

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO: RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN

Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003

Cuestión 1 del

orden del día: Panorámica

1.1: Antecedentes de la liberalización y experiencia al respecto

ESTUDIOS DE CASO SOBRE LIBERALIZACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presentan varios estudios de casos sobre experiencias de liberalización y se propone que la OACI elabore en mayor profundidad y divulgue estudios de casos para asistir a los Estados en el proceso de liberalización.

La medida propuesta a la Conferencia figura en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el párrafo j) de su Recomendación única, la Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 reconoció “que los arreglos de liberalización concertados a nivel subregional o regional ofrecen una experiencia valiosa en materia de contenido, procedimientos y estructura de los cambios de reglamentación y que dicha experiencia debería transmitirse a los Estados para su información”. Asimismo, en la Resolución A33-19 de la Asamblea, Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, Apéndice A, párrafo 6, la Asamblea “pide al Consejo que prosiga con el estudio comparativo y analítico de las políticas y prácticas que siguen los Estados contratantes y las líneas aéreas con respecto a los derechos comerciales y las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos, e informe a todos los Estados contratantes acerca de cualquier nuevo acontecimiento que tenga lugar en materia de cooperación internacional, incluidos los arreglos liberalizados por lo que se refiere a derechos comerciales”.

1.2 Hasta ahora, esos elementos de la Recomendación y de la Resolución se han aplicado principalmente mediante el intercambio de información en el programa de talleres y seminarios sobre política de reglamentación del transporte aéreo. Asimismo, se incluye información sobre los avances en materia de liberalización en la publicación anual de la OACI *El mundo de la aviación civil* (véase la Circular 291). En

vista del pedido del Consejo de que esa Conferencia se centre en “cómo liberalizar”, la Conferencia podría adoptar un enfoque basado en estudios de caso. En esta nota, se propone ese enfoque para elaborar una base de datos amplia sobre experiencias de liberalización para información de los Estados, en el que la OACI funcionaría como “cámara de compensación” de esa información.

2. UN ENFOQUE BASADO EN ESTUDIOS DE CASO

2.1 Se adjuntan a la presente nota algunos estudios de caso que realizó la Secretaría, en los que se describe en forma resumida las experiencias de liberalización en el Estado o los Estados de que se trate. El objetivo consiste en proporcionar información útil con el propósito de detectar los efectos de las políticas de liberalización que se aplicaron en ese o esos Estado(s). Esas políticas diferirán según ciertos factores, incluida la situación económica de base y la etapa de desarrollo económico. Si bien no existe una fórmula única aplicable o pertinente en todas las situaciones, los estudios de caso pueden sugerir que existen ciertas similitudes subyacentes en cuanto a los resultados alcanzados en los mercados liberalizados, independientemente de la diversidad de las políticas que implican diferentes modos y ritmos de liberalización.

2.2 Cabe tener en cuenta que, en estos casos de estudio, el análisis no es estrictamente cuantitativo sino más bien cualitativo y descriptivo. El método que se utiliza aquí no constituye tampoco un medio para determinar las desventajas o beneficios precisos de un enfoque en particular, ya que no se dispone de toda la información ni se conocen todos los factores para realizar un examen de esas características. La evaluación de las repercusiones netas en general (incluidos los costos y beneficios) de la liberalización en los consumidores y productores supera los límites del presente enfoque y es mejor que la realice cada Estado (en ese sentido, la OACI está elaborando textos de orientación sobre la contribución económica de la aviación civil para los análisis de los beneficios en función de los costos que realicen los Estados). No obstante, los ejercicios de investigación mediante el examen de cada caso podrían servir para identificar algunos cambios significativos que han ocurrido y que podrían atribuirse, en parte, a la liberalización. Cabe señalar también que los casos de estudio adjuntos, que se eligieron con la intención de proporcionar una amplia cobertura geográfica y de mercados, así como los casos correspondientes a diferentes fases de la liberalización, se prepararon mediante una base de datos sobre liberalización que la Secretaría de la OACI ha ido elaborando internamente. Las opiniones expresadas en los casos de estudio adjuntos pertenecen a la Secretaría y no constituyen una evaluación de la OACI. Con el propósito de producir una base de datos más integral y útil, sería conveniente además que los Estados proporcionaran a la OACI información sobre sus experiencias con respecto al proceso de liberalización en general, así como con enfoques específicos.

