

# Evolución de las políticas aerocomerciales internacionales en Argentina desde 1991-2008.

La configuración del mercado y sus redes  
aerocomerciales resultantes.

Autor:  
Pezzatti, Pablo A.

Tutor:  
Lipovich, Gustavo

2016

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título de Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Grado

Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Filosofía y Letras  
Departamento de Geografía



# **Evolución de las políticas aerocomerciales internacionales en Argentina desde 1991 2008. La configuración del mercado y sus redes aerocomerciales resultantes**

**TESIS DE LICENCIATURA**

**Alumno: Pablo A. Pezzatti**

**Director: Dr. Gustavo Lipovich**

Buenos Aires, 09 de febrero de 2016.

## Índice General

1. INTRODUCCIÓN .....	1
1.1. Objetivos.....	2
2. MARCO TEÓRICO.....	3
2.1. Los orígenes, desde las nacientes ideas de volar a los comienzos de las primeras líneas aéreas .....	3
2.2. Los orígenes del bilateralismo como política aerocomercial internacional: La Convención de Chicago.....	4
3. DESARROLLO .....	16
3.1. Nuevo orden mundial y nuevas reglas de juego .....	16
3.2. <i>Airline desregulation act</i> : el inicio del proceso desregulatorio, la experiencia de los EE.UU .....	17
3.3. Desregulación a la europea: la experiencia del viejo mundo .....	18
3.4. La experiencia argentina: desde sus inicios hasta el nuevo marco desregulatorio de los años noventa .....	21
3.5. Marco regulatorio y desregulatorio argentino .....	27
3.6. Resultados del proceso desregulatorio en Argentina.....	31
3.7. Otros procesos desregulatorios y de liberalización en América Latina.....	37
3.7.1. <i>Privatización y desregulación en Brasil</i> .....	37
3.7.2. <i>Privatización de los Aeropuertos mexicanos</i> .....	39
3.8. Breve Análisis de los Acuerdos Bilaterales firmados por la República Argentina, desde 1991 al 2008 .....	41
3.9. Redes de Transporte: Redes Aerocomerciales .....	91
3.10. Análisis de redes: La red aerocomercial argentina como resultado del proceso liberalizador .....	97
4. CONCLUSIÓN .....	126
5. BIBLIOGRAFÍA.....	129

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1.</b> La política de cielos abiertos .....	42
<b>Tabla 2.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Alemania entre 1991-2008.	45
<b>Tabla 3.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina Cuba entre 1991-2008.....	47
<b>Tabla 4.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina e Italia entre 1991-2008 .....	49
<b>Tabla 5.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Malasia entre 1991-2008....	51
<b>Tabla 6.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Francia entre 1991-2008. ...	53
<b>Tabla 7.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y El Reino Unido de los Países Bajos entre 1991-2008.....	55
<b>Tabla 8.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Paraguay entre 1991-2008 .	57
<b>Tabla 9.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Perú entre 1991-2008.....	59
<b>Tabla 10.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Uruguay entre 1991-2008	62
<b>Tabla 11.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Estados Unidos entre 1991-2008 .....	65
<b>Tabla 12.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Ecuador entre 1991-2008.	69
<b>Tabla 13.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y República Dominicana entre 1991-2008.....	70
<b>Tabla 14.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina e Israel entre 1991-2008.....	71
<b>Tabla 15.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Costa Rica entre 1991-2008	72
<b>Tabla 16.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Corea del Sur entre 1991-2008. ....	73
<b>Tabla 17.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Australia entre 1991-2008	74
<b>Tabla 18.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Austria entre 1991-2008...	75
<b>Tabla 19.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y China entre 1991-2008.....	76
<b>Tabla 20.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Chile entre 1991-2008.....	77
<b>Tabla 21.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Singapur entre 1991-2008	78
<b>Tabla 22.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Federación Rusa entre 1991-2008 .....	79

<b>Tabla 23.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Nueva Zelandia entre 1991-2008 .....	80
<b>Tabla 24.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Panamá entre 1991-2008..	82
<b>Tabla 25.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Portugal entre 1991-2008.	83
<b>Tabla 26.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Reino Unido entre 1991-2008 .....	85
<b>Tabla 27.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y México entre 1991-2008..	87
<b>Tabla 28.</b> Acuerdos Bilaterales firmados entre los países miembros y asociados del Mercosur 1991-2008 .....	88
<b>Tabla 30.</b> Principales características de los acuerdos bilaterales de Estados Unidos antes y después de 1991 .....	89
<b>Tabla 31.</b> Principales rutas internacionales por cantidad de pasajeros entre 1991-2008..	106
<b>Tabla 32.</b> Participación de las ciudades argentinas en el mercado aerocomercial internacional entre 1991-2008.....	112

## Índice de Gráficos

<b>Gráfico 1.</b> Evolución del mercado aerocomercial internacional argentino entre 1991-200899	
<b>Gráfico 2.</b> Evolución de las rutas aéreas y líneas aéreas entre 1991 a 2008.....	102
<b>Gráfico 3.</b> Evolución de pasajeros internacionales por ciudad 1991 a 2008.....	111
<b>Gráfico 4.</b> Evolución Pasajeros – Kilómetros por ciudad, período 1991-2008.....	113
<b>Gráfico 5.</b> Porcentaje de participación de empresas por origen en el mercado aerocomercial argentino desde 1991 a 2008.....	118
<b>Gráfico 6.</b> Evolución de pasajeros internacionales por origen de empresa desde 1991 a 2008 .....	119
<b>Gráfico 7.</b> Pasajeros Internacionales por origen de empresa, período 1991 – 2008.....	120

## Índice de Figuras

<b>Figura 1.</b> Libertades del Aire.....	7
<b>Figura 2.</b> Características del Acuerdo de Bermudas .....	9
<b>Figura 3.</b> Publicidad de la compañía Aeropostale de la ruta París – Buenos Aires en 193322	
<b>Figura 4.</b> Publicidad de los servicios aéreos brindados por NYRBA 1930 .....	23

<b>Figura 5.</b> Publicidad de SW de sus rutas internacionales .....	33
<b>Figura 6.</b> Publicidad de LAPA de sus vuelos a Atlanta .....	34
<b>Figura 7.</b> Redes de Transporte Aéreo.....	91
<b>Figura 8.</b> Publicidad de Air France ruta París – Buenos Aires en 1934.....	92
<b>Figura 9.</b> Rutas de Eastern Air Lines 1961 .....	93
<b>Figura 10.</b> Rutas aéreas de cabotaje de Air India 2014 .....	94
<b>Figura 11.</b> Rutas Internaciones desde y hacia la República Argentina entre 1991-2008.	101
<b>Figura 12.</b> Cantidad de rutas aéreas por ciudad en la República Argentina entre 1991-2008	104
<b>Figura 13.</b> Cantidad de líneas aéreas por ciudad de la República Argentina entre 1991-2008 .....	105
<b>Figura 14.</b> Principales rutas internacionales por cantidad de pasajeros entre 1991-2008	110
<b>Figura 15.</b> Pasajeros Internacionales por ciudades durante el período 1991-2008 .....	114
<b>Figura 16.</b> Pasajeros-Kilómetros por ciudad argentina entre 1991-2008.....	116
<b>Figura 17.</b> Cantidad de Pasajeros por origen de empresa entre 1991-2008 .....	124
<b>Figura 18.</b> Cantidad de Pasajeros-Km por origen de empresa entre 1991-2008.....	125

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, quiero agradecer a mi familia, en particular a mis viejos, mi hermano Adrián, a mis abuelos, Raúl, “Eriiikkkaaa” por apoyarme, acompañarme, alentarme a que no afloje nunca y por aguantarme en los momentos alegres y no tan alegres. Como olvidar los miles de platos de fideos con manteca recalentados que comí cuando volvía de clases por la noche! Quiero hacer una mención especial sobre mi abuelo Alberto y Pupupa, siempre presentes en mi memoria y porque siempre tuvieron confianza plena en mí y a pesar de que hoy no están físicamente junto a mí sé que me acompañan a nivel espiritual.

En segundo lugar, quiero agradecer a Graciela Rouco de Aerolíneas Argentinas por permitirme acceder al archivo de los tratados bilaterales que tiene la compañía y por hacerse siempre un tiempo para recibirme cada vez que lo necesité. Del mismo modo, a Leticia Dell’Ospedale por darme una enorme ayuda con los mapas de la tesis y por entenderme cuando ni yo sabía que quería.

No quiero dejar de mencionar Fernando Arias por haberse tomado el tiempo y la dedicación para leer la tesis y por las largas charlas sobre transporte aéreo, política aerocomercial y de las interminables listas de personas que conoce, o los “hermanos de”. Asimismo, quiero agradecer a Lucas Cosentino, Grisel Azcuy y Leandro Styjek porque siempre estuvieron atento a los avances de la tesis y por alentarme en esos momentos donde parecía difícil avanzar con la escritura.

Quiero agradecer eternamente a Gustavo Lipovich por haber aceptado ser mi Director de tesis y por tomarse el tiempo cuando no lo tenía. Además, por creer en mí y darme una oportunidad tanto académica como laboral y por abrirme las puertas del Instituto de Geografía. Nunca conocí a una persona tan simple, humilde, desinteresada y con ganas de enseñar sobre éste fascinante mundo de la aviación.

Por último, y no menos importante, quiero dedicar esta Tesis a mi novia/concubina/ señora Evelyn, mi negrita bella, por estar a mi lado, por ser fuente de mi inspiración, por leer mil veces la tesis y por darme una ayuda impagable a la hora de darle el bendito formato a la tesis. Sé que cerrar esta etapa en mi vida te enorgullece mucho y por eso sé que te bancaste mi mal humor muchas veces, mis horrores de ortografía, las comas de más y de menos, pero a pesar de todo me alentaste a que no bajara los brazos nunca. No me quiero olvidar de mis bebés, Mika, Ella, Penny, Pipita, Licht, Mateo, Rita, Dundee, Ringo, Piru y Tita, todos rescatados de la calle y que día a día me llenan de amor, felicidad y me enseñan el concepto de la lealtad. Tampoco me quiero olvidar de Tomy, Falucha, Negro, Fito y Honig que, a pesar de que ya no están, han dejado una hermosa marca en mi corazón y estén donde estén sé que están haciendo de las suyas por ahí.

Esta tesis es producto de un gran esfuerzo individual al cual le he dedicado mucho tiempo y fines de semanas, pero al final el producto logrado me llena de orgullo propio y sin duda no lo habría logrado sin la ayuda y el apoyo de las personas que me rodean y día a día se preocupa por mí. A todas esas personas que de alguna manera me acompañaron en este largo camino les agradezco infinitamente.

## **Evolución de las políticas aerocomerciales internacionales en Argentina desde 1991-2008. La configuración del mercado y sus redes aerocomerciales resultantes.**

### **1. INTRODUCCIÓN**

El proceso de liberalización de los mercados aéreos iniciado a fines de los años setenta, enmarca un contraste entre marco regulatorio y de protección de los mercados por parte de los estados nacionales sobre los servicios aéreos, a una apertura del mercado aerocomercial al dominio privado.

La firma de acuerdos internacionales por parte de los Estados nacionales como la Convención de París en 1919 o la Convención de Chicago en 1944, fueron gestando los primeros pasos hacia la regulación internacional de la aviación comercial. Dicha intervención por parte de los Estados, se justificaba al considerarse al sector como una actividad clave para el funcionamiento estratégico y económico de un país. A fines de los años '70 la concepción del transporte aéreo fue cambiando hacia una mirada más flexible en cuanto a la necesidad de incorporar nuevos operadores al mercado. La incorporación aportaría al mercado aéreo una mayor condición de competitividad que beneficiaría a los usuarios.

