



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

TALLER DE INTEGRACION AEREA

Rio de Janeiro, Brasil

10 y 11 de Septiembre de 2014



AERONÁUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

Adriana Sanclemente

Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

BLOQUE III:EL PAPEL DEL TRANSPORTE AEREO EN LA INTEGRACION DE CADENAS LOGISTICIAS REGIONALES

PROMOCION DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS COMO FACTOR DE CRECIMIENTO DEL COMERCIO REGIONAL EN AMERICA DEL SUR

¿LA REGULACIÓN DEL MERCADO AÉREO INCIDE EN LA PROMOCIÓN DE LA CARGA POR VÍA AÉREA?



PROMOCION DEL TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS COMO FACTOR DE CRECIMIENTO DEL COMERCIO REGIONAL EN AMERICA DEL SUR

¿LA REGULACIÓN DEL MERCADO AÉREO INCIDE EN LA PROMOCIÓN DE LA CARGA POR VIA AÉREA?

1. Marco regulatorio del Mercado de Transporte Aéreo
2. El marco multilateral: Los ASA en la región LATAM
 1. Decisiones Andinas
 2. Acuerdo de Fortaleza
 3. Acuerdo de Transporte Aéreo en la AEC
 4. Acuerdo de Transporte Aéreo CLAC
3. El marco bilateral: Los ASA en el caso colombiano
4. El mercado de sur-américa en el tráfico aéreo de carga de Colombia
5. Conclusiones



1. Marco regulatorio del mercado de Transporte Aéreo

- El acceso al mercado de rutas internacionales ha estado regulado por **Acuerdos de Servicios Aéreos**, ASA, negociados por los países bajo el principio de reciprocidad y en desarrollo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
- En una primera fase (hasta fines de los 70) los ASA fueron de tipo bilateral y generalmente consideraban restricciones de acceso al mercado, regulación de tarifas y restricción de puntos de operación en cada territorio (cuadros de rutas específicos).
- Con la desregulación del Transporte Aéreo en USA (1978) se inició un cambio de tendencia hacia modelos multilaterales, de libre acceso al mercado, eliminando cupos de frecuencias y operadores, cuadros de rutas abiertos y liberando tarifas (cielos abiertos).



2. El marco multilateral: Los ASA en la región LATAM

A partir de los años 90, se inicia en la región LATAM esquemas multilaterales de mayor liberalización en la negociación de los ASA. Evidencia de ello son:

- Decisiones Andinas de liberación del Transporte Aéreo
- Acuerdo de Fortaleza sobre Transporte Aéreo
- Acuerdo multilateral de la AEC
- Acuerdo multilateral de los países miembros de la CLAC

A continuación una breve descripción de los mismos



2.1 Decisiones Andinas de Transporte Aéreo

1991: Decisión 297 establece cielos abiertos intra-regionales

1992: Decisión 320 establece formalidades sobre la múltiple designación

2004: Decisión 582 actualiza y amplía conceptos, en relación a derechos de tráfico extra-regionales, e incluye los Acuerdos de cooperación (code share), vuelos fronterizos y armonización de requisitos para los permisos de operación

Fijaron un marco de apertura de los derechos de tráfico aéreo entre los 5 países andinos (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela).

El retiro de Venezuela de la Comunidad Andina (CAN), en el 2006 aminoró el alcance del modelo de integración andina, pero los restantes países han mantenido la aplicación de las disposiciones de transporte aéreo.

A continuación algunas disposiciones que ilustran el modelo de libertad:



Art. 6 Decisión 582/04:

«.... libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad, en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, que se realicen dentro de la Subregión».

Art. 8 Decisión 582/04

«....libre ejercicio de derechos de tercera libertad, cuarta libertad y quinta libertad en los vuelos no regulares de carga y correo que se realicen dentro de la Subregión.»

Art. 10 Decisión 582/04

«.....libre ejercicio de derechos de tráfico de quinta libertad para los vuelos no regulares de carga que se realicen entre Países Miembros y terceros países.»

El régimen para la carga ha sido más flexible, aplicado también para terceros países.



2.2 Acuerdo de Fortaleza sobre Transporte Aéreo (Dic/96)

- Países del bloque Mercosur.
- Iniciativa que pretendía una profundización de la integración regional y en particular una mayor apertura del mercado de transporte aéreo.
- Su alcance fue limitado ya que el modelo de flexibilización que formuló solo aplicaba para rutas no servidas (promover nuevos servicios).



2.3 Acuerdo Multilateral de la AEC (Feb/04)

- El Acuerdo de integración económica de los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe, elaboró y abrió a la firma un instrumento multilateral para regular el transporte aéreo.
- Estableció un régimen de libertad para el tráfico bilateral entre los Estados AEC, y sujeto a reciprocidad para operaciones de 5ta libertad.
- No tuvo acogida y su aplicación práctica ha sido mínima.



2.4 Acuerdo Multilateral de la CLAC (Nov/10)

ASA multilateral, suscrito por Brasil, Chile, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Colombia.

- Régimen de libertad de vuelos dentro la región CLAC
- Algunos países los han firmado con reservas.

Artículo 2 «el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes».



En conclusión sobre el marco multilateral :

- **Tendencia gradual** en la región LATAM hacia **liberalizar los derechos de tráfico aéreo**, y facilitar la prestación de servicios de transporte aéreo.
- La **carga aérea** ha sido **incluida** en los esquemas de **liberalización del mercado**, y en algunos casos (como la CAN) ha tenido esquemas aún más flexibles de acceso (tráfico intra y extra subregional).
- Bajo estas tendencias, puede afirmarse en general, que **no existen** en la regulación mayores **barreras de acceso al mercado**, para la promoción **de la carga aérea en la región LATAM**.