2.3 Cada uno de los estudios de casos adjunto a la presente está estructurado en torno de tres componentes: Antecedentes, Liberalización del marco normativo y Efectos y desarrollos. En los Antecedentes, se proporciona una descripción breve de la situación del mercado y de los marcos normativos previos a la liberalización. En la sección Liberalización del marco normativo, se resume la cronología y el alcance de la liberalización que se ha aplicado en el o los Estado(s) de que se trate. En la sección relativa a los Efectos y desarrollos, se proporciona un panorama de los cambios principales de los elementos clave (como el tráfico y la competencia) de las que tiene conocimiento la OACI desde la liberalización, así como la reacción de las líneas aéreas ante el entorno liberalizado.

2.4 A los fines de esta nota, la longitud de cada estudio se limita a aproximadamente una página. Los estudios de caso que elabore la Secretaría con posterioridad seguirán el formato básico que se define en el párrafo precedente. De conformidad con el mandato establecido en la Resolución A33-19 de la Asamblea, y como un instrumento práctico para asistir a los Estados en el desarrollo de sus enfoques de liberalización y opciones de políticas, la Secretaría difundirá, por los medios que considere apropiados, todo nuevo estudio de caso que produzca, conjuntamente con estudios de casos o información sobre experiencias de liberalización que presenten los Estados u organizaciones.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 Del análisis precedente pueden extraerse las conclusiones siguientes:

- a) Un enfoque sobre las experiencias de liberalización basado en estudios de caso, si bien será necesariamente tendrá un alcance limitado, constituye un medio adecuado para el análisis y la divulgación de información sobre las experiencias de los Estados a escala nacional, subregional, regional o plurilateral. Los estudios de casos sobre la liberalización pueden asistir a los Estados a desarrollar aún más sus enfoques y opciones de políticas respecto de la liberalización.
- b) La OACI debería seguir desarrollando y difundiendo estudios de casos e información sobre las experiencias de liberalización por los medios que estime adecuados. Se debería instar a los Estados a que presenten esa información a la OACI para su difusión general.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) tomar nota de los casos de estudio que se adjuntan a la presente; y
- b) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 3.1.

— — — — —

CASO 1

ACUERDOS DE CIELOS ABIERTOS ENTRE ESTADOS CENTROAMERICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS

Antecedentes. Para la mayoría de los Estados centroamericanos, su relación bilateral con los Estados Unidos es una cuestión central de su política aeronáutica, ya que los Estados Unidos constituyen un mercado importante para esos Estados. No obstante, existe una gran disparidad entre ambas partes en cuanto al tamaño de su mercado, la competencia entre los transportistas y la tendencia a viajar. Por eso, antes de la liberalización de sus acuerdos de servicios aéreos con los Estados Unidos, se consideraba necesario integrar a las líneas aéreas menores de la subregión para aumentar así su capacidad de competir mediante la explotación de las economías de escala y de alcance.

La integración se emprendió con precaución debido a la diversidad de circunstancias que enfrentaban las diferentes naciones: Aviateca (Guatemala) y AeroNica (Nicaragua) eran empresas 100% públicas y se encontraban en proceso de privatización, mientras que LACSA (Costa Rica), TACA International (El Salvador) y SAHSA (Honduras) eran empresas privadas. Durante el período comprendido entre 1989 y 1992, TACA International adquirió participaciones accionarias minoritarias en las otras cuatro empresas transportistas. Con esa propiedad accionaria y con una serie de acuerdos comerciales, se lanzó el Grupo TACA a mediados del decenio de 1990¹. COPA (Panamá) también se integró al grupo como socio comercial. Cada uno de los transportistas integrantes del grupo mantuvo su identidad por separado, pero se unificaron todas las actividades comerciales y de explotación (como adquisiciones, mantenimiento, seguros, comercialización y ventas). En 1996, el Grupo TACA concertó un acuerdo recíproco de compartición de códigos con American Airlines, el mayor transportista estadounidense en rutas centroamericanas, que se aplicaría tras obtener la aprobación gubernamental.