La República Argentina no quedó exenta al contexto global, atravesada por una fuerte crisis económica originada por el endeudamiento externo y con una compañía aérea de bandera al borde de la quiebra. Fue con la sanción de la ley 23.696 en 1989 (Ley de reforma del Estado), que dio inicio a un período de grandes transformaciones en materia de regulación y privatización del mercado aerocomercial argentino y que se fue gestando a través de la firma de Acuerdos Bilaterales sobre servicios aéreos. Como consecuencia de las reformas aplicadas por el Gobierno, achicamiento del Estado y el pasaje a manos privadas de los servicios públicos, ¿qué transformaciones sufrió el mercado aerocomercial argentino? Y ¿qué impacto tuvieron las reformas del Estado en la configuración de las redes aerocomerciales nacionales e internacionales?

## 1.1. Objetivos

El objetivo general de esta tesis fue analizar el impacto de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) firmados por la República Argentina sobre el mercado aerocomercial internacional y sus redes aerocomerciales en el período comprendido entre los años 1991 a 2008.

El objeto de estudio son los tratados internacionales sobre servicios aerocomerciales y comprende, a su vez, las modificaciones que podrían haberse experimentado a través de diversos documentos intercambiados entre cancillerías.

Los objetivos específicos fueron:

- a) Analizar la evolución de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) firmados entre la Argentina y los distintos países del mundo entre el período 1991- 2008 y su relación con el proceso desregulatorio, denominado Reforma del Estado.
- b) Analizar la configuración del mercado aerocomercial internacional argentino como resultado de las políticas aerocomerciales internacionales adoptadas a partir de la firma de los Acuerdos sobre Servicios Aéreos a lo largo del período analizado.
- c) Analizar la red aerocomercial internacional argentina como resultado de la firma de los Acuerdos sobre Servicios Aéreos y de las políticas desregulatorias llevadas adelante por el Estado, haciendo hincapié en la distribución espacial de los flujos.

## 2. MARCO TEÓRICO

### 2.1. Los orígenes, desde las nacientes ideas de volar a los comienzos de las primeras líneas aéreas

Resulta difícil datar cuándo se dio inicio a la aviación comercial tal como se la conoce hoy en día. Autores como Pablo Potenze (1997, I-1) expresan que los comienzos de la aviación y “la idea de volar es tan vieja como el hombre”. Sin embargo, desde los estudios de Leonardo Da Vinci (1452-1519) a la hazaña de los Hermanos Wilbur (1867-1912) y Orville Wrigth (1871-1948), pasando por los dirigibles desarrollados por el conde Ferdinand von Zeppelin (1838-1917) se han registrado innumerables hechos que datan los avances en materia de aviación aplicada al servicio del hombre<sup>1</sup>. Un hecho significativo ocurrido en 1919 fue la Convención de París. Allí, se fijaron los fundamentos básicos para la regulación internacional de la aviación civil. Tres pilares básicos del mercado aerocomercial se fijaron en dicha Convención. En primer lugar, se estableció que cada país ejercería soberanía exclusiva sobre su espacio aéreo. En segundo lugar, se fijó el derecho de sobrevolar el territorio de un país por parte de empresas extranjeras en épocas de paz. En tercer lugar, se otorgaba el derecho a que las empresas foráneas realicen escalas exclusivamente técnicas y no comerciales en los países sobrevolados (Gámir y Ramos, 2002). Dichos pilares sentarían las bases para lo que luego se denominarían las **libertades del aire**. Además, Graham (1998) expresa que, una vez que fue aceptada en el Convenio de París de 1919 la existencia de derechos soberanos al espacio aéreo situado sobre un territorio, la intervención gubernamental directa en el transporte aéreo fue inevitable. El desarrollo de las líneas aéreas durante los años 1920 y 1930, fue utilizado como instrumento de la política estatal para promover el comercio, los servicios de correo, industrias aeroespaciales, los vínculos políticos extranjeros y el empleo doméstico, sin prestar mucha atención a las implicaciones económicas o su importancia comercial (Graham, 1995: 46). Otro resultado de la Convención de París fue la creación de un organismo multilateral encargado de la regulación de transporte aéreo internacional que se denominó como Conferencia Internacional de Navegación Aérea (ICAN) en la cual

---

<sup>1</sup> Para más información ver Potenze, Pablo (1997) “Historia del Transporte Aéreo”, ALADA-UADE, Argentina.

participaron 33 países. Por otro lado, en 1919 empresas aéreas de Alemania, Dinamarca, Holanda, Noruega, Reino Unido y Suecia, formaron en La Haya la Asociación Internacional de Tráfico Aéreo (IATA) con el fin de establecer procedimientos de colaboración mutua “una especie de cámara empresarial internacional de las líneas aéreas de la época” (Lipovich, 2010: 37). A principios de la década de 1920 se comienza a impulsar la relación del transporte aéreo con el servicio postal. El primer antecedente data del 2 de febrero de 1925 cuando el Congreso norteamericano sancionó la denominada **Ley de Kelly**, que impulsaba los primeros contratos para el servicio aéreo de correo a partir de la entrega de licencias a empresas para transportar el correo vía aérea. Dicha ley sentó las bases para un futuro desarrollo del transporte aerocomercial no solo a nivel nacional sino también a nivel internacional. Si bien el Gobierno norteamericano fomentó dicha relación entre el servicio postal y el transporte aéreo, la idea era que en un futuro próximo el servicio postal aéreo sea transferido a capitales privados. Esto dio origen a la conformación de los grandes transportistas aéreos y el desarrollo de las rutas aéreas a servir por las compañías (Gámir y Ramos, 2002).

## **2.2. Los orígenes del bilateralismo como política aerocomercial internacional: La Convención de Chicago**

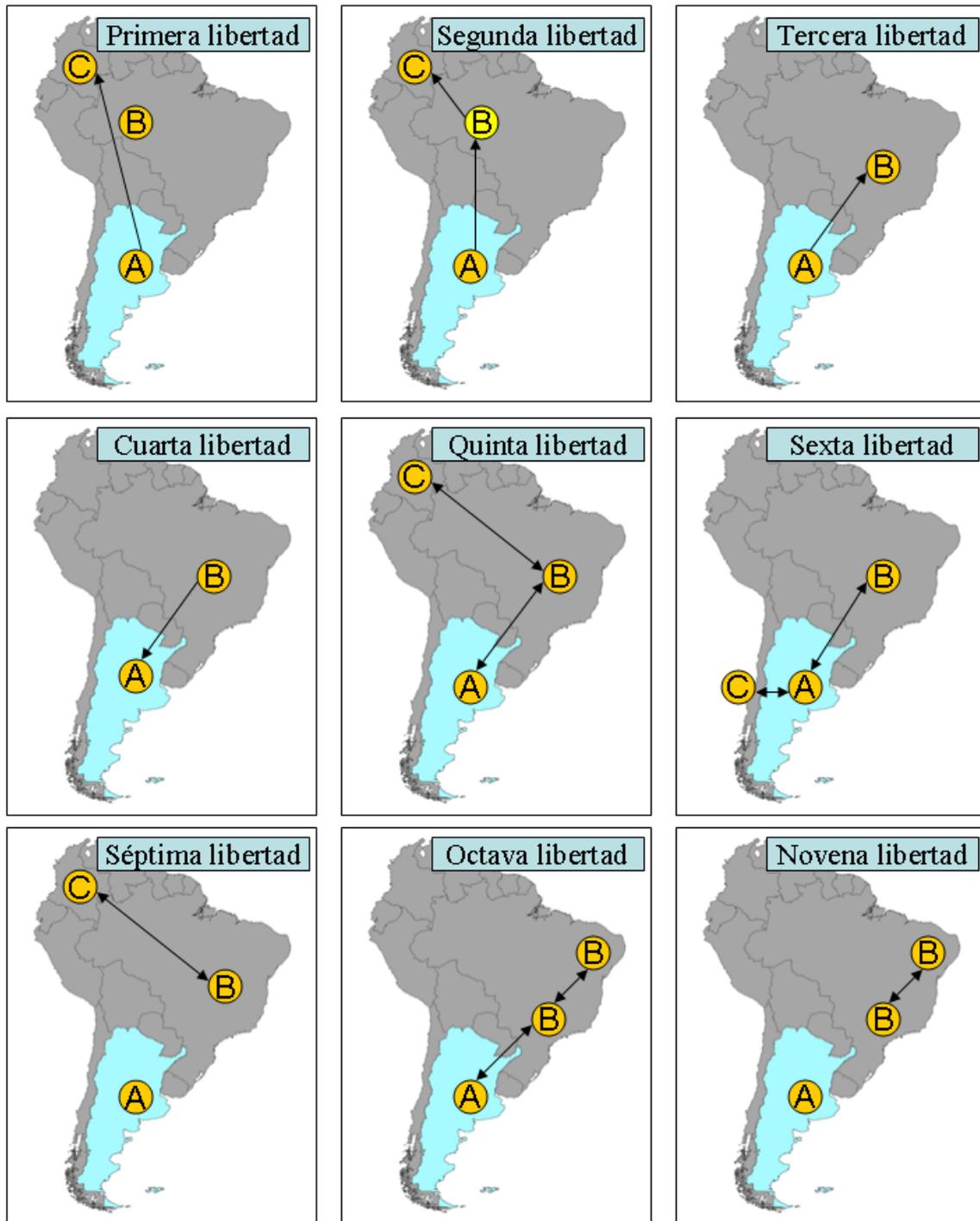
Hacia finales de la Segunda Guerra Mundial, la contienda bélica significó un salto enorme para el transporte aéreo no solo en materia tecnológica sino también en materia de regulación. En la Convención de Chicago en 1944, 52 estados discutieron algunas formas de acuerdos internacionales de servicios aéreos para regular: (1) las capacidades y frecuencias permitidas, (2) tarifas aplicables; (3) niveles de carga, (4) la aplicación de los derechos de tráfico o libertad de tránsito aéreo (Cento, 2009:14). También se creó la **Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)**, en lugar de la ICAN creada en la Convención de París, como organismo consultivo y técnico. Durante la Convención de Chicago se establecieron dos posiciones claras. La primera postura, **Multilateralista** de los Estados Unidos, que buscaba globalizar la idea de aperturas de cielos, es decir, que todos los países pudieran volar a todos los países sin restricciones en lo que respecta a los derechos de tráfico. La segunda postura, **Bilateralista** sostenida por el Reino Unido,

buscaba la creación de normas que garantizaran la participación equitativa de todas las naciones en el tráfico aéreo. Además se aceptó el principio de soberanía de cada país sobre su espacio aéreo y se definieron las cinco libertades del aire. Bajo esta línea Graham (1998) expresa que los principios fundamentales de la Convención establecen que los servicios aéreos deben proporcionarse sobre la base de la igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico. La posición Multilateral y de carácter liberal no tuvo aceptación durante la convención, prevaleciendo la postura Bilateral y negociadora propuesta por el Reino Unido. Como resultado final, la convención estableció el marco regulatorio que permitiría a los países establecer acuerdos sobre servicios aéreos entre ellos. Dentro de este nuevo marco regulatorio, los acuerdos bilaterales especifican los derechos de tráfico para las compañías operadoras de cada país, los destinos en los que pueden operar, el número de transportistas, y las frecuencias de los vuelos entre los destinos fijados. Las líneas aéreas eran, en la práctica, las compañías de bandera nacionales de cada país, de propiedad estatal (Cento, 2009:14). Un año más tarde se crearía **Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)** con sede en Montreal (Canadá) y en Ginebra (Suiza), en reemplazo de la antigua Asociación Internacional de Tráfico Aéreo. El objetivo de este organismo es promover un transporte aéreo seguro, regular y económico en beneficio de los pueblos del mundo. Pero el interés de los Gobiernos pasaba por la regulación de la competencia y fijar tarifas por lo que la IATA debió trabajar en estos dos aspectos a pesar que los Estados Unidos se oponía inicialmente a estas dos cuestiones. También se incluyeron funciones regulatorias como horarios, características de servicios y un sistema de *clearing* que permitía a los pasajeros volar por cualquier línea aérea asociada a la IATA (Potenze, 1997: VI 1-3). Si bien la IATA tenía participación en la regulación de tarifas, los Estados Nacionales eran quienes aprobaban o no las tarifas sobre los servicios aéreos brindados. Aunque, el Convenio de Chicago propició el marco técnico y legal para las operaciones de servicios aéreos internacionales, no se ocupó de la regulación económica (Doganis, 2006:19).

