

CAPÍTULO 10

EL TRANSPORTE AÉREO COMO ELEMENTO INFLUENCIADOR EN LA INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN

Juan Carlos Garmendia Mora¹

1. Introducción

Las infraestructuras logísticas forman parte de los elementos principales en la integración del sistema económico, social, cultural, político y territorial de una región, estas posibilitan las transacciones dentro de un espacio determinado (CEPAL, 2014). Dentro de esta infraestructura está el transporte aéreo, el cual es catalogado en la mayoría de los países como un servicio público debido a su importancia en distintos órdenes y como una actividad estratégica de integración, ya que para que estos procesos de integración se hagan efectivos, es necesario el transporte de pasajeros y el traslado de carga.

De acuerdo con el reporte de la Air Transport Action Group (ATAG, 2018): “La aviación proporciona la única red de transporte rá-

1 Juan Carlos Garmendia Mora es profesor de la Institución Universitaria Politécnico Gran colombiano, Bogotá; doctor en Ciencias gerenciales, magíster en Administración, ingeniero aeronáutico. Correo electrónico: jgarmendia@poligran.edu.co

pido a nivel mundial, lo que la hace esencial para los negocios globales, juega un papel vital en facilitar el crecimiento económico, particularmente en países en desarrollo” (p.7). Además de esto, hay que decir que en el 2017 el transporte aéreo de carga representó menos del 1% del peso total transportado en el mundo, pero el valor de estas mercancías comprendió el 35% del total. Se pretende, entonces, presentar un panorama de la situación actual y las perspectivas del transporte aéreo en la región, resaltando su impacto en el fortalecimiento de los procesos de integración.

En el mundo de las actividades comerciales, las reuniones en persona son la forma más efectiva de conocer nuevos clientes para hacer negocios. En estudios realizados con ejecutivos, el 89% estuvo de acuerdo en que las reuniones cara a cara son esenciales para *cerrar un trato*. (Harvard Business Review, 2016); el transporte de turistas y viajeros de negocios son dos de las principales causas de viaje que contribuyen a la integración cultural y económica. En 2018 se transportaron 4,4 billones de pasajeros a nivel mundial y estas cifras se proyectan en los años siguientes con incrementos consecutivos; dentro de Latinoamérica y el Caribe (LAC), el tráfico de pasajeros ha sido en los últimos años un 8% del total mundial. Otro dato importante es el promedio de crecimiento anual del tráfico aéreo internacional por regiones, el cual está proyectado en 4,2% para LAC en el período 2016-2036, un valor muy interesante, pero que está por debajo de regiones como África, Asia-Pacífico y el Medio Oriente (OACI, 2018).

Relacionado con lo anterior, de acuerdo con estudios desarrollados por la Corporación Andina de Fomento (CAF, 2016):

El reciente crecimiento del sector en LAC ha generado, a su vez, un importante desarrollo económico a partir del impacto directo, indirecto, inducido y catalítico, característico del sector de la aviación debido a su alta influencia en otros sectores como los negocios o el turismo. Actualmente, la aviación en LAC genera un impacto económico directo de más de USD 37.500 millones anuales y un impacto total de más

de USD 152.000 millones, representando un 5% del impacto realizado por la industria de la aviación a escala mundial. Además, el sector sostiene anualmente más de 4,9 millones de empleos totales (p.26).

Dentro del sistema de transporte aéreo existen dos componentes de principal importancia: la infraestructura aeroportuaria y las aeronaves; juntas constituyen un determinante para el nivel de competitividad en la producción y el comercio internacional, el cual a su vez redundará en los niveles de eficiencia que se tengan en la región para poder competir con otros mercados.

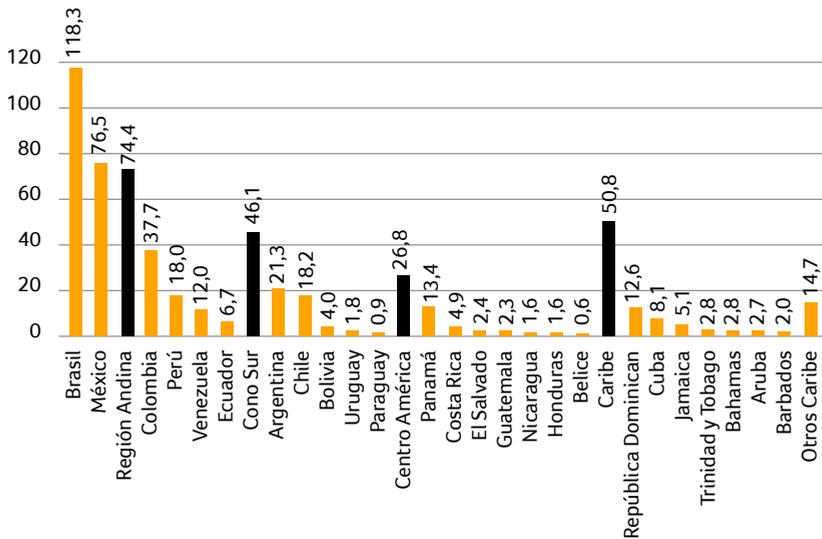
Tanto el transporte de carga como el de pasajeros son importantes en las actividades sociales y económicas; la inmediatez que demanda el acelerado ritmo con que se dan los cambios en la actualidad y hacia el futuro hacen del transporte aéreo la forma más efectiva para el traslado de los medios necesarios en la producción y las mercancías producidas, además de ofrecer una excelente opción en el traslado de personas, ya sea con fines de ocio, estudios, laborales o de negocio. Un hecho a destacar es la configuración del transporte aéreo de carga junto al de pasajeros: en América Latina, a diferencia de lo que ha ocurrido en otras latitudes, estos dos tipos de transporte se han desarrollado a la par, las aerolíneas de pasajeros han utilizado sus capacidades ociosas en el transporte de mercancías, como un ingreso marginal que, en algunos casos y con el tiempo, se ha ido acrecentando y convirtiéndose en un negocio independiente.