Liberalización del marco normativo. La creación del Grupo TACA ha otorgado a los Estados centroamericanos que participan en él confianza y tranquilidad en la apertura de sus mercados. La liberalización de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos con los Estados Unidos también era necesaria para garantizar la aprobación por el Ministerio de transporte (DOT) de los Estados Unidos del acuerdo de compartición de códigos concertado entre el Grupo TACA y American Airlines. En 1997, Panamá, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua suscribieron por separado acuerdos de “cielos abiertos” con los Estados Unidos. Los acuerdos eran prácticamente idénticos y preveían el pleno acceso a los mercados sin restricciones con respecto a designaciones, derechos de ruta, capacidad, frecuencias, compartición de códigos y tarifas. En cuatro de los seis acuerdos también se otorgaban derechos correspondientes a la Séptima libertad del aire para los servicios exclusivamente de carga, y un acuerdo posterior otorgó derechos respecto de la Séptima libertad del aire para los servicios de fletamiento exclusivamente de carga.

Efectos y desarrollos. El enfoque grupal permitió a los Estados más pequeños y sus transportistas unir sus esfuerzos de modo de poder seguir participando en el mercado competitivo como un representante regional fuerte con poder de negociación colectiva. El Grupo TACA también desempeñó una función importante en la promoción de Centroamérica como un destino turístico multinacional integrado. Según los datos del Ministerio de transporte de los Estados Unidos, el Grupo TACA (incluida la empresa COPA) transportó a 1,62 millones de pasajeros entre Centroamérica y los Estados Unidos en 2000, mientras que en 1994 había transportado a 1,39 millones y en 1997, a 1,34 millones. Ese gran incremento se logró principalmente ampliando la red mediante la operación de compartición de códigos con American Airlines, aprobada oficialmente por el Ministerio de transporte de los EUA en 1998.

¹ En la actualidad, el Grupo TACA está compuesto por Aviateca, LACSA, NICA (ex AeroNica), TACA de Honduras (ex SAHSA) y TACA International, así como TACA Perú. Su red internacional se completa con el grupo de aerolíneas regionales de TACA, formado por Aeroperlas (Panamá), Inter (Guatemala), Isleña (Honduras), La Costeña (Nicaragua) y SANSA (Costa Rica).

Ese crecimiento en la demanda también estuvo estimulado por un aumento significativo de la competencia en el marco de los acuerdos “de cielos abiertos”. Continental Airlines, Delta Air Lines y United Airlines obtuvieron individualmente ganancias sustanciales en los mercados centroamericanos, con la consiguiente declinación gradual de las participaciones en el mercado del Grupo TACA y de su aliada, American Airlines. Continental Airlines se fortaleció particularmente con el acuerdo de alianza con COPA, mediante el cual Continental adquirió una participación de 49% en 1998. El Ministerio de transporte de los EUA otorgó inmunidad antimonopólica a la alianza Continental-COPA en 2001. En cambio, la solicitud de inmunidad antimonopólica que presentaron American Airlines y el Grupo TACA provocó la oposición de los transportistas competidores por su potencial posición de dominio en el mercado, por lo que fue retirada voluntariamente en 2002.

CASO 2

POLÍTICA DE CIELOS ABIERTOS DE LA INDIA RESPECTO DE LA CARGA AÉREA

Antecedentes. Durante el decenio de 1980, la economía de la India aumentó en más del 5% anual pero estuvo afectada por carencias crónicas en la capacidad de carga aérea internacional. Dado que el sector exportador exigía la entrega puntual de materias primas y productos manufacturados y que los materiales con tiempos de entrega sensibles debían despacharse con más frecuencia por vía aérea, la limitación de la capacidad se consideró el obstáculo principal que impediría a la industria aumentar las ganancias provenientes de las exportaciones y el ingreso de divisas. En 1986, se acentuó más el impulso de la reforma del sector de carga aérea cuando el gobierno de la India permitió a los explotadores de servicios de taxi aéreo prestar servicios a pedido, principalmente para fomentar el turismo en las rutas principales. A principios del decenio de 1990, el gobierno anunció una política de “alejamiento económico” en todo el sector que apuntaba a la transición de una economía cerrada y planificada hacia un sistema de mercado mucho menos reglamentado.

Liberalización del marco normativo. En 1990 se adoptó una política de “cielos abiertos” para la carga aérea, inicialmente por un período de tres años, que en 1992 se amplió hasta hacerse permanente (Circular de información aeronáutica AIQ núm. 18/1992). En el marco de esa nueva política, cualquier línea aérea, tanto de la India como extranjera, que cumpla con los requisitos especificados en cuanto a explotación y seguridad operacional puede prestar servicios de carga regulares y no regulares desde y hacia cualquier aeropuerto de la India que cuente con puestos aduaneros y de migraciones. Asimismo, se abolió el control normativo de las tarifas de carga para los principales productos básicos de exportación, de modo que los transportistas pueden fijar libremente sus propias tarifas. El gobierno expresó además su actitud “favorable” a la presentación de solicitudes de líneas aéreas extranjeras para realizar vuelos de pasajeros adicionales con aeronaves mixtas de pasajeros y carga. Esas nuevas políticas se reunieron y se sumaron a una mayor liberalización de las operaciones nacionales de taxi aéreo y al relajamiento de las normas sobre chárteres turísticos internacionales, y se aplicaron en forma unilateral sin exigir a cambio a los socios en acuerdos bilaterales derechos similares para los transportistas de la India.