3. El marco bilateral – Los ASA en el caso colombiano:

Enfoque proteccionista
Desde los 50s hasta
Inicio de los 90s

Enfoque tradicional - control de acceso:
de operadores (uni-designación)
Cupos limitados de frecuencias
Cuadros de rutas restringidos

Enfoque Intermedio
Desde inicio de los 90s
Con apertura gradual

Aumento capacidad: México, Brasil,
España, Francia, Usa.
Nuevos Acuerdos: CAN, Chile
Corea, Singapur, Turquía.
Régimen más libre para vuelos de carga

Enfoque de Liberalización
Aplicado con algunos matices
(reciprocidad), desde 2009

Modelos más abiertos:
Venezuela, México, Aruba,
Rep. Dominicana, Costa
Rica, Panamá,
Emiratos Árabes, Israel, Qatar.
Nuevo ASA con EEUU de
Cielos Abiertos

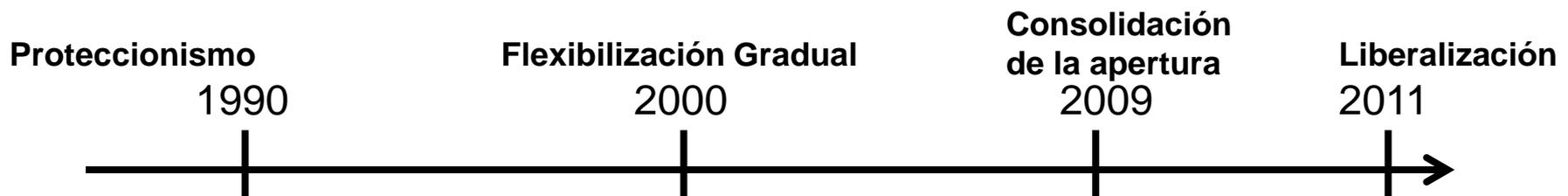


AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

El caso colombiano (continuación)

Flexibilización gradual
bajo política
de promover competencia

Facilita la
promoción del
tráfico aéreo



A través de los ASA se han eliminado las barreras de entrada y se ha facilitado el aumento de la oferta de vuelos exclusivos de carga, para atender la demanda de productos que se movilizan por vía aérea.



Política de acceso al mercado para Servicios Exclusivos de Carga - Colombia

Los elementos fundamentales de la Política aérea comercial para carga, en Colombia, reflejan un esquema de desregulación y facilitación del acceso al mercado. Estos elementos son:

- ü Múltiple designación: Libre acceso de aerolíneas
- ü Libertad de frecuencias y equipos.
- ü Cuadro de rutas completamente abiertos y flexibles (triangulación, cambios de calibre, etc).
- ü Libertad de derechos de 3^a, 4^a y 5^a libertad, que facilitan los vuelos triangulares propios de los servicios de carga. (énfasis en el continente americano)

Aplicación de estos criterios sujeta al principio de reciprocidad propio de las negociaciones aéreas comerciales.

Qué resultados nos muestran las estadísticas?

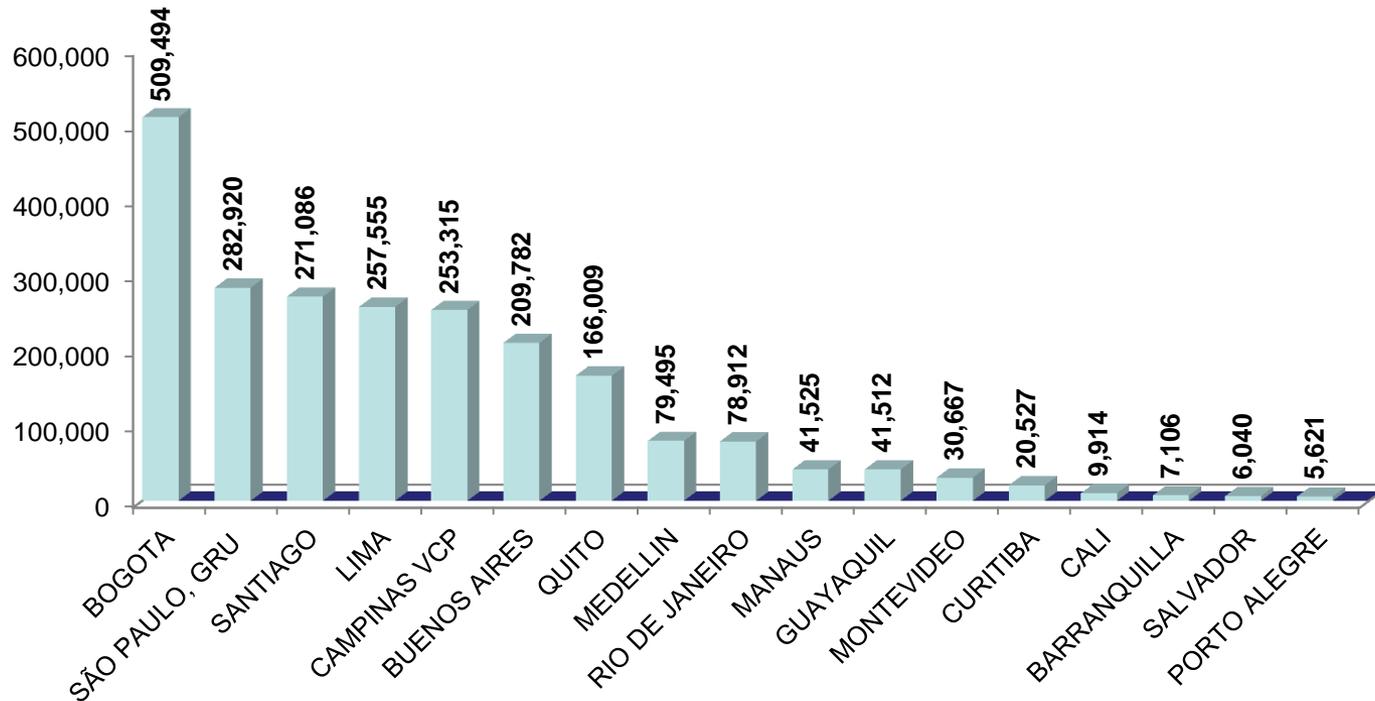
4. El mercado de Suramérica en el tráfico aéreo de carga de Colombia

Colombia ha sido líder en la movilización de carga aérea a nivel regional.

