este mercado hay 3 actores clave y un 4to. (tal vez el principal), los usuarios o usuarios potenciales (que generalmente resulta ser la "víctima"). Los 3 actores son:

- 1) La **Autoridad** con su capacidad de establecer políticas y regulaciones. Se trata de entidades públicas. (Direcciones o Institutos o Autoridades de Aviación Civil).
- 2) Los **Aeropuertos** (de propiedad pública o privada).
- 3) Las **Aerolíneas** (mayoritariamente privadas).

Hay tensiones permanentes entre estos 3 actores:

Los actores del mercado

- La **Autoridad** debería velar por la seguridad y establecer reglas que promuevan una oferta adecuada y a precios "razonables", facilitando el desarrollo de líneas aéreas sólidas y sostenibles. A veces las Autoridades son capturadas por aerolíneas nacionales y/o por posturas proteccionistas que elevan los costos y las tarifas.
- **Aeropuertos** (a veces costosos por condiciones geográficas o tecnológicas) pujan por los ingresos con las Aerolíneas (se acusan mutuamente de falta de transparencia en los costos y los cargos que se cobran en los aeropuertos).
- **Aerolíneas** pujan entre sí por el mercado. Sirven algunos segmentos del mercado con sobreoferta, otros están subofertados y otros no están servidos (protección del mercado y se financia con tarifas mas altas).



Por qué es difícil conocer la situación real del sector? Por qué no es más transparente la situación general?

Los actores "ocultan sus cosas":

Las Autoridades no quieren evidenciar sus posiciones proteccionistas o sus falencias, (a veces, en lugar de proteger a los pasajeros, son "cómplices" de los operadores).

Los Aeropuertos parecerían los más neutrales, pero están ocultando sus verdaderos costos y beneficios.

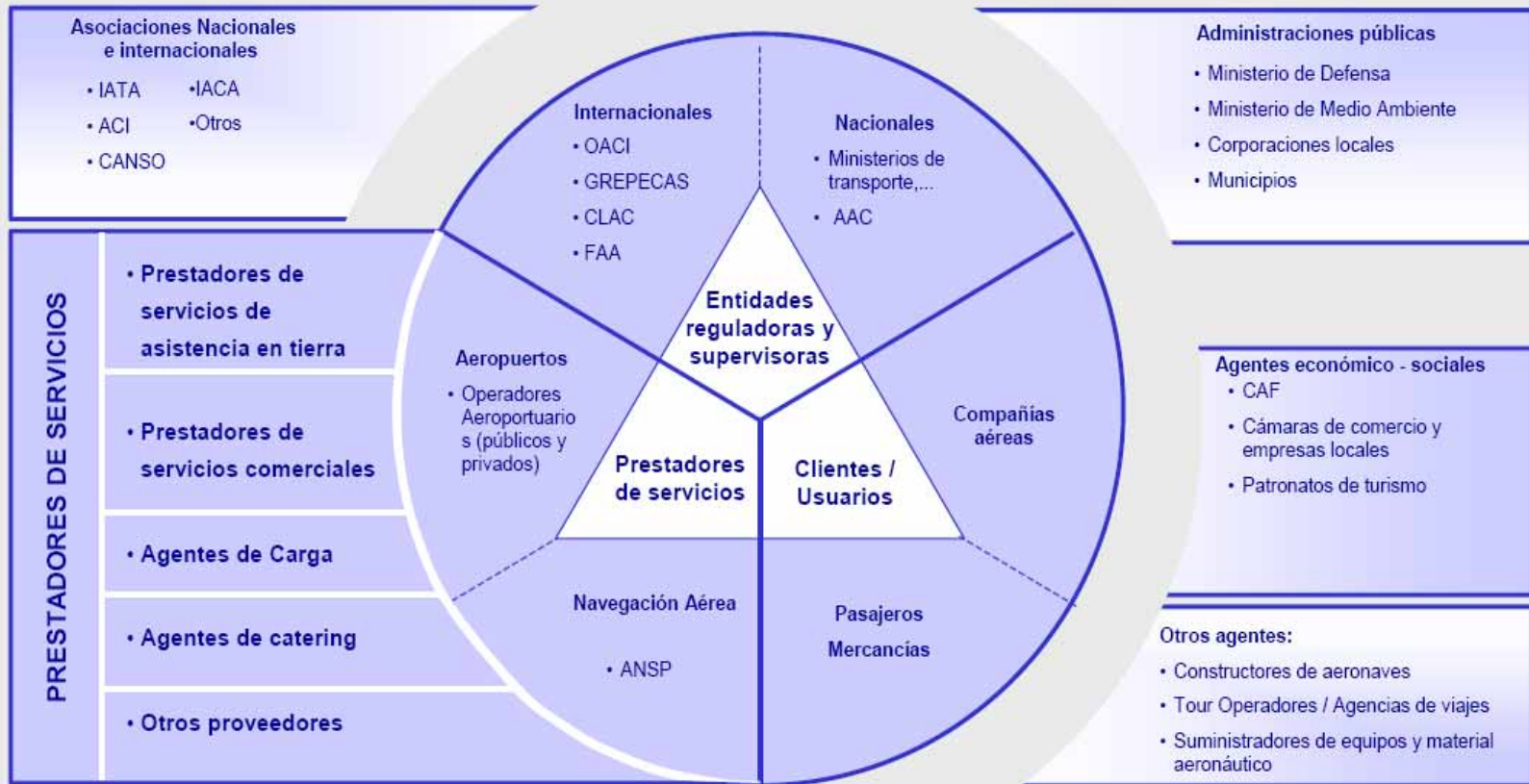
Las Aerolíneas son celosas de mostrar su situación por la alta sensibilidad de su negocio. Reconocer un problema las debilita, el mercado es muy sensible y se puede ahuyentar a los pasajeros, por los riesgos implícitos de "volar por los aires" (literalmente) por mal mantenimiento o tripulación mal paga, etc, disminuye su valor de mercado, alerta a los bancos, aumentan las primas de los seguros, aumenta el costo de los leasing de los aviones. Todo esto lleva a tratar de no "hablar" mucho de estos temas.