Efectos y desarrollos. Según las estadísticas del Gobierno de la India, desde la adopción de una política de cielos abiertos, ha habido un fuerte aumento en el tráfico internacional de cargas aéreas, que se incrementó de unas 300 000 toneladas en 1991 a más de 420 000 toneladas en 1998. El aumento del tráfico se debió principalmente a un crecimiento significativo de los servicios regulares de las líneas aéreas extranjeras (un aumento de alrededor del 80% para el mismo período), la mayoría de los cuales pudieron inaugurarse en el marco de la política de “cielos abiertos”. Por ejemplo, Lufthansa, Air France y KLM duplicaron su capacidad a la India, mientras que la mayoría de las líneas aéreas extranjeras adoptaron una estrategia de entrada selectiva en períodos de punta sin compromisos a largo plazo. El transporte en los servicios no regulares de las líneas aéreas también se duplicó durante los primeros tres años pero en 1998 cayó abruptamente a niveles inferiores a los de 1991 debido a un cambio pronunciado hacia los servicios regulares y al transporte de carga por vía marítima. El auge en el transporte de carga aérea aumentó como resultado del avance de la liberalización económica del país, aunque algunos estancamientos en materia de infraestructura, incluida la escasez de instalaciones de depósito, obstaculizaron gradualmente las oportunidades comerciales potenciales en el transporte de carga.

Al verse enfrentada a una ardua competencia con las líneas aéreas extranjeras, Air India, una línea aérea nacional pública, sufrió una reducción en su participación en el volumen de carga internacional que pasó de 23%, en 1991, a 16% en 1992, y desde ese entonces, se ha mantenido en ese nivel. Para aumentar su participación en el mercado y aumentar su capacidad, Air India presentó un programa de adquisición de flota, que cuenta con el apoyo del gobierno, y nuevas operaciones de arrendamiento de aeronaves de carga con tripulación. Indian Airlines, otra línea aérea estatal que cubre rutas interiores y rutas internacionales de corta distancia, triplicó sus operaciones de carga entre 1991 y 1998. Los ingresos generados por el transporte de carga alcanzaron aproximadamente el 10% de los ingresos de Indian Airlines, pero su participación en el

mercado del transporte de carga internacional seguía siendo de alrededor del 3%, mientras que la correspondiente al transporte de pasajeros era de un 10%.

CASO 3

MERCADO AERONÁUTICO ÚNICO TRANSTASMANIO

Antecedentes. Desde la entrada en vigor del Acuerdo comercial de relaciones económicas más estrechas entre Australia y Nueva Zelanda (conocido como el Acuerdo CER) en 1983, las economías de Australia y Nueva Zelanda se han integrado cada vez más. No obstante, cuando en 1988 se firmó el Protocolo sobre comercio de servicios CER, Australia optó por excluir de su aplicación a los servicios aéreos interiores e internacionales, mientras que la única exclusión de servicios aéreos que estableció Nueva Zelanda fue la de los transportistas internacionales que prestan servicios de cabotaje. Por consiguiente, la liberalización de los servicios aéreos transtasmanios siguió rigiéndose por un acuerdo bilateral de servicios aéreos y entendimientos conexos (por ejemplo, en el entendimiento de 1989, se acordó la designación múltiple para servicios de fletamiento sin restricciones en cuanto a la capacidad). Cabe señalar que el proceso de integración se ha visto afectado en gran medida por el avance de la liberalización del marco normativo en los servicios de cabotaje y la privatización de los transportistas nacionales. En Australia, el marco normativo que regía el mercado aeronáutico interior se liberalizó en 1990 y la línea aérea Qantas, de propiedad estatal, se privatizó parcialmente en 1993 (la privatización se completó en 1995). En Nueva Zelanda, el mercado interior se liberalizó en 1983, y la línea aérea Air New Zealand (ANZ) se privatizó totalmente en 1989.

