Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/156[1]
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO PROYECTO ALAS – ACUERDO DE LIBERALIZACIÓN AÉREA SUDAMERICANA PARA EL DESARROLLO DEL CIELO ÚNICO SUDAMERICANO

(Nota presentada por Paraguay y apoyada por 18 Estados Miembros de la CLAC[2])

RESUMEN

En esta nota se presenta la iniciativa del Acuerdo de Liberalización Aérea Sudamericana (ALAS), suscrito a través del Memorando de Entendimiento en 2026 por Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, posteriormente adherido por Bolivia (Estado Plurinacional de) y Uruguay, concebido en un futuro como un instrumento multilateral para avanzar hacia el Cielo Único Sudamericano. A diferencia de otros proyectos regionales, el ALAS no se limita a la liberalización de derechos de tráfico, sino que se orienta a crear condiciones regulatorias armonizadas entre los Estados contratantes, reforzar la sana competencia y asegurar que las autoridades aeronáuticas provean las facilidades necesarias para incentivar el interés y la participación de las empresas aéreas.

Su esquema de apertura progresiva, que culmina en la novena libertad del aire, se desarrollará bajo plazos definidos y consensuados, integrando la armonización de normas, métodos y procedimientos propios de la competencia aeronáutica con la coordinación en los foros regionales pertinentes de las demás instituciones de control. De este modo, ALAS busca reducir disparidades regulatorias, proteger los derechos de los usuarios y actualizarse a los nuevos enfoques comerciales interregionales, consolidando un modelo replicable que, con el respaldo técnico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pueda demostrar la viabilidad y los beneficios de la integración y apertura de los cielos regionales.

El ALAS constituye así un proyecto adecuado a la realidad institucional de la región, que busca avanzar hacia la armonización desde los marcos jurídicos y capacidades de cada Estado, mediante medios alternativos y progresivos que permitan establecer prioridades, ordenar etapas y definir plazos de implementación. Con el acompañamiento de la OACI, este modelo puede convertirse en una herramienta realista y sostenible para consolidar un mercado aéreo más moderno, competitivo y resiliente.

[1] La versión en español fue proporcionada por Paraguay.
[2] Argentina, Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Uruguay.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) tomar nota de la iniciativa del proyecto ALAS, como evidencia de la voluntad política y jurídica de los Estados sudamericanos de avanzar hacia un proceso de liberalización progresiva y facilitación integral, concebido desde la realidad institucional de la región y con base en los marcos jurídicos de cada Estado;

b) recomendar al Consejo que encomiende al Grupo de Expertos sobre Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) la elaboración de un instrumento modelo de alcance mundial, de carácter voluntario y complementario de los acuerdos vigentes, que contemple tanto la liberalización de los servicios combinados como la facilitación institucional y la armonización normativa gradual. Dicho instrumento debería incorporar elementos de análisis que permitan demostrar la viabilidad del proceso y los beneficios concretos de la integración y apertura de los cielos regionales, mediante medios alternativos y progresivos que definan prioridades, plazos y etapas de implementación adaptadas a las capacidades de cada región;

c) invitar a la OACI, a través de la Oficina Regional para Sudamérica y en coordinación con la Dirección de Transporte Aéreo y la Dirección de Desarrollo de la Capacidad e Implementación (*Air Transport Bureau and the Capacity Development and Implementation Bureau*) a considerar el establecimiento de una iniciativa voluntaria de desarrollo de capacidades destinada a los Estados interesados en la liberalización regional del transporte aéreo;

d) promover que dicha iniciativa incluya, según corresponda, evaluaciones voluntarias del nivel de preparación, actividades de capacitación, cooperación entre pares, análisis económicos y regulatorios y asistencia técnica adaptada a las necesidades de cada Estado; y

e) invitar a los Estados que cuenten con experiencia pertinente en acuerdos de liberalización regional a compartir conocimientos especializados, lecciones aprendidas y buenas prácticas a través de esta iniciativa.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*
Repercusiones financieras:	N/A
Referencias:	N/A

1. INTRODUCCION

1.1 La Liberalización Aérea Sudamericana (ALAS) surge como una iniciativa conjunta de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay en 2026, posteriormente adherida por Bolivia (Estado Plurinacional de) y Uruguay, mediante la suscripción de un Memorando de Entendimiento que expresa la voluntad política de avanzar hacia el Cielo Único Sudamericano. Este proyecto se concibe como un instrumento multilateral de carácter progresivo, que busca integrar la liberalización de los servicios aéreos con la facilitación institucional y la armonización normativa.

1.2 A diferencia de otros esquemas regionales, ALAS no se limita a la liberalización de derechos de tráfico, sino que se orienta a crear condiciones regulatorias armonizadas entre los Estados contratantes, incentivar la sana competencia y reforzar el interés de las compañías aéreas, asegurando que las autoridades aeronáuticas provean las facilidades necesarias para su participación activa.

1.3 En la actualidad, las políticas aerocomerciales en Sudamérica presentan un escenario heterogéneo: mientras algunos países han avanzado hacia esquemas de apertura y liberalización aérea, otros mantienen marcos más restrictivos basados en acuerdos bilaterales tradicionales. Esta disparidad limita la consolidación de un verdadero mercado regional integrado y genera diferencias en conectividad, competitividad y protección de los usuarios.

1.4 En este contexto, el proyecto ALAS se plantea como una herramienta estratégica para superar esas brechas, ofreciendo un modelo progresivo y adaptado a la realidad institucional de cada Estado, capaz de armonizar normas y procedimientos, incentivar la sana competencia y proyectar la región hacia un Cielo Único Sudamericano más moderno y sostenible. Los países que se adhieran eventualmente deberán crear mecanismos internos que permitan la unificación de sus políticas de cielos abiertos, asegurando que la integración se construya de manera ordenada, gradual y compatible con sus marcos jurídicos nacionales.

1.5 Con este proyecto, también se busca impulsar la conectividad regional como una necesidad imperiosa para el crecimiento económico y social, fortaleciendo la integración sudamericana y posicionándolo en los nuevos escenarios de negociación comercial interregional.

2. ANÁLISIS

2.1 El proyecto ALAS se fundamenta en un esquema de apertura gradual, que culmina en la novena libertad del aire y que se desarrolla bajo plazos definidos y consensuados entre los Estados participantes. Este enfoque refleja un compromiso político y técnico de avanzar de manera ordenada hacia la integración aerocomercial regional.

2.2 En el ámbito de la competencia aeronáutica, las autoridades de aviación civil se comprometen a armonizar reglamentos técnicos, regulatorios y demás procedimientos operativos de su jurisdicción. Paralelamente, en los foros regionales pertinentes se coordinan los procesos de control con migración, aduanas y demás sistemas de control fronterizo, con el fin de lograr una armonización integral que trascienda lo estrictamente aeronáutico. Este modelo busca reducir disparidades regulatorias, proteger los derechos de los usuarios y adaptarse a los nuevos enfoques comerciales interregionales, consolidando un marco que incentive la sana competencia y fortalezca la resiliencia de las redes aéreas frente a crisis que afecten la oferta e incluso las tarifas de los servicios.

2.3 No obstante, las políticas aerocomerciales en Sudamérica presentan un escenario heterogéneo: mientras algunos países han avanzado hacia esquemas de apertura y liberalización aérea, otros mantienen marcos más restrictivos basados en acuerdos bilaterales tradicionales. Esta disparidad limita la consolidación de un verdadero mercado regional integrado y genera diferencias en conectividad, competitividad y protección de los usuarios.

2.4 En este contexto, ALAS se plantea como un modelo progresivo y adaptado a la realidad institucional de cada Estado, con el objeto de obtener la armonización de normas y procedimientos, incentivar la sana competencia y proyectar la región hacia un Cielo Único Sudamericano más moderno y sostenible.

2.5 Para los Estados que aún deben adecuar sus bases jurídicas, el proyecto ofrece un marco gradual de transición, que les permita ajustar sus mecanismos internos, asegurando que la integración se construya de manera compatible con sus marcos normativos nacionales.

2.6 Además, es importante contar con la experiencia técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para ayudar a los Estados miembros a adaptar dichos mecanismos, por lo que la Organización debería considerar la posibilidad de establecer una iniciativa para desarrollar las capacidades regulatorias, organizativas y de implementación de los Estados miembros, de modo que puedan, a su debido tiempo, integrar sus mercados en el contexto regional.

2.7 En este sentido, una iniciativa voluntaria de desarrollo de capacidades podría contemplar, según las necesidades y prioridades de cada Estado, evaluaciones de su nivel de preparación para procesos de liberalización regional, actividades de capacitación, análisis económicos y regulatorios, cooperación entre pares y asistencia técnica especializada. Este enfoque permitiría identificar brechas institucionales y regulatorias y definir hojas de ruta progresivas adaptadas a las capacidades nacionales.

2.8 Por lo tanto, la participación de la OACI resulta esencial para proveer los análisis técnicos y metodológicos que demuestren la viabilidad del proceso y los beneficios concretos de la apertura de los cielos regionales. Estos análisis permitirán a los Estados contar con evidencia objetiva sobre el impacto en conectividad, competitividad y resiliencia, facilitando la toma de decisiones y la adhesión progresiva al modelo.

2.9 Asimismo, el intercambio de experiencias entre Estados y regiones que hayan avanzado en procesos de liberalización puede contribuir a identificar buenas prácticas, desafíos regulatorios y mecanismos de implementación aplicables a distintos contextos. La cooperación entre pares puede complementar la asistencia técnica de la OACI y facilitar procesos de transición más informados y sostenibles.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El proyecto ALAS representa una oportunidad estratégica para Sudamérica de avanzar hacia un Cielo Único Regional, integrando la liberalización de los servicios aéreos con la facilitación institucional y la armonización normativa. Su carácter progresivo y adaptado a la realidad de cada Estado lo convierte en un instrumento viable y sostenible para consolidar un mercado aéreo más moderno y competitivo.

3.2 La heterogeneidad de las políticas aerocomerciales en la región evidencia la necesidad de un modelo gradual de transición, que permita a los Estados que aún deben adecuar sus bases jurídicas ordenar etapas, definir prioridades y crear mecanismos internos de unificación de sus políticas de cielos abiertos.

3.3 Con el respaldo técnico y metodológico de la OACI, ALAS puede demostrar la viabilidad del proceso y los beneficios concretos de la apertura de los cielos regionales, ofreciendo evidencia objetiva sobre su impacto en conectividad, competitividad y resiliencia.

3.4 De este modo, ALAS se proyecta como un modelo replicable que tiene como eje principal la integración sudamericana, la protección armonizada los derechos de los usuarios y posicionar a la región en los nuevos escenarios de negociación comercial interregional, consolidando un mercado aéreo más sostenible y resiliente frente a los desafíos globales.

— FIN —