El aeropuerto de Bogotá es el primero en movilización de toneladas de carga dentro de Suramérica, con 417.2 miles de Toneladas (Oct/12 a Oct/13), con el doble del tráfico de Viracopos y de Lima.

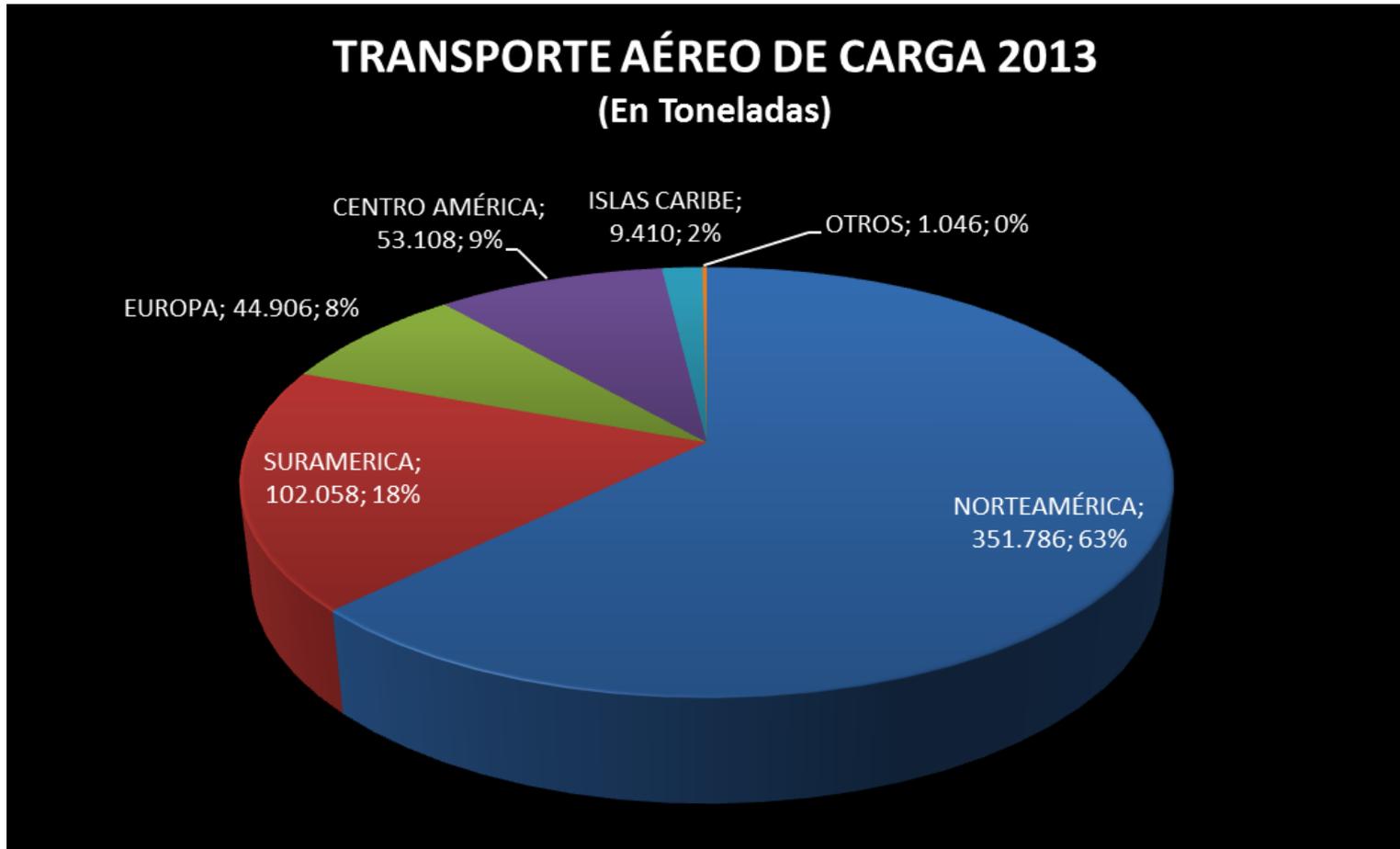
La demanda se origina fundamentalmente en la exportación de perecederos como flores en mayor proporción y en los últimos años con diversificación de frutas exóticas.

PRINCIPALES AEROPUERTOS DE SURAMÉRICA TONELADAS (2012 NOV - 2013 OCT)



4. Suramérica en el tráfico aéreo de carga de Colombia

Al descomponer el tráfico aéreo de carga de Colombia por regiones, se observa que Suramérica tiene una participación minoritaria, con el 18%. La mayor concentración está en Norteamérica.