Liberalización del marco normativo. En 1992, los dos Estados concluyeron un Memorando de acuerdo (MOU) que eliminó las restricciones de capacidad para el transporte transtasmanio, introdujo múltiples designaciones y un régimen de doble desaprobación de tarifas, y estableció una liberalización por etapas orientada a un pleno acceso al mercado transtasmanio y derechos más amplios relativos al punto más alejado para 1994. El MOU también contenía el compromiso de consulta acerca del consiguiente intercambio pleno de derechos relativos al punto más alejado y derechos de cabotaje, pero Australia retiró su compromiso en 1994. No obstante, en 1996, los Estados concertaron con éxito los arreglos relativos al Mercado aeronáutico único (SAM), que se incorporó en el Protocolo CER. Los arreglos permitían a un “transportista del SAM²” prestar servicios aéreos interiores en cualquiera de los dos Estados (efectivamente, de cabotaje) y transtasmanios sin restricciones. Se excluyeron los derechos ilimitados relativos al punto más alejado, que siguieron rigiéndose por los acuerdos bilaterales de servicios aéreos y el MOU de 1992. En 2000, los Estados concertaron un acuerdo de “cielos abiertos”, que se firmó oficialmente en 2002. En ese nuevo acuerdo se formalizaron las disposiciones de los arreglos del SAM, se eliminó la limitación de los derechos relativos al punto más alejado y se previeron los derechos de la Séptima libertad para todos los servicios exclusivamente de carga.

Efectos y desarrollos. En 1994-95, tres nuevos transportistas participantes comenzaron a prestar servicios internacionales en la ruta transtasmania: Kiwi Travel International Airlines, Freedom Air (una subsidiaria de ANZ, completamente de su propiedad) y Ansett International. El ingreso de tres transportistas con niveles tarifarios más bajos se asoció con una expansión significativa del tráfico, especialmente en el segmento de la demanda de viajes de placer. Según las estadísticas del gobierno australiano, el número de pasajeros en la ruta transtasmania aumentó menos de 4% anual entre 1993 y 1995, mientras que en 1996 aumentó un 22%, de alrededor de 1,8 millones en 1995 a 2,2 millones en 1996. Si bien el crecimiento se hizo más lento durante un tiempo luego de la liquidación de Kiwi en 1996, el número de pasajeros siguió en aumento y alcanzó los 3,3 millones en 2000 y los 3,6 millones en 2001. Un factor que incidió en ese crecimiento fue que Qantas transfirió parte de su capacidad de los servicios en Asia a los servicios transtasmanios durante la crisis económica asiática. Otro de los factores fue que ANZ aumentó drásticamente sus frecuencias con aeronaves de menor tamaño en cooperación con Ansett.

² Un transportista aéreo de propiedad de nacionales de Australia y Nueva Zelanda, o de ambos Estados, en un 50%, y cuyo control efectivo también esté en manos de ciudadanos de esos Estados, con su oficina y su principal base de operaciones establecidas en Australia o en Nueva Zelanda.

Si bien dos transportistas importantes, ANZ y Qantas, no ejercieron directamente sus derechos de cabotaje en el mercado interior del otro Estado, los sectores aeronáuticos de los dos Estados se volvieron altamente integrados en 2000, debido a que ANZ tenía el 100% de la propiedad de Ansett y a que se creó Qantas New Zealand (anteriormente denominada Ansett New Zealand) mediante un acuerdo de franquicia. No obstante, la estructura del sector sigue siendo inestable. En 2001, Qantas New Zealand y Ansett cesaron sus operaciones debido a dificultades financieras. ANZ, que estuvo cerca de la quiebra como consecuencia del colapso de Ansett, se renacionalizó, ya que el Estado adquirió el 82% de las acciones de la línea aérea. En 2002, Qantas y ANZ acordaron formar una alianza estratégica, que implicaría que Qantas adquiriera el 22,5% de las acciones de ANZ, con sujeción a la aprobación de las autoridades en materia de competencia de ambos Estados.