Como se ha mencionado antes, la Convención de Chicago estableció los derechos de libertad del espacio aéreo o libertades del aire (ver figura 1). Si bien al principio, las libertades del aire fueron cinco, años más tarde se incorporarían la sexta, séptima, octava y novena libertad. Las nueve libertades del aire son:

- Primera libertad: El derecho de sobrevolar el territorio de un tercer país. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A hacia C, sobrevuela el territorio de B.
- Segunda libertad: El derecho de aterrizar en otro país para fines no comerciales tales como mantenimiento, abastecimiento de combustible, cambio de tripulación, etc. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A hacia C, realiza una escala técnica en B.
- Tercera libertad: El derecho a desembarcar pasajeros, carga y correo en otro país procedente del país cuya nacionalidad posee la aeronave. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A embarca pasajeros en A que luego desembarcan en B.
- Cuarta libertad: El derecho a embarcar pasajeros, carga y correo en otro país con destino al país cuya nacionalidad posee la aeronave. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A embarca pasajeros en B que luego desembarcan en A.
- Quinta libertad: El derecho a llevar pasajeros, carga y correo entre dos países por una empresa de un tercer país, en una ruta que se origina o finaliza en el país origen de dicha empresa. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A que tiene origen en A y destino en C con escala comercial en B, embarca pasajeros en B que luego desembarcan en C y viceversa.

Figura 1. Libertades del Aire



Fuente: Lipovich, 2010: 44

- Sexta libertad: El derecho de una línea aérea de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países en una aeronave que no es de la nacionalidad de ninguno de esos países,

pero que está operando vía el país cuya nacionalidad tiene la aeronave. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A embarca pasajeros en B que desembarcan en C, con escala previa en A, y viceversa.

- Séptima libertad: El derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países en una línea aérea que no está asociada con ninguno de los dos países. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A embarca pasajeros en B que luego desembarcan en C, y viceversa.

- Octava libertad: El derecho a llevar pasajeros, carga y correo entre dos puntos de un mismo país por una empresa de un país diferente, en una ruta que se origina o finaliza en el país origen de dicha empresa. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A que tiene origen en A y destino en B2 con escala comercial en B1, embarca pasajeros en B1 que luego desembarcan en B2, y viceversa.

- Novena libertad: El derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos puntos de un mismo país en una línea aérea de un país diferente. Ejemplo: el vuelo de una empresa de A embarca pasajeros en B1 que luego desembarcan en B2, y viceversa.

Las dos primeras libertades tenían consenso internacional ya que otorgaban derechos de tráfico y, como ya se expresó anteriormente, provenían de la Convención de París de 1919. En cuanto a la tercera, cuarta y quinta libertad se negociaban de forma bilateral en cada acuerdo de servicios aéreos firmado por cada par de países y eran utilizadas como elementos de negociación (Lipovich, 2010: 43-45).

Potenze (1997) expresa que, luego de la Convención de Chicago, algunas cuestiones no habían sido resueltas entre EE.UU. y Reino Unido, por tal motivo en 1946 celebraron un acuerdo bilateral en Bermudas conocido como **Acuerdo de Bermudas I** (ver figura 2). Las principales normas que regularon los servicios aéreos entre países surgieron a partir de la firma del acuerdo de Bermudas I (Gámir y Ramos, 2002). Dicho acuerdo promovió cuestiones esenciales como el control y la propiedad de las líneas aéreas y la base de una oportunidad justa y equitativa (Dobson, 2007). Bermudas I concedió a cada parte derechos de tráfico de hasta quinta libertad, designación de múltiples líneas aéreas y la eliminación de todo tipo de restricción en frecuencia y capacidad. Toh (1998) expresa que el acuerdo favoreció a los Estados Unidos que, a su vez, representaba alrededor del 60 por ciento del

tráfico aéreo de pasajeros del mundo y tenía las mayores y más eficientes líneas aéreas internacionales.

Como concesión a los británicos que temían la dominación estadounidense, los estadounidenses estuvieron de acuerdo en permitir que la IATA estableciera las tarifas internacionales y las tarifas de carga. Treinta años más tarde, en 1976, los británicos dieron aviso que pondrían fin a Bermudas I alegando que en los términos del tratado de los transportistas estadounidenses tenían una parte desproporcionada del tráfico. Ante el temor de un desglose completo de la actividad aerocomercial con el Reino Unido, Estados Unidos firmó el acuerdo denominado **Bermudas II** en 1977, las demandas británicas, eliminando virtualmente múltiples designaciones de operadores, limitando la capacidad ofrecida por línea aérea, y restringiendo derechos de tráfico de quinta libertad a las compañías estadounidenses para transportar tráfico entre Reino Unido y otros países.

**Figura 2.** Características del Acuerdo de Bermudas

<i>Elementos</i>	<i>Características</i>	
	<i>Tipo Bermuda I o liberal</i>	<i>Predeterminados</i>
<i>Rutas</i>	Exclusivamente específicos y limitado número de puntos/rutas a ser operadas por cada línea aérea.	
	Muchas quintas libertades incluidas.	Pocas quintas libertades incluidas.
<i>Designación</i>	No incluyen derechos de tráfico para empresas chárter.	
	Generalmente de designación única, aunque algunos eran dobles o múltiples.	Designación única.
<i>Capacidad</i>	Las líneas aéreas deben estar bajo una sustancial propiedad y control efectivo de los nacionales del estado designado.	
	Sin regulación de frecuencias ni capacidad	Capacidad acordada o división 50 y 50
<i>Tarifas</i>	En algunos casos se permite la asociación entre líneas aéreas	
	Tarifas calculadas a partir del costo más la ganancia. Es necesario que ambos Gobiernos aprueben las tarifas (doble aprobación). Si es posible, las líneas aéreas deben usar los precios indicados por IATA.	

Fuente: (Lipovich, 2010:46).

A partir del Acuerdo de Bermudas II (figura 2), comienzan a jugar un rol clave las relaciones internacionales entre los países y sus capacidades de poder concretar **Acuerdos sobre Servicios Aéreos Internacionales (ASAs)**. Estos acuerdos determinan la naturaleza de ésta actividad económica, regulando la entrada de empresas en el mercado, los niveles de libertad de precios y los controles de producción. Además, los acuerdos internacionales

incluyen los derechos aeronáuticos internacionales que forman parte de un otorgamiento de rutas aéreas por parte de un Gobierno a empresas nacionales y extranjeras (Ricovert & Negre 2002).

La firma de Tratados Bilaterales en materia de transporte aéreo se halla encuadrada en tres ejes que otorgan un marco legal y técnico a los tratados y acuerdos celebrados entre Estados. En primer lugar, los principios básicos, derechos y deberes establecidos sobre la base de reciprocidad entre países en la Convención de Chicago, cuya adhesión por parte del Gobierno argentino se estableció en el año 1946 a través del **Decreto-Ley 15.110** y ratificado por la **Ley 13.891** (B.O. 15/12/1949). En los considerandos de la Convención de Chicago se expresa que “los Gobiernos que suscriben esta Convención, habiendo convenido en ciertos principios y acuerdos a fin que la aviación civil internacional se desarrolle de manera segura y sistemática y que los servicios de transporte aéreo internacional se establezcan a base de igualdad de oportunidades y funcionen eficaz y económicamente, celebran esta Convención a ese fin.”. En el capítulo 16, consorcios y servicios mancomunados, en su artículo 81 se establece “todo convenio o acuerdo sobre aeronáutica que exista al entrar en vigencia esta Convención, concluido entre un Estado Contratante y cualquier otro Estado, o entre una línea aérea de cualquier otro Estado Contratante o la línea aérea de cualquier otro Estado, se registrará inmediatamente en el Consejo”. Además, en la Convención de Chicago se expresan las bases técnicas de aeronavegación que regulan y controlan la participación de las líneas aéreas en los mercados aerocomerciales internacionales, en la medida que éstas sean aplicables a los servicios aéreos internacionales. Por lo tanto, gran parte de los acuerdos o tratados bilaterales o multilaterales establecidos entre Gobiernos implica la aceptación y la plena vigencia de los principios básicos y aplicación del Convenio.

En segundo lugar, la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, firmada el 23 de mayo de 1969 y aprobada por la República Argentina a través de la ley 19.865 (B.O. 11/01/73), expresa: “considerando la función fundamental de los tratados en la historia de las relaciones internacionales, reconociendo la importancia cada vez mayor de los tratados como fuente del derecho internacional y como medio de desarrollar la cooperación pacífica entre las naciones, sean cuales fueren sus regímenes constitucionales y sociales, advirtiendo

que los principios del libre consentimiento y de la buena fe y la norma *pacta sunt servanda*<sup>2</sup> están universalmente reconocidos...” (Naciones Unidas, 2001). En la PARTE II (celebración y entrada en vigor de los tratados), sección primera (celebración de los tratados) sobre la Capacidad de los Estados para celebrar tratados, se expresa que “todo Estado tiene capacidad para celebrar tratados”. Además, dicha Convención entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular. En la misma PARTE II, en el punto 11, se expresa que las “formas de manifestación del consentimiento en obligarse por un tratado. El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado podrá manifestarse mediante la firma, el canje de instrumentos que constituyan un tratado la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier otra forma que se hubiere convenido”. Por último, en la Sección II (PARTE III), aplicación de los tratados, en el punto 28 se expresa que “un tratado será obligatorio para cada una de las partes por lo que respecta a la totalidad de su territorio, salvo que una intención diferente se desprenda de él o conste de otro modo”. Sobre los principios reglamentados a partir de la Convención de Viena, es que los Estados firmantes acuerdan entre sí y encuentran la sustentación jurídica y legal que legitime dicho acto.

En tercer lugar, para situaciones de litigios entre Estados, las Naciones Unidas estableció la creación y origen del estatuto de la Corte Internacional de Justicia<sup>3</sup> como ámbito neutral e internacional para dirimir conflictos , Artículo 38, se expresa que:

1. La Corte, cuya función es decidir conforme al derecho internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:

- a. las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes;
- b. la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;
- c. los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas;

---

<sup>2</sup> Lo pactado obliga.

<sup>3</sup> LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA establecida por la Carta de las Naciones Unidas, como órgano judicial principal de las Naciones Unidas (VER ESTATUTO).

d. las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 59.

2. La presente disposición no restringe la facultad de la Corte para decidir un litigio *ex a equo et bono*, si las partes así lo convinieren.

Otras convenciones son ratificadas por las partes y citadas en los tratados de acuerdo con sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional. Entre ellos se pueden mencionar el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional (Varsovia, 1929), el Convenio sobre Aviación Civil (Chicago, 1944), el Convenio relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves (Ginebra, 1948), el Convenio sobre Daños Causados a Terceros en la Superficie por Aeronaves Extranjeras (Roma, 1952), el Convenio sobre Delitos y Otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave (Tokio, 1963), El Convenio para la Supresión del Secuestro Ilícito de Aeronaves (La Haya, 1970), el Convenio para la Supresión de Actos Ilícito contra la Seguridad de la Aviación Civil (Montreal, 1971) y el Protocolo para la Supresión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos al Servicio de la Aviación Internacional firmado (Montreal, 1988), el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección (Montreal, 1991), el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999), Convenio Relativo a Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil (Ciudad del Cabo, 2001). Convenio sobre Indemnización por Daños Causados a Terceros por Aeronaves (Montreal, 2009).