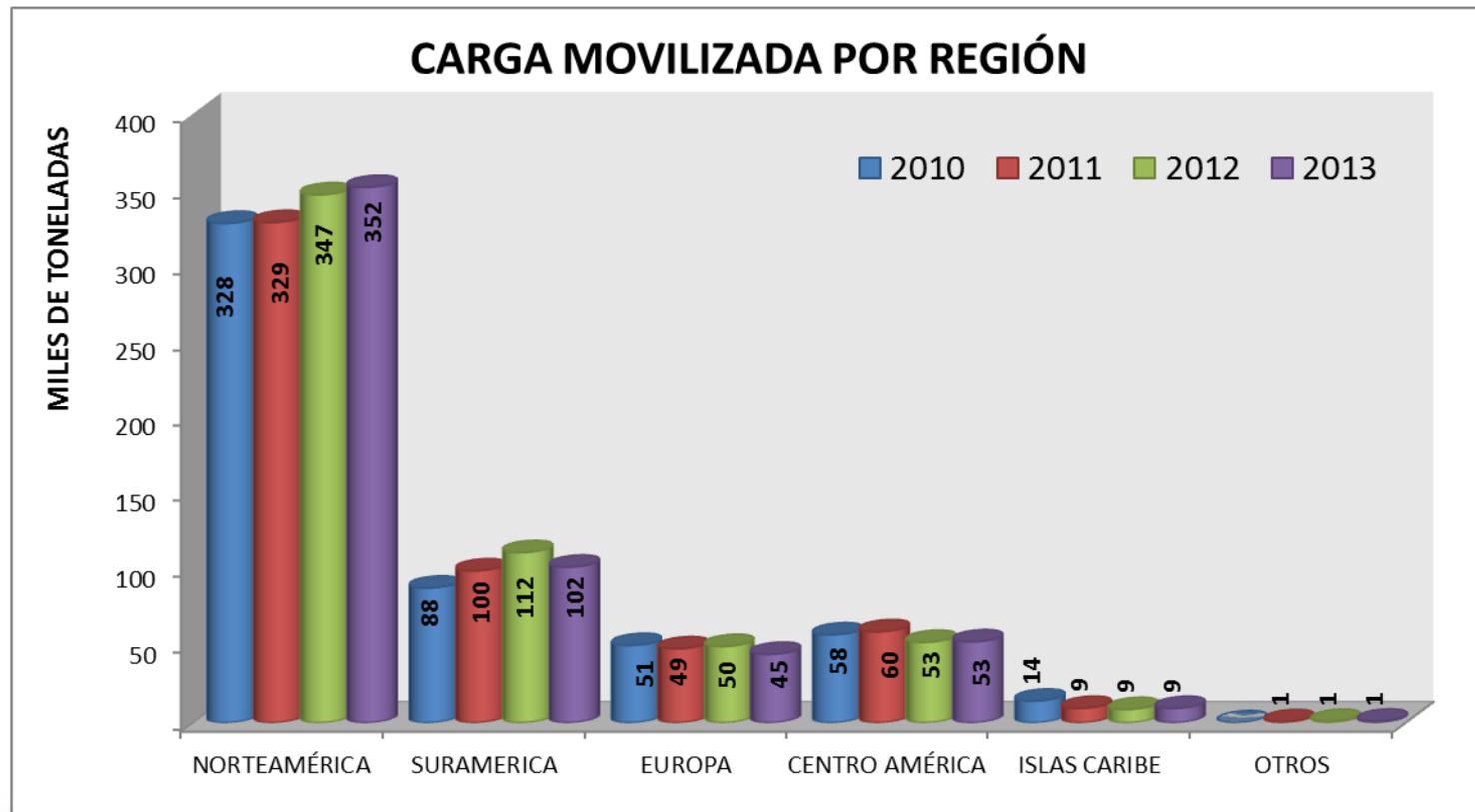


Esta distribución sugiere que a nivel de comercio hacia la región SAM, hay un potencial de crecimiento, pero se debe considerar que no todos los productos del comercio regional son aptos para transportarse por avión.



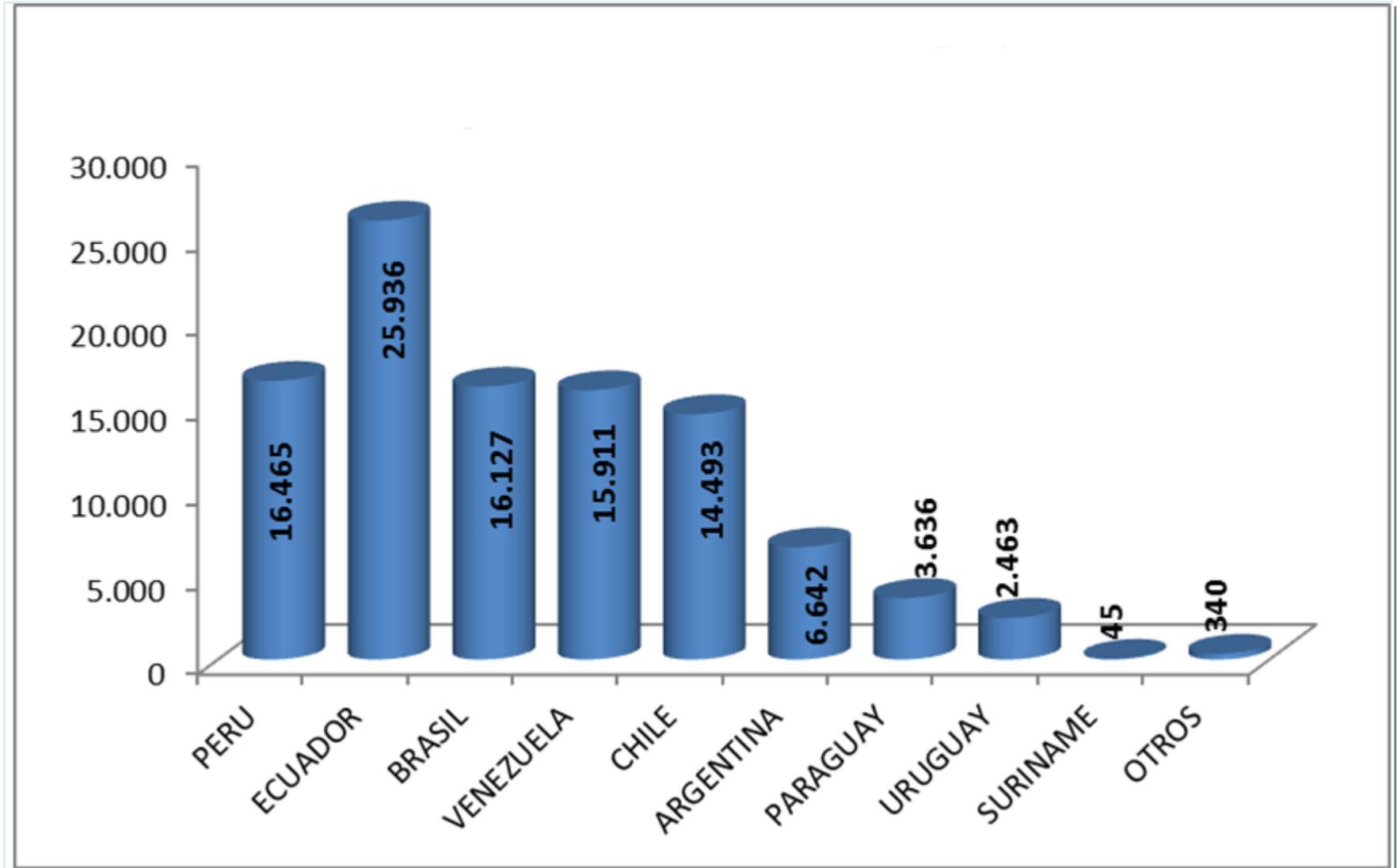
4. Suramérica en el tráfico aéreo de carga de Colombia

