



Banco Interamericano de Desarrollo

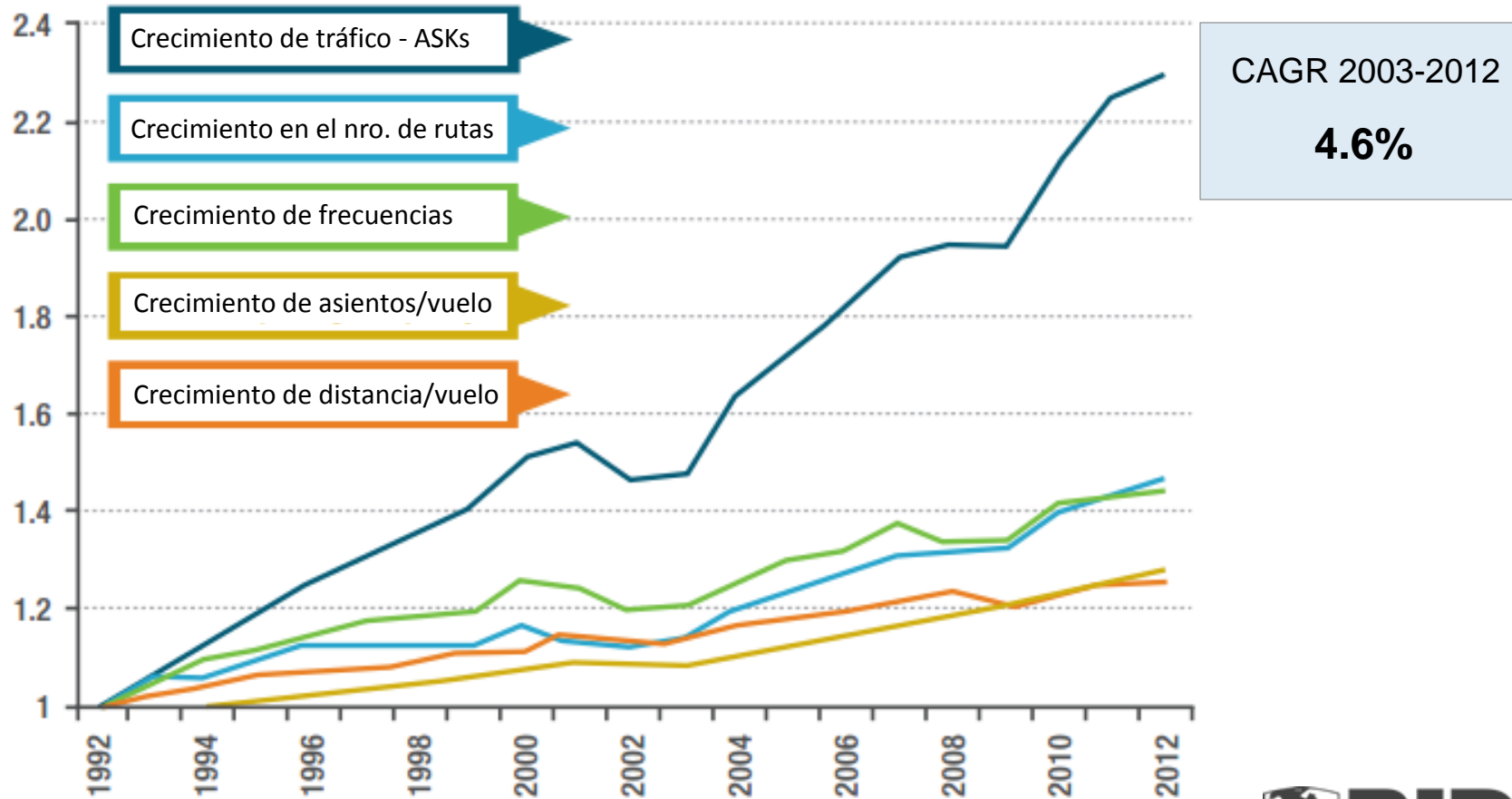
Estudio de Integración del Transporte Aéreo

Andy Ricover



Introducción – Mercado global

- Evolución de la industria de la aviación en los últimos 20 años
Año base 1992=1



Fuente: Airbus, Official Airline Guide (OAG)
CAGR: Crecimiento Anual Compuesto / ASKs – Asientos-kilómetro ofrecidos

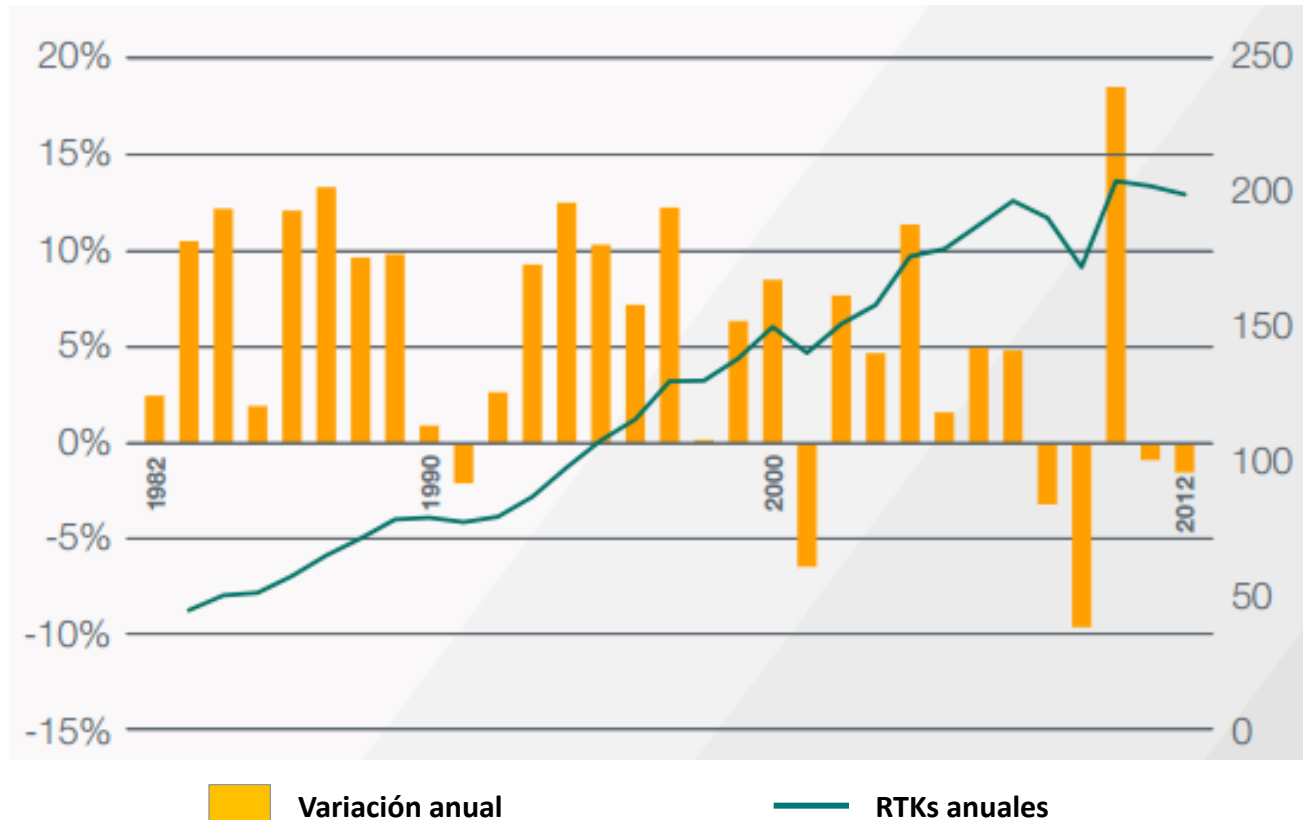


Introducción – Mercado global

- Evolución de la Carga Aérea en los últimos 30 años

Crecimiento anual

RTKs anuales (billones)



CAGR RTKs 1982-2012

5.4%

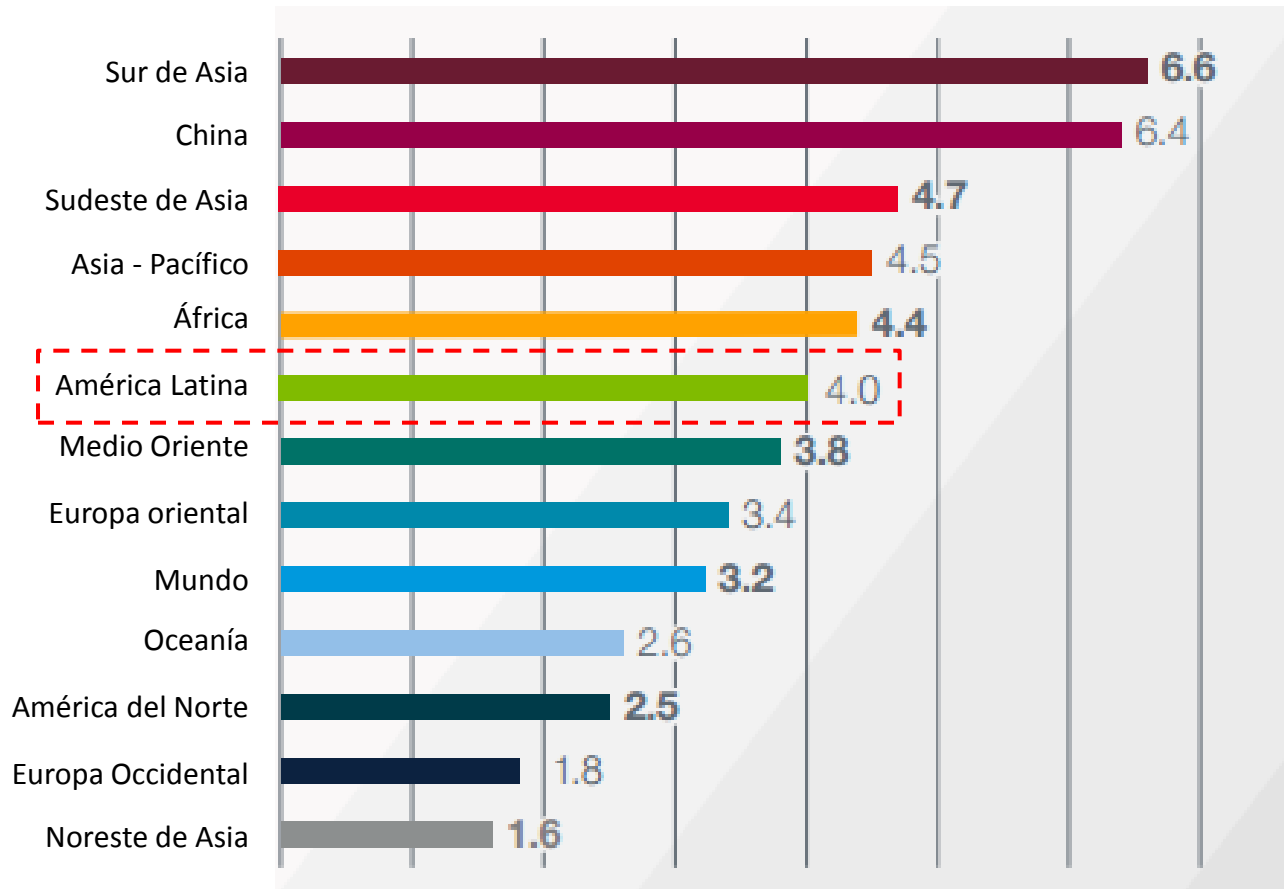


Fuente: Boeing Current Market Outlook 2013
CAGR: Crecimiento Anual Compuesto / RTKs – Toneladas-Kilómetro transportadas



