

Experiencia del Proceso de Liberalización en Costa Rica

El proceso de Liberalización del Transporte Aéreo en Costa Rica se ha dado en una forma paulatina, tomando en consideración tanto las demandas del mercado como las circunstancias propias del desarrollo del país.

El premio Nobel de la Paz en 1989 ganado por el expresidente Oscar Arias Sanchez marco un momento histórico importante en el desarrollo de la industria turística para Costa Rica. En virtud de dicho galardón el mercado del turismo internacional pone sus ojos en este pequeño país centroamericano que abolió el ejército en 1949 y que se encuentra ubicado en una de las regiones más convulsas de conflictos armados para esos años, el área centroamericana.

El proceso de liberalización como fenómeno mundial producto de la política de desregulación promovida por los Estados Unidos de América durante el Gobierno del presidente Carter, coincide en cierta manera con el momento del incremento de la demanda turística hacia Costa Rica y consecuentemente con la necesidad de poder ofrecer mejores posibilidades para el desarrollo del transporte Aéreo.

El primer acuerdo de corte liberal fue firmado con los Estados Unidos de América ad referendum en el año de 1979 en vigor en 1983. Dicho convenio tenía las siguientes semejanzas entre los Estados:

- Múltiple Designación.
- Derechos Plenos de 3era, 4ta y 5ta libertad
- Esquema liberal de capacidad
- Esquema de tarifas de doble desaprobación
- Servicios regulares y no regulares exclusivos de carga o una combinación de ambos.

La diferencia radicaba en la no reciprocidad otorgados a Costa Rica en virtud de que el cuadro de rutas era **restringido: dos puntos fijos para Costa Rica y tres puntos adicionales variables en contraposición con un cuadro de rutas abierto para los Estados Unidos de América.**

Con la visita del Presidente Clinton a Centroamérica los países del área firmaron en forma individual el Convenio de Cielos Abiertos con los Estados Unidos de América ad referendum, para Costa Rica el 8 de mayo de 1997 en vigor el 13 de enero de 1999. Este Convenio contenía todas las características propias de Cielos Abiertos otorgando equilibrio y reciprocidad entre las naciones dentro de un esquema liberal de deregularización estatal, no se conceden derechos de séptimas libertades .

El segundo Convenio de Cielos Abiertos lo firma Costa Rica con Chile ad referendum 25 de mayo 1999 y en vigor 2 marzo del 2001. Contiene los elementos propios de este tipo de acuerdo. Con la particularidad de que las quintas libertades quedan circunscritas al territorio Americano. La experiencia con Chile fue singular y diversa a la que se dio con U.S.A en virtud de que dicha nación no a ejercido los derechos propios que le concede el Convenio de Cielos Abierto, en contraposición la parte Costarricense si a hecho el uso correspondiente de los mismos. En el año 2003 Chile solicita a Costa Rica la revisión del Convenio mediante ronda de negociaciones en San José, Costa Rica. Solicitando a la parte Costarricense séptimas libertades en pasajeros y carga. Lo cual fue denegado vía Convenio En virtud del no ejercicio de los derechos concedidos a la parte Chilena sin

embargo se accedió vía certificado de explotación al operador Chileno el otorgamiento de las séptimas libertades en carga.

Las consecuencias inmediatas del proceso de Liberalización han sido las siguientes:

1. **Política de Cielos abiertos con reciprocidad hacia otras naciones**
2. **Otorgamiento de quintas libertades a operadores Europeos vía Miami, para facilitar las necesidades de las empresas de utilizar el hub en Miami e incrementar el número de turistas al país**
3. **Presencia de Aerolíneas de terceros mercados a través de la figura de código compartido.**
4. **Necesidades de mejoramiento de a infraestructura aeroportuaria: Contrato de Gestión Interesada Aeropuerto Internacional Juan Santamaría \$ 240 millones en 20 años.**
5. **Desarrollo acelerado de la Industria Turística que pasa a ser la primera fuente de divisas extranjeros del país**
6. **Nuevo Aeropuerto Internacional: Daniel Oduber de Liberia , cinco aerolíneas internacionales operando.**

Estadísticas de resultados concretos antes y después del Proceso de Liberalización.

Antes del Proceso del Proceso Liberalización

Numero de pasajeros Transportados	Aerolíneas Internacionales	Líneas Aéreas U.S.A	Puntos de entrada a U.S.A	Carga Movilizada.
576.547	9 Aerolíneas Internacionales	Únicamente Pan Am	Únicamente Miami	25.166 toneladas

Después del Proceso de Liberalización

Número de pasajeros Transportados	Aerolíneas Internacionales	Líneas Aérea U.S.A	Puntos de entrada a U.S.A	Carga Movilizada
2.4 millones	26 Aerolíneas Internacionales (20 regulares y 6 charteras)	11 Líneas Aéreas U.S.A (6 regulares y 5 charteras)	12 puntos de entrada a U.S.A: 4 operados por empresas de Costa Rica	77.958 toneladas.

La iniciativa Costarricense de incorporar un sistema de liberalización en cuanto a los servicios del transporte aéreo a generado un cambio importante para el país al brindar un mejor y mayor eficiente servicio para utilidad de las importaciones exportaciones y las necesidades propias de la industria turística, en la actualidad con mejores conexiones al resto del mundo y una mayor presencia. De conformidad con los estadísticas se cuenta con:

- 334 vuelos semanales a 29 destinos.
- Nuevas Líneas Aérea Costarricenses compitiendo en el mercado internacional West Caribbean Costa Rica, Aero Postal (en proceso de Certificación Técnica)
- Once Aerolíneas cargueras con nueve destinos diferentes.

Otro de los grandes beneficios que ha recibido el país como resultado inmediato del proceso de liberalización a través de la sana competencia a sido la reducción sustancial en los costos de los tiquetes aéreos. A continuación un grafico que ilustrara tal situación:

COMPETENCIA DERRIBA TARIFAS AEREAS.

DESTINO	ACTUAL	ANTES	VARIACION
Madrid	\$ 398	\$ 700	43%
Los Angeles	\$ 352	\$ 600	41%
Miami	\$ 189	\$ 500	62%
San Salvador	\$189	\$ 407	53%
Guatemala	\$ 169	\$ 379	55%

En Costa Rica tenemos una clara conciencia del papel determinante que juega la aviación en el desarrollo económico de las naciones razón por la cual a puesto especial énfasis en mejorar las condiciones del transporte aéreo con apego a un estricto cumplimiento de la seguridad operacional de conformidad con las normas y métodos recomendados por la OACI.

De nada vale un desarrollo del transporte si este no asegura acatamiento a las normas de seguridad correspondiente. La seguridad debe prevalece como valor y pilar fundamental para que exista un desarrollo adecuado del transporte aéreo para las naciones.

Estamos a disposición para compartir nuestra experiencia con otras naciones que se encuentren en proceso de adopción de nuevas políticas de transporte Aéreo..y consideren nuestra experiencia pueda serle útil.

Lic Sagrario Padilla Velásquez
Vicepresidente Consejo Técnico de Aviación Civil.