Junto con la capacidad física en la infraestructura aeroportuaria y las aeronaves disponibles, las regulaciones en el mercado también influyen en la operatividad y eficiencia del transporte aéreo. Fioravanti *et al.* (2016), indican que la regulación aérea puede dividirse en tres áreas principales: la regulación del mercado, regulación económica y regulación técnica. Algunas de estas normas han sido armonizadas u homologadas internacionalmente, pero en otras, principalmente las económicas y de mercado,

en donde se incluyen procesos de liberación comercial, difieren entre los países, lo cual conlleva a un mayor o menor atractivo para que se haga uso de este servicio, o también puede ser un factor para sumar en la decisión de producir en uno o en otro país.

Para tener una primera contextualización, se puede observar en el gráfico 1 la distribución del tráfico de pasajeros por países en LAC. De acuerdo con el tamaño de sus economías, Brasil y México lideran el flujo de pasajeros, seguidos no tan cerca por Colombia; el nivel de pasajeros es bastante desigual en toda Latinoamérica, pero si se observa por subregiones, los flujos parecen más equilibrados: Región Andina, Cono Sur, Centroamérica y El Caribe, además de los dos grandes polos, en el norte de LAC, México y en el centro de LAC, Brasil.

Gráfico 1. Distribución del tráfico de pasajeros por países ALC (Mill. / 2015)

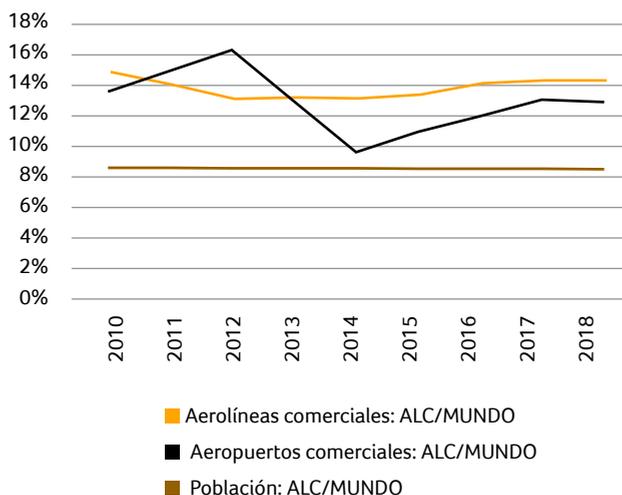


Fuente: CAF (2016).

Luego en el gráfico 2 se pueden observar algunos indicadores que otorgan una mayor perspectiva del sistema de transporte aéreo en Améri-

ca Latina y el Caribe (ALC), esto al compararlos con indicador de orden social. Se presentan dos datos del transporte aéreo como lo son las aerolíneas y los aeropuertos comerciales, haciendo la relación de ALC respecto al dato globalizado; estas se comparan con la proporción de población.

Gráfico 2. Relaciones ALC/MUNDO de aerolíneas, aeropuertos y población



Fuente: cálculos propios sobre datos de ATAG, CEPAL y ONU.

Desde 2010 hasta 2018, la proporción de población se ha mantenido constante alrededor del 8%, mientras los dos indicadores del sistema de transporte aéreo han estado oscilando entre el 9% y 16%, es decir, siempre han estado por encima de la relación de población; de esto se puede inferir que el número de aerolíneas y aeropuertos comerciales que sirven a la región están por encima del promedio mundial. Estos datos dan a entender que América Latina y el Caribe poseen mayor capacidad operativa; queda por ver si su uso es eficiente.

2.

La infraestructura aeroportuaria

Una parte esencial dentro del sistema del transporte aéreo está representada por los aeropuertos, que proveen toda la infraestructura necesaria para hacer posible que pasajeros y carga sean trasladados hasta su lugar de destino; el transporte aéreo es un sector caracterizado por ser uno de los de más rápido crecimiento en la economía mundial. Este aumento constituye un desafío para los aeropuertos en términos de desarrollo de la capacidad y la gestión, además que existe la idea, generalmente aceptada, de que la privatización está asociada con una mayor productividad (Giraldo, Valde-rrama, & Zapata, 2015).

En este sentido, Perelman y Serebrisky (2012), indican en su estudio que los aeropuertos privados en Latinoamérica tuvieron mayores tasas de crecimiento en su productividad, en comparación con los de propiedad pública. En la región se han implementado diferentes esquemas para incorporar la participación del sector privado en la gestión de la infraestructura aeroportuaria; del año 2000 a 2007 los aeropuertos privados tuvieron tasas de incremento de la productividad de 2,8% frente a un 0,9% de los aeropuertos públicos. Cuando se analizó por tamaño, los aeropuertos pequeños y medianos (menos de 8 millones de pasajeros por año), experimentaron tasas superiores de crecimiento de la productividad. De este estudio también se desprende que la capacidad óptima de un aeropuerto en función de los costos está entre 5 y 15 millones de pasajeros, es decir, por encima de esta capacidad las economías de escala no funcionan y la congestión operativa no permite mayor eficiencia.

Existen dos variables principales para medir la efectividad de las instalaciones aeroportuarias: la puntualidad y la conectividad, las cuales se pueden mejorar con cambios e innovaciones de los sistemas de gestión,

pero igualmente es necesaria una importante inversión en el sector, con la finalidad de expandir las capacidades.

Si se observa el informe de puntualidad de OAG de agosto 2019, donde se presentan los datos de 1200 aeropuertos en el mundo, el mejor aeropuerto de la región es el aeropuerto internacional de Tocumen, en Ciudad de Panamá, con un 93% de puntualidad, ocupando el puesto 31 en el *ranking* global. En la tabla 1 se visualiza, dentro de los 100 mejores aeropuertos del mundo en cuanto a su puntualidad, los aeropuertos internacionales de Latinoamérica que poseen más de 1.000 operaciones mensuales; solo seis conforman esta lista.

Tabla 1. Aeropuerto de ALC con mejor desempeño en puntualidad

| Aeropuerto | Puntualidad | Operaciones |
|---|-------------|-------------|
| Aeropuerto Internacional de Tocumen, Panamá | 93,50% | 5.718 |
| Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio Taravella | 91,60% | 1.297 |
| Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez (SCL) | 90,80% | 6.249 |
| Aeroparque Internacional Jorge Newbery (AEP), Buenos Aires | 90,00% | 4.769 |
| Aeropuerto Internacional de Galeão | 88,90% | 4.317 |
| Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos | 88,50% | 11.315 |

Fuente: informe OAG, agosto 2019.