CASO 4 PACTO ANDINO DE CIELOS ABIERTOS

Antecedentes. Cinco Estados sudamericanos fundaron el “Grupo Andino” en 1969 en el marco del Acuerdo de Cartagena (más comúnmente llamado “Pacto Andino”). Los Estados miembros originales eran Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Venezuela se incorporó al Grupo en 1973, mientras que Chile se retiró en 1976. Los objetivos del Grupo eran, entre otros, fomentar el desarrollo equilibrado y armonioso entre ellos mediante una integración y cooperación económica de más amplio alcance. En el sector aeronáutico, las principales líneas aéreas que ofrecen servicios regulares internacionales habían sido de propiedad exclusivamente estatal (excepto las de Colombia) y estaban sujetas a marcos normativos estrictos. Desde fines del decenio de 1980, habían proliferado en la subregión iniciativas para la privatización de las líneas aéreas nacionales, que desempeñaron un papel importante en el avance de la liberalización.

Liberalización del marco normativo. En 1990, los presidentes de los cinco Estados acordaron adelantar el plazo para formar la Zona de libre comercio en la subregión, que entraría en vigor en 1993. Como parte de ese proceso, en 1991, la Comisión Andina adoptó la Decisión 297, “Integración del Transporte Aéreo en la Subregión Andina”, que establece una política de “cielos abiertos” con respecto al transporte aéreo en la subregión. En lo relativo a los servicios regulares de pasajeros y carga y a las operaciones de carga no regulares, se permitió el ejercicio irrestricto de los derechos relativos a la Tercera, Cuarta y Quinta libertades, sin límites en cuanto al número de líneas aéreas, capacidad y frecuencia³. La actividad de fijación de precios de las líneas aéreas también se liberalizó mediante la introducción de un régimen de tarifas basado en el país de origen. Se autorizaron automáticamente los servicios de pasajeros no regulares entre puntos no cubiertos por servicios regulares. En las rutas cubiertas por servicios regulares, se otorgaría la autorización siempre que los servicios no regulares no fueran en detrimento de la estabilidad económica de los servicios regulares existentes.

Efectos y desarrollos. La política andina de “cielos abiertos” creó condiciones favorables para estimular la actividad económica y ampliar las oportunidades comerciales para las líneas aéreas. De acuerdo con los datos de la empresa OAG, los asientos-kilómetros disponibles (ASK) en servicios internacionales regulares dentro de la subregión aumentaron en un 325% entre 1989 y 2001 (754 millones en 1989; 1 970 millones en 1995; 2 804 millones en 1998; 3 201 millones en 2001). Eso representó un contraste muy marcado con respecto al aumento del 12% de los ASK en servicios interiores regulares dentro de la subregión, y también un aumento del 103% en el promedio mundial de ASK en servicios internacionales regulares.

A pesar de que existe un compromiso vinculante con una política de “cielos abiertos”, el ritmo de la liberalización varió considerablemente de un Estado a otro debido a las diferentes situaciones económicas y al avance de la privatización. Colombia (país en el que todas las líneas aéreas principales eran privadas, incluida AVIANCA) y Venezuela (que completó la privatización parcial de VIASA en 1991) estaban dispuestos a adelantar el proceso de liberalización, mientras que Perú trató de proteger a AeroPerú frente a la competencia en la carrera hacia la privatización. En 1992, Perú suspendió todos los compromisos con los programas de liberalización. Si bien AeroPerú se privatizó parcialmente en 1993, la suspensión siguió vigente hasta 1997, cuando Perú acordó incorporar gradualmente al país a la Zona de libre comercio. Bolivia y Ecuador completaron la privatización parcial de LAB y de Ecuatoriana en 1995.

Un factor subyacente al fuerte crecimiento del tráfico ha sido el cierre de varias líneas aéreas nacionales privatizadas en la subregión. También ha habido una fuerte presión competitiva de los transportistas estadounidenses y europeos. VIASA y AeroPerú cesaron sus operaciones en 1997 y 1999, respectivamente.

³ La designación múltiple de los servicios regulares de pasajeros y carga se agregó mediante la Decisión 320 en 1992. Las Decisiones 297 y 320 se enmendaron con el fin de incluir aclaraciones en 1994, mediante las Decisiones 360 y 361, respectivamente.

El vacío se llenó con nuevos transportistas participantes privados, como Servivensa y Aero Continente. AVIANCA ha ido aumentando paulatinamente su participación en el mercado dentro de la subregión pero debió enfrentar problemas financieros debido a la dura competencia en las rutas de los Estados Unidos. En 2002, Avianca, ACES (el segundo transportista más grande de Colombia) y SAM Colombia (una subsidiaria de AVIANCA) integraron sus operaciones en una compañía de explotación llamada Alianza Summa para fortalecer su capacidad de competir y su base financiera.

— FIN —