Observando los últimos 4 años la tendencia de distribución por regiones de la carga aérea se mantiene con una participación minoritaria de la región SAM



4. Suramérica en el tráfico aéreo de carga de Colombia

Dentro de la región SAM, la carga aérea movilizada es más representativa hacia Ecuador, y luego sigue Perú. Con ambos países rige un esquema de libertad en derechos de tráfico aéreo.





4. Movimiento de Carga Colombia- Suramérica VS. Régimen Bilateral

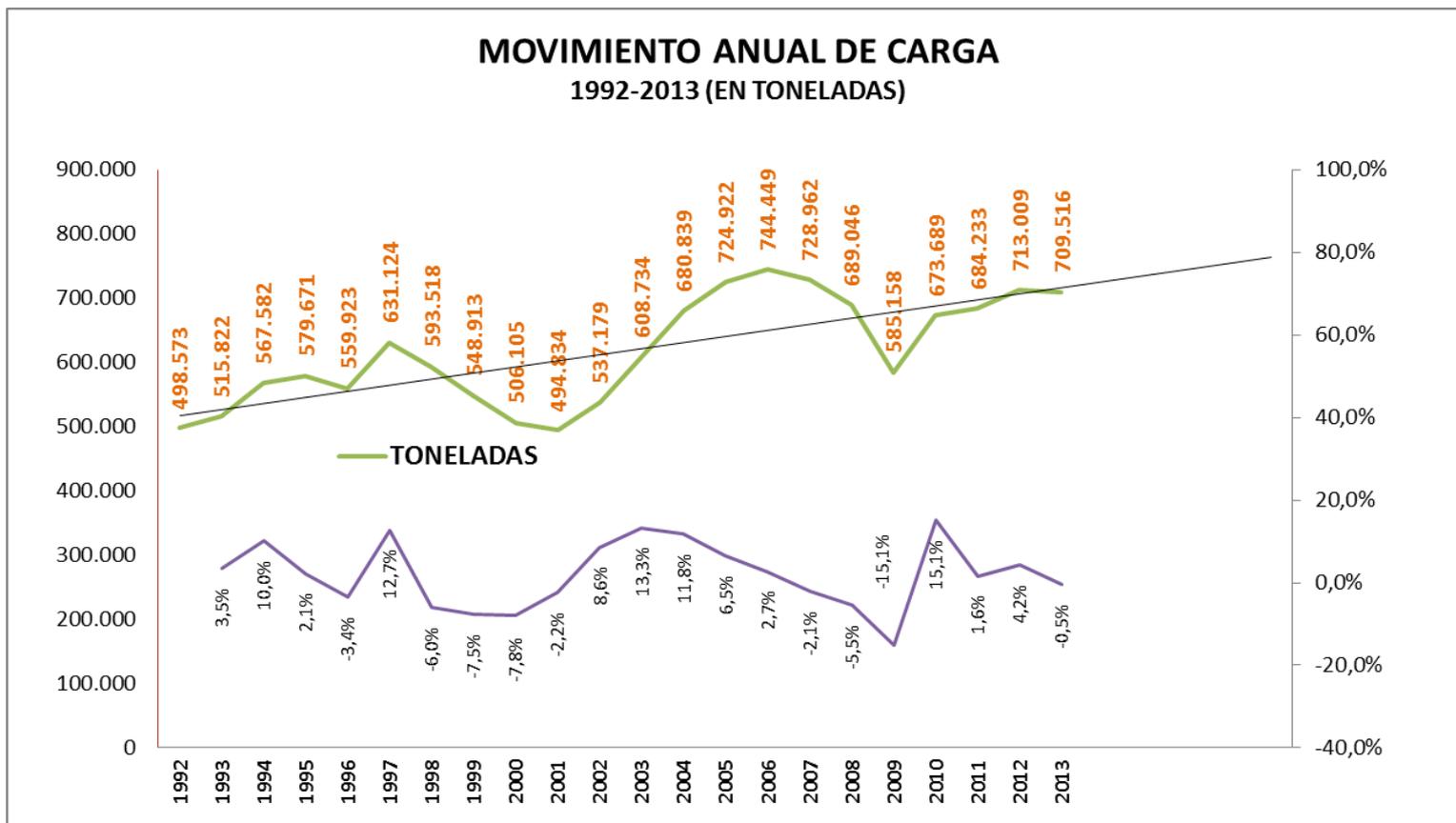
PAISES	TON. 2013	REGIMEN DE CARGA
Argentina	6.642	5 vuelos mes
Bolivia	340	Cielos abiertos Subregión
Brasil	16.127	22 Frcs semanales
Chile	14.493	Libre Suramérica
Ecuador	25.936	Cielos abiertos
Guyana	0	No existe régimen
Paraguay	3.636	Libre en continente Americano
Perú	16.465	Libertad Frcs. Subregión
Uruguay	2.463	Libre en continente Americano
Surinam	45	4 Frcs. semanales
Venezuela	15.911	Libre en continente Americano
Sub Total Suramérica	102.058	
Total Carga Int. Col	562.315	
Participación %	18.15%	