Estos aeropuertos tienen como característica común el hecho de haber sido objeto de ampliaciones en sus instalaciones o actualizaciones en sus sistemas en general, por lo cual pueden tener holguras en sus capacidades y, por lo tanto, altos niveles de puntualidad.

Además de lo anterior, en la tabla 2 se observan los aeropuertos latinoamericanos que están dentro del listado global 100, por número de operaciones; solo aparecen tres: el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el Aeropuerto Internacional El Dorado, en Bogotá, y el Ae-

ropuerto Internacional de Sao Paulo. Estos tres aeropuertos tienen altos flujos de pasajeros y carga, están saturados de acuerdo con los niveles de tráfico para los cuales fueron diseñados, pero siguen teniendo niveles aceptables de puntualidad, haciendo también actualizaciones en sus sistemas de gestión aeroportuaria.

Tabla 2. Aeropuertos latinoamericanos con mayor número de operaciones

| Aeropuerto | Puntualidad | Operaciones |
|---|-------------|-------------|
| Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México | 71,70% | 18.504 |
| Aeropuerto Internacional El Dorado | 77,00% | 12.911 |
| Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos | 88,50% | 11.315 |

Fuente: informe OAG, agosto 2019.

De acuerdo con la CEPAL (2015), los aeropuertos de América Latina pueden agruparse asumiendo la siguiente tipología: el 71% corresponde a pequeños (menor a 1 millón de pasajeros al año), 19% a medianamente pequeños (entre 1 y 5 millones), 8% son medianamente grandes (entre 5 y 15 millones) y 2% son grandes (tráfico anual mayor a 15 millones), siendo estos últimos los que mueven el 60% de los pasajeros. Igualmente, según datos de la Asociación Internacional de Aeropuertos (ACI), un 74% de los aeropuertos a nivel mundial son de propiedad pública, 19% tiene modelos mixtos público privado y 8% son privados. En Latinoamérica, los aeropuertos de propiedad pública pueden estar por encima del 80%.

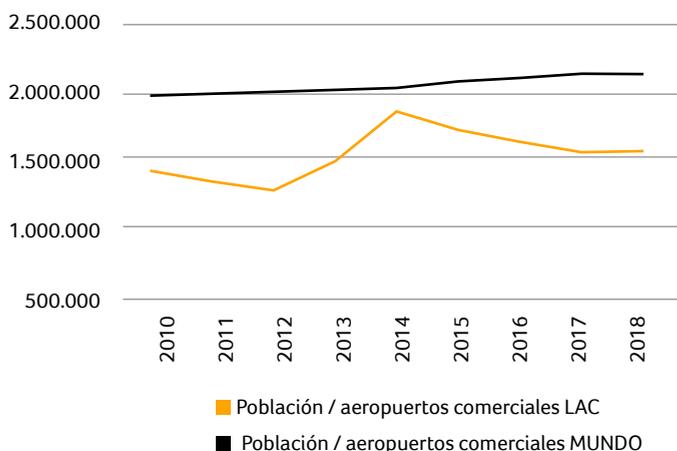
Pero Graham (2011), afirma que la demanda de mejoras en la eficiencia, junto con la necesidad de una mayor inversión, parecen ser los promotores claves de la privatización, aunque la evidencia de si realmente hay beneficios de rendimiento no es concluyente. Relacionado con esto, Gurtner, Graham, Cook y Cristóbal (2018), crearon un modelo para establecer el valor económico de la capacidad adicional en un aeropuerto,

estableciendo una serie de relaciones entre los beneficios de la capacidad adicional y los costos en los que habría que incurrir para lograrla, correspondiendo también el costo del retraso para las aerolíneas y sus consecuencias para el aeropuerto, asumiendo la consecuencia de la ganancia o la pérdida de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En este estudio se tomó en cuenta la distribución total de la demora en los aeropuertos en lugar de su promedio solamente; dentro de los resultados se muestra la existencia de un máximo único para el beneficio operativo del aeropuerto en términos de capacidad.

Lo anterior hay que relacionarlo con las estimaciones de la CEPAL (2014) para ALC, cuando afirma que es insuficiente la inversión que hacen los países de la región para infraestructura económica; se estima que la región debió invertir anualmente en torno al 5,2% de su PIB entre 2006 y 2020 para satisfacer las necesidades derivadas de su crecimiento económico proyectado. Sin embargo, si el objetivo era cerrar la brecha en el conjunto de infraestructura per cápita existente en 2005 entre la región y un grupo de economías de alto crecimiento de Asia Oriental, los montos a invertir anualmente se debieron haber elevado a un 7,9% del PIB en el mismo período; históricamente se ha invertido menos del 25% de lo requerido.

Pero al observar el estatus de la infraestructura aeroportuaria, se puede inferir que la misma se encuentra en mejores condiciones que el resto de los elementos logísticos y de comunicaciones necesarios para las relaciones internacionales y los procesos de integración. En el gráfico 3 se observa una serie desde el año 2010 hasta 2018, en la que se compara la proporción de población que es servida por cada aeropuerto, tanto en LAC como a nivel mundial; en todo el lapso de tiempo, esta proporción es menor en Latinoamérica, lo cual pareciera ser un indicador positivo para la región; en LAC existen en promedio más aeropuertos comerciales por habitante que en el resto del mundo.

Gráfico 3. Proporción población / aeropuertos comerciales para LAC y mundo



Fuente: cálculos propios sobre datos de ATAG, CEPAL y ONU.

Sin embargo, diversos estudios refieren que la región ya posee un déficit de oferta de servicios aeroportuarios en algunas localidades, por lo que es necesario prever las inversiones a futuro que se deban realizar para mejorar y optimizar la infraestructura aeroportuaria. Para caracterizar las inversiones en la región, se han tomado en cuenta cuatro aspectos principales: la proyección de la demanda con un horizonte del 2040, caracterización de los 100 principales aeropuertos de la región (observando sus subsistemas: campo de vuelo, plataforma, terminal de pasajeros y terminal de carga), los cuales concentran el 83% del transporte, identificación de la brecha capacidad-demanda y, por último, determinar la cuantía de inversiones necesarias para cerrar esa brecha.