Proyecciones – Mercado global

- Crecimiento anual esperado del PBI por región - Boeing - 2013/2032

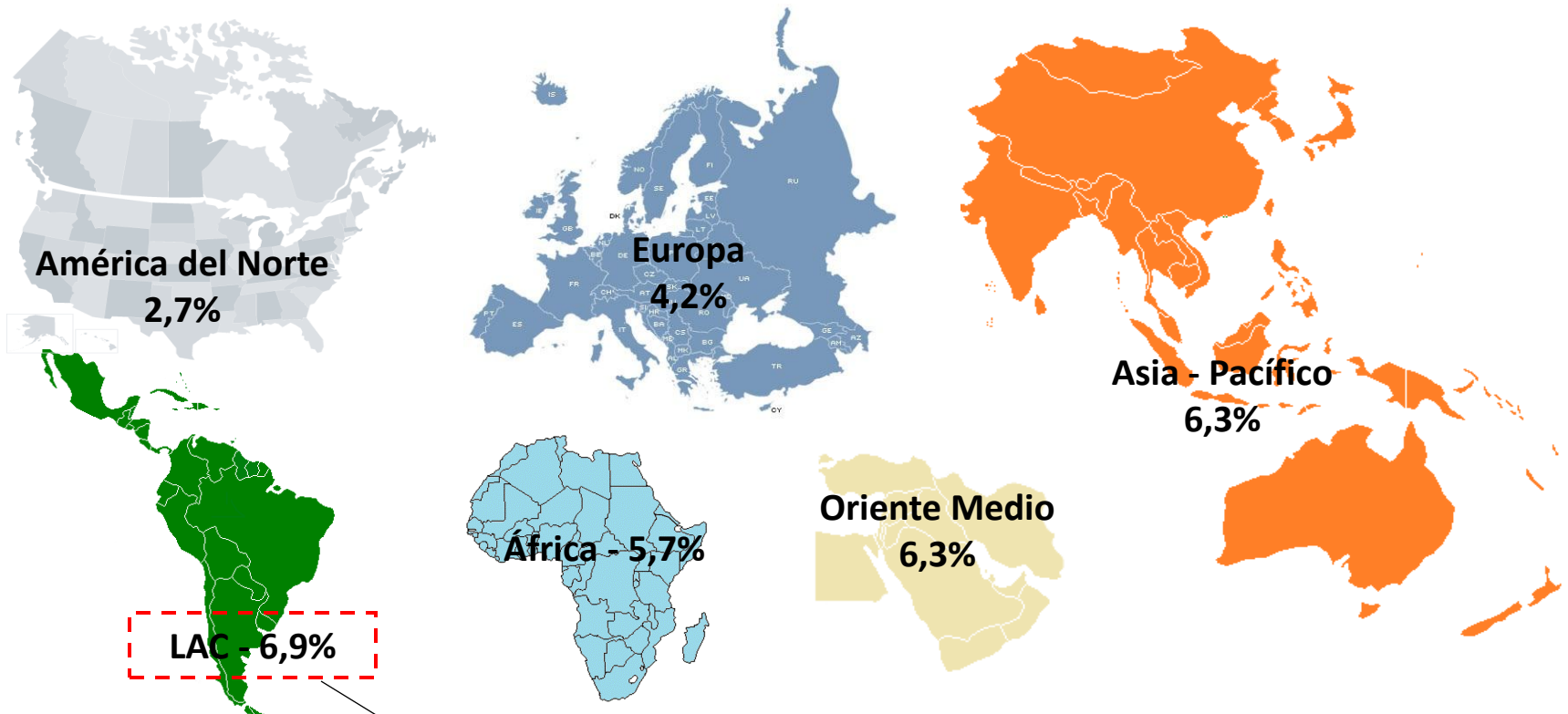


Fuente: Boeing Current Market Outlook 2013



Proyecciones – Mercado global

- Crecimiento anual esperado del tráfico aéreo (RPKs) por región - Boeing 2013/2032



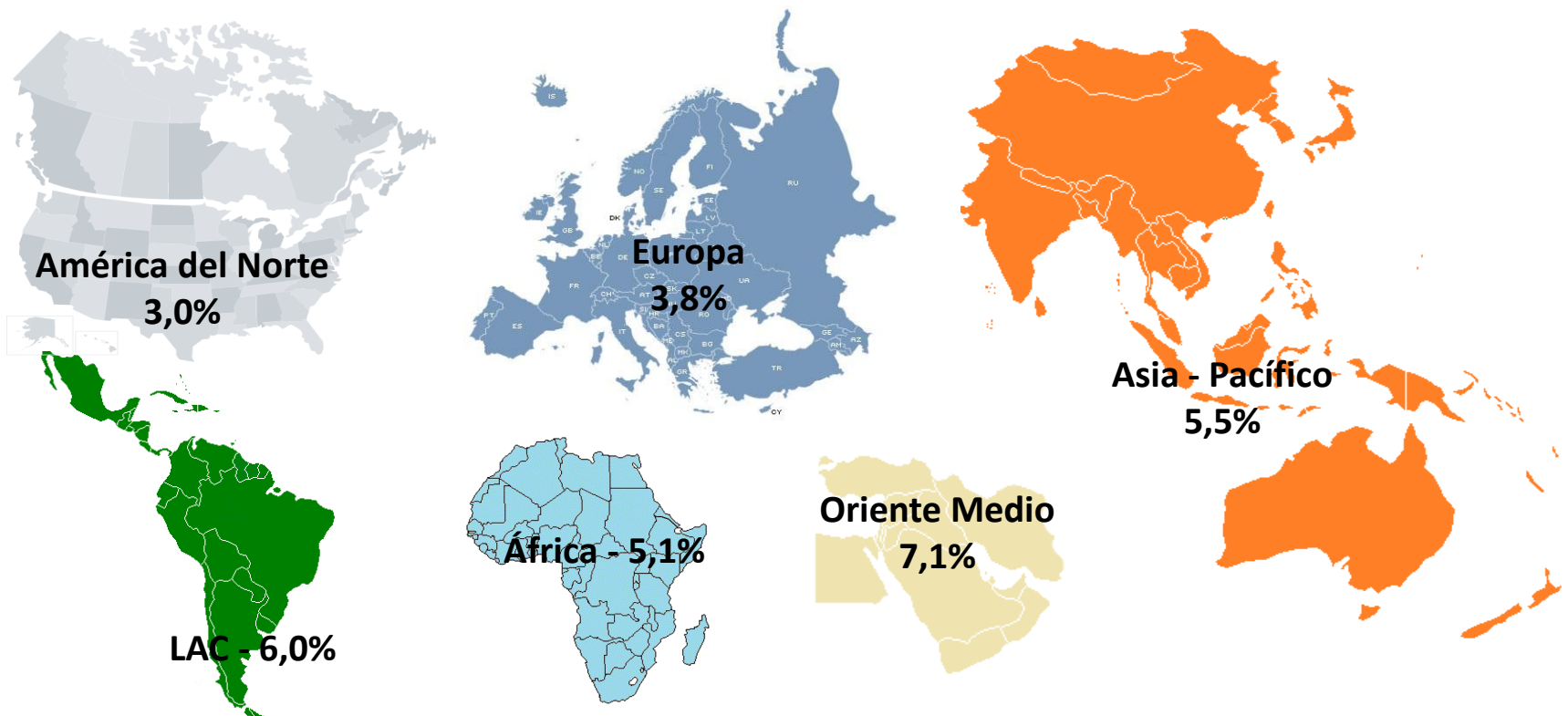
LAC: región con mayor crecimiento esperado para los próximos 20 años según Boeing

Fuente: consultor, en base a Boeing Current Market Outlook 2013



Proyecciones – Mercado global

- Crecimiento anual esperado del tráfico aéreo (RPKs) por región - Airbus 2013/2032