Doganis (2006) expresa que los acuerdos sobre servicios aéreos contienen disposiciones administrativas y económicas. La mayoría de los artículos administrativos de acuerdo con tales convenios son llamados **derechos blandos**, destinados a facilitar la explotación de servicios aéreos, tales como las cuestiones fiscales, la exención de derechos de aduana sobre las importaciones de piezas de aviones, tasas de aeropuerto y traslado en el extranjero de los fondos de las líneas aéreas. Las disposiciones económicas son aquellas que tienen que ver con los **derechos duros**, es decir, el número de líneas aéreas designadas, la regulación de las tarifas, la capacidad y los derechos de tráfico y el acceso a rutas. Los Acuerdos Bilaterales especifican si una o más líneas aéreas pueden ser designadas por cada país para volar en las rutas acordadas. Existen acuerdos de carácter más tradicionales,

donde la designación es de carácter individual, es decir, de una única compañía aérea. Con independencia del número de líneas aéreas que deben designarse, las mismas debían ser de **propiedad sustancial y control efectivo** de los Estados Nacionales designantes. Dicha cláusula de nacionalidad iba a resultar el mayor obstáculo a la participación de líneas aéreas que no fuesen de bandera nacional (Doganis, 2006:20). Además, dos artículos claves relacionados con los denominados derechos duros regulación de tarifas y a la capacidad de pasajeros a comercializar (en varios tratados suele establecerse el tipo de aeronaves que pueden volar entre los países). En este aspecto, la regulación apunta a establecer y garantizar una división de la cuota de mercado entre las líneas aéreas (50 – 50) según su país de origen, sin incentivar una competencia entre líneas. La mayoría de los Acuerdos Bilaterales tradicionales especifican que las tarifas de pasajeros y de cargas deben ser acordadas entre las aerolíneas designadas, pero éstos fueron alentados a seguir las recomendaciones de fijación de tarifas aplicadas por la IATA. Sin embargo, ambos Gobiernos debían aprobar dichas tarifas y aranceles. Este es el llamado régimen de **dobles aprobación**. En otras palabras, el control final sobre los aranceles recae en los Gobiernos (Doganis, 2006). Por último, los acuerdos bilaterales suelen incorporar un apartado, denominado como anexo que contiene la programación de rutas. Es aquí donde el resto de los denominados derechos duros, los derechos de tráfico reales concedidas a cada uno de los dos estados, se hacen explícitos. El calendario especifica las rutas a ser operadas por la línea aérea designada de cada Estado, o podrá conceder, por ejemplo, desde o hacia cualquier punto en uno o ambos sentidos de los Estados signatarios sin especificar las rutas a servir. En el anexo se indicará si a las líneas aéreas designadas se han concedido derechos para recoger el tráfico de otros países en materia de servicios hacia o desde puntos situados entre o más allá de los dos Estados signatarios. Este último punto hace mención a los derechos de quinta libertad, en algunos casos queda sujeto a consideración de los Estados en relación a la evolución del tráfico entre ambos países (Doganis, 2006).

Los Acuerdos Bilaterales de servicios aéreos entre pares de países, han tenido como objetivo regular el acceso de las líneas aéreas a los mercados nacionales. El rol del Estado en este sentido ha sido clave, ya que este fija los aspectos regulatorios como designación de las compañías aéreas, tarifas, frecuencias y la capacidad a comercializar. En este aspecto

los Estados regulaban el acceso al mercado, generando así igualdad de oportunidades entre las líneas aéreas designadas por las partes.

Para Doganis (2006), la equiparación de la cuota de mercado asignado a cada línea aérea (50-50) no incentivaba a la competencia entre líneas aéreas. Sin embargo, en todo el mundo, los Estados ejercieron su derecho de soberanía sobre el espacio aéreo y el privilegio de establecer los transportistas nacionales. Casi regularmente, estos transportistas fueron utilizados por los Gobiernos como un instrumento para promover su propia industria aeronáutica, vínculos políticos extranjeros o el empleo doméstico, todo sin tener en cuenta las consecuencias económicas o su importancia comercial (Dobson, 2007). En este sentido, los acuerdos bilaterales lograron convertirse en un aspecto fundamental como resultado de la Convención de Chicago. Durante el apogeo de la industria de la aviación civil se desarrolló como un área protegida de las economías nacionales y una parte integral de la política de Estado. Lipovich (2010:47) afirma que “las redes de transporte aéreo se desarrollaron en base a las necesidades nacionales y las líneas aéreas se convirtieron en parte de la vasta iconografía simbólica de la identidad nacional”.

De Rus y Nombela (2003) y Gámir y Ramos (2002) introducen el concepto **Monopolio Natural** aplicado en la industria del transporte, y que se ha utilizado para explicar el dominio en el mercado por parte de una sola empresa, considerada como el único equilibrio posible. Esto se explica a partir de la necesidad de utilizar una infraestructura cuyos costes fijos son muy elevados y de difícil duplicación y por ello no resulta sencilla la aparición de competidores cuando una empresa cuenta con la infraestructura disponible. Bajo esta noción podemos entender que el dominio estatal en el servicio aéreo respondió no solo a una estrategia política y económica sino también a un rol que debió cumplir el estado nacional como precursor de un servicio aéreo de pasajeros.

En sentido contrapuesto al concepto de monopolio natural se encuentra la teoría de los **Mercados Atacables o Contestabilidad**. De acuerdo con esta teoría De Rus, Campos y Nombela (2003:290) explican que, “...en una industria en la que los costes de entrada y salida sean muy bajos, de forma que una empresa pueda producir un bien o un servicio de forma rápida, o de retirarse del mercado si considera que no es rentable, las empresas instaladas deberán autolimitar sus beneficios a niveles reducidos.”. En conclusión, dicha

teoría expone que la simple existencia de competencia potencial haría que las tarifas y los niveles de producción sean fijados por el nivel de competitividad de las empresas.

Dentro de la industria del transporte y, más precisamente en el transporte aéreo, la teoría de los mercados atacables es considerada como un ejemplo paradigmático. Esto se debe a que si una compañía aérea ofertara un servicio en una ruta aérea determinada, aunque gozara o no de una posición dominante en el mercado, según dicha teoría los costes de entrada y salida serían prácticamente nulos.

La aplicación de la teoría de los mercados contestables o atacables influenció en el debate sobre la desregulación del transporte aéreo en los Estados Unidos en los años setenta. Autores como De Rus, Campos y Nombela (2003), Graham (1995) y Gámir y Ramos (2002) coinciden en que los resultados obtenidos no corresponden con las predicciones derivadas de dicha teoría, debido a que, si bien se produjo la creación de nuevas empresas entrantes en el mercado, la tasa de supervivencia de tales empresas ha sido generalmente baja.

### 3. DESARROLLO

#### 3.1. Nuevo orden mundial y nuevas reglas de juego

Durante los siguientes treinta años después de la firma del Convenio de Chicago, el bilateralismo se había convertido en una herramienta de gestión política entre los Estados. La firma de tratados era la vía para que una línea aérea de un país ingresara al mercado de otro. Sin embargo, durante la década del setenta una sucesión de hechos daría inicio a procesos similares en otros países del mundo a escala global, se comenzaría a cuestionar al bilateralismo como una traba al desarrollo competitivo del mercado aerocomercial.

Con la llegada de aviones con fuselaje ancho, tipo DC-10 (1971), Boeing 747 (1970) o el Airbus 300 (1974), se vio favorecido el aumento significativo en la capacidad aérea en cuanto a la cantidad de asientos a ofertar. Sumado a que en 1973 se produce el embargo por parte de la **Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)** y se daría la llamada crisis del petróleo que puso en jaque a la industria aerocomercial debido a los altos precios del petróleo. Estos acontecimientos generaron una fuerte presión sobre las líneas aéreas debido a que la demanda bajaba en relación al incremento de la capacidad de los aviones y a los costos de insumos como el petróleo. Sin duda, el desarrollo económico y del transporte van de la mano. Como resultado de estas presiones, el tradicional régimen normativo bilateral se convirtió cada vez más inestable. Este contexto dio lugar a que las ideas liberalizadoras sobre **el mercado aerocomercial**<sup>4</sup> presentes durante la convención de Chicago volvieran a estar en escena. Es a partir de ese momento que Estados Unidos comenzó a presionar por la liberalización de los mercados, encontrando apoyo en varios países que veían con buenos ojos el proceso liberalizador. Dos fases distintas de cambios surgirían con el pasar de los años. La primera sería la liberalización parcial y la apertura de los mercados aerocomerciales internacionales en el período hasta 1992. La segunda fase que siguió fue la de **cielos abiertos** (Doganis, 2006:23). Durante esta etapa no se criticaba al bilateralismo en su esencia, sino que se cuestionaba el proteccionismo de los mercados

---

<sup>4</sup> Cabe aclarar que si bien el transporte aéreo comprende la aviación en general, cuando nos referimos a mercado aerocomercial se hace referencia a un mercado acotado. Este mercado se encuentra integrado por el transporte aéreo de pasajeros y transporte aéreo de cargas a gran escala (Lipovich 2007:92)

aéreos plasmados en las firmas de dichos Acuerdos Bilaterales. El proceso de liberalización fue acompañado por una flexibilización de acuerdo bilaterales, lo que implicó una liberalización bilateral de los acuerdos firmados entre países.

### **3.2. *Airline desregulation act*: el inicio del proceso desregulatorio, la experiencia de los EE.UU**

El proceso de liberalización del mercado aéreo más significativo es sin dudas el de los Estados Unidos, con la aprobación del Congreso de la *Airline Desregulation Act*, el 24 de octubre de 1978. Dicho proceso implicaba una liberalización de la legislación de vuelos chárter, autorizaciones para reducción de tarifas en ciertas rutas, permisos para servir aeropuertos más próximos al centro urbano en aquellas ciudades de más de una infraestructura abierta y facilidades para operar nuevas rutas (Gámir y Ramos, 2002). En palabras de Gámir y Ramos (2002:105) “hasta el momento de la liberalización, y a pesar del carácter privado de las compañías aéreas, el mercado doméstico se encontraba tremendamente regulado por la CAB<sup>5</sup>...”. El mercado aerocomercial de los Estados Unidos se encontraba dividido antes de la liberalización en compañías según las rutas a servir, es decir, **compañías internacionales** operadas por líneas aéreas como PAN AM y TWA en rutas internacionales. **Compañías Troncales**, como American Airlines, United o Delta, que unían las grandes ciudades del país. **Compañías locales**, cubrían rutas intra-estatales de ciudades medias y pequeñas. **Compañías regionales**, que ofrecían servicios de corto recorrido (Gámir y Ramos, 2002). El proceso liberalizador iniciado en 1978 permitió que esta división se terminase, abriendo así el mercado aerocomercial a la libre competencia entre operadores y fomentando una fuerte competencia entre los operadores aéreos. En este aspecto Graham (1995) explica que la experiencia liberalizadora norteamericana además de lograr una apertura de mercado a la participación de nuevos operadores y una reducción tarifaria que solo beneficiaba a los pasajeros, tuvo también consecuencia a mediano y largo plazo en el mercado aéreo doméstico. En primer lugar, a corto plazo se estableció la aparición de nuevas aerolíneas, particularmente a partir de 1981, la introducción de grandes descuentos en las tarifas y, por último, la aplicación de estructuras tarifarias más complejas.

---

<sup>5</sup> Civil Aeronautical Board (CAB).

En segundo lugar, a largo plazo, los beneficios de la desregulación del mercado doméstico estaban comprometidos con las fallas financieras de más de 150 aerolíneas durante la primera década. También acompañó el crecimiento, fusión y conformación de los **megos transportistas**. En 1978 11 transportistas se dividían el 90% del mercado doméstico y entre 5 transportistas, más del 75% del mercado local” (Graham 1995: 107-110). Si la desregulación hubiera sido un tema interno de los Estados Unidos, no hubiera tenido la trascendencia que tuvo, pero el caso es que desde el primer momento la CAB mostró intenciones de exportar ésta legislación (Potenze 1997: IX4). En los años ´80, este mismo proceso se repitió en Canadá, Reino Unido, Australia y Nueva Zelandia y el más reciente es la Unión Europea (Umaña, 1998). En esta misma línea, Peter Morrell (1998:44) expresa que “desde finales de la década de 1970 hasta la década de 1980, la tendencia hacia una mayor liberalización del sector aéreo se extendió de la industria nacional de Estados Unidos a los mercados internacionales”.

