



El transporte aéreo y la Libre Competencia

Pierre Horna LL.M.
UNCTAD

IV Reunión Anual Del Grupo de Trabajo sobre Comercio y Competencia de América Latina y el Caribe (GTCC)

Punta Cana, 5-6 de noviembre de 2014

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

Contenido

1. Generalidades del mercado de transporte aéreo a nivel mundial
2. Particularidades en los mercados latinoamericanos y caribeños
3. Problemas de competencia
4. Conclusiones y temas pendientes

Fuente consultada: *SECTOR TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL DE PASAJEROS*
En : *“Hacia un mecanismo para la aplicación regional de políticas de competencia en Centroamérica”* . Crucelegui, JL y Cordovilla,P. UNCTAD, 2014.

Generalidades del mercado de transporte aéreo a nivel mundial

- Fue un mercado altamente regulado hasta 1978 (*Airline Deregulation Act* en USA): progresiva liberalización y desregulación.
- Acuerdos bilaterales entre países para especificar ciudades y aerolíneas autorizadas (a. de bandera) a prestar el servicio (regulado por ASA)
- Tarifas cobradas se establecían por IATA. Mercado fuera de la OMC.
- Posibilidades del transporte aéreo internacional dependen de “libertades del aire” (9 libertades) y que son objeto de negociación entre Estados. Los acuerdos más liberalizadores entre Estados “de cielos abiertos”, que no obstante suelen mantener restricciones al transporte doméstico y a los servicios de cabotaje.
- Normas nacionales (las leyes de aviación civil) regulan la entrada y operación de los prestadores de servicios (límites a la capacidad, en número de vuelos o de asientos, designación de las rutas, aprobación de precios...) y cuestiones de seguridad y protección del medio ambiente.

Generalidades del mercado de transporte aéreo a nivel mundial (cont')

Caso: El Mercado europeo de transporte aéreo.

- Últimos 20 años, ha sufrido transformaciones en lo económico y regulatorio a partir de la liberalización y la entrada de la competencia de aerolíneas a bajo costo e infraestructura
- El resultado: industria donde aerolíneas de bandera (d. adquiridos) responden a los desafíos de las rutas europeas de corto y mediano alcance mientras servicios regulares a rutas más lejanas intentan mantenerse eficientes (competencia transcontinental con aerolíneas estatales del golfo pérsico : Caso Luthansa vs. Dubai/Qatar).
- La privatización de aeropuertos y la comercialización de la infraestructura con la propiedad estatal de aeropuertos regionales crea problemas relacionados a ayudas públicas distorsionadas.
- Desafío:** crear condiciones competitivas y limitando los subsidios a áreas donde realmente son necesarias. (ej: aeropuertos regionales donde aerolíneas a bajo costo reciben subsidios de gobiernos locales o municipalidades - Aeroports de Paris and Flughafen Halle- Leipzig)

Particularidades en los mercados latinoamericanos y caribeños

- Tendencia a la desregulación y liberalización pero limitada (Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos para los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y Acuerdo de Cooperación para la Facilitación y Desarrollo de las Operaciones Aéreas entre los Gobiernos de GU, HO, ES y NI)
- Mercados relevantes se delimitan mayormente en pares de ciudades (city-pairs), y no en pares de aeropuertos (airports-pairs) como en Europa.
- No existen otros medios de transporte alternativos (ej: tren de alta velocidad)
- Número acelerado de fusiones por absorción en los últimos años (2009: AVIANCA absorbió al Grupo TACA, a su vez el Grupo TACA durante décadas, absorbió la mayoría de aerolíneas de bandera en Centroamérica; 2011: el Grupo LAN se fusionó con TAM de Brasil)

Problemas de competencia

- Fusiones – concentraciones en ciertas rutas internacionales y servicios (Ej: En AL: Alianza LACSA-AVIANCA-VIASA (tri-pool para la ruta SJ-PA-BA-CA-San Juan). En UE: 20 fusiones en los últimos 5 años!)
- Abuso de posición de dominio: distribución de los “slots” en los “hubs”
- Ayudas públicas individuales a aeropuertos y aerolíneas; balanceando la conectividad regional con preocupaciones dobles, financiamiento a la infraestructura.

Problemas de competencia: Fusiones

- Definiciones del mercado relevante
 - Origen a destino” (Principio O&D) : cada conexión es definida como un mercado separado
 - Existen otras definiciones que toman en cuenta otros medios de transporte – competencia intermodal en Europa
 - Casos notables en UE: Caso Lufthansa/Austrian Airlines, KLM/Air France
 - En AL: casos AVIANCA-TACA, LAN-TAM.