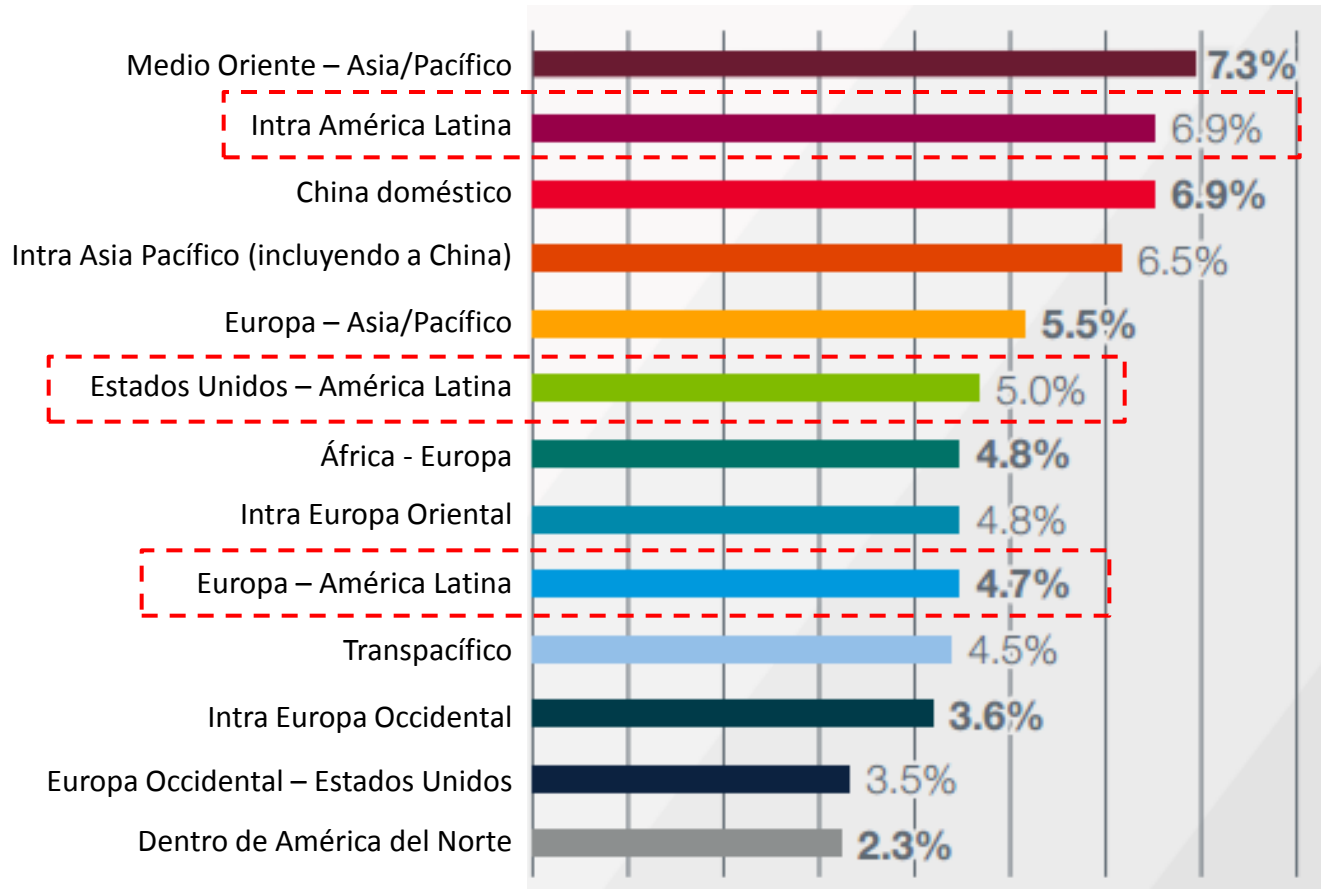


Fuente: consultor, en base a Airbus Global Market Forecast 2013



Proyecciones – Mercado global

- Crecimiento anual esperado de tráfico entre regiones – Boeing - 2013/2032

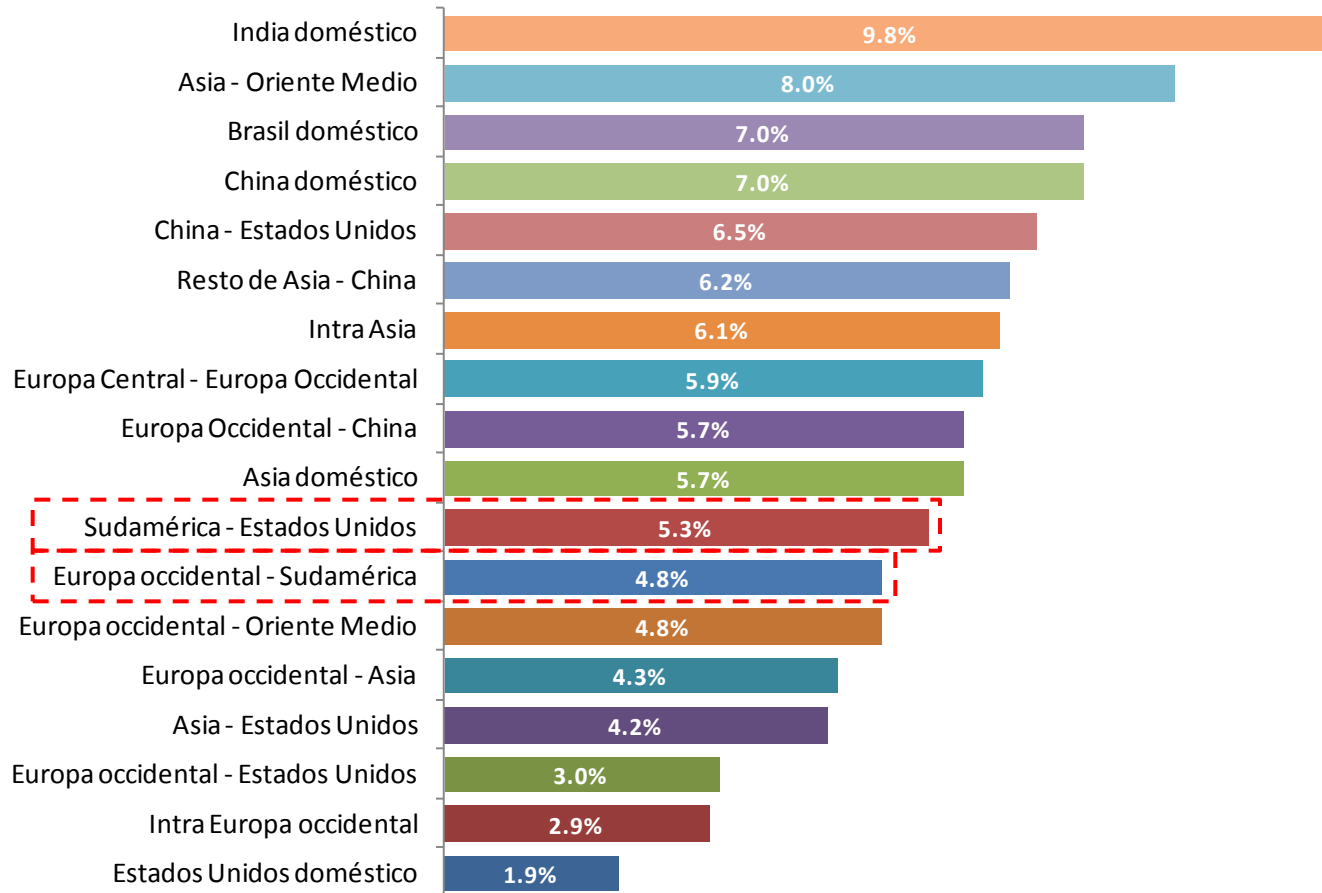


Fuente: Boeing Current Market Outlook 2013



Proyecciones – Mercado global

- Crecimiento anual esperado de tráfico entre regiones - Airbus - 2013/2032








Fuente: Airbus Global Market Forecast 2013



América Latina

Indicadores de la región - 2013

	Mundo	LatAm y Caribe	Participación de LatAm y Caribe sobre total mundial
 <p>Flota (jets) Jet Fleet</p>	20.981	1.340	6.4%
 <p>Pasajeros* Passengers*</p>	4.1 billones	334 millones	8.1%
 <p>Ingresos Revenues</p>	USD 637 billones	USD 30 billones	4.7%
 <p>Población Population</p>	7.1 billones	596 millones	8.4%
 <p>PBI GDP</p>	USD 71.900 billones	USD 5.343 billones	7.4%

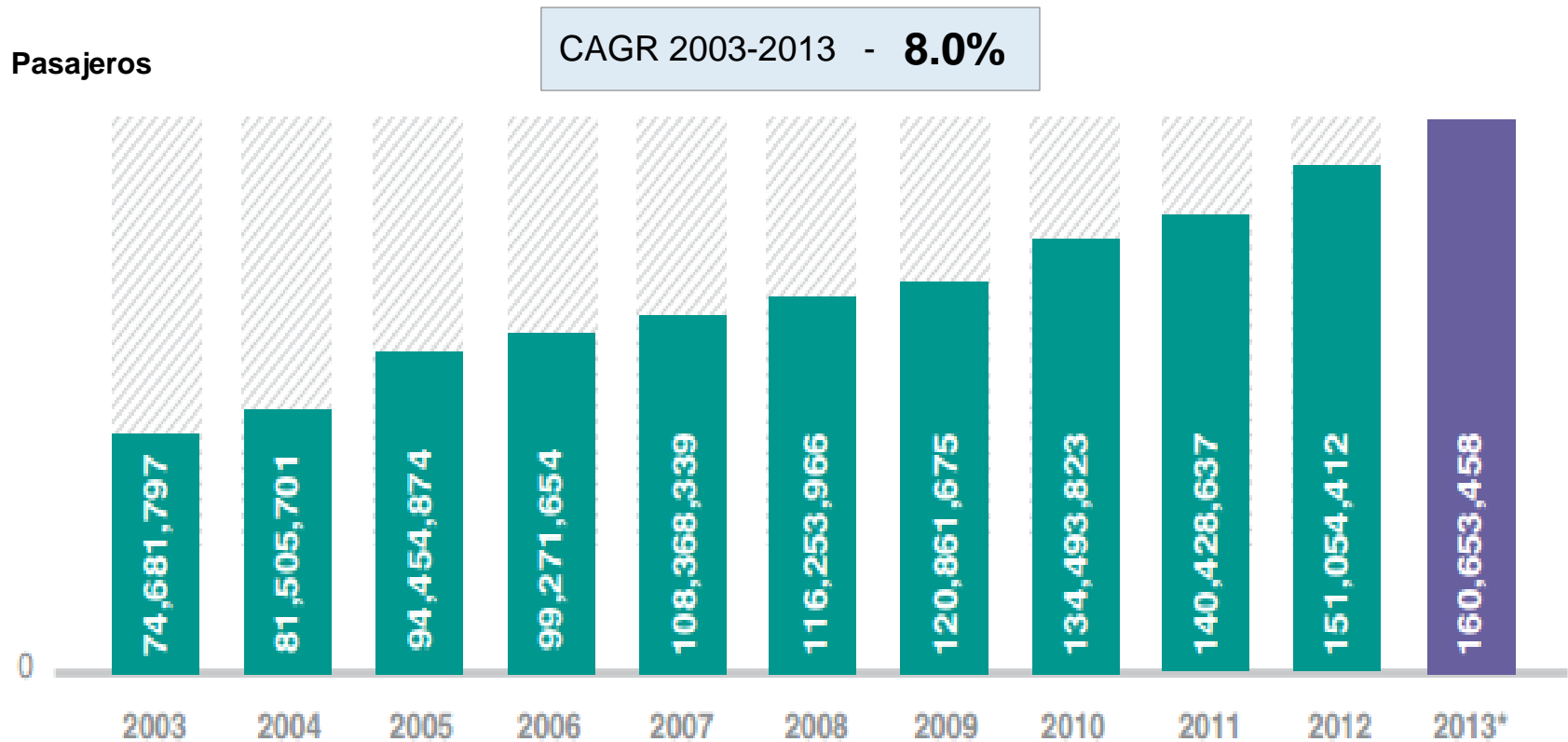
✓ Los miembros de ALTA del Caribe, América Central y México pueden tener una dinámica diferente de los de Sudamérica

Fuente: ALTA (Asociación de Transporte Aéreo de América Latina)



América Latina

Evolución del tráfico – Líneas aéreas miembros de ALTA

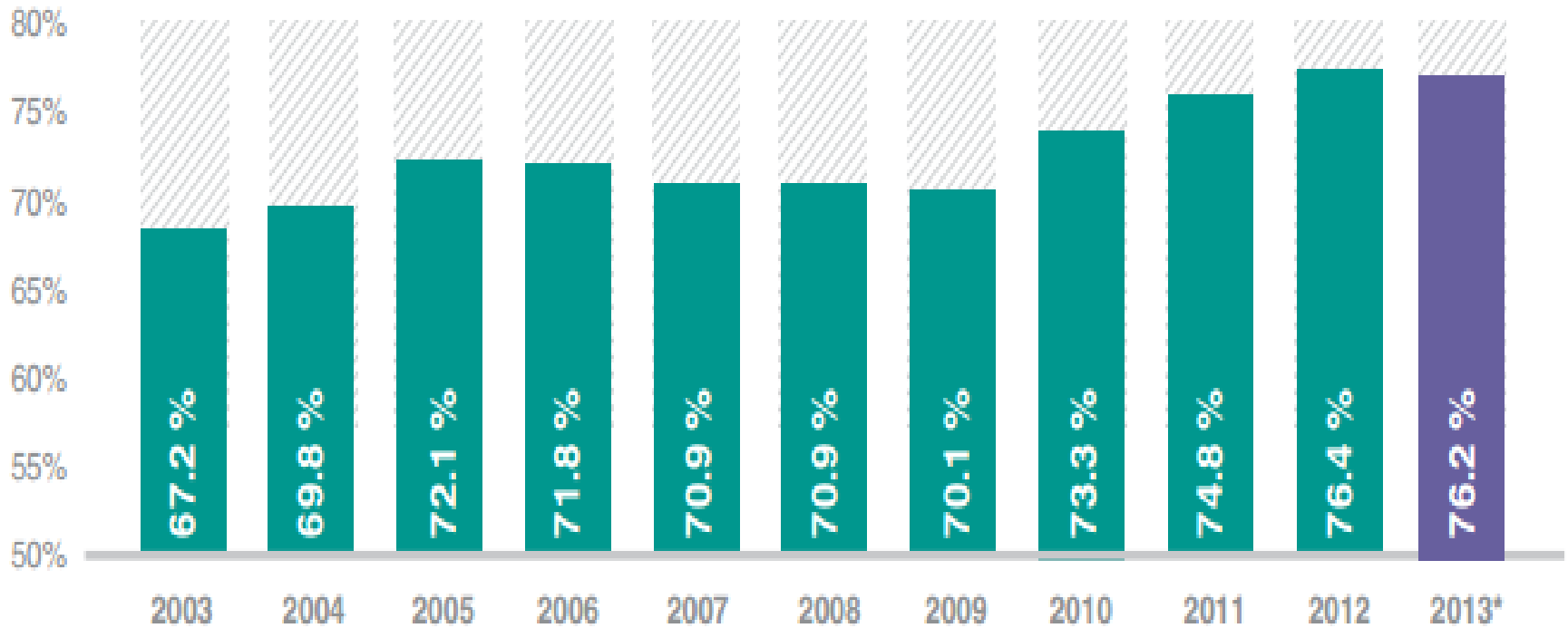


Fuente: ALTA (Asociación de Transporte Aéreo de América Latina)



América Latina

Evolución de la tasa de ocupación (*load factor*) – Líneas aéreas miembros de ALTA

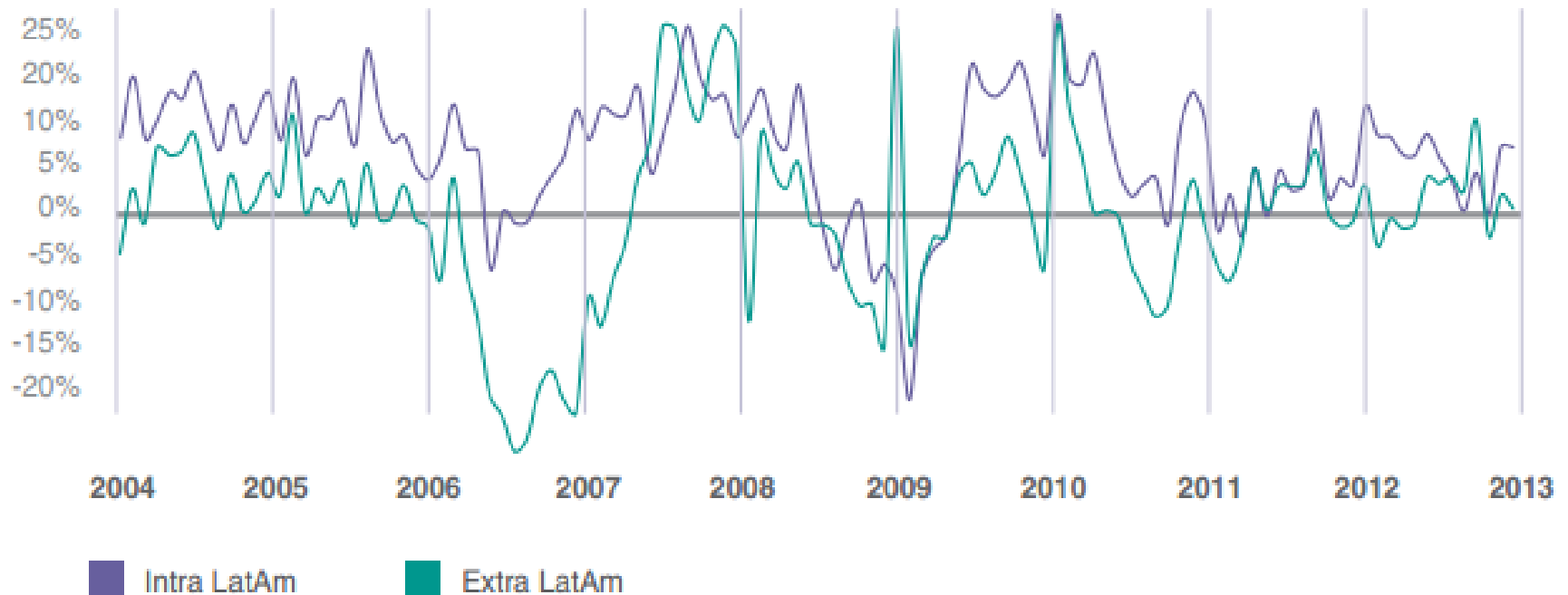


Fuente: ALTA (Asociación de Transporte Aéreo de América Latina)



América Latina

Variaciones en el Tráfico (RPK) – Líneas aéreas miembros de ALTA



Fuente: ALTA (Asociación de Transporte Aéreo de América Latina)



América Latina

Principales aeropuertos de la región por tráfico de pasajeros - 2013



Fuente: INFRAERO, SCL, Aeropuertos Argentina 2000, Aerocivil Colombia, Aeropuerto Internacional Ciudad de México, Aeropuerto Internacional de Maiquetía, Lima Airport Partners, ASUR, Aeropuerto de Guarulhos, Aeropuerto de Brasilia



América Latina

Principales 20 aeropuertos – Evolución de Movimientos – 2002 a 2012

Aerop.	Ciudad	País	Total de vuelos	CAGR 2002-2012	Aerop.	Ciudad	País	Total de vuelos	CAGR 2002-2012		
01	MEX	Mexico DF	Mexico	337.414	2%	11	SLC	Santiago	Chile	110.782	7%
02	GRU	Sao Paulo	Brazil	250.538	9%	12	AEP	Buenos Aires	Argentina	99.564	4%
03	BOG	Bogota	Colombia	236.908	7%	13	PTY	Ciudad de Panamá	Panama	99.510	13%
04	CGH	Sao Paulo	Brazil	167.110	0%	14	VCP	Sao Paulo	Brazil	96.464	15%
05	BSB	Brasilia	Brazil	156.110	6%	15	CUN	Cancun	Mexico	95.992	6%
06	GIG	Rio de Janeiro	Brazil	143.224	10%	16	SSA	Salvador	Brazil	90.502	7%
07	LIM	Lima	Peru	126.144	10%	17	CWB	Curitiba	Brazil	83.590	5%
08	SJU	San Juan	Puerto Rico	125.740	-2%	18	GDL	Guadalajara	Mexico	79.876	-1%
09	CNF	Belo Horizonte	Brazil	114.464	37%	19	POA	Porto Alegre	Brazil	78.420	9%
10	SDU	Rio de Janeiro	Brazil	112.192	4%	20	CCS	Caracas	Venezuela	76.548	-1%



Fuente: ALTA (Asociación de Transporte Aéreo de América Latina)



América Latina

Principales 20 pares de ciudades – Evolución de capacidad ofrecida – 2002 a 2012

	Par de ciudades	Total de asientos	CAGR 2002 a 2012
01	Rio de Janeiro – Sao Paulo	13.289.597	1%
02	Brasilia – Sao Paulo	5.342.821	4%
03	Porto Alegre – Sao Paulo	4.902.740	7%
04	Curitiba – Sao Paulo	4.549.982	3%
05	Belo Horizonte – Sao Paulo	4.385.530	3%
06	Bogota - Medellin	3.780.875	3%
07	Cancun – Mexico City	3.750.271	2%
08	Salvador – Sao Paulo	3.740.298	7%
09	Mexico DF – Monterrey	3.448.770	0%
10	Guayaquil - Quito	3.378.003	6%

	Par de ciudades	Total de asientos	CAGR 2002 a 2012
11	Bogota – Cali	3.064.074	2%
12	Brasilia – Rio de Janeiro	2.918.334	3%
13	Guadalajara – Mexico City	2.900.354	-1%
14	Florianopolis – Sao Paulo	2.850.344	4%
15	Belo Horizonte – Rio de Janeiro	2.600.956	6%
16	Recife – Sao Paulo	2.586.829	8%
17	Buenos Aires – Sao Paulo	2.468.820	3%
18	Cuzco – Lima	2.362.496	4%
19	Bogota – Cartagena	2.330.605	4%
20	Fortaleza – Sao Paulo	2.115.808	11%



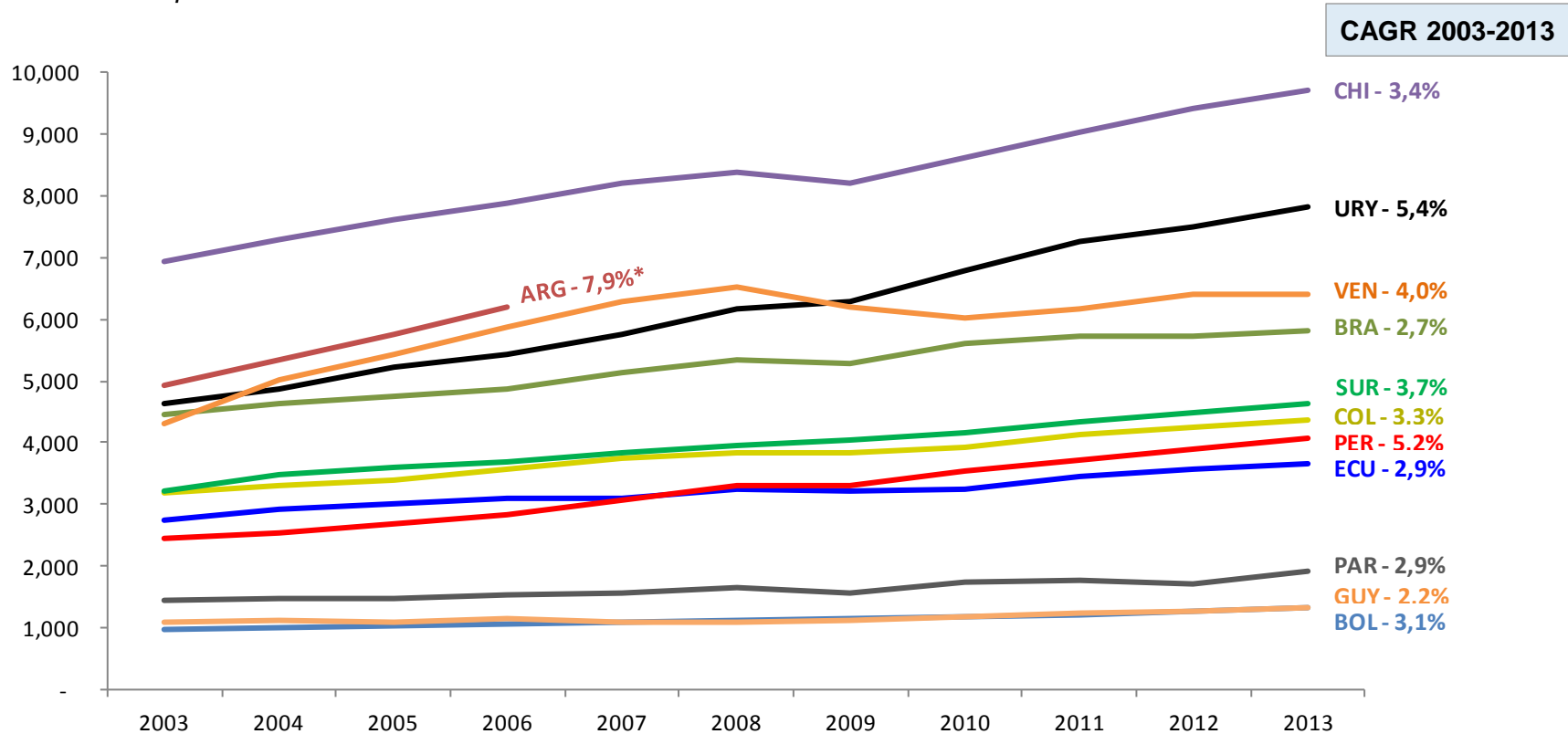
Fuente: ALTA



Sudamérica

Evolución del PBI per cápita en 12 países de Sudamérica – 2003 a 2012

USD anuales a precios constantes de 2005



Fuente: consultor, en base a datos del Banco Mundial

Nota*: El Banco Mundial no informa PBI per cápita a precios constantes para Argentina desde el año 2007 en adelante. El CAGR de Argentina corresponde al período 2003 - 2006

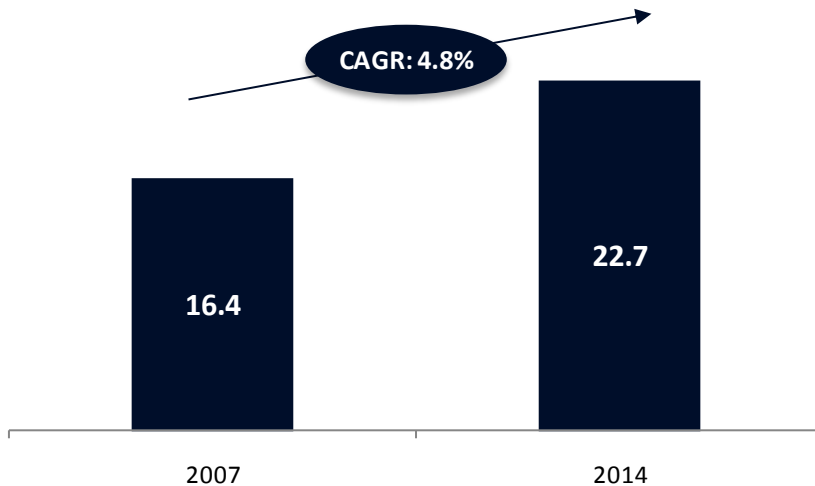


Sudamérica

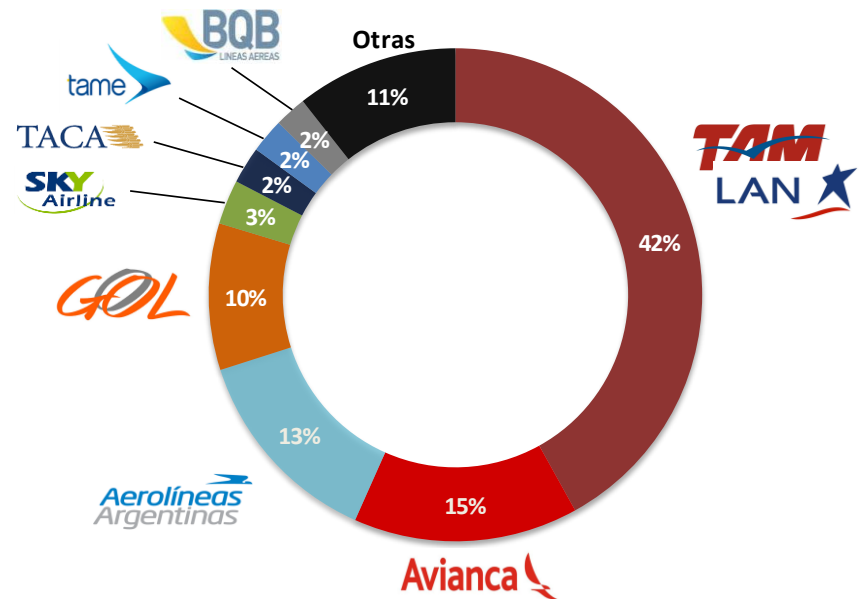
Capacidad ofrecida en rutas regionales – vuelos internacionales

Evolución de la capacidad ofrecida en rutas regionales*

Millones de asientos internacionales – 2007 y 2014



Asientos internacionales dentro de la región por línea aérea - 2014









Fuente: consultor, en base a datos de Official Airline Guide
Nota*: Las rutas regionales son aquellas rutas entre puntos de distintos países dentro de Sudamérica



Sudamérica

Capacidad ofrecida en países Sudamericanos

		Evolución de la capacidad ofrecida en rutas domésticas Millones de asientos domésticos 2007 y 2014			Evolución de la capacidad ofrecida en rutas internacionales Millones de asientos internacionales 2007 y 2014		
País		2007	2014	CGAR (2007 a 2014)	2007	2014	CGAR (2007 a 2014)
	Argentina	8,4	13,6	7,1%	20,9	28,9	4,7%
	Bolivia	2,7	3,7	4,7%	4,1	5,7	4,7%
	Brasil	71,9	135,1	9,4%	88,2	162,9	9,2%
	Chile	7,1	12,6	8,6%	14,4	22,3	6,5%
	Colombia	14,8	25,3	8,0%	22,2	38,8	8,3%
	Ecuador	5,8	5,4	-1,0%	9,5	10,5	1,5%









Fuente: consultor, en base a datos de OAG



Sudamérica

Capacidad ofrecida en países Sudamericanos

País	Evolución de la capacidad ofrecida en rutas domésticas Millones de asientos domésticos 2007 y 2014			Evolución de la capacidad ofrecida en rutas internacionales Millones de asientos internacionales 2007 y 2014		
	2007	2014	CGAR (2007 a 2014)	2007	2014	CGAR (2007 a 2014)
 Paraguay	0,1	0,1	-1,7%	1,2	1,6	4,3%
 Perú	4,9	10,7	11,8%	11,1	21,4	9,8%
 Venezuela	7,4	8,2	1,5%	13,4	14,0	0,6%
 Guyana				0,6	0,9	5,7%
 Surinam				0,4	0,6	4,5%
 Uruguay				2,2	2,8	3,9%



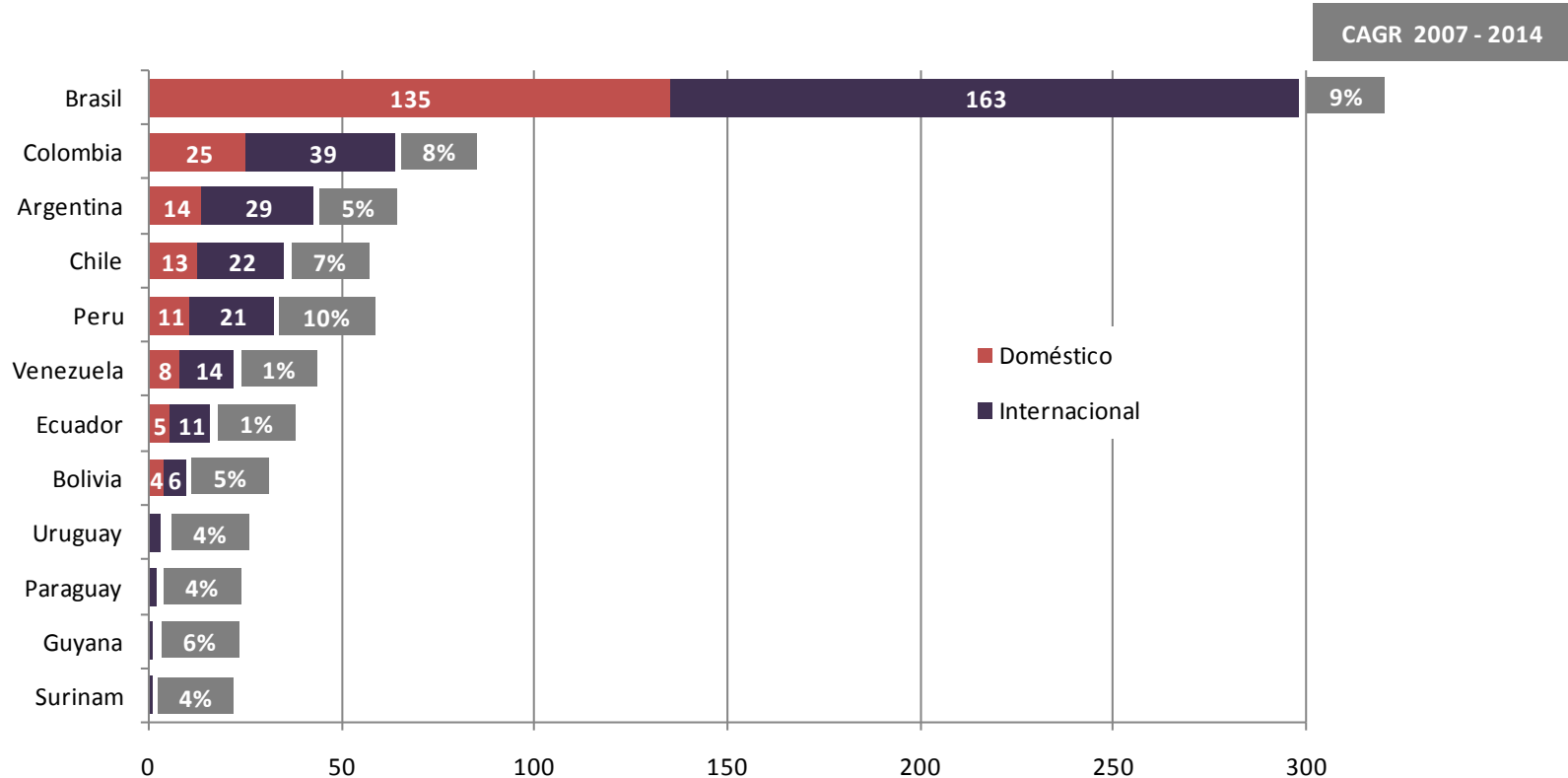
Fuente: consultor, en base a datos de OAG



Sudamérica

Capacidad ofrecida en 12 países Sudamericanos

Millones de asientos ofrecidos* - 2014



Fuente: Official Airline Guide

Nota*: la gráfica presenta la capacidad total ofrecida desde los aeropuertos de cada país, superior a los pasajeros efectivamente transportados.

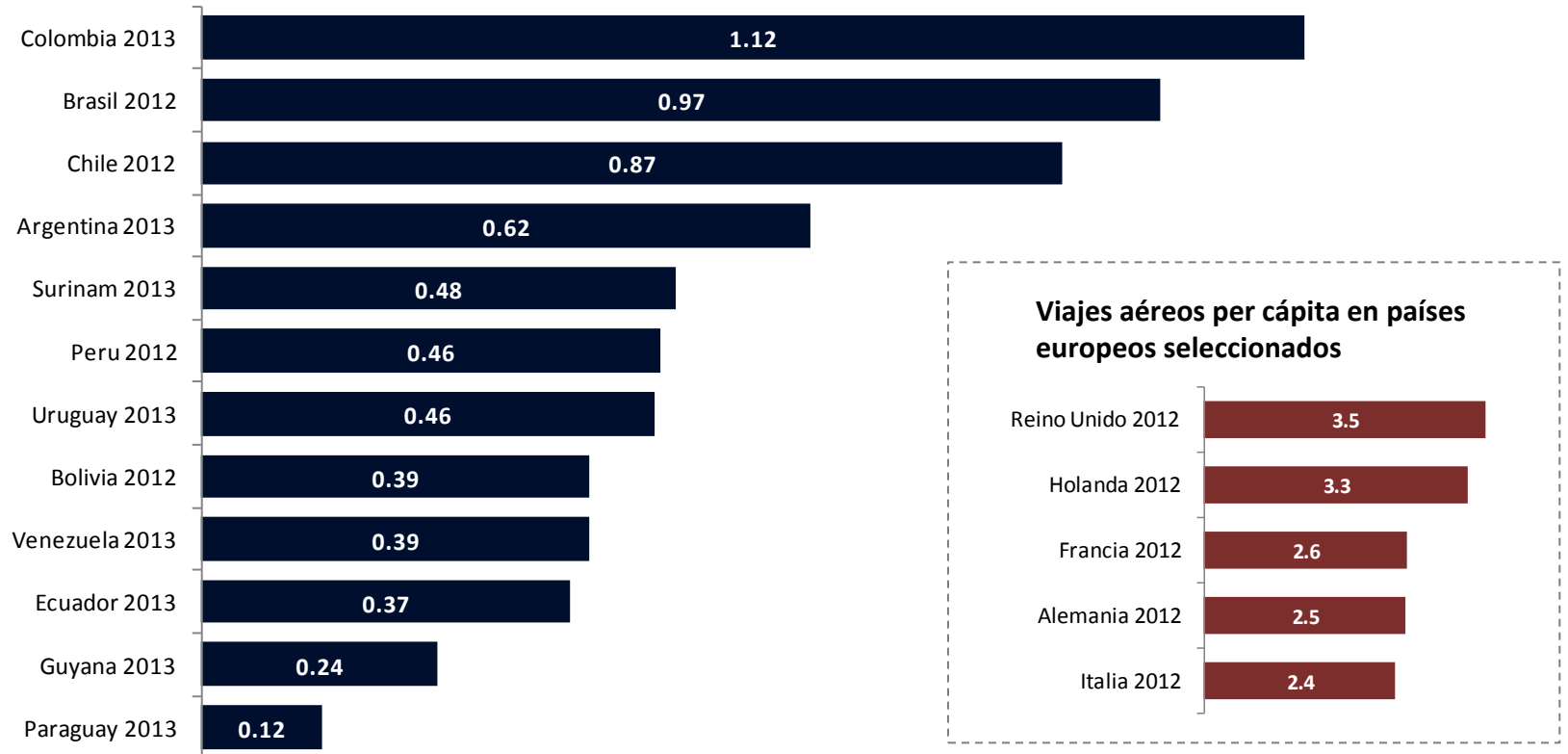
Nota**: Los asientos internacionales incluyen todos los destinos internacionales, incluyendo aquellos fuera de la región.