Para el año 2040, se estima que el volumen de pasajeros de ALC llegue a los 1.100 millones. De acuerdo con la CAF (2016), la capacidad para el año 2015 de los 100 principales aeropuertos se ubicaba en 741 millones de pasajeros (contando salidas y llegadas); la demanda para el año 2015 se ubicó en 509 millones de pasajeros, es decir, una ocupación del 69% en promedio, pero

al observar las variaciones se encuentran aeropuertos importantes en la región que ya han sobrepasado su capacidad de servicio, por ejemplo el Aeropuerto Santos Dumont, de Río de Janeiro (108%), el aeropuerto de Santa Marta (153%), el aeropuerto de Tobago (135%), aeropuerto de Victoria - Espíritu Santo (124%), o el de Tabasco, en México (184%).

Hay que acotar que dentro de la estimación de capacidad instalada para 2015 se incluía el Nuevo Aeropuerto de Ciudad de México, el llamado Aeropuerto de Texcoco, ya que se había invertido aproximadamente US\$ 6.000 millones, y un avance en la construcción del 35%, pero el nuevo gobierno federal de México decidió cancelar la obra (Fariza, 2019), que se consideraba una obra de ingeniería adecuada a las necesidades del país y la región.

Entonces, según el estudio de la CAF, las inversiones necesarias para eliminar la brecha de capacidad en infraestructura aeroportuaria en el periodo 2016 a 2040 suma un total de US\$ 53.150 millones a precios de 2016. De acuerdo con Santacruz (2018), hay tres países a la vanguardia de las inversiones necesarias para la incorporación de mayor capacidad operativa: México, Colombia y Brasil, quienes en conjunto abarcan casi el 70% del monto. A esto le siguen Perú, con una inversión del 10% y Chile, con el 6%.

Es significativa la inversión en infraestructura aeroportuaria que se pretende hacer en la región, la cual está siendo liderada por las economías con mejores perspectivas. Igualmente, hay que hacer seguimiento a los países con economías más reducidas o que no ven el transporte aéreo como una opción para el desarrollo e integración con la región y con el mundo. En este sentido, los organismos multilaterales pueden ser un ente de apoyo al cual recurrir, ya que ellos tienen el financiamiento de la infraestructura, incluida la aeroportuaria, como un área prioritaria.

Si se quiere tener un sistema de transporte aéreo fortalecido, que se convierta en un medio para desarrollar los procesos de integración, es necesario evaluar los niveles de conectividad en la región. La eficiencia del transporte aéreo es proporcional a los niveles de conectividad. Guillen, Landau y Gosling (2015), hallaron que la conectividad aérea parece afectar la productividad, pero su efecto dependerá de la forma en que se logra la conectividad, ya sea por más vuelos, más destinos o más capacidad. Entre las economías en desarrollo también existe una clara relación positiva entre los niveles más altos de conectividad y los niveles más altos de productividad y, por lo tanto, un mayor PIB y niveles de vida. En este estudio se demostraron rendimientos económicos más amplios que se pueden crear mediante el desarrollo de infraestructura del transporte aéreo. Además, Rodríguez, Mejía y Zapata (2015), confirman que los progresos en el acceso a la infraestructura aeroportuaria, así como las mejoras en la conectividad, son elementos cada vez más importantes y trascendentales en un entorno competitivo. La conectividad implica el acceso a los mercados extranjeros, el fomento de las exportaciones y el aumento de la inversión extranjera directa.

Las inversiones previstas en la región seguramente mejorarán la conectividad, pero también asegura Ricover (2016), que otra de las alternativas para mejorar la conectividad y la integración aérea en la región es la desconcentración de los vuelos hacia los aeropuertos subregionales; sin embargo, para que eso pueda suceder, tienen que darse ciertas condiciones desde el punto de vista regulatorio, tales como las firmas de los acuerdos bilaterales o mejor aún, un acuerdo de orden regional, lo cual es poco probable que se dé en el mediano plazo. Wiltshire y Jaimurzina (2017), dicen que “La conectividad aérea permite el turismo y facilita el comercio, así como la conexión e inclusión social y la promoción del intercambio de conocimientos e ideas. También, apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación” (p.5).

3. **Las Aerolíneas**

Dentro de todo el sistema de transporte aéreo, las aerolíneas forman un eslabón fundamental en el servicio que se les presta a los usuarios. Históricamente, las aerolíneas han estado afectadas por distintas variables macroeconómicas, que pueden cambiar de manera drástica el desempeño financiero de estas empresas.

De acuerdo con Alonso (2016), se necesitará una flota de 2.540 aeronaves para cubrir la demanda de LAC para los años 2025 - 2030, dentro de un mercado que se avista en crecimiento. En la última década, el promedio de aeronaves que sirven la región ha estado alrededor de las 1.950 unidades, es decir, el número debe incrementarse en un 30% en los próximos años para que no se evidencie un importante déficit en la prestación del servicio. Existe algún margen de maniobra, en el sentido de cambiar aeronaves de menor tamaño por otras de mayor número de asientos en el transporte de pasajeros o de mayor capacidad de carga en el transporte de bienes, pero esto tiene distintos límites, determinados, entre otras variables, por las capacidades de los aeropuertos en donde se deba operar.

La CAF (2016), llama la atención sobre el desenvolvimiento de las aerolíneas en el período 2005 - 2015; en este período, la aviación comercial de LAC ha realizado cambios muy importantes. Estos cambios están orientados hacia los eventos mundiales, donde se han desarrollado procesos de consolidación, creándose grandes grupos transportadores en otras regiones del mundo, como Europa o Estados Unidos. Estos cambios han traído como consecuencia el cese de operaciones de diferentes aerolíneas, pero también el ingreso de nuevos actores, principalmente en el segmento del bajo costo. En América Latina y el Caribe se dio el cese de operaciones de más de 40 aerolíneas en la última década, así como el

ingreso de nuevos jugadores con mucho ímpetu como Azul, Gol, Interjet, VivaAerobus o VivaColombia.