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

4. Movimiento Anual de carga colombiana

TOTAL CARGA (INTERNACIONAL + DOMÉSTICA)

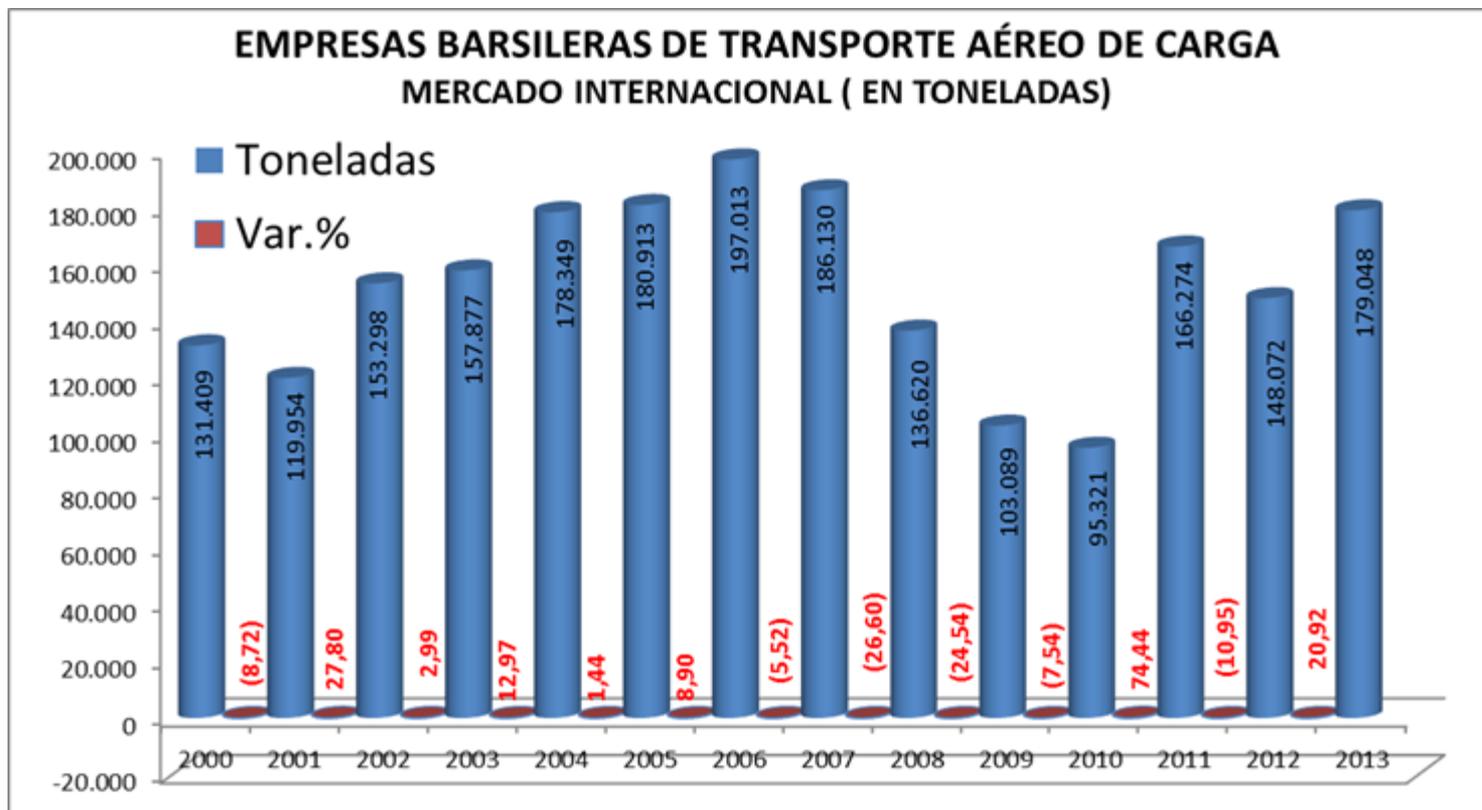


Tasa promedio anual de crecimiento 1,7%. Su comportamiento es irregular.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

4. Movimiento Anual de carga Brasileira

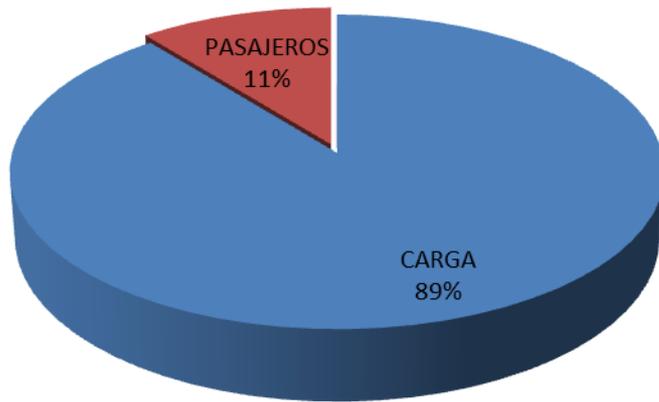


Al igual que en Colombia el comportamiento es inestable y no muestra una tendencia.