Problemas de competencia: Abuso de posición de dominio

- Aeropuertos saturados por alta demanda de tráfico aéreo (BR, MX, CO) – UE: DUS, FKT, GAT, HW, MAD, MIL, PAR.
- Preocupaciones sobre el uso de *slots* asignados a las aerolíneas de bandera o de la misma Alianza (tema analizado en la fusión LAN-TAM)
- Efectos de eficiencias en las Alianzas? Efectos pro-consumidor en la oferta?

Problemas de competencia: Ayudas públicas

- Hubs: Gran volumen de tráfico, en general muy eficiente y no hay necesidad de subsidios
- Aeropuertos regionales: bajo volumen de vuelos, usualmente poco lucrativo, rol crítico de la infraestructura local en localidades remotas.
- Privatización de aeropuertos
 - En Aeropuertos regionales (ayuda a aerolíneas de bajo costo, operadores de aeroupuerto (UE: caso Flughafen Leipzig-Halle: nuevas guías de ayudas públicas)

Problemas de competencia en América Latina y el Caribe

- “¿Duopolio?”: concentración de 2 Grupos trasnacionales en 2 sub-regiones plenamente identificadas (Centroamérica: Taca/AVIANCA & COPA [*star Alliance*], Sudamérica: LATAM [*one world*] & AVIANCA) que ha generado una división del mercado latinoamericano y caribeño.
- Entrada de nuevos competidores es muy limitada únicamente a nivel sub-regional y/o doméstico (Ej: Star Peru, TICOS AIR, TICAS Airlines, VECA, GOL, etc.)
- Existen barreras a la entrada a nivel nacional (regulaciones innecesarias o desproporcionadas que introducen trabas a, o retrasos en, la entrada en el mercado)
- Comportamientos estratégicos de las empresas instaladas tendentes a impedir, incurriendo en prácticas anticompetitivas, la entrada de potenciales competidores

Problemas de competencia en América Latina y el Caribe (cont´)

- Casi inexistencia de aeropuertos regionales
- Barreras a la entrada en el servicio de transporte aéreo internacional impuesta por los acuerdos bilaterales entre países:
 - (libertades aéreas, se designan aerolíneas y rutas origen/destino y se establecen límites de capacidad en frecuencias o número de asientos)
- Intervención de autoridades reguladoras (fijación de precios de los servicios) resulta indeseable desde el punto de vista económico. (sólo en casos muy excepcionales y perfectamente tasados).
- Restricciones sobre la nacionalidad de las aerolíneas designadas
 - Dificulta la eventual venta del negocio a capitales extranjeros al hacer peligrar, el cambio de nacionalidad, los derechos adquiridos por la aerolínea.
 - incremento de los costes de salida de la actividad, inevitablemente repercute también en los costes de entrada.

Conclusiones

- El proceso de competencia en el mercado aéreo de transporte internacional es estratégico y vital para el comercio internacional que fortalecen las tendencias de apertura comercial y la globalización de la economía.
- Es un mercado de demanda creciente de características demográficas, geográficas, económicas y sociales.
- Existen problemas de competencia en estos mercados que han sido de alguna forma tratada a partir de las tendencias internacionales de modelos llamados “cielos abiertos”
- Esta tendencia también ha generado otros problemas con las llamadas alianzas globales que terminan “obligando” al consumidor adherirse a estos programas de viajero frecuente a veces en forma irrestricta.

Temas pendientes

- Análisis mas profundo del impacto de las alianzas globales en América Latina y el Caribe y sus efectos pro-competitivos (eficiencias) y anti-competitivas tomando en consideración mercados relevantes regionales o sub-regionales.
- Necesidad de analizar con mayor rigurosidad el impacto de barreras de entrada innecesarias.
- Necesidad de “ampliar” el espectro de análisis del mercado relevante por conjunto de rutas a nivel sistémico.
- Necesidad de establecer mayor cooperación de las autoridades de competencia y autoridades de aviación civil y comercial en América latina y el caribe
- Necesidad de una mayor cooperación y coordinación de casos nacionales e internacionales de las agencias de competencia frente al los “dos duopolios” establecidos subregionalmente en ALC.

Conclusiones

- El proceso de competencia en el mercado aéreo de transporte internacional es estratégico y vital para el comercio internacional que fortalecen las tendencias de apertura comercial y la globalización de la economía.
- Es un mercado de demanda creciente de características demográficas, geográficas, económicas y sociales.
- Existen problemas de competencia en estos mercados que han sido de alguna forma tratada a partir de las tendencias internacionales de modelos llamados “cielos abiertos”
- Esta tendencia también ha generado otros problemas con las llamadas alianzas globales que terminan “obligando” al consumidor adherirse a estos programas de viajero frecuente a veces en forma irrestricta.



Muchas gracias

Pierre Horna

Oficial Senior de Asuntos Legales, Programa de Competencia y
Protección de Consumidor, UNCTAD

Pierre.Horna@unctad.org

<http://www.unctad.org/competition>

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO