



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 35: Reglamentación económica del transporte aéreo internacional — Políticas**

**ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE SERVICIOS  
AÉREOS LIBERALIZADOS**

[Nota presentada por Chile apoyada por 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC<sup>2</sup>)]

**RESUMEN**

Considerando la importancia que tiene la firma de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) en términos de la conectividad global y el desarrollo del transporte aéreo de pasajeros y carga, en esta nota se exponen lineamientos para evaluar el impacto de la suscripción de nuevos ASA que se enmarquen en la política de liberalización, visto desde el incremento de la demanda de tráfico y los beneficios económicos generados para el transporte aéreo y los mercados relacionados, explicado en términos del PIB, empleo y turismo.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:  
encargar al Consejo generar una guía metodológica sobre los beneficios potenciales de suscribir ASA liberalizados, y que pueda cuantificar sus efectos tanto en el transporte aéreo como en los mercados relacionados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Resolución A40-9, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> (Apéndice A – Reglamentación económica del transporte aéreo internacional).

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por Chile.

<sup>2</sup> Aruba, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

## 1. INTRODUCCION

1.1 Durante el 40° período de sesiones de la Asamblea, se aprobó la Resolución A40-9, “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”, en cuyo Apéndice A – “Reglamentación económica del transporte aéreo internacional”, Sección I. Principios básicos y visión de largo plazo, Párrafo 12, se solicitó al Consejo seguir trabajando para lograr una mejor comprensión de los beneficios y dificultades que entraña la liberalización del acceso a los mercados y las barreras a su apertura, a fin de poder continuar considerando la formulación de un enfoque multilateral en su debido momento.

1.2 En la misma resolución se incluyó también el Párrafo 13, donde se solicitó al Consejo que siga profundizando el diálogo y el intercambio de información con los Estados miembros y la industria, teniendo en cuenta las metas de la Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, respecto a la experiencia y los logros de los Estados, incluyendo acuerdos existentes de liberalización, así como la aplicabilidad y pertinencia de los actuales tratados multilaterales, y las diversas propuestas presentadas durante la Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6).

1.3 Teniendo presente el aporte a la conectividad global generado por el transporte aéreo y la creciente demanda de servicios para pasajeros y carga, muchos Estados han suscrito Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) orientados a la liberalización e incluso acordando cielos abiertos totales. Estos acuerdos podrían generar distintos beneficios en el transporte aéreo y en otros mercados relacionados, tales como incrementos en el tráfico de pasajeros y carga, mayor competitividad en las rutas, entrada de nuevos operadores aéreos, disminución en el precio de los pasajes aéreos, mayor aporte al PIB, alzas en el turismo receptivo y en los ingresos percibidos, entre otros.

1.4 Por lo señalado, se considera altamente conveniente estudiar los beneficios de los ASA que incluyen condiciones de liberalización o cielos abiertos, y desarrollar una guía metodológica estandarizada que permita a los Estados evaluar las ventajas de firmar nuevos acuerdos de estas características.

## 2. REFERENCIAS DE ESTUDIO

2.1 Existen estudios<sup>3</sup>, que han cuantificado los efectos de liberalizar los mercados de transporte aéreo de carga sobre los costos que enfrentan las aerolíneas, en el marco de los acuerdos firmados por EEUU. Los autores encontraron que los acuerdos con mayores grados de apertura redujeron los costos del transporte aéreo en un 9% e incrementaron en un 7% la fracción de productos importados que llegaban en avión a ese país.

2.2 Otros análisis<sup>4</sup> han estudiado los efectos promedios del acuerdo de cielos abiertos firmado por Marruecos con doce países de la Unión Europea (UE) en 2006, encontrando un aumento de entre 20% y 35% en el número de asientos ofrecidos, y un incremento importante en la probabilidad de servir nuevos destinos.

2.3 La Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)<sup>5</sup> el año 2017 buscaron determinar el impacto de la liberalización del mercado aéreo

---

<sup>3</sup> Micco, A., y Serebrisky, T. (2006). Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreements. *Journal of International Economics*, 70 (1), 25–51.

<sup>4</sup> Bernardo, V., y Fageda, X. (2017). The effects of the Morocco-European Union open skies agreement: A difference-in-differences analysis. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 98, 24–41.

<sup>5</sup> Fioravanti, R., y otros (2017). *Análise de impacto regulatório dos acordos de serviços aéreos do Brasil*. Inter-American Development Bank.

emprendida por Brasil desde el año 2009, encontrando que, gracias a los nuevos acuerdos, el número de pasajeros que viajó desde o hacia Brasil habría aumentado en unos 3,76 millones entre 2009 y 2014, alrededor de un 4,3% más de lo que se había proyectado para esos años.

2.4 Algunos estudios<sup>6</sup> han estimado el impacto de los acuerdos de cielos abiertos para así determinar si es que los países podrían haberse beneficiado de una mayor liberalización. Los autores encontraron que tales acuerdos provocaron un aumento promedio de un 10% en el número de pasajeros transportados en vuelos transatlánticos.

2.5 Por otra parte, un grupo de destacados autores<sup>7</sup> estimó en 2007 un modelo de regresión, encontrando que, en promedio, los acuerdos firmados por EEUU en 1995 con Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Holanda, Islandia, Noruega, República Checa, Suecia y Suiza permitieron que el tráfico de pasajeros entre estos países aumentara en un 6,4%.

### 3. METODOLOGÍAS PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTO DE LOS ASA LIBERALIZADOS

3.1 La literatura sobre los impactos económicos de la liberalización del transporte aéreo ha encontrado, en general, efectos positivos de ésta en prácticamente todo el mundo. En particular, la evidencia apunta a que este tipo de acuerdos ayudan a aumentar el flujo de pasajeros y carga transportados, disminuir las tarifas, aumentar la disponibilidad de servicios aéreos y a reducir los costos de proveerlos. Adicionalmente, la liberalización de los cielos ha contribuido al PIB de los países y a la creación de empleos.

3.2 Diversas fuentes han utilizado metodologías econométricas para evaluar el impacto de los ASA en el crecimiento de la demanda del transporte aéreo, como por ejemplo modelos autorregresivos de media móvil (ARIMA), Método de los Controles Sintéticos o Mínimos Cuadrados Ordinarios (MCO), entre otros, pero los resultados difieren dependiendo de la metodología utilizada.

3.3. La OACI, como organismo internacional de la aviación civil, elabora manuales con recomendaciones o guías metodológicas sobre variados tópicos del transporte aéreo; sin embargo, no posee actualmente un instrumento que permita a los Estados cuantificar el efecto de los ASA en su demanda de tráfico aéreo o un reporte sobre los beneficios potenciales de los ASA liberalizados.

3.4 Considerando la diversidad de metodologías para estudiar el efecto de los ASA en el incremento del tráfico aéreo y dado que la OACI tiene como función asistir a los Estados en las distintas áreas de especialidad del transporte aéreo mediante la generación de información confiable, precisa y robusta, es altamente conveniente que la OACI genere una guía estandarizada para que los Estados puedan medir los beneficios de firmar nuevos acuerdos orientados a la apertura de los mercados.

3.5 Entendiendo que existen Estados con políticas aerocomerciales más restrictivas, este instrumento permitiría generar evaluaciones de impacto en estos países y así avanzar hacia la liberalización del transporte aéreo internacional.

---

<sup>6</sup> Moselle, B., Reitzes, J., Robyn, D., Horn, J., Caldwell, R., Church, B., Schumacher, A. (2002). The Economic Impact of an EU-US Open Aviation Area. *Washington DC: The Brattle Group*.

<sup>7</sup> Booz Allen Hamilton Ltd., Cambridge Hill Aviation Group, von den Steinen, E., Joeress, I., y Mendes de 63 Leon, P. (2007). *The Economic Impacts of an Open Aviation Area between the EU and the US* (Final Report). London: Booz Allen Hamilton Ltd.

#### 4. **RESULTADOS ESPERADOS Y PROPUESTA A LA ASAMBLEA**

4.1 En consecuencia, proponemos a la Asamblea que se encargue al Consejo generar una guía metodológica sobre los beneficios potenciales de suscribir ASA liberalizados, y que pueda cuantificar sus efectos tanto en el transporte aéreo como en los mercados relacionados.

4.2 Dicha guía metodológica debería servir como un instrumento para que los Estados estimen estos efectos por cuenta propia, mediante una metodología estandarizada por la OACI que sea universal, objetiva y replicable por los distintos Estados. De este modo, los Estados dispondrían de una herramienta concreta para determinar los beneficios de suscribir acuerdos liberalizados y aproximarse gradualmente a la visión impulsada por la OACI.

— FIN —