En la tabla 3 se observan algunos datos recientes proporcionados por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por su sigla en inglés), del crecimiento en la capacidad de transporte aéreo, tanto de pasajeros como de carga. Respecto al transporte de pasajeros, la capacidad de la región ha estado creciendo consistentemente con mayores porcentajes que los índices globales, e incluso superiores a otras regiones como Norteamérica, aunque este aumento no ha sido retribuido con el factor de ocupación, estando el mismo por encima de los valores globales, pero por debajo de los indicadores norteamericanos.

Tabla 3. Crecimiento de la capacidad y factores de carga

| | | 2018 | nov-18 | dic-18 | ene-19 |
|------------------|------|------|--------|--------|--------|
| Pasajeros | | | | | |
| Norteamérica | ASK | 4,7 | 5,0 | 4,1 | 4,7 |
| | PLF | 83,8 | 83,6 | 82,5 | 79,5 |
| Latinoamérica | ASK | 6,6 | 6,2 | 5,4 | 5,4 |
| | PLF | 81,6 | 82,1 | 81,9 | 82,5 |
| Mundo | ASK | 6,1 | 6,9 | 6,3 | 6,4 |
| | PLF | 81,9 | 80,0 | 80,3 | 79,6 |
| Carga | | | | | |
| Norteamérica | AFTK | 6,7 | 2,9 | 3,3 | 5,0 |
| | FLF | 41,0 | 43,6 | 41,2 | 40,0 |
| Latinoamérica | AFTK | 3,5 | 2,1 | 6,9 | -0,7 |
| | FLF | 33,9 | 37,9 | 29,3 | 29,9 |
| Mundo | AFTK | 5,4 | 3,8 | 3,6 | 4,0 |
| | FLF | 49,1 | 51,5 | 48,9 | 45,1 |

ASK: incremento en la disponibilidad asiento - kilómetro

PLF: factor de carga pasajeros

AFTK: incremento en la disponibilidad de tonelada - kilómetro

FLF: factor de carga mercancía

Fuente: IATA (2019).

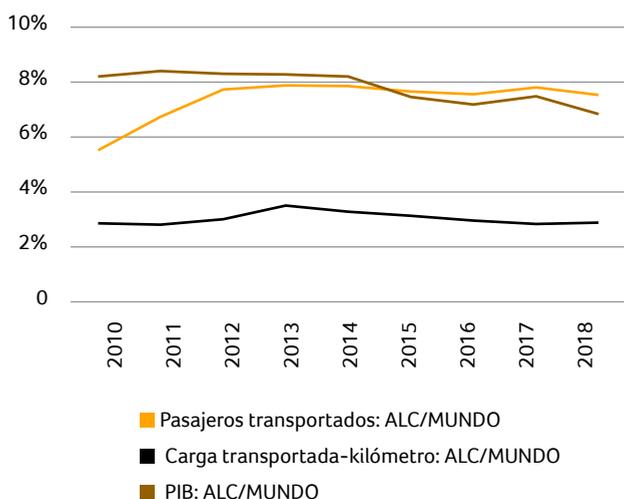
Respecto a la carga, en la tabla 3 se observan valores alternos de LAC con respecto a los valores globales y de Norteamérica. La capacidad de transporte de mercancías se ha ido incrementando, pero en los últimos años este incremento ha sido inferior a lo observado a nivel global, así como los factores de carga son sensiblemente menores respecto a Norteamérica y el mundo, entonces pareciera que hay capacidad ociosa en la región. La carga aérea tiene características muy diversas; como indica la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2018), puede originarse en cualquier parte del mundo y su lugar de destino también puede ser cualquier parte del mundo. Dentro de las características que normalmente posee la carga transportada por vía aérea, se puede decir que son envíos urgentes, mercancía de lujo o de alto valor, que probablemente su origen o su destino es un lugar de difícil accesibilidad o que es carga perecedera.

Navarro (2016), hace un estudio sobre la rentabilidad de las aerolíneas y concluye la dificultad que tienen estas para ofrecer retornos a sus accionistas por encima del costo del capital. Esta es una de las razones por las cuales las aerolíneas buscan constantemente innovar, tanto en el modelo de negocio como en su figura organizacional; en los últimos tiempos se han visto tanto alianzas como fusiones que precisamente buscan ofrecer mejores servicios y mejorar los rendimientos financieros.

En Europa se fusionaron KLM con Air France, Iberia con British Airways; en Norteamérica se fusionaron United Airlines con Continental Airlines; en Latinoamérica se unieron LAN Airlines, de Chile, con TAM, de Brasil, para formar el grupo LATAM; la aerolínea TACA con Avianca. De manera similar a las fusiones, también se han dado en los últimos años diversa alianzas estratégicas que permiten a las aerolíneas ser más eficientes en sus operaciones y tener más poder de mercado; el transporte aéreo mundial en la actualidad está controlado por tres grandes alianzas: Star Alliance, Sky Team y One World.

En Latinoamérica, las aerolíneas que movilizan más pasajeros son: Latam, Avianca Holding, Azul y Aeroméxico (Montes, 2018); de acuerdo con sus países base, Chile, Colombia, Brasil y México respectivamente, se observa una ubicación geográfica muy eficiente y acorde con la idea de cubrir la mayor parte del territorio de la región.

Gráfico 4. Relaciones de ALC/Mundo respecto a pasajeros, carga y PIB



Fuente: cálculos propios con base en datos de ATAG, CEPAL y ONU.

En el gráfico 4 se observan las relaciones de datos de ALC y el mundo respecto a los pasajeros transportados, la carga transportada y el PIB como elemento referencial. La relación de pasajeros transportados se incrementó entre 2010 y 2012 para emparejar e incluso superar levemente la relación del PIB, mientras que la relación de carga transportada se ha mantenido rezagada a lo largo de la última década respecto a los pasajeros y el PIB. Esto está relacionado con el tipo de carga que mayormente se transporta en la región: *commodities*.