### **3.3. Desregulación a la europea: la experiencia del viejo mundo**

El 25 de marzo de 1957, el Tratado de Roma estableció los cimientos sobre la conformación de lo que hoy conocemos como la **Comunidad Europea (CE)** (Dobson, 2007). El objetivo de dicho acuerdo era sentar las bases de un mercado común basado en políticas comunes, fomentando estrechas relaciones entre los países en materia política, económica y social. En este sentido el transporte no quedó exento del tratado, “pero para el caso de la aviación, considerando que estaba poco desarrollada en la región, no definió ninguna norma” (Potenze, 1997: IX 16). Sin embargo, el Tratado de Roma (1957) exponía en su artículo 2 que “la Comunidad tendrá por misión promover, mediante el establecimiento de un mercado común y de una unión económica y monetaria y mediante la realización de las políticas o acciones comunes...”. En el artículo 3, punto c, expone las acciones para alcanzar los objetivos establecidos en su artículo 2, “un mercado interior caracterizado por la supresión, entre los Estados miembros, de los obstáculos a la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales”. Sobre la esencia de estos artículos se iría formando y consolidando la CE, entre 1979 a 1984 una serie de Acuerdos Bilaterales fueron complementando el Tratado de Roma, pero recién fue en 1987 cuando se

firmó un acta única que enmienda dicho tratado (Potenze, 1997: IX). Los Acuerdos Bilaterales firmados durante el período mencionado fueron entre el Reino Unido-Holanda (1984), Reino Unido-Alemania Federal Occidental (1984), Francia, Bélgica, Suiza (ambos 1985) e Irlanda (1986). La primera experiencia liberalizadora, explica Morrell (1998), se inició con la Directiva Interregional, “consistió en la apertura de rutas regionales de más de 400 kilómetros de distancia con aviones cuya capacidad no eran superiores a las 70 plazas” (Morrell 1998: 45). Si bien el resultado dado no fue exitoso, significó el primer paso a lo que se daría hacia finales de la década de los ochenta.

Siguiendo los pasos del proceso iniciado en los Estados Unidos, en 1988, la CE inicia el camino hacia un proceso de liberalización y desregulación de su mercado aéreo común, a partir de la implementación de una serie de paquetes de medidas. El primer paquete de medidas dio inicio en 1988 al proceso de liberalización en Europa. La aplicación del mismo apuntó hacia una cierta flexibilización tarifaria de los billetes de oferta (el resto aun debían tener una doble aprobación), permitió la designación múltiple por rutas aéreas con más de 250 mil pasajeros por año, la utilización de quinta libertad al 30% del pasaje en promedio, se liberaron las terceras y cuartas libertades en rutas hacia los hubs y las capacidades se establecieron en una proporción 40/60. Los efectos inmediatos fueron: reducción de tarifas, incrementos en la participación de ciertas líneas aéreas en nuevas rutas (iniciaron operaciones Ryanair y Air Europa) y un incremento de pasajeros en la red aerocomercial intracomunitaria. El segundo paquete de medidas entra en vigencia en 1990. En principio apuntó a reforzar las medidas implementadas en el primer paquete. Entre las principales medidas se encuentran las reducciones tarifarias aplicadas a los billetes más caros: mayor posibilidad de designación múltiple en rutas de menos de 140 mil y 100 mil pasajeros anuales (más de una línea aérea de un mismo país designado por rutas); la aplicación del derecho que cualquier línea aérea europea podría volar a cualquier aeropuerto internacional en Europa; la variación de la capacidad entre compañías pasó de la proporción habitual del 50-50 a un 60-40, aunque el incremento anual máximo puede ser de hasta un 7,5% anual; las ofertas en quinta libertad se acotaron al 50%, las terceras y cuartas libertades se ilimitaron. En este caso, la aplicación de los dos primeros paquetes apuntó a iniciar un proceso gradual de liberalización similar en algunos aspectos al de Estados Unidos, pero diferente en cuanto a los tiempos de implementación. Con la entrada en vigencia del tercer

paquete en 1993, “por primera vez se sustituyó el sistema bilateral por un sistema multilateral de reglamentación del transporte aéreo” (Morrell, 1998:46). La aplicación del tercer paquete permitió que tanto la regulación tarifaria como el acceso de líneas aéreas a otras rutas fueran totalmente desreguladas. Entre las principales medidas aplicadas se encuentran: fijación libre de tarifas; libre distribución de capacidad entre compañías aéreas; la posibilidad que cualquier operador aéreo europeo pudiera volar a cualquier aeropuerto comunitario; abandono de la distinción entre compañías chárter y regulares y la posibilidad de extender dichas medidas a países europeos no miembros de la Unión Europea. Sin embargo, a pesar de que sea un proceso de liberalización, la Unión Europea contempló en sus medidas la protección de rutas no rentables, designándole obligaciones de servicios públicos y subsidios. En este último aspecto se regularizó la política de subsidios a fin de fomentar y proteger la libre competencia entre las compañías aéreas.

Por último, en 1999 comienzan a surgir como competidoras directas de las tradicionales líneas aéreas, las denominadas *Low Cost* o **Bajo Costo** y que rápidamente experimentan un fuerte crecimiento. El surgimiento de este tipo de líneas aéreas significó una competencia en nuevas rutas, tarifas y pasajeros, acompañados por estructuras tarifarias y servicios simplificados que le permitían desarrollar una nueva forma de operar en el mercado aerocomercial europeo (Cento, 2009). Henneberg (2007) expone que dichas compañías aéreas han conseguido reducir sus costos por varios motivos:

- La productividad del trabajo y del capital es alta, estructuras laborales poco rígidas y sus operaciones se centran en rutas de corto alcance y elevada densidad de tráfico.
- Flota comercial unificada y homogénea, configurado con el máximo número de asientos posibles, sumado a un sistema tarifario basado en la anticipación de compra del boleto y eliminación de servicios de catering en vuelo.
- Base de operaciones situadas en aeropuertos secundarios, con menos de un millón de pasajeros anuales, con costos de tasas aeroportuarias por debajo de los principales aeropuertos.

El 30 de marzo del 2008 se firma el tratado multilateral más ambicioso de servicios aéreos, entre la UE y los Estados Unidos. Uno de los puntos clave de dicho acuerdo son el reconocimiento de todas las compañías aéreas europeas como “compañías aéreas comunitarias”. Esto implica que todas las líneas aéreas sean identificadas de la misma

forma sin discriminación y basada en su origen. Otro punto importante es la posibilidad de volar desde cualquier punto de la UE a cualquier punto de los EE.UU. La posibilidad de que las compañías de los EE.UU. pudieran, también, pasar a volar a cualquier punto de la UE partiendo de cualquier punto de los EE.UU. (Roessing, 2007). Por último, en relación al último punto se otorga la posibilidad de establecer vuelos más allá de los EE.UU hacia terceros países. Esto permite a las líneas aéreas de la CE usar cualquier ciudad de los EE.UU como escala. Como contraparte, se otorga la posibilidad de establecer vuelos más allá de la CE. Esto permite a las líneas aéreas estadounidenses usar cualquier ciudad de la CE como escala hacia otros países (de la CE o ajenos a esta). Además, el acuerdo incluye cooperación en materia de seguridad y medio ambiente. Sin embargo, en dicho acuerdo no se incluyen operaciones de 9º libertad, es decir, operaciones de cabotaje, y la participación extranjera en líneas aéreas de EE.UU (Cento, 2009).

#### **3.4. La experiencia argentina: desde sus inicios hasta el nuevo marco desregulatorio de los años noventa**

En Argentina, ni bien finalizó la Primera Guerra Mundial, diversos representantes extranjeros llegaron al país con el fin de dar inicio de un servicio postal aéreo dado que las extensiones del territorio nacional eran propicias. En enero de 1925 Joseph Roig, Paul Vachet, Etienne Lafay y Víctor Hamm, efectúan un vuelo de reconocimiento desde Río de Janeiro hasta Buenos Aires seguido en marzo de 1925 por el recorrido Río de Janeiro-Pernambouc (Recife). El 16 de junio de 1927 el Gobierno argentino decretó a modo de prueba el contrato firmado entre la Administración de Correos de Argentina y el grupo francés Latecoere, Compagnie Générale Aeropostales, fundando la filial argentina Aeroposta Argentina S.A. (Ver Figura 3) que cubría la ruta París-Buenos Aires.

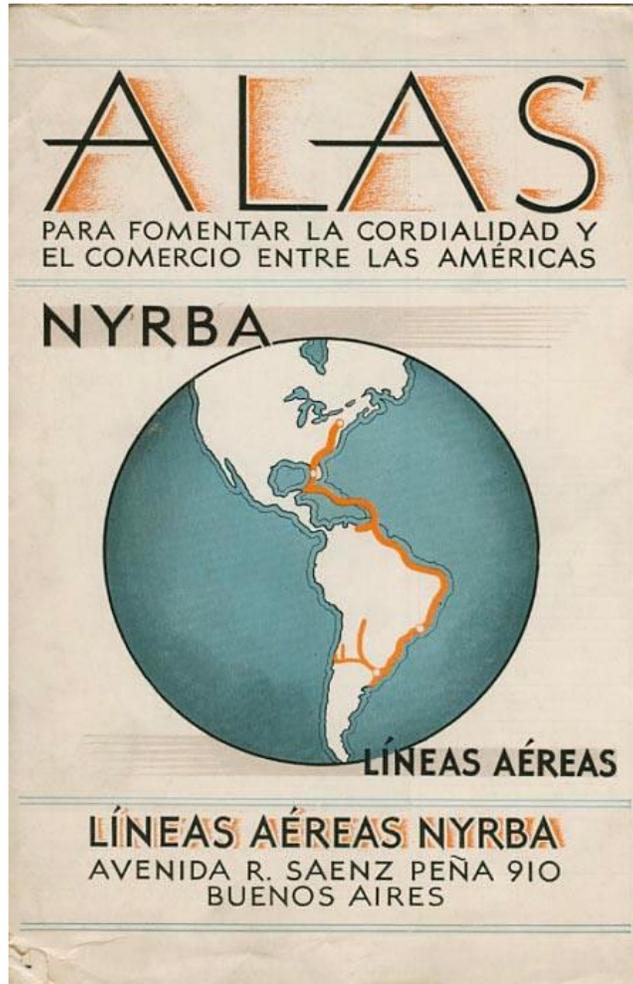
**Figura 3.** Publicidad de la compañía Aeropostale de la ruta París – Buenos Aires en 1933



Fuente: Pablo Potenze en Gaceta Aeronáutica,  
<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=12152>