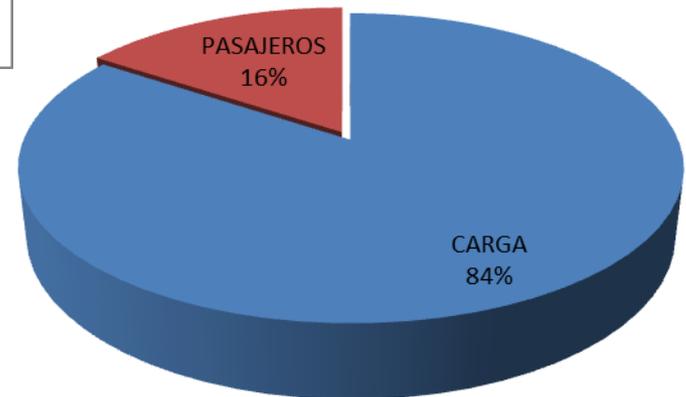
4. El tráfico aéreo de carga de Colombia por tipo de aerolínea

Se observa en el país una tendencia creciente en el volumen de carga transportada por aerolíneas de servicios mixtos de pasajeros, lo cual concuerda con la tendencia mundial.

CARGA INTERNACIONAL POR TIPO DE AEROLINEA - 2005

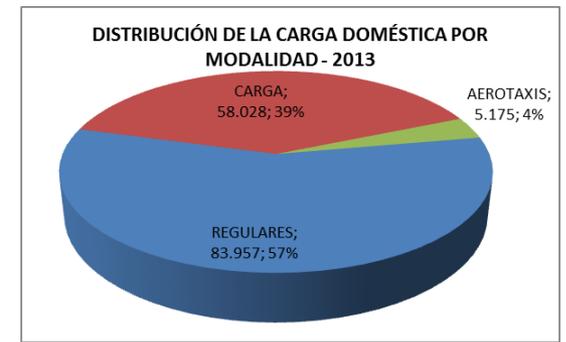
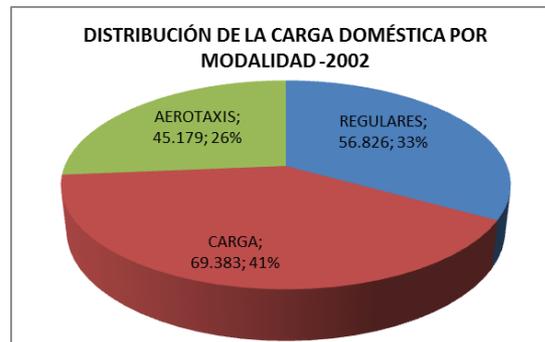
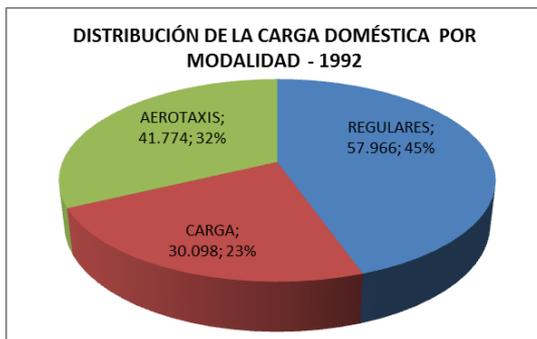
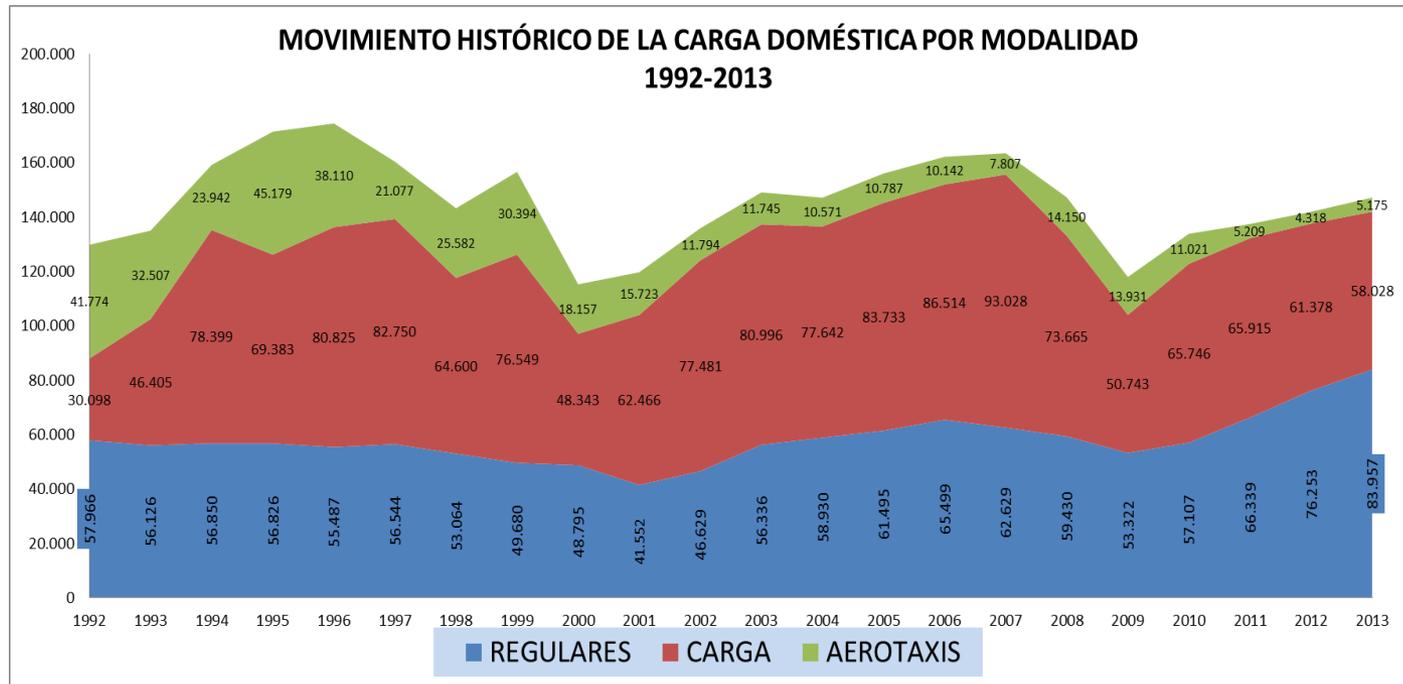