A los cuatro países nombrados anteriormente, cuyas aerolíneas manejan el mayor número de pasajeros en Latinoamérica, hay que agregar

un quinto que posee grandes perspectivas en el transporte aéreo, tanto de carga como pasajeros: Panamá. Rodrigue (2013), afirma que hay una agenda que se ha venido cumpliendo desde hace varios años con la intención de posicionar a Panamá como un centro logístico que una a América del Norte con América del Sur, y que sea la principal puerta de conexión de LAC con Asia; su privilegiada posición geográfica, la ampliación del Canal de Panamá junto a la ampliación del aeropuerto de Tocumen, además del reposicionamiento de su principal aerolínea, COPA Airlines, hacen de Panamá un punto a tomar en cuenta para la planificación de las operaciones logísticas de cualquier empresa que opere en la región. Añaden Bernal y Aguilar (2015), que el contar con una economía dolarizada, un clima tropical libre de desastres naturales durante todo el año, le permitirán ser una plataforma multimodal y que, además, manejando bajos niveles de impuestos, podrá ser competitivo incluso frente a centros logísticos como Miami.

Teniendo como referencia los distintos modos de transporte, el aéreo se caracteriza por ser rápido y confiable mientras mayor es la distancia a transportar, pero también es cierto que estos beneficios tienen un costo. Por lo tanto, este modo de transporte se utiliza principalmente para trasladar bienes que son livianos, compactos, perecederos y que tienen un alto valor unitario (ATAG, 2012). Entonces Panamá puede, de manera privilegiada, utilizar el transporte multimodal, incluyendo el aéreo, para ser más competitiva y eficiente y contribuir al crecimiento e integración de la región.

4.

Regulación del transporte aéreo

Button y Taylor (2000) lograron demostrar una relación positiva, desde los inicios del proceso de desregulación del transporte aéreo en Estados Unidos en 1978, pasando por la promoción de la política de cielos abiertos en

Europa hasta los procesos de privatización y apertura en Latinoamérica en los años 80 y 90, entre el desarrollo del transporte aéreo y los incrementos del PIB local y regional. En América Latina se han hecho ciertos avances en esta materia, en gran parte presionados por las crisis de los años 80 que obligaron a los gobiernos a deshacerse de aerolíneas banderas, privatizar o concesionar aeropuertos y, en general, a darle cabida al capital privado y extranjero en el sistema de transporte aéreo. Pero teniendo como referencia los ejemplos de Estados Unidos y Europa, ciertamente todavía hay mucho camino por recorrer.

A nivel mundial, incluyendo a Latinoamérica, existe la idea casi indiscutible que el transporte aéreo otorga mayores beneficios sociales en un ambiente liberado que regulado (Valdés y Ramírez, 2010), pero de lo que no se tiene certeza es de cuál es el camino, los pasos y las políticas necesarias para conseguir ese mercado liberado. Desde los inicios de la aviación se ha interpretado al transporte aéreo como un sistema que se acerca mucho al monopolio natural, por lo que era necesaria la intervención del gobierno, además de que esta industria tenía un componente estratégico para la seguridad de las naciones. Estas ideas han cambiado, producto de nuevas visiones geopolíticas y forzadas por las condiciones económicas en las cuales se han visto inmersos los países latinoamericanos.

Dicen Martín y Martín (2010), que la globalización del transporte aéreo ha influido grandemente en la *mundialización de la economía*, pero falta mucho por hacer. Con el Convenio de Chicago de 1944, piedra fundacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se trató de implantar a nivel mundial una serie de libertades comerciales, pero solo se consensuaron las libertades técnicas; a partir de allí se ha ido ganando terreno mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, en donde se otorgan mutuamente distintos derechos para que las aerolíneas de un país operen en otro; estas libertades del aire van desde el sobrevuelo del espacio aéreo hasta las operaciones de cabotaje.

En Estados Unidos, a mediados de los años 70, en el transporte aéreo se habían hecho patentes algunos elementos: no era necesario la regulación de entrada a la industria, las aerolíneas más grandes no evidenciaban costos unitarios menores, ni se observaba una relación proporcional entre el tamaño y la rentabilidad, los vuelos intraestatales en Texas y California no estaban bajo la regulación federal y poseían precios más bajos que los vuelos interestatales que sí estaban regulados por el gobierno federal (Valdés, 2007). Con este panorama, el gobierno federal inició la desregulación del transporte aéreo.

Con la experiencia exitosa en EEUU, los ciudadanos de la Comunidad Europea comenzaron a ejercer presión para que los gobiernos iniciaran un proceso similar; esto fue apoyado por el órgano legislativo europeo y tras las negociaciones pertinentes, se llevó a cabo el proceso desregulatorio desde 1987 hasta 1997, cuando el cabotaje estuvo permitido entre todos los Estados miembros de la Comunidad Europea.

En América Latina no existe ese nivel de integración como el europeo, pero se han hecho algunos avances a nivel subregional que mejoran las condiciones para los procesos de integración, aunque en algunos casos no se cumplen las condiciones mínimas para que los capitales necesarios para el desarrollo lleguen a la región.

Menciona Lisboa (2003), que las autoridades aeronáuticas en la región han sido afectadas por las presiones de las aerolíneas nacionales, para que no se elimine la legislación proteccionista. En 1974 se creó la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), cuya misión es “Coordinar y apoyar las actividades de aviación civil para promover un transporte aéreo eficiente y de excelencia en Latinoamérica”.

Uno de los principales impulsos que trató de hacer la CLAC para la liberalización del mercado se dio en 2010, cuando se propuso el acta para la *Adopción del Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos*; la misma fue firmada por los países miembros, pero denunciando en su mayoría los

artículos del acuerdo que proponían la libertad de cabotaje para empresas extranjeras y la libertad de fijación de tarifas por parte de las aerolíneas.