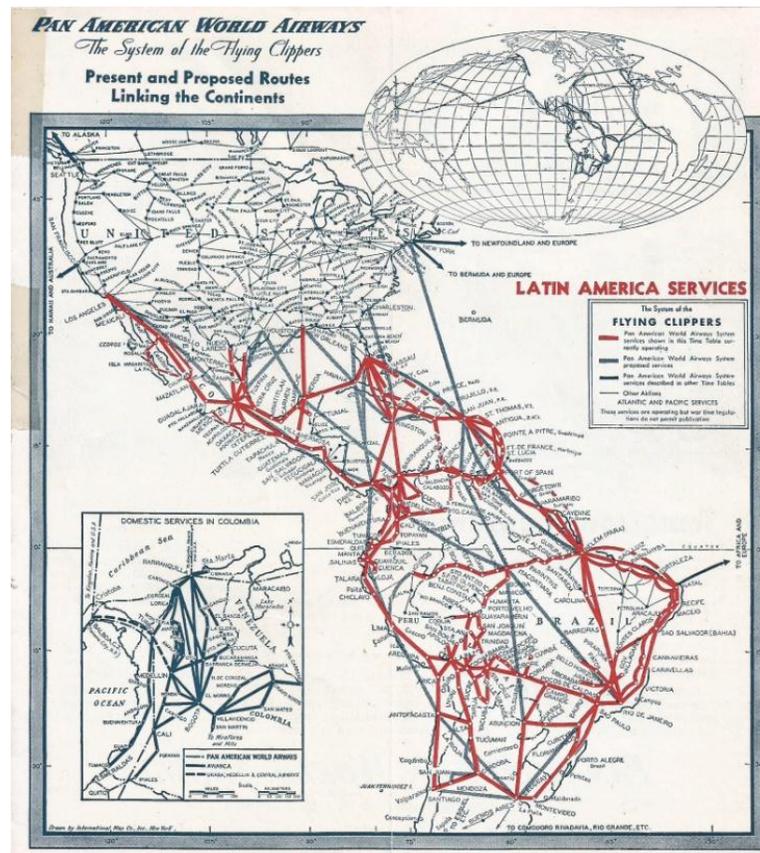
En 1929 la empresa PANAGRA (Pan-American Grace Airways) unía los Estados Unidos con Argentina vía Bogotá, Lima y Santiago de Chile. Con la correspondiente autorización del Gobierno nacional (Ver Figura 4) comenzó a realizar vuelos a Córdoba, Tucumán y Salta a partir de 1936. Otra compañía de capital norteamericano fue NYRBA (New York-Río-Buenos Aires). En el año 1929, inició sus vuelos a Montevideo (Uruguay), Santiago de Chile (Chile), Río de Janeiro (Brasil) y Miami (EE.UU) con escalas en Rosario, Córdoba, Mendoza, Santiago del Estero y Salta. Esta empresa fue luego absorbida por Pan American Airways en 1930 (Ver Figura 4).

**Figura 4.** Publicidad de los servicios aéreos brindados por NYRBA 1930



Fuente: Time Table Images <http://www.timetableimages.com/timages/nyrbaalt.htm>

**Figura 5.** Publicidad de los servicios aéreos brindados por PANAGRA en 1933



Fuente: Publicidad extraída del Blog JPB Transportation  
<http://jpbtransconsulting.com/2015/01/>

Durante la Segunda Guerra Mundial se fundaron otras líneas aéreas: La Corporación (1939), LASO, Líneas Aéreas Sudoeste (1940), LANE, Líneas Aéreas Noreste (1943), SADE, Servicio Aeropostal del Estado (1944), ZONDA, Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (1946), FAMA, Flota Aérea Mercante Argentina (1946) y ALFA, Aviación del Litoral Fluvial y Argentino (1946). El 23 de octubre de 1944 se unieron LASO y LANE, conformando la línea aérea LADE (Línea Aérea Del Estado) operada por la Fuerza Aérea Argentina y que funcionaría como línea aérea de fomento. El 4 de enero de 1945, por medio del Decreto N° 288/45, se crea la Secretaría de Aeronáutica cuya función era reunir bajo la dirección y administración única del Gobierno toda la actividad aérea de la Nación que hasta ese entonces era dispersa en varias dependencias. El Decreto fue convertido en Ley N° 12.911. Por medio del Decreto N° 9.358/45, ésta Secretaría establece

la primera Política Aérea Nacional que fija como parámetro central que las rutas de cabotaje deberán ser realizadas con preferencia por el Estado o por medio de empresas mixtas nacionales creadas al efecto, con domicilio en el país, socios argentinos nativos y acciones nominativas, poseyendo el Estado Nacional el 20 % de las mismas, pero a su vez garantizando una rentabilidad asegurada del 5 % anual al capital privado restante. De esta manera, el Estado Nacional y los socios del sector privado crean las “Sociedades Mixtas”: En 1946 el Gobierno argentino presta adhesión al Convenio de Chicago (1944) e incorporando los principios de este convenio, el Estado suspendió la operación de cabotaje de las empresas extranjeras” (Lipovich,2008a:33). Las Sociedades Mixtas, Aeroposta Argentina, A.L.F.A, FAMA y Z.O.N.D.A, pasaron a formar parte del patrimonio del Estado, mediante el Decreto N° 10.459 sancionado por el Poder Ejecutivo, comenzando a operar el 14 de mayo de 1949, aunque no fue sino hasta el 7 de diciembre de 1950 en que es oficialmente creada **Aerolíneas Argentinas Empresa del Estado**, por intermedio del Ministerio de Transporte argentino. El desarrollo y la innovación del mercado aerocomercial argentino también demandaron desarrollo en infraestructura. En 1942 el Aeropuerto Internacional de Córdoba, Ingeniero Taravella se inició como aeroclub y en 1949 se establece la primera terminal del aeropuerto. Por otro lado, en 1945 se inicia la construcción del actual Aeropuerto Internacional Jorge Newbery conocido como Aeroparque e inaugurado en 1947. El 22 de diciembre de 1945 se inician las obras del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, Ministro Pistarini, inaugurándose el 30 de abril de 1949 (Lipovich, 2008a). Hacia la década de 1960 el Gobierno de la provincia de Chaco fundaba la empresa estatal de Aerochaco cuyo objetivo era unir la capital provincial con el resto de las provincias. En 1967 el Gobierno de la provincia de Entre Ríos sigue el ejemplo de Chaco y funda LAPER (Líneas Aéreas Provinciales de Entre Ríos), luego cambiaría su nombre a LAER (Línea Aérea de Entre Ríos), la compañía estatal inició vuelos regulares hacía Buenos Aires y otras provincias del Litoral (Concordia, Paraná, Goya, Reconquista entre otras). Durante la década del setenta se consolidan las operaciones a nivel nacional e internacional de Aerolíneas Argentinas. Por su parte, LADE en 1972 unía el continente con las Islas Malvinas, además de otros destinos. Por otro lado, en 1971 surgió Austral Líneas Aéreas, como resultado de la alianza entre Aerotransportes Litoral Argentino (ALA) que había sido fundada en 1956, y Austral Compañía Argentina de Transportes Aéreos, fundada

en 1957. En 1977 se funda LAPA (Líneas Aéreas Privadas Argentinas), una empresa de capital privado, y en 1979 comienza a operar desde el Aeropuerto Jorge Newbery. Más tarde, durante los años '80, la empresa estatal TAN (Transportes Aéreos Neuquén) inició operaciones desde la provincia del Neuquén. En 1986 CATA (Compañía Argentina de Transportes Aéreos), con base operativa en el Aeropuerto Jorge Newbery y el Aeródromo de Morón, inició operaciones a nivel nacional.

En nuestro país el proceso de liberalización del mercado aéreo se dio en el marco de aplicación de políticas neoliberales. Formalmente se inició con la sanción de la ley 23.696 (**Ley de Reforma del Estado**). El espíritu de la ley abrazó la descentralización, la desregulación y las ideas de la externalización. Dicha ley contenía la lista de las instituciones y las empresas que iban a ser privatizadas o gestionadas por los órganos de Gobiernos provinciales y municipales (Lipovich 2008a). Los aeropuertos nacionales no fueron incluidos en dicha ley. La aplicación de este modelo con tendencias desregulatorias, privatizadoras y de descentralización se dio en todas las esferas económicas. El objetivo de aplicar estas políticas era la de estimular la competitividad en el mercado. Wallingre (2001:1) explica que “el objetivo de dicha desregulación fue el de permitir que las fuerzas del mercado y ya no las autoridades gubernamentales ni las asociaciones de líneas aéreas determinaran las características del sector, priorizando los beneficios del consumidor”. Tal como se había iniciado en Estados Unidos en 1978 y años más tarde en Europa, la reforma del Estado inició un proceso de transformación en todos los ámbitos, incluyendo el transporte aéreo. Además, Wallingre (2001) explica que según un informe de 1995 de la Organización Mundial del Turismo (OMT) existe un movimiento mundial contrario a la propiedad estatal de las compañías aéreas, agregando que la privatización contribuirá a la eliminación del proteccionismo en las políticas que afectan a la aviación internacional.

Durante la década de los noventa se pueden identificar diversos hechos que dan inicio al proceso liberalizador en la Argentina. Por un lado, la aplicación de la paridad cambiaria impulsó una fuerte atracción de inversiones extranjeras y que dio como resultado el inicio de procesos de privatización de empresas públicas. La primera privatización realizada en 1991 fue la correspondiente a la empresa aerocomercial Aerolíneas Argentinas. Por otro lado, se privatizaron los aeropuertos y también se produjo una liberalización del mercado aéreo de cabotaje e internacional, acompañado por una mayor flexibilidad de los Acuerdos

Bilaterales firmados por el Gobierno argentino. Con la aplicación de los paquetes de reforma del Estado Nacional, se pone fin al denominado Estado de Bienestar, provocando así una transferencia de atribuciones del Estado al sector privado.

### **3.5. Marco regulatorio y desregulatorio argentino**

Dentro del marco regulatorio del transporte aerocomercial argentino existe un punto de inflexión con la privatización de Aerolíneas Argentinas. Hasta ese momento el mismo estaba contenido en el Código Aeronáutico (Ley 17.285 de 1967) y en la Ley de Política Aérea (Ley 19.030 de 1971) (FIEL, 1998). En los principios básicos de la política nacional en el orden internacional de la ley 19.030, se establece en su artículo 9: “a) Que se asegure al transportador aéreo nacional el libre ejercicio del derecho de sobrevuelo (1ª libertad) y de aterrizaje técnico —sin fines comerciales— (2ª libertad); b) Que la demanda de transporte aéreo entre el territorio argentino y el de un determinado país, se atienda primordialmente con explotadores de ambas banderas; c) Que la totalidad de los tráficos que realice todo transportador extranjero desde terceros países a la República Argentina y viceversa (5ª libertad), no exceda a la que efectúe desde el país de su bandera con destino al territorio argentino y viceversa (3ª y 4ª libertades) salvo los casos de excepción, en que por reciprocidad, proceda otorgar el derecho de hacer un tráfico de 5ª libertad superior al señalado de 3ª y 4ª libertades, cuando el operador de bandera argentina deba efectuar una explotación como la indicada. Consecuentemente, se incrementará la capacidad cuando ello resulte imprescindible para la adecuada prestación del servicio; d) Que los tráficos regionales sean primordialmente atendidos por transportadores de bandera argentina y del país limítrofe que se trate, debiéndose, en caso necesario, establecer un régimen de protección especial; e) Que el otorgamiento de todo derecho a una empresa extranjera, además de fundarse en necesidades que lo justifique, se condicione a la reciprocidad por parte del país de su bandera para con las empresas de transporte nacional y a la real y efectiva posibilidad y conveniencia de su ejercicio por éstas; f) Que acorde con la preponderante participación que les corresponde a los transportadores aéreos nacionales en la realización de los tráficos de pasajeros, se facilite con idéntico propósito, el impulso y desenvolvimiento del transporte de carga por vía aérea; g) Que el transporte de correo por vía aérea desde el territorio nacional al exterior sea realizado primordialmente por

transportadores de bandera argentina, no debiéndose otorgar a los transportadores aéreos extranjeros mayor cantidad de carga postal hacia terceros países (5ª libertad) que la que se les fije para transportar al país de su bandera (4ª libertad)". La asignación de carga aérea postal a todo transportador de bandera extranjera, quedará condicionada a lo establecido en el inciso e) del presente artículo.