Plan Sectorial de Transporte Aéreo

- Identificación de las condiciones de contorno que definen y protegen el transporte aéreo de la nación.
- Identificación de necesidades y su priorización.
- Identificación de oportunidades de negocio del transporte aéreo.
- Definición de un plan de rutas aéreas según necesidades de conexión.
- Definición de una política aeroportuaria.
- Definir un modelo de gestión aeroportuaria según necesidades.
- Racionalización y optimización de las inversiones aeroportuarias.
- Incrementar la seguridad, eficiencia y la calidad de los servicios.

2.-AGENTES DE LA CADENA LOGISTICA AEROPORTUARIA



Principales aeropuertos latinoamericanos (2007)

- México D.F., México 25 881 662
- Sao Paulo, Brasil (GRU) 19 560 963
- Sao Paulo, Brasil (CGH) 15 250 058
- Bogotá, Colombia 12 763 564
- Brasilia, Brasil 11 616 097
- Cancún, Mexico 11 483 741
- Rio de Janeiro, Brasil 10 782 268
- San Juan, Puerto Rico 10 470 357
- Caracas, Venezuela 8 357 446
- Guadalajara, México 7 784 286

Latinoamérica y Caribe 7% del tráfico global (Ej. Atlanta 90M; LA 62M; Madrid 50M; Hong Kong 47M; Dubai 35M; Miami 34M)

OBJETIVO DEL ESTUDIO

Analizar la **competitividad** de la cadena logístico-aeroportuaria en los países de la Comunidad Andina bajo una doble dimensión.

- Instrumento propio al servicio del Comercio Internacional
 - Generador de empleo y producción del área local
-
- Maiquetía en Caracas (Venezuela)
 - El Dorado en Bogotá (Colombia)
 - Jorge Chávez en Lima (Perú)
 - Mariscal Sucre en Quito y José Joaquín de Olmedo en Guayaquil (Ecuador)
 - El Alto en La Paz y Viru Viru en Santa Cruz (Bolivia)
-

OBJETIVOS DERIVADOS

1. Conocer la **estructura de la cadena logística de los aeropuertos** y su funcionamiento.
2. Identificar las **ineficiencias de la cadena logística** que son fuente significativa de sobrecostos, demoras y problemas de seguridad en cada aeropuerto estudiado.
3. Identificar las **ineficiencias en la operación actual de los aeropuertos** que pueden constituirse en barreras al desarrollo de la industria de transporte aéreo en la región
4. Proponer posibles **líneas de actuación** por parte de los agentes públicos y privados con competencia para **mejorar el funcionamiento de los aeropuertos**, incluyendo la realización de inversiones en esta infraestructura



La Infraestructura Aeroportuaria

El mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria se puede ver limitada por la falta de coordinación entre los entes encargados de la supervisión, administración y regulación económica de los aeropuertos:

- Venezuela: Se han mejorado algunos aeropuertos y se han dejado de lado otros.
- Colombia: Los esfuerzos por concesionar la infraestructura aeroportuaria, obliga a reforzar la planificación aeroportuaria.
- Ecuador: La política de concesiones ha alejado a la DGAC de las gestiones esenciales de planificación. Conveniente reforzar el papel de autoridad aeronáutica en ese aspecto.
- Perú: Conviene reforzar el establecimiento del PENAC.
- Bolivia: Sin política aérea coherente. Última es de 1973.
Solapamiento de funciones

Armonización de normas en Tráfico aéreo

- El incremento de la actividad del transporte aéreo conlleva inherentemente a un incremento de la actividad de navegación aérea, la cual obliga a los estados miembros y a los proveedores de los Servicios de Tránsito Aéreo a adecuarse a las necesidades que el mercado precisa.
- Nos encontramos con que en la Región:
 - Se percibe cada sistema como si fuera un mercado local, estando marcado por aspectos de fragmentación, más allá del Plan de Navegación Aérea Regional
 - La mayoría de los criterios aplicables a cada escenario, no son del todo similares.
- Las aeronaves atendidas en el espacio aéreo deben serlo a través de medios técnicos compatibles y podrán ser efectivas al nivel que se pretende en toda la Región, si están protegidos solo por normas coherentes y armónicas.