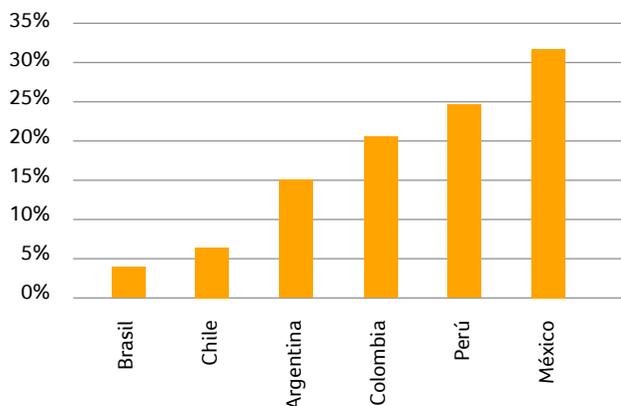
En el transporte aéreo se dan acuerdos y convenios bilaterales o multilaterales para fijar las reglas entre los distintos países, mediante las cuales se desarrollará la actividad entre los mismos, todo esto bajo el marco del Convenio de Chicago y las demás normativas de la OACI.

En 2012, los miembros de la CLAC firmaron la resolución A12-11, en la cual convenían “apoyar, promover e intensificar todas las medidas posibles, en las áreas técnica, económica y legal, tendientes a lograr la integración regional de la Aviación Civil Latinoamericana”, así como “mantener y mejorar el esfuerzo de ayuda a los países de la región con menor desarrollo relativo” (CLAC, 2012). Estos dos aspectos son fundamentales. Primero, si no se da la integración del transporte aéreo mediante prácticas más coordinadas y eficientes, poco podrá aportar a los procesos de integración de la región; y segundo, el desarrollo de los países de la región debe ser lo más homogéneo posible, pues con los desequilibrios actuales en los ámbitos tecnológico, económico y social, siempre habrá países rezagados que no puedan insertarse en los procesos integradores.

Otro de los aspectos relacionados con las políticas y regulaciones de cada país, que influye en los procesos de integración regional, son las tasas e impuestos que se cobran al servicio de transporte aéreo. Estas recaudaciones normalmente se reinvierten en la infraestructura aeroportuaria y en las ayudas a la navegación aérea. Si bien es cierto que para un momento dado todos los países no llevan el mismo ritmo de inversión, algunos están más adelantados que otros o poseen su infraestructura más consolidada, pero por encima de estas diferencias, los niveles de tasas impositivas es una materia en la que los países integrantes de la región deberían ponerse de acuerdo para establecer valores similares de impuestos al servicio de transporte aéreo, y que esto no se convierta en un obstáculo para el proceso de integración.

Desde 1951, la OACI ha emitido resoluciones, cuya finalidad ha sido orientar y recomendar a los países sobre las políticas de cobro de impuestos, haciendo énfasis en las singularidades del transporte aéreo y, con base en estas, observar la necesidad de exceptuar del cobro a determinados aspectos del transporte aéreo internacional (OACI, 2000). Estas recomendaciones se han hecho sobre la base de la reciprocidad, la eliminación de la doble tributación, así como la reducción en el grado máximo posible de los impuestos cobrados directamente a los usuarios.

Gráfica 5. Porcentaje de impuestos en relación con el valor del boleto



Fuente: cálculos propios.

Respecto a esto último, en el gráfico 5 se observa una muestra de países importantes en cuanto a su economía, pertenecientes a LAC, que podrían pertenecer al grupo principal de motores impulsores de los procesos de integración; para ellos se calculó la relación entre los impuestos y tasas cobrados a los pasajeros y el valor del boleto para el año 2018. Se observan datos que van desde 3,93% en Brasil, hasta 31,88% en México; el promedio está en 17,13% con una desviación estándar de 10,74%. Estos valores lucen muy dispersos, lo cual va en contravía a los acuerdos necesarios para que haya reglas similares en los distintos países de la región.

5.

Consideraciones finales

Las potencialidades del sistema de transporte aéreo regional para coadyuvar en los procesos de integración son considerables. Existe una infraestructura parcialmente consolidada, además de haberse previsto importantes inversiones para los próximos años, esto con apoyo de los organismos multilaterales de LAC y varios gobiernos conscientes de la oportunidad que esto significa para la economía y la sociedad en general. Será fundamental también en las próximas décadas las alianzas público-privadas; los gobiernos no pueden acometer de manera aislada todos los proyectos necesarios, la inversión de capitales privados en la infraestructura aeroportuaria es fundamental para poder alcanzar y mantener los niveles óptimos de operatividad del sistema.

Además de la sana competencia, necesaria para maximizar los esfuerzos y productividad, en los procesos de integración es fundamental una actitud de cooperación entre los países de la región. Por eso, organismos como la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), deben fijar metas reales y ejercer todos los mecanismos a su alcance para que los países miembros entiendan y ejecuten políticas más liberales, cuya efectividad ya ha sido probada en otras latitudes. Además de ello, no solo es efectivo la inversión en nueva infraestructura, sino que se deben mejorar continuamente los procesos operativos y gerenciales en los aeropuertos, copiando y generando mejores prácticas que permitan el máximo aprovechamiento de todo el andamiaje existente.

Ciertamente se prevé un déficit importante de aeronaves que puedan satisfacer la demanda de transporte aéreo en la región dentro de los próximos años, pero esto es una situación más fácil o por lo menos más inmediata de resolver, comparado con el posible déficit de infraestructura;

basta con que se den las condiciones necesarias de estabilidad económica y seguridad jurídica, entre otras, para que las grandes aerolíneas, tanto de la región como de otras latitudes, quieran invertir mayores cantidades de divisas en LAC.

Finalmente, hay que decir que el transporte de pasajeros ha estado a la par de las expectativas, es un medio utilizado por turistas y viajeros de negocios para el desplazamiento en la región. Pero el transporte de carga no ha tenido el crecimiento esperado, el futuro de este dependerá del desarrollo de la economía en LAC, a medida que se generen productos de mayor valor; en ese mismo ritmo irá creciendo el transporte de mercancías por vía aérea, ya que este es el sistema ideal para hacer un traslado seguro, confiable y rápido.

6.