A partir del año 1989 y en adelante una serie de decretos y resoluciones irán marcando el paso del proceso de desregulación en materia aerocomercial, tomando como premisa la necesidad de garantizar el servicio público y la necesidad de inversiones, en ese contexto se inicia el proceso de privatización y desregulación (FIEL, 1998). La privatización de Aerolíneas Argentinas fue una de las primeras empresas del Estado Nacional en ser privatizada y fue dispuesto por la Ley de Reforma del Estado (Ley 23.696, sancionada y promulgada en agosto de 1989), que en su Artículo 1 dice, "declarase en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación económica financiera de la Administración Pública Nacional centralizada y descentralizada, entidades autárquicas, empresas del Estado, Sociedades del Estado, Sociedades anónimas con participación Estatal mayoritaria, Sociedades de Economía Mixta, Servicios de Cuentas Especiales, Obras Sociales del Sector Público, bancos y entidades financieras oficiales, nacionales y/o municipales y todo otro ente en que el Estado Nacional o sus entes descentralizados tengan participación total o mayoritaria de capital o en la formación de las decisiones societarias". En su artículo 8 expresa, "para proceder a la privatización total o parcial o a la liquidación de empresas, sociedades, establecimientos o haciendas productivas cuya propiedad pertenezca total o parcialmente al Estado Nacional, incluyendo las empresas emisoras de radiodifusión y canales de televisión, es requisito previo que hayan sido declaradas "sujeta a privatización" de acuerdo a las previsiones de esta ley.". En su artículo 9 expresa que la declaración de "sujeta a privatización" será hecha por el Poder Ejecutivo Nacional, debiendo, en todos los casos, ser aprobada por ley del Congreso. Asignase trámite parlamentario de preferencia a los proyectos de esta naturaleza. En el Anexo I de dicha ley se menciona el listado de las empresas que pasaban a estar en consideración de ser privatizadas o concesionadas, entre ellas se encontraba la línea aérea de bandera y no así la red nacional de aeropuertos. En diciembre de 1989 mediante el Decreto 1591/89 se dispone en su artículo 1: "Dispónese la

privatización parcial -con participación no estatal mayoritaria- de AEROLINEAS ARGENTINAS SOCIEDAD DEL ESTADO. La misma comprenderá los derechos sobre la totalidad del capital social de la EMPRESA OPERADORA MAYORISTA DE SERVICIOS TURISTICOS SOCIEDAD DEL ESTADO y la participación sobre el CINCUENTA Y CINCO por ciento (55%) del capital social de BUENOS AIRES CATERING SOCIEDAD ANONIMA”. Mediante el Decreto 461/90 se aprueba el llamado a licitación pública internacional y el pliego correspondiente. Anteriormente, en 1988 el Gobierno argentino había anunciado la firma de una carta de intención con Scandinavian Airlines System (SAS) por la que esta podía llegar adquirir hasta el 40% del capital de Aerolíneas Argentinas (Potenze, 1997: X-3). Finalmente, el 21 de noviembre de 1990 se firma el contrato de transferencia a la oferta ganadora, siendo ésta la de la compañía española Iberia. Años más tarde y sumado a una crisis financiera de Aerolíneas Argentinas en 1994, la línea aérea de bandera pasa a manos del SEPI (Sociedad Española de Participantes Industriales) un ente público con participación del Estado español. En octubre del 2001 y después de una crisis importante de la línea aérea, esta pasa a manos del Grupo Marsans, una empresa dedicada al sector turístico en España y que a su vez poseía dentro de su grupo el manejo de otras líneas aéreas.

Sin embargo, el proceso de desregulación del sector aerocomercial continuó en el año 1992 con el Decreto 1492/92 que en su artículo 2 (Cap. 1 principios generales) establece los principios rectores del decreto y que sus tres primeros puntos refiere: a) ingreso al mercado de nuevos explotadores a través de procedimientos administrativos breves y ágiles, diversificación de los servicios y disminución de las tarifas; b) Estímulo a la competencia entre los distintos explotadores, protección de la lealtad comercial y de los derechos del consumidor; c) Libertad para el explotador en la fijación de precios y tarifas, sistemas de comercialización o de promoción de ventas, de acuerdo a las pautas establecidas en el presente. Además, dicho decreto establece que es la Secretaría de Transporte, en ese tiempo dependiente del Ministerio de Economía, la que autorice las nuevas concesiones para la prestación de servicios aéreos. Por otro lado, el Decreto 2186/92 al igual que el decreto 1492/92 establece las disposiciones análogas a las del transporte aéreo para el transporte combinado de cargas, pasajeros y correo. Dicho decreto establece en su artículo 2 los principios rectores, “a) Ingreso al mercado de nuevos explotadores a través de

procedimientos administrativos breves y ágiles, diversificación de los servicios y disminución de las tarifas. b) Estímulo a la competencia entre los distintos explotadores, protección de la lealtad comercial y de los derechos del consumidor. c) Libertad para el explotador en la fijación de precios y tarifas, sistemas de comercialización o de promoción de ventas, de acuerdo a las pautas establecidas por la autoridad competente.”

El Decreto 1293/93 reguló hasta mayo de 1998, luego fue derogado a través del Decreto 516/98, este último estableció las condiciones de acceso al mercado aerocomercial de nuevos operadores para realizar servicios de transporte aéreo conforme a lo establecido por la Ley 17.285 (Código Aeronáutico). En su Artículo 1 establece que los nuevos operadores que soliciten autorización para realizar servicios de transporte aéreo regular interno combinado de pasajeros, cargas y correos deberán ser realizados con aeronaves Jet de gran porte de capacidad mínima de 80 pasajeros. En su Artículo 2 introduce el concepto de **cargo**, es decir, aquellos explotadores que soliciten autorización para rutas consideradas de **interés económica**, deberían incluir rutas cargo. Las rutas cargo son definidas en su Artículo 3 como aquellas rutas que incluyen escalas en localidades a determinar por la autoridad de aplicación. En este sentido la Resolución 934/93, luego derogada a través del Decreto 516/98, estableció la distinción entre rutas de interés económico y cargos, en sus Artículos 2 y 3 respectivamente. En el primer caso, las rutas de interés económico establece dos criterios a seguir a) Que la localidad de Buenos Aires – por medio de cualquiera de los aeropuertos que la atiendan – estén incluidos en la misma, ya sea como origen, escala intermedia o destino final de la ruta, b) Que la misma ruta esté incluida ya sea como origen, escala intermedia o destino final de la ruta al menos una localidad de las siguientes: \*Localidad de más de DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes y \* San Carlos de Bariloche. En el segundo caso, las rutas cargo, también se establece dos criterios, a) Que no incluyan a la localidad de Buenos Aires y b) que incluyan a la localidad de Buenos Aires en la ruta y que además incluyan, ya sea como origen, escala intermedia o destino final de ruta al menos una localidad de hasta DOSCIENTOS MIL (200.000) habitantes. La distinción establecida en el Decreto 1293 y la Resolución 934 entre las rutas de interés económico y rutas cargo respondía a la necesidad de que el transporte aéreo satisficiera no sólo los requerimientos de servicios de alto interés económico, sino que además asegurara la

vinculación aerocomercial entre puntos del país donde las corrientes de tráfico eran reducidas.

### **3.6. Resultados del proceso desregulatorio en Argentina**

Durante la década de los noventa y como resultado del proceso desregulatorio descrito anteriormente, el mercado aerocomercial argentino se caracterizó por un fuerte dinamismo tanto en su mercado aéreo de cabotaje como su mercado aerocomercial internacional. El Gobierno nacional decidió que las rutas domésticas pudieran ser cubiertas, a partir de ese momento, por cualquier empresa nacional que desee prestar sus servicios entre cualquier par de ciudades nacionales. Con la puesta en marcha de esta desregulación, la empresa Aerolíneas Argentinas comenzó a tener mayor competencia dentro del mercado de cabotaje en la Argentina. Esto alentó a que empresas de menor tamaño pudieran ampliarse y a su vez también estimular la creación de nuevas compañías de capital privado. Como consecuencia de este proceso se produjo una rebaja de tarifas provocando un incremento en la competencia en el mercado entre las aerolíneas<sup>6</sup>. La desregulación del mercado aéreo internacional de pasajeros se dio a principios del año 2002. Aerolíneas Argentinas que en 1991 ya había sido privatizada, pero aún mantenía ciertos privilegios como empresa nacional de bandera, dejaba de serlo y a partir de ese momento todas las empresas asentadas y con base en la República Argentina pasaban a ser línea aérea de bandera. Con esto se da inicio a un proceso de internacionalización de los servicios de las empresas que hasta ese momento habían operado en el mercado aéreo de cabotaje. A su vez, esto permitía a las aerolíneas ampliar su participación al mercado internacional. Además, el Gobierno argentino podía incluir en los acuerdos sobre servicios aéreos a otras líneas aéreas además de Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, esta situación dejaba en desventaja a las compañías aéreas nacionales frente a esta apertura de mercado ya que debían salir a competir con los grandes transportistas de otros países en materia tarifaria, de servicios, destinos a cubrir y rutas aéreas (Lipovich, 2007). Durante los siguientes años varias empresas entraron en competencia, entre ellas Dinar Líneas Aéreas con sede en la ciudad de Salta. Operó entre 1992 y 2002 ofreciendo servicios de vuelos chárter y regulares a diferentes destinos de

---

<sup>6</sup> Ver Wallingre, Noemí (2001), Transporte Aéreo en Turismo, Ediciones Turísticas, Buenos Aires, Argentina.

Argentina y Sudamérica, con base operativa en la Ciudad de Buenos Aires. Algunos de los destinos regulares de cabotaje que sirvió entre 1992-2002 fueron: Buenos Aires, Jujuy, Salta, Tucumán, Iguazú, Posadas, San Juan, Mendoza, Córdoba, Rosario, Neuquén, Bariloche, Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Villa Gesell y Mar del Plata. Los principales destinos chárter fueron: Florianópolis, Maceió, Río de Janeiro, Salvador de Bahía, San Pablo, Porto Seguro, Cancún, Saint Marteen, Aruba, Punta Cana, Margarita, La Habana y Varadero.

En el año 1996 iniciaría sus actividades la empresa Southern Winds, con base en Córdoba, desde donde volaba a las ciudades argentinas de Rosario, Mendoza, San Carlos de Bariloche, Tucumán, Salta. También operó destinos internacionales como Florianópolis, Miami y Madrid, tal como se puede ver en la figura 5 la cual representa las publicidades de las dos principales rutas internacionales que operaba la compañía.

Figura 5. Publicidad de SW de sus rutas internacionales

**Si sólo se tratara de precio, sería fácil.**

**Pero nuestra meta es darte mucho más y que te cueste menos.**

Creamos un nuevo concepto en vuelos internacionales. Con nuevas aeronaves Boeing 737-800ERX y tecnología de avanzada. Con una categoría exclusiva pensada para las nuevas exigencias. Más confort por una tarifa más competitiva. Un catering excelente y comodidad total en todas las clases.

**Te demos más razones para elegirnos.**

**MIAMI**  
4 vuelos semanales

**Surf Class**  
**u\$s 599\***

**Economy Class**  
**u\$s 399\***

**MADRID**  
VUELOS DIRECTOS

de regalo una valija

**SOUTHERN WINDS**

Fuente: Publicidad extraída de la página Aeropuertos Arg [www.aeropuertosarg.com.ar](http://www.aeropuertosarg.com.ar).

En mayo del 1993, con el mercado aéreo argentino desregulado, LAPA incorpora sus primeros Boeing 737-200, para sus vuelos a Córdoba, Mendoza, Bariloche y Puerto Iguazú, ofreciendo tarifas significativamente menores a las de Aerolíneas Argentinas. Para 1994 su red cubría 19 ciudades del interior, además de varios destinos chárter en el exterior. En 1995 adquiere su primer Boeing 757-200, lo que le permitía realizar vuelos sin escalas a Ushuaia, además de mejorar sus vuelos chárter. En 1999 inicia vuelos directos a Atlanta, operando un Boeing 767-300ER (ver figura 6).