Sudamérica

Viajes aéreos per cápita

Años 2012 y 2013*



Fuente: Banco Mundial, DINAC, DINACIA, SABSA, Comunidad Andina, MPPTAA Venezuela, Lima Airport Partners, INE Chile, AA2000, Aerocivil Colombia e INFRAERO.

Nota*: Se utilizó el último año disponible que cuente tanto con información de pasajeros totales como de población.

Nota**: Los asientos internacionales incluyen todos los destinos internacionales, incluyendo aquellos fuera de la región.



Sudamérica

Principales rutas regionales en Sudamérica – vuelos internacionales 2014

Frecuencias semanales en temporada alta y participación sobre total de asientos regionales internacionales



Fuente: consultor, en base a datos de OAG



Sudamérica

Aeropuertos fronterizos con vuelos regionales regulares - 2014

Frecuencias semanales



Fuente: consultor, en base a datos de OAG
Nota*: Sólo se incluyeron rutas con al menos una frecuencia semanal.



Sudamérica

Aeropuertos regionales, sub-regionales y fronterizos – 2014

Frecuencias semanales en servicios regulares internacionales dentro de la región



Desde Argentina



Desde Bolivia



Fuente: consultor, en base a datos de OAG
Nota*: Sólo se incluyeron rutas con al menos una frecuencia semanal.



Sudamérica

Aeropuertos regionales, sub-regionales y fronterizos – 2014

Frecuencias semanales en servicios regulares internacionales dentro de la región



Desde Brasil



Fuente: consultor, en base a datos de OAG
Nota*: Sólo se incluyeron rutas con al menos una frecuencia semanal.



Sudamérica

Aeropuertos fronterizos con vuelos regionales regulares - 2014

Frecuencias semanales en servicios regulares internacionales dentro de la región



Desde Paraguay



Desde Colombia



Desde Uruguay



Desde Chile



Fuente: consultor, en base a datos de OAG

Nota*: Sólo se incluyeron rutas con al menos una frecuencia semanal.



Sudamérica

Aeropuertos fronterizos con vuelos regionales regulares - 2014

Frecuencias semanales en servicios regulares internacionales dentro de la región



Desde Venezuela



Desde Perú

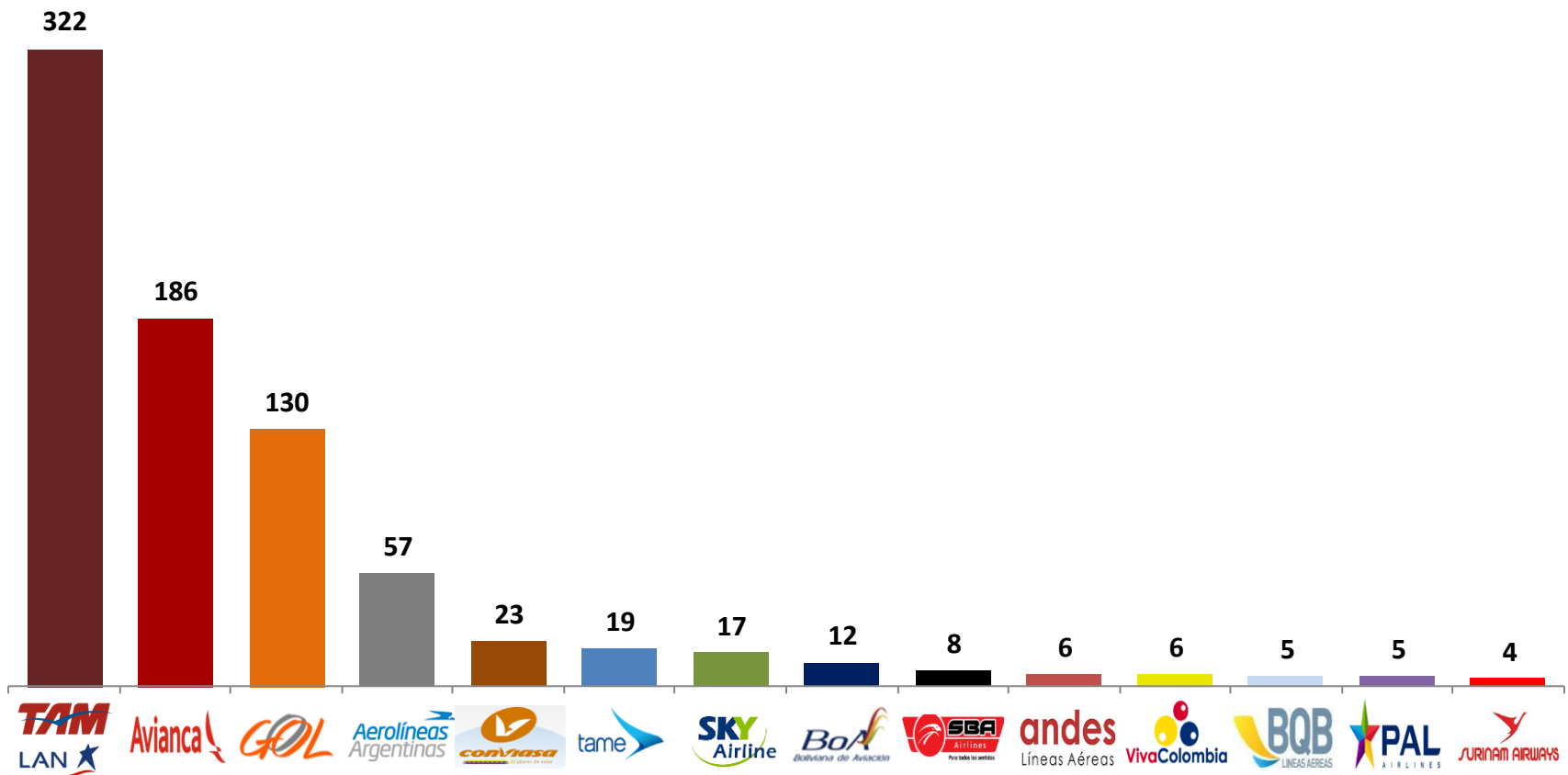


Fuente: consultor, en base a datos de OAG
Nota*: Sólo se incluyeron rutas con al menos una frecuencia semanal.



Sudamérica

Tamaño de flotas 2013 - Líneas aéreas de Sudamérica con servicios internacionales



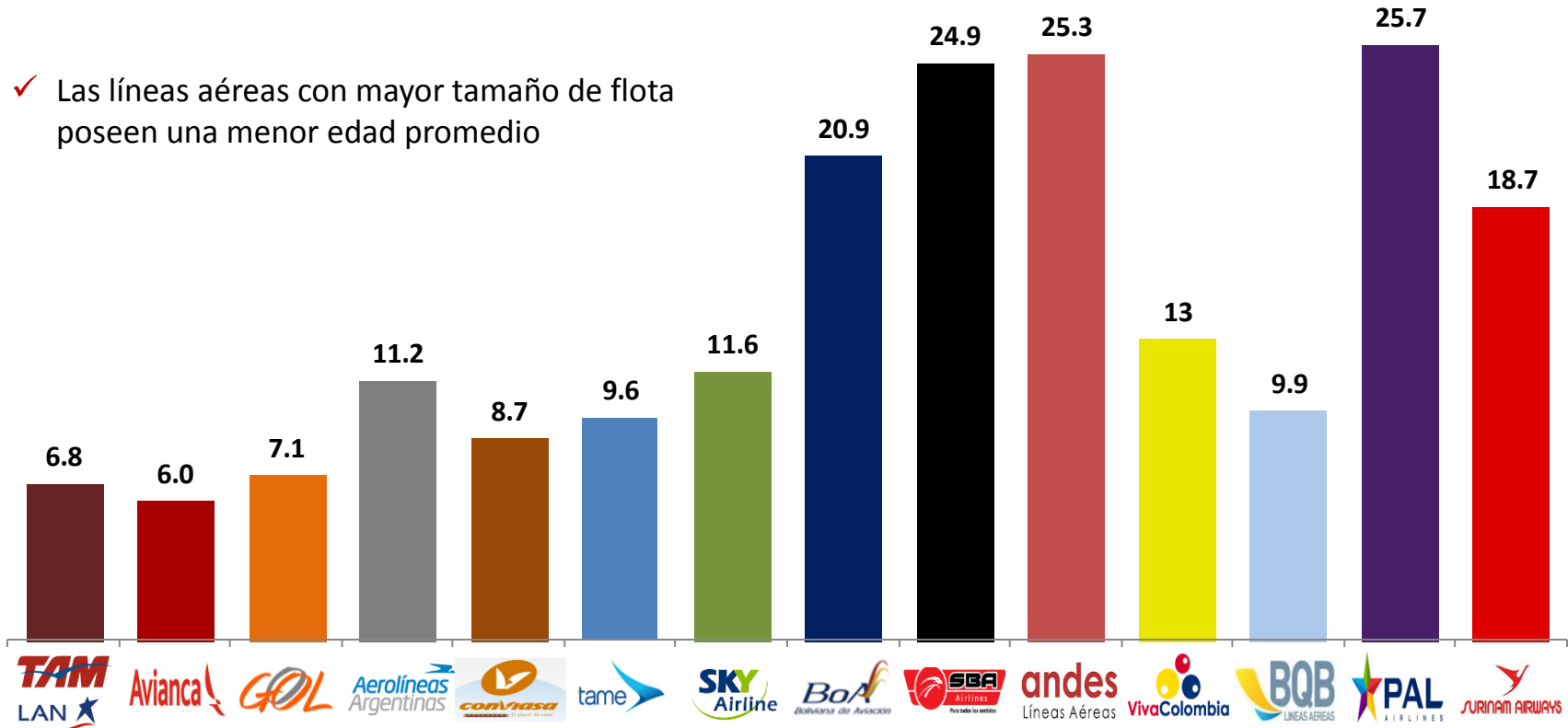
Fuente: ALTA, Airfleets.net



Sudamérica

Edad promedio de flotas 2013 - Líneas aéreas de Sudamérica con servicios internacionales