Referencias

- Alonso, R. (2016). *La ruta al futuro de la aviación en América Latina*. Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/la-ruta-al-futuro-la-aviacion-america-latina/>
- ATAG. (2012). *Aviation: benefits beyond borders 2010. Informe corporativo*. Recuperado de: <https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html>
- ATAG. (2018). *Aviation: benefits beyond borders 2017. Informe corporativo*. Recuperado de: <https://www.atag.org/our-publications/latest-publications.html>
- Banco Mundial. (2018). *Transporte aéreo, carga. Informe corporativo*. Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.AIR.GOOD.MT.K1>

- Bernal, O., & Aguilar, E. (2015). Panamá como centro logístico multimodal de las Américas en un mundo globalizado. *Revista Aglala*, 6(1). Recuperado de: <http://revistas.curnvirtual.edu.co/index.php/aglala/article/view/908>
- Button, K., & Taylor, S. (2000). International air transportation and economic development. *Journal of Air Transport Management*, 6, 209-222. Recuperado de: <http://isiarticles.com/bundles/Article/pre/pdf/6877.pdf>
- CAF. (2016). *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. Análisis de Inversiones. Recuperado de: <https://n9.cl/3nil>
- CEPAL. (2014). *Integración regional: hacia una estrategia de cadena de valor inclusiva. Informe corporativo*. Naciones Unidas, Chile. Recuperado de: <https://n9.cl/9b31>
- CAPAL. (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible. *Boletín FAL*, 341(5). Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816_es.pdf
- CEPAL. (2019). *América Latina y el Caribe: estimaciones y proyecciones de población. Informe*. Recuperado de: <https://n9.cl/9138>
- CLAC. (2012). *Resolución A12-11 sobre la utilización óptima de los recursos disponibles tendientes a lograr la integración regional de la aviación civil latinoamericana*. Recuperado de: <http://clacsec.lima.icao.int/Decisiones/Decisiones2018/Cap01/1-RES/02ResA12-11.pdf>
- Fariza, I. (2019). Más de 4.000 millones en deuda para un aeropuerto que no se construirá. *El País*, México. Recuperado de: <https://n9.cl/s247v>
- Fioravanti, R., Granada, I., Rodríguez, R., Veverka, J., Ortiz, P., & Café, E. (2016). *Air transport: current topics in Latin America and the*

- Caribbean: Regulation and economics*. Recuperado de: <https://n9.cl/fsuya>
- Giraldo, C., Valderrama, A., & Zapata, S. (2015). Las infraestructuras aeroportuarias: tipo de propiedad y su relación con la eficiencia. *Revista Ingenierías Universidad de Medellín*, 14(27), 179-194. Recuperado de: <https://repository.udem.edu.co/handle/11407/2374>
- Graham, A. (2011). The objectives and outcomes of airport privatization. *Revista Transportation Business & Management: Airport Management*, 1(1), 3-14. Recuperado de: <https://n9.cl/c2gm>
- Guillen, D., Landau, S., & Gosling, G. (2015). Measuring the relationship between airline network connectivity and productivity. *Revista Sage*, 2501(1). Recuperado de: <https://journals.sagepub.com/doi/10.3141/2501-09>
- Gurtner, G., Graham, A., Cook, A., & Cristóbal, S. (2018). The economic value of additional airport departure capacity. *Journal of Air Transport Management*, 69, 1-14. Recuperado de: <https://n9.cl/4tkj>
- Harvard Business Review. (2016). *Managing across distance in today's economic climate: the value of face-to-face communication*. Recuperado de: <https://n9.cl/vn7z>
- IATA. (2019). *State of the regions: The Americas. Informe ejecutivo*. Recuperado de: <https://www.iata.org/publications/economics/Reports/regional-reports/Americas-Mar19.pdf>
- Lisboa, A. (2003). *La experiencia de la liberalización del transporte aéreo internacional en Latinoamérica*. Recuperado de: <https://n9.cl/aiwe>
- Martín, P., & Martín, V. (2010). Cielos abiertos Unión Europea – Estados Unidos: una nueva era en la aviación mundial. *Revista Económica*, 12(2). Recuperado de: <http://www.periodicos.uff.br/revistaeconomica/article/view/34816>

- Montes, S. (2018). *Latam Airlines es la aerolínea que lleva más pasajeros en América Latina*. Recuperado de: <https://n9.cl/qw53>
- Navarro, P. (2016). *Estudio de la rentabilidad económica y financiera del negocio de las compañías aéreas*. Universidad Autónoma de Barcelona. Recuperado de: <https://ddd.uab.cat/pub/tfg/2016/169888/NavarroErausquinPau-TFGAa2015-16.pdf>
- OACI. (2000). *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*. Recuperado de: <https://n9.cl/jxzq>
- OACI. (2018). *Crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y demanda moderada de servicios de carga aérea en 2018*. Nota de prensa. Recuperado de: <https://n9.cl/ld46>
- OACI. (2018). *El transporte internacional de la carga aérea*. Recuperado de: <https://n9.cl/xik5t>
- OAG. (2019). *On time performance – aeropuertos*. Informe. Recuperado de: <https://www.oag.com/on-time-performance-airline-airport-star-ratings>
- Perelman, S., & Serebrisky, T. (2012). Measuring the technical efficiency of airports in Latin America. *Utilities Policy*, 22, 1-7. Recuperado de: <https://n9.cl/v519>
- Ricover, A. (2016). *Estudio de integración del transporte aéreo*. México: Ediciones del Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rodrigue, J. (2013). *Logística del transporte aéreo de carga en América Latina: El caso del aeropuerto de Tocumen*. Informe ejecutivo. Recuperado de: <https://n9.cl/v9nm>
- Rodríguez, M., Mejía, M., & Zapata, S. (2015). La causalidad entre el crecimiento económico y la expansión del transporte aéreo: un análisis empírico para Chile. *Revista de Economía del Rosario*, 18(1), 127-144. Recuperado de: <https://n9.cl/yz0h>

- Santacruz, D. (2018). El país lidera la inversión aeroportuaria a 2040 en la Región Andina. *Portafolio*, Colombia. Recuperado de: <https://n9.cl/ks7j>
- United Nations. (2019). *Total Population - Both Sexes*. Informe corporativo. Recuperado de: <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>
- Valdés, V. (2007). Regulación, competencia y liberalización: el caso de las aerolíneas en México. *Revista Panorama Económico*, 3(5). Recuperado de: <https://n9.cl/phlms>
- Valdés, V., & Ramírez, J. (2010). Una evaluación sobre la desregulación del mercado de aerolíneas en México. *Revista Economía Mexicana Nueva Época*, 20(1), 73-11. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43412>