CARGA INTERNACIONAL POR TIPO DE AEROLINEA - 2014 (ENE-JUL)



4. El tráfico aéreo de carga de Colombia por Modalidad

La grafica muestra que en el mercado domestico colombiano los servicios mixtos de pasajeros, tuvieron una relevante participación en la distribución de la carga (57%) lo cual concuerda con la tendencia mundial.





5. Conclusiones

- Tanto a nivel multilateral, como bilateral en el caso colombiano, se evidencia una tendencia hacia la liberalización de los esquemas de regulación del mercado de transporte aéreo, y con mayor énfasis en la carga aérea.
- No se identifican barreras de acceso al mercado de carga aérea en los ASA. Tanto Colombia como los países de la región han flexibilizado sus modelos regulatorios del mercado.
- Las estadísticas de tráfico aéreo de carga muestran que Colombia mantiene un liderazgo regional en la movilización de productos por vía aérea, especialmente concentrados en el aeropuerto Eldorado. Esto se explica, en gran medida, por la producción intensiva y permanente de flores en la sabana de Bogotá (y en otras regiones como Medellín).
- Por su carácter perecedero, estos productos son aptos para moverse por vía aérea, y han asegurado una demanda permanente que atrae vuelos cargueros.
- Puede ser una barrera natural la oferta exportable de bienes que los países de Suramérica producen. ¿Que tanto son aptos para el transporte en avión?
- En Colombia se observa un leve incremento de la carga internacional movilizada en las aerolíneas de pasajeros.



5. Conclusiones

- **A nivel intra-suramérica no se observa un desarrollo representativo de la carga aérea. Habrá que entender mejor las características de los productos que conforman el comercio exterior desde y hacia la región, para verificar si son aptos de transportarse por vía aérea (perecederos y alto valor)**
- **Es necesario analizar otros factores que afectan la demanda, tales como barreras arancelarias, de aduanas, fito-sanitarias, ambientales, entre otras.**
- **Se deberían considerar otros mecanismos que estimulen la demanda, como el establecimiento de zonas francas en los aeropuertos, para promover la creación de ciudadelas industriales, zonas logísticas y similares, como instrumentos dinamizadores de la demanda.**
- **No basta con liberalizar los derechos de tráfico aéreo ni con promover esquemas de cielos abiertos, para lograr un crecimiento real y efectivo de la demanda. Se necesitan medidas complementarias y enfoques de política que promuevan el comercio y el desarrollo económico, indispensable para dinamizar el transporte aéreo de carga.**



5. Conclusiones

La carga viene decayendo a nivel mundial, lo que afecta a las aerolíneas que exclusivamente se dedican a este servicio, viéndose avocadas a tomar decisiones de flota, reducción de frecuencias, etc.

En el caso colombiano, las estadísticas reflejan que una participación importante de la carga (57%), esta siendo transportada en aviones de pasajeros, esto como consecuencia de las renovaciones de flota de las aerolíneas.



5. Conclusiones

Las medidas deben apuntar a :

- Disponer de una infraestructura de integración modal y una cadena logística eficiente, que permita potencializar las ventajas económicas y funcionales propias de cada modo de transporte, y que se adapten a las características del comercio internacional en cada país, así como a las ventajas competitivas de la región,
- Estimular una mayor competencia en el sector de transporte.
- Fortalecer la capacidad del sector público para promover la inversión privada.
- Incorporar nuevas tecnologías para aumentar la eficiencia en los procesos aduaneros.



5. Conclusiones

“La región requiere implementar soluciones en el corto plazo para reducir los **costos de transporte**: Mejores carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos son esenciales para mejorar la logística. Sin embargo, la planificación y ejecución de este tipo de proyectos requiere de tiempo y recursos. Por ello, se debe también aprovechar las opciones para mejorar el transporte de bienes y servicios utilizando la infraestructura existente. Estas soluciones “blandas” pueden incluir el desarrollo de políticas de logística integradas que promuevan la provisión de servicios modernos de almacenamiento, procesos aduaneros y de certificaciones eficientes, un mejor uso de las tecnologías de información y de las comunicaciones, así como el fomento de una mayor competencia en el sector de transporte.”



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

¿LOS ESQUEMAS REGULATORIOS IMPIDEN QUE SE PROMUEVA EL TRANSPORTE AEREO DE CARGA?

Los esquemas flexibles adoptados y su regulación han promovido el movimiento de carga y pasajeros.

Se requiere complementar estas políticas en otros campos de regulación como por ejemplo el aduanero, el arancelario, etc. para generar esquemas de promoción del transporte aéreo de carga.

**Invitación a que se miren otros marcos regulatorios
(Aduaneros, Fiscales, Fitosanitarios)**



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

GRACIAS!

Oficina Transporte Aéreo AEROCIVIL- COLOMBIA

Septiembre de 2014