- ✓ Las líneas aéreas con mayor tamaño de flota poseen una menor edad promedio

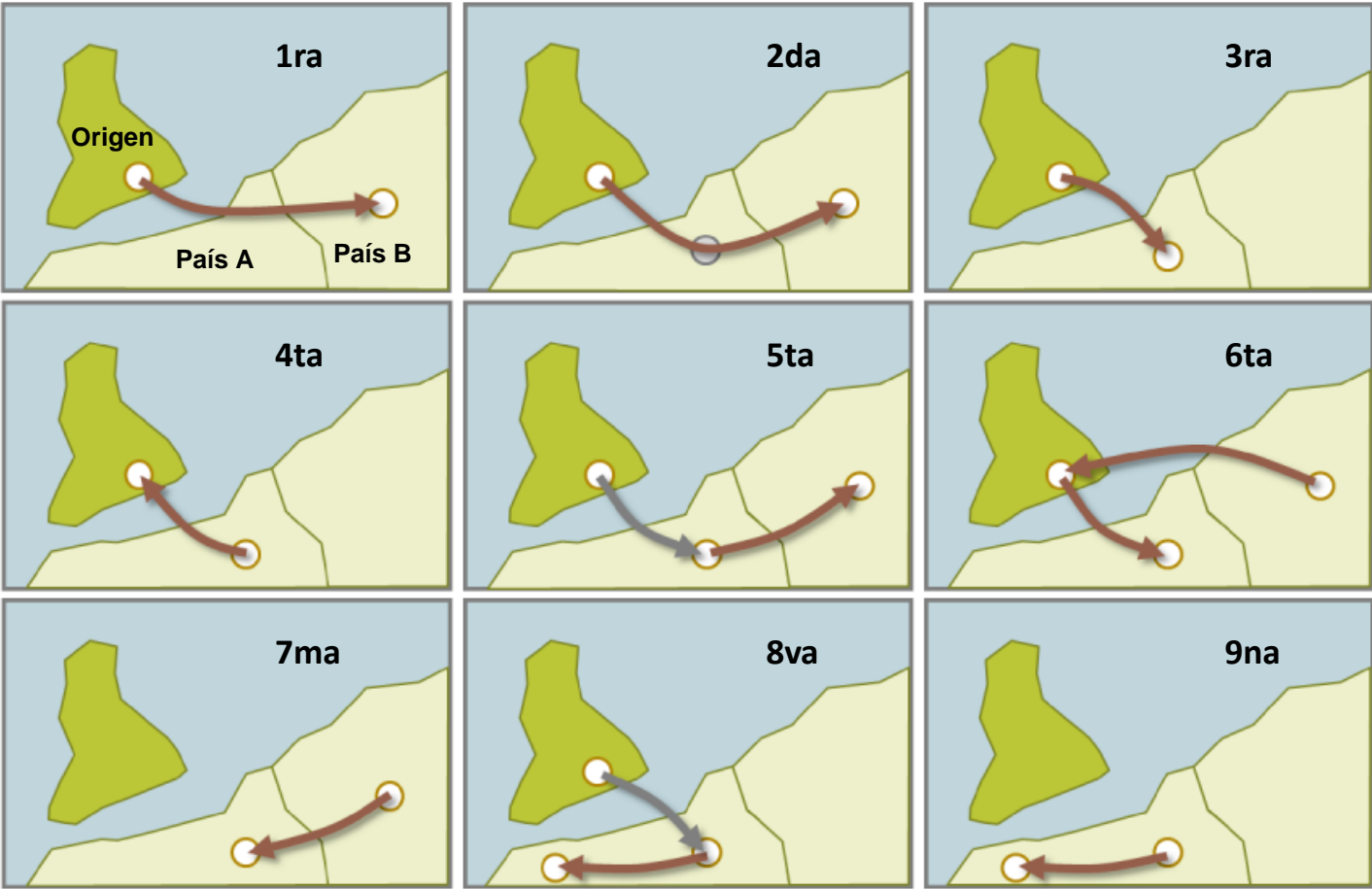


Fuente: Airfleets.net



Estudio de Integración - Introducción

Libertades del Aire



Estudio de Integración - Introducción

Ejemplo de integración del transporte aéreo: Comunidad Europea

Normas comunes para la explotación de servicios aéreos

- Acceso a rutas
 - ✓ Compañías aéreas comunitarias: libertad de rutas dentro de la región, incluso de cabotaje
 - ✓ Estados miembros no pueden condicionar la libertad de rutas a la posesión de ningún permiso o autorización
 - ✓ No puede restringirse libertad de servicios por acuerdos bilaterales celebrados entre Estados miembros
 - ✓ Se pueden imponer restricciones en bilaterales entre un Estado miembro y un tercer país (siempre y cuando no restrinja la competencia ni se realicen prácticas discriminatorias)
 - ✓ Estado miembros: pueden regular el tráfico aéreo entre aeropuertos que presten servicio a una misma ciudad
- Disposiciones sobre precios
 - ✓ Libertad tarifaria, salvo excepciones relacionadas con obligación de servicio público (por ej., si un Estado miembro quiere establecer rutas consideradas vitales para el desarrollo económico)
 - ✓ Prohibición de discriminación por causa de nacionalidad o lugar de residencia de los pasajeros



Estudio de Integración - Metodología

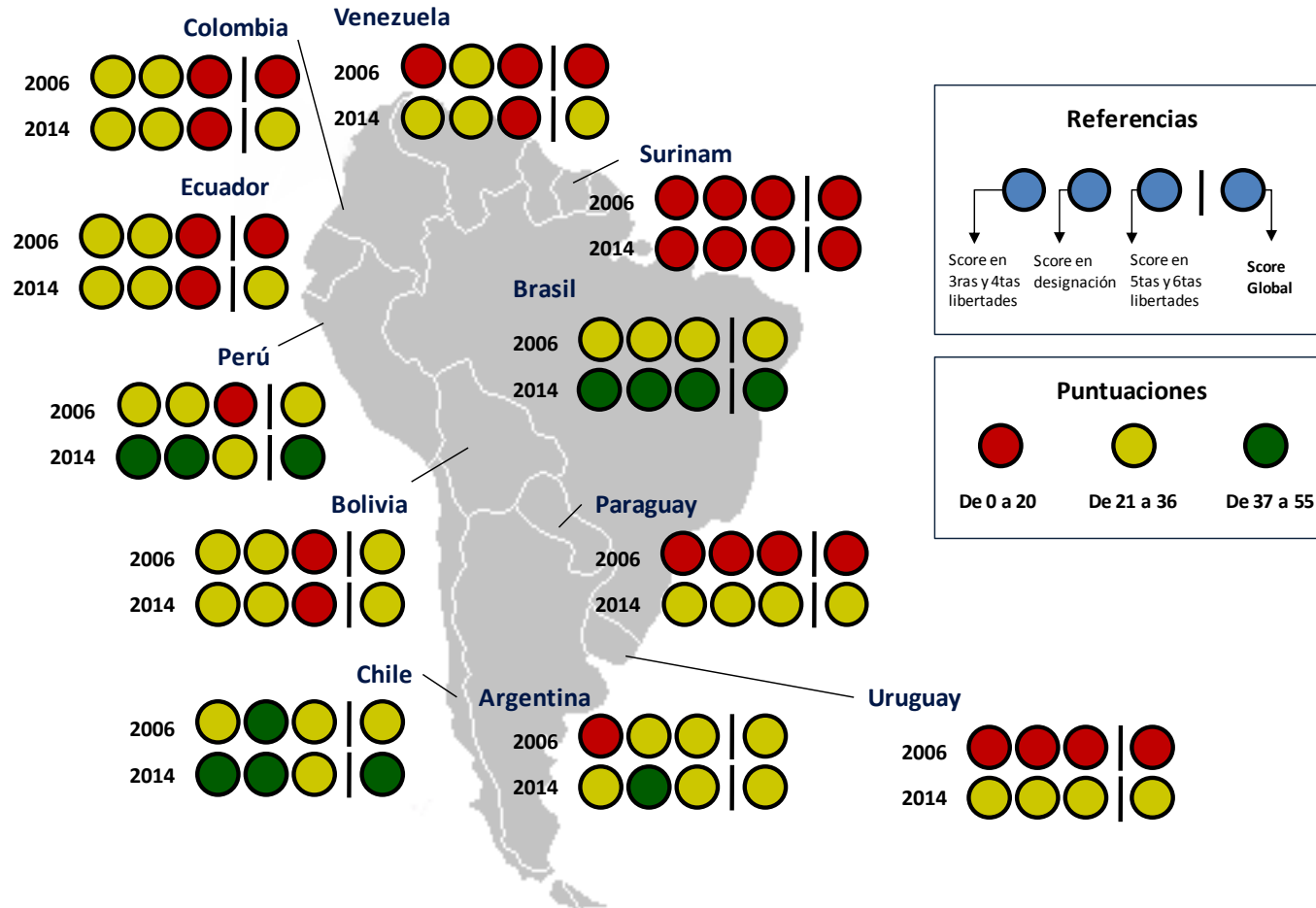
Mercados	Criterios de evaluación	Ponderación en puntaje global	Conceptos	Valor
Mercados de 3ras y 4tas libertades	Aptitudes para capturar mercados	40%	Libre	5
			Regulada con sobrante (frecuencias que no se utilizan)	4
			Regulada utilizándose todas las frecuencias	3
			Regulada con restricciones pero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



Fuente: consultor



Estudio de Integración - Resultados



- No se incluye a Guyana en la gráfica, al no contar con servicios aéreos regulares dentro de la región



Fuente: consultor



Estudio de Integración - Resultados

- Principales drivers de evolución de puntajes
 - ✓ Brasil
 - Suscripción de nuevos convenios bilaterales
 - Desarrollo de nuevas frecuencias con países con los que antes no estaba conectado
 - ✓ Colombia
 - Sin acuerdos / servicios regulares con Paraguay, Uruguay, Guyana y Surinam
 - Posibilidad de mejorar en el otorgamiento de quintas libertades
 - ✓ Chile
 - Posee margen de mejora, en caso de poder obtener 5tas libertades al norte hacia USA
 - ✓ Argentina
 - Valoración global similar a la de 2006, manteniéndose tercera en el ranking
 - Saludable otorgamiento de 5tas y 6tas libertades (Chile, Uruguay, Brasil)
 - ✓ Paraguay y Uruguay
 - Aumentos importantes en su valoración, por políticas liberales y suscripción de bilaterales abiertos (en ocasiones, incluso otorgan derechos de cabotaje a líneas aéreas extranjeras)



Fuente: consultor



Estudio de Integración

- Avances y perspectivas favorables del transporte aéreo en Sudamérica
 - ✓ Se registró un importante crecimiento de la capacidad ofrecida en rutas regionales
 - Los asientos internacionales en rutas regionales crecieron de 16,4 millones en 2007 a 22,7 millones en 2014
 - ✓ La mayoría de los principales aeropuertos de América Latina se encuentran en Sudamérica
 - 15 de los 20 aeropuertos con mayor tráfico de América Latina se encuentran en Sudamérica
 - ✓ América Latina es una de las regiones con mayor crecimiento esperado del sector de transporte aéreo para los próximos 20 años
 - Boeing: 6,9% anual (región con mayor crecimiento esperado)
 - Airbus: 6,0% anual (2da región con mayor crecimiento esperado)
 - ✓ Se han registrado avances en la flexibilización de los marcos regulatorios de la región
 - Casi todos los países de la región han mejorado su puntaje respecto del año 2006, lo que indica un mayor grado de apertura



Fuente: consultor



Estudio de Integración

- Desafíos del transporte aéreo en Sudamérica
 - ✓ La oferta de asientos en la región esta concentrada en cuatro empresas
 - ✓ Los vuelos internacionales regulares entre los países de la región están concentrados en las capitales y ciudades más desarrolladas de la región
 - ✓ Las frecuencias de los vuelos regulares caen dramáticamente cuando se trata de aeropuertos sub-regionales y fronterizos
 - ✓ Un alto grado de apertura no se traduce, necesariamente, en un alto nivel de conectividad
 - ✓ En la gran mayoría de los casos, hay una importante diferencia entre las frecuencias permitidas por los bilaterales, y las frecuencias efectivamente utilizadas por las líneas aéreas



Fuente: consultor



Estudio de Integración

- Cuestiones pendientes de resolución
 - ✓ Cuáles son las estrategias de los países para ampliar la conectividad en Sudamérica?
 - ✓ Cómo se puede fomentar el aumento de la competencia, basado en el desarrollo de nuevas empresas regionales, aumentando la cantidad de rutas y frecuencias ofrecidas, y ofrecer los precios más bajos al público?
 - ✓ Cómo se puede incentivar la desconcentración del tráfico para favorecer el desarrollo de rutas regionales con menor concentración?
 - ✓ Cómo se puede fomentar el crecimiento de la oferta para que las líneas aéreas cubran todas las frecuencias permitidas por los acuerdos bilaterales?
 - ✓ Cómo se puede fomentar la generación de nuevos hubs como el de Panamá en América Central?