Armonización de Sistemas de Navegación Aérea

Armonización de los sistemas técnicos:

- Sistema de comunicación
- Sistema de navegación.
- Sistema de vigilancia
- Sistema de tratamiento del proceso de datos (radar y planes de vuelo) Armonización de ATM
- Estructura de espacio aéreo y rutas
- Procedimientos operativos.
- Métodos de gestión de flujos.

Reducción de costos operacionales de los usuarios del sistema, debiendo trasladarse estos beneficios a los pasajeros

1. Desde que se efectuaron los primeros vuelos, la **prevención de accidentes** preocupa a quienes participan en la aviación y, gracias a la aplicación disciplinada de las **mejores prácticas de gestión de la seguridad operacional**, la frecuencia y la gravedad de los sucesos han disminuido considerablemente.
2. Un sistema de gestión de seguridad operacional es una **integración de formas de trabajo, creencias y procedimientos** para supervisar y mejorar la seguridad de todos los aspectos de la operación.
3. Un sistema de gestión de la seguridad operacional se debe gestar en el **seno de la propia organización** hasta convertirse en parte de ella, de su **cultura** y de la forma en la que se trabaja en esa organización

Tráfico líneas latinoamericanas

Pasajeros transportados en 2007 : 109.535.606 (En 2008: + 8%)

Intra-regionales	94.261.984
Domésticos	73.838.106
Latinoamérica	20.423.878
Extra-regionales	15.273.622
Norteamérica	10.988.079
Europa	2.245.234

Carga transportada en 2007: 350.000.000 ton km (En 2008: - 11%)

(Nota: corresponde a las líneas aéreas latinoamericanas miembros de ALTA)

Fuente: ALTA



Características estructurales del transporte aéreo

ACUERDOS BILATERALES

Tráfico aéreo internacional regulado por acuerdos bilaterales o multilaterales:

- Designación de las líneas aéreas
- Definición del “cuadro de rutas”
- Capacidad ofertada (No. de vuelos, asientos, tamaño)
- Derechos adicionales
- Método de fijación o regulación de tarifas

Características estructurales (cont.)

ACUERDOS MULTILATERALES

- *Decisión 297 Comunidad Andina* (1991, Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela adoptaron un régimen de liberalización en el mercado de transporte aéreo)
 - *Acuerdo de Fortaleza* (1996, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, sobre liberación de rutas sub-regionales. Adhesión de Perú en el 2000)
-

DERECHOS ENTRE PAÍSES

Establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO):

- Primera libertad: sobrevolar el espacio aéreo de otro país
- Segunda libertad: aterrizar en otro país
- Tercera libertad: transportar pasajeros desde el país de bandera hacia el otro
- Cuarta libertad: transportar pasajeros desde el otro país al país de bandera
- Quinta libertad: transportar pasajeros entre otro país y un tercero, a través de un servicio que comience o finalice en el propio país

DERECHOS ENTRE PAÍSES - *A los anteriores se han sumado otras tres libertades:*

- Sexta libertad: un país usa 2 pares de derechos de 3ra.y 4ta. Para transportar pasajeros entre otros dos países, utilizando el propio con punto de transferencia
 - Séptima libertad: tráfico entre dos países ajenos al propio por medio de servicios totalmente fuera del propio país
 - Octava libertad: transportar pasajeros de cabotaje en otro país
-

- Regulaciones técnicas y operativas estrictas
 - A pesar de cierta liberalización, mercados locales y regionales muy regulados. Defensa del “interés nacional” y protección de empresas nacionales
 - La operación de rutas extra-regionales generador de servicios aéreos
 - Frecuencias intra-regionales tiende a reducirse
 - Integración regional limitada por proteccionismo de cada país
-

Situación actual y evolución necesaria

- La oferta de derechos aumenta, pero su uso disminuye.
 - El verdadero motor de la integración condicionado por flexibilizar derechos para tráficos de fuera de la Región; oportunidades de crecimiento de la oferta y mayor competencia
 - Restricciones a la asociación de líneas aéreas de distintos países y trabas a las inversiones recíprocas
 - Limitaciones a operadores de expandir sus servicios hacia otros países (inversiones en otras líneas o subsidiarias)
-

Situación actual y evolución necesaria

- Líneas aéreas sudamericanas: economías de escala e integración regional para competir con líneas extra-regionales
- Incorporación de libertades en nuevas rondas de negociaciones bilaterales y revisión del acuerdo multilateral entre países andinos (cielos abiertos regionales y negociación con restricciones con las extra-regionales
- Políticas integradores y asociación irrestricta entre operadores de los países de la región, especialización acordada >>> mejor atención del mercado regional y fortalecimiento frente a operadores de fuera de la Región

Muchas Gracias...

www.caf.com

jkogan@caf.com