Fuente: consultor

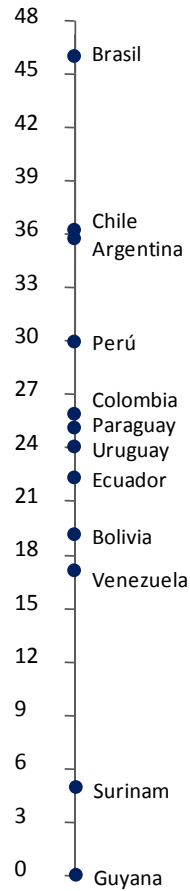


Estudio de Integración – Resultados 2014

**Aptitudes para capturar mercados
(3ras y 4tas libertades)**



**Aptitudes para participar
(5tas y 6tas libertades)**



Puntaje Global



Fuente: consultor



Recomendaciones - posibles caminos a seguir

- Eliminación de barreras regulatorias
 - ✓ Liberalización del acceso a los mercados, al estilo que se dio en la Unión Europea
 - Permitiría que una compañía de un país de la región pueda ofrecer servicios tanto domésticos como internacionales, en cualquier otro país de la región
 - ✓ Mayor liberalización de los derechos de quinta libertad, especialmente extra-regionales
 - Favorecería el desarrollo de servicios intra-regionales
 - ✓ Levantamiento de restricciones existentes sobre la propiedad de líneas aéreas
 - Contribuiría a fomentar el desarrollo de nuevas líneas aéreas y al aumento de la inversión en el sector
- Medidas que incrementen la competitividad del transporte aéreo
 - ✓ Aplicación de paquetes de incentivos para líneas aéreas que operen nuevas rutas que tengan determinadas características (por ejemplo, unir aeropuertos secundarios que no tengan servicios en la actualidad)
 - Descuentos en las tasas de aterrizaje, o determinados beneficios impositivos
 - Objetivo: incentivar la apertura de nuevas rutas y reducir el riesgo para las líneas aéreas en los períodos iniciales de operación, típicamente de baja demanda
 - ✓ Remoción de barreras relacionadas con la regulación económica, para que los operadores tengan las mismas libertades que en otras industrias



Estudio de Integración – Tendencias

- Junto con las políticas de ampliación de libertades, hubo un aumento en las frecuencias de los vuelos y en los flujos de pasajeros entre los países de Sudamérica
 - Hasta qué punto esto ocurrió debido a la ampliación de las libertades? En qué medida fue influenciado por el crecimiento del producto y de la renta per cápita en la región?
-
- ✓ Se produjo por ambas situaciones
 - ✓ El aumento de la renta genera mas tráfico
 - ✓ Al mismo tiempo, los bilaterales han permitido aumentar las capacidades en las rutas existentes
 - ✓ Sin embargo, no han variado tanto los bilaterales respecto de los puntos de entrada de cada país
 - ✓ Siguen prevaleciendo las rutas troncales tradicionales



Estudio de Integración – Tendencias

- El estudio no trata algunos temas relevantes sobre tendencias mundiales. Aunque reconoce la importancia de las quintas libertades y el deseo de los países de proteger los mercados del Norte, en los últimos años la renta per cápita regional ha crecido, el flujo de pasajeros de la región aumentó y el turismo regional despierta interés sin precedentes. Además de eso, el eje de la economía mundial se está moviendo desde el Norte en dirección hacia el Este. Esos movimientos, que indican que el sector está sufriendo transformaciones sistémicas, no son abarcados por el análisis
- ✓ El crecimiento de los países no es nuevo, la entrada de pasajeros al sector ha sido paulatina
- ✓ Si bien en algunos países la entrada de la clase media fue más contundente, los volúmenes por lo general han engrosado las rutas troncales
 - ✓ La distribución ha sido principalmente través de los centros de concentración/distribución
- ✓ Líneas aéreas en Brasil y en Colombia han sabido identificar rutas punto a punto, particularmente LCCs
- ✓ No hay volúmenes que justifiquen todavía rutas directas entre Asia y Sudamérica
 - ✓ Las líneas aéreas que operan en GRU lo hacen a través de Europa o de USA
 - ✓ Las operaciones directas traerían también complicaciones operativas, que son de muy alto costo



Estudio de Integración – Desconcentración

- Es fundamental apuntar algunas alternativas para mejorar la conectividad y la integración aérea en la región, acentuando en la desconcentración de los vuelos hacia los aeropuertos sub-regionales
- ✓ La desconcentración hacia aeropuertos sub-regionales es importante
 - ✓ Sin embargo, para que eso pueda suceder, tienen que darse ciertas condiciones desde el punto de vista regulatorio
 - ✓ Hoy, estas condiciones no están dadas
 - ✓ Los bilaterales suelen definir cuadros de rutas con puntos específicos
 - ✓ En el futuro, serán las líneas aéreas que identifiquen pares de puntos con potencial para desarrollar rutas específicas, siempre que los bilaterales lo permitan
- ✓ La desregulación es necesaria y suficiente para permitir que mercados con atractivo potencial sean efectivamente atendidos
 - ✓ Todavía existen muchas alternativas de rutas que podrían desarrollarse, ya sea de manera directa o a través de los hubs/gateways o de rutas troncales
 - ✓ Estas son las rutas que hoy no existen por una restricción en las posibilidades de entrada
 - ✓ Además se podrían desarrollar rutas que no tengan interés comercial pero que sean de interés social, a través de los mecanismos conocidos de subsidios



Estudio de Integración – Desconcentración

- Existe una necesidad de que crezcan aeropuertos sub-regionales con potencial para favorecer el intercambio de pasajeros y carga aérea en Sudamérica. Fueron mencionados: Mendoza (AR), Viru-Viru (Sta. Cruz de la Sierra - BO), Rivera (UY) y Manaus (BO). El estudio podrá cubrir esas instalaciones, pero necesariamente debe apuntar las conexiones sub-regionales que serían objeto de análisis por parte de la Oficina.
- ✓ Los aeropuertos propuestos han demostrado tener un rol bastante modesto en la conectividad
 - ✓ Se intentó conectar a Mendoza con otros puntos sub-regionales, sin éxito por falta de mercado
 - ✓ Santa Cruz sigue siendo la puerta de entrada de Bolivia, con limitado éxito en su conectividad
 - ✓ Manaus geográficamente podría haber tenido un rol de integración en la región, que nunca llegó a lograr por falta de un mercado O/D importante
 - ✓ Nunca fue considerado por las líneas aéreas de la región como un punto de entrada válido a Brasil
 - ✓ Rivera carece de atractivo de cualquier tipo
 - ✓ El mercado uruguayo es demasiado endeble, a tal punto que tampoco Montevideo ha logrado tener un rol integrador



Estudio de Integración – Desconcentración

- A pesar de los acuerdos que permiten nuevas frecuencias y libertades, la conectividad aérea regional todavía no es satisfactoria. Qué tipo de incentivos (en cuanto a tasas aeroportuarias, precio de combustible e impuestos indirectos, por ejemplo) podrían modificar esta situación?
- ✓ Se ha demostrado que es prácticamente inútil intentar desarrollar rutas a través de este tipo de incentivos
 - ✓ Estos incentivos pueden funcionar cuando se trata mercados específicos marginales que no llegan a desarrollarse, pero que su potencial es claro
 - ✓ Aun así, los resultados son marginales
- ✓ Ante una situación en la que la presencia de una LCC quiera desarrollar una ruta punto a punto en particular, la implementación de este tipo de incentivos puede ser catalizador para que la LCC finalmente se decida a entrar
- ✓ No se conocen casos específicos en donde ameriten incentivos tales como éstos



Estudio de Integración – Desconcentración

- Cómo se puede estimular la descentralización de tráfico en la región, el cual está muy concentrado en algunos aeropuertos?
- Cómo podría impactar a la conectividad regional el desenvolvimiento de compañías de bajo costo?
- ✓ La experiencia europea fue la de una apertura absoluta de los mercados a cualquier otro operador de cualquier otro país
 - ✓ De hecho, por un tiempo, Lufthansa opero vuelos entre Madrid y Barcelona, sin éxito
- ✓ Esto permitiría que cualquier línea aérea de la región pueda operar cualquier ruta de la región, inclusive domesticas de cabotaje
- ✓ Los niveles de proteccionismo existentes en algunos países no permitirán que esto suceda
- ✓ Una condición peculiar ha sido el desarrollo de dos grandes compañías aéreas dentro de la región, LATAM y Avianca (con Taca)
 - ✓ A través del establecimiento de subsidiarias en cada país, han favorecido a una integración parcial



Estudio de Integración – Nuevos hubs

- Qué hizo Panamá para convertirse en un gran hub internacional en América Central?
 - ✓ Supo aprovechar un mercado fraccionado en América Central, que se comportaba como si fuera un único país
 - ✓ Su posición geográfica facilitó el proceso, así como también ser un aeropuerto sin restricciones operativas en el Lado Aire
 - ✓ Tuvo el apoyo de Continental y la genialidad de Pedro Heilbron, un visionario
 - ✓ El golpe de efecto del 11 de septiembre
 - ✓ USA estableció como necesario pedir visas a los pasajeros en tránsito
 - ✓ Esto desmotivó a muchos pasajeros a usar MIA como hub, y alimentaron alternativas como PTY
 - ✓ PTY además permite conexiones más rápidas y menos traumáticas para los pasajeros
 - ✓ Como nota negativa, el aeropuerto no cumple con todas las normas de seguridad exigidas (separación de flujos)



Estudio de Integración – Nuevos hubs

- El mapa de las principales rutas regionales revela la ausencia de rutas intensas que tengan como vértice el Oeste y el Norte de Brasil o Bolivia. Considerando la posición central de esas regiones y de ese país dentro del continente, qué podría hacerse para estimular su conectividad y su funcionamiento como hubs en la región Sudamericana?
- ✓ Las rutas no siguen características necesariamente geográficas, pero **sí** de mercado
- ✓ Para que se desarrolle un hub, tiene que existir una importante concentración de tráfico O/D
 - ✓ Que pueda subsidiar las rutas de conexión
 - ✓ Pero fundamentalmente, que sea el que genera los spokes o “rayos”. que son las rutas de distribución o alimentación
- ✓ Ningún punto en el norte de Brasil o en Bolivia ha desarrollado tráfico como para generar rutas específicas que desarrollen un centro de conexión propio
- ✓ El eje E-W prácticamente no existen en Sudamérica



obrigado / gracias