**Figura 6.** Publicidad de LAPA de sus vuelos a Atlanta



Fuente: Publicidad extraída de la página Aeropuertos Arg [www.aeropuertosarg.com.ar](http://www.aeropuertosarg.com.ar)

La crisis de 2001, como para la mayoría de las compañías argentinas fue dura, LAPA, que venía atravesando una crisis financiera y comercial, vio agravada su situación con el accidente de 1999 en el Aeroparque Jorge Newbery, como consecuencia de dicho proceso debió suspender sus vuelos a Atlanta. Finalmente, fue adquirida por el Grupo encabezado por Eduardo Eurnekián y se encaró un plan de relanzamiento de la compañía bajo el nombre de ARG Línea Privada Argentina. La presentación de la nueva marca tuvo lugar en septiembre de 2001; pero se generó un problema con el código ARG, ya que ése era el código OACI de Aerolíneas Argentinas. Por tal motivo a mediados de 2002 debió cambiar su nombre por AIRG. El 29 de agosto de ese año, la línea aérea boliviana Aero Sur y cuatro inversores argentinos adquirieron la aerolínea, devolviendo su nombre al original, LAPA. La empresa había solicitado protección por bancarrota en mayo de 2001, quebrando finalmente el 20 de abril de 2003.

En 1999 operó con base en el aeropuerto Jorge Newbery la línea aérea AERO VIP, servía a múltiples destinos en Argentina tales como: Mar del Plata, Villa Gesell, Paraná, Rosario, Santa Fe, Reconquista, Río Cuarto, Colonia de Sacramento, Montevideo y Punta del Este en el Uruguay. Entre idas y vueltas, en el año 2004 dejó de operar, pero en el año 2010 tuvo un intento de volver sin grandes éxitos.

En el año 1996 se funda American Falcon, pero recién en 1998 comienza a operar. Entre sus destinos se encontraban, Paraná, Salta, Tucumán, Puerto Iguazú , Puerto Madryn, San Carlos de Bariloche. Cesó su actividad en julio del 2005.

Andesmar controlada por la empresa de colectivos que lleva el mismo nombre, tuvo su base operativa en Mendoza desde donde voló a las principales ciudades del norte y centro del país. Durante los veranos también unía destinos como Buenos Aires con Mar del Plata, Miramar y Villa Gesell. Finalizó sus operaciones en otoño del año 1998.

Otras líneas aéreas también entraron en crisis durante los años siguientes tales como Transporte Aéreo del Neuquén, que en 1994 se decidió su privatización parcial, y en 1995, luego de dos concursos, fue adjudicada a la brasileña VASP. La crisis de VASP (2005) en Brasil arrastró a TAN, que dejó de operar y entró en un proceso de bancarrota, que debió administrar la Provincia. LAER cesó sus operaciones en el año 2004, durante el año 2007 y con algunas idas y vueltas la empresa fue operada y administrada por MACAIR. AEROCHACO por su parte que ya venía con problemas financieros y operativos durante los ochenta, en 1985 cambia su nombre por ALFA (Aerolínea Federal Argentina) ya que otros estados provinciales como Santa Fe, Tucumán y Salta se asociarían al manejo de la línea aérea (Arias 2001). En 1994 es privatizada, nuevamente cambia su nombre por ALTA (Asociados Latinoamericanos de Transporte Aéreo) y cesa sus vuelos en 1998. Durante el año 2008 es administrada al igual que LAER, por MACAIR sin mayores éxitos. Años después, otras empresas se crearon como producto de la necesidad de conectar a las provincias con Buenos Aires, entre ellas surgieron, Andes Líneas Aéreas (2005) con base operativa en Salta, y LAN Argentina (2005) la empresa filial de LAN Airlines que se fundó sobre la base de DINAR y LAPA. En el año 2006 se fundó SOL Líneas Aéreas del grupo Transatlántica, con base operativa en el aeropuerto de Rosario.

Otro aspecto muy importante a tener en cuenta, fue el proceso de concesión aeroportuaria. El principal disparador del proceso de concesión nacional de aeropuertos, se basó en la necesidad de transformar y modernizar las terminales aéreas, frente al exponencial crecimiento de la demanda aerocomercial durante la década de los noventa. Otro factor y que se dio a escala planetaria fue el avance en tecnologías e innovación técnica en materia aeronáutica y las prácticas de nuevas estrategias de gestión (Doganis, 2006).

La necesidad de ampliación y modernización de las infraestructuras aeroportuarias, sumado a la búsqueda por satisfacer una demanda en crecimiento fue el motivo que dio inicio a la transformación y modernización de las terminales aéreas. Llevar adelante dicha transformación demandaba grandes sumas de dinero. El Gobierno nacional buscaba desprenderse de todo tipo de responsabilidad en cuanto a los montos a invertir, con lo cual decidió estimular la inversión privada a partir de la concesión y privatización de la infraestructura aeroportuaria.

Bajo la noción de **empresas aeroportuarias** (Lipovich 2007:42) se comenzaron a concesionar las terminales aéreas siguiendo estrategias comerciales. Para ello el Gobierno nacional creó el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA) y el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) como órgano regulador de la concesión. Con la entrada en vigencia del decreto 375/97 el 24 de abril de 1997, el poder ejecutivo dio origen al SNA y se designaron los aeropuertos a concesionar. Según este decreto, la selección de los aeropuertos respondía al criterio en orden al cubrimiento territorial y a su factibilidad económica, es decir, a su rentabilidad. El objetivo de crear el SNA era establecer un funcionamiento sistémico e integrado entre los aeropuertos que obtenían ingresos altos con los que obtenían bajos ingresos, la idea era establecer un sistema de subsidios cruzados entre los aeropuertos.

En total se licitaron 32 aeropuertos del SNA y las principales características de esta licitación fueron:

- La cantidad de aeropuertos concesionados finalmente fueron 33.
- El período de concesión era de 30 años y con posibilidad de extensión de 10 años más.
- El plan de inversiones ascendía a 2.200 millones de dólares y se debían efectuar durante el período de concesión, bajo un estricto cronograma preparado por la Unión de Bancos Suizos (contratado por el Gobierno argentino para realizar el cálculo de inversiones necesarias en los aeropuertos).
- La licitación la ganaría la empresa que ofertara el mayor monto en concepto de canon. El Gobierno nacional puso como base \$40.000.000 de pesos o dólares según la paridad cambiaria regida en esos años.

- La empresa Aeropuertos Argentina 2000 obtuvo la concesión de 33 aeropuertos tras ofrecer un monto superior a lo establecido por el Gobierno nacional y a sus respectivas competidoras y el ORSNA sería el órgano encargado de controlar la gestión y fiscalización de la actividad aeroportuaria. (Lipovich 2007:45.).

Ahora bien, el proceso argentino de concesión y privatización del sector aerocomercial no fue el único en Latinoamérica, cada uno tuvo sus particularidades tal como el caso brasilero o el mexicano y que se presentara a continuación.

### **3.7. Otros procesos desregulatorios y de liberalización en América Latina**

#### *3.7.1. Privatización y desregulación en Brasil*

La "política de flexibilización" del transporte aéreo brasileño se desarrolló a partir de un conjunto de acciones que adoptó el Gobierno brasileño desde principios de 1990 con el objetivo de eliminar gradualmente los controles en las variables económicas en el sector. Durante este período las políticas llevadas a cabo por el Gobierno nacional se caracterizaron por estar influenciadas por el contexto político y económico de fortalecimiento del neoliberalismo en todo el mundo. Asimismo, hubo un cambio en las percepciones sobre las consecuencias que las restricciones políticas y la estricta regulación vigente en aquel momento y como afectaba a la dinámica del mercado. De esto se realizó un consenso por el cambio normativo, en 1991, llamada V CONAC, Conferencia de Aviación Civil, a la que asistieron representantes de las líneas aéreas, lo que dio lugar a un conjunto de recomendaciones en favor de una mayor liberalización económica del mercado.

La política de flexibilización comenzó efectivamente en 1992, dentro del llamado **Programa Federal de Desregulación** durante el Gobierno de Fernando Collor de Mello, aunque algunos elementos de liberalización de los precios, por medio de bandas arancelarias, ya existían desde 1989. En representación del establecimiento de un nuevo marco regulador de la aviación comercial, esta reorientación de las políticas se llevó a cabo a partir de una secuencia de ordenanzas emitidas por el Departamento de Aviación Civil (DAC), durante la década de 1990 y principios del 2000. La liberalización del sector había sido de forma gradual, y en líneas del programa de desregulación gubernamental, de los sectores regulados como de la propia economía brasilera. Se podría decir que fue

implementado en tres etapas, respectivamente, en 1992, 1998 y 2001, en una trayectoria muy similar a los "paquetes" liberalización promovida por la Unión Europea (UE), seguido por el DAC. En este sentido había un énfasis progresivo en las políticas a desarrollar, con el fin de tratar de evitar su potencial "perjudicial" a corto plazo, sobre todo en términos de una fuerte competencia esperada en el mercado y la aparición de nuevos participantes, como ocurrió con la desregulación de EE.UU. en 1978. En la primera ronda de liberalización, (1991-1997), las fuerzas de los monopolios regionales de la época de SITAR - **Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional**- tenían como objetivo constituir una malla de aerovía en localidades que atendiesen las regiones de medio y bajo flujo. Es así como se caracterizó el régimen de reglamentación y monopólico en la aviación civil basado en un conjunto de políticas que se dirigió a una universalización del transporte aéreo a lo largo del territorio nacional. En este sentido Oliveira (2006) expresa que las políticas implementadas a través del SITAR se presentaban distorsionadas debido a la creciente competencia entre las **compañías regionales**, que buscaban una mayor escala de operaciones y las denominadas **compañías nacionales**, que fueron finalmente abolidas. Así, la política de las 4 empresas nacionales y las 5 empresas regionales de 1970 se dio por terminada oficialmente, y a partir de entonces, la entrada de nuevos operadores comenzó a ser estimulada, lo que resultó en una ola de pequeñas líneas aéreas como nuevos participantes en el mercado, por ejemplo, Pantanal, Tavaj, Meta y Rico, entre otras, algunos como procedentes de empresas de taxi aéreo.

Otra medida adoptada fue la introducción de precios de referencia de las nuevas bandas tarifarias, que oscilaban entre 50% y el 32% de la tarifa de referencia - sin duda, una innovación contra el sistema de precios controlados durante períodos de estricta regulación. La competencia de precios se ve, tanto por el regulador como por las líneas aéreas, como saludable para la industria y paso a ser animado. En consecuencia, las bandas arancelarias fueron concebidas como instrumentos temporales para intensificar la rivalidad. Sin embargo, los precios estaban todavía en alguna forma, indexados, ya que las tarifas de referencia eran, por definición, controladas y sujetas a políticas de ajustes periódicos.

A finales de 1990, las autoridades de aviación decidieron eliminar dos dispositivos de control importantes de la competencia que aún permanecía en el sector: bandas arancelarias y el derecho exclusivo de explotación de las líneas regionales. Esto llevó a la segunda ronda

de liberalización (finales 1997 y principios de 1998) cuyo objetivo era dar más libertad a las compañías aéreas y, en última instancia, provocar el primer gran brote de competitividad desde el inicio de la desregulación. De hecho, en 1998, los fenómenos observados fueron de guerras de precios y carreras por frecuencias, como los efectos a corto plazo de las nuevas medidas aplicadas (Pereira, 2009).

En 2001, un acuerdo entre la DAC y el Ministerio de Finanzas, permitió que la mayoría de los mecanismos de regulación económica que persistían en el sector fueran retirados, especialmente aquellos en relación al control de reajustes de precios. Esto coincidió con la flexibilización de procesos de entrada de nuevas empresas y el pedido por parte de las nuevas compañías aéreas de frecuencias, vuelos y aeronaves (Tercera Ronda de liberalización) un proceso que culminó con la entrada de Gol en enero 2001.

Finalmente, en 2003, con el nuevo Gobierno federal, y siguiendo nuevas políticas sectoriales, el Estado volvió a implementar algunos procedimientos de injerencia en la economía de mercado con el objetivo de controlar lo que se llamó el exceso de capacidad y la intensa competencia ruinoso en el mercado. El DAC comenzó a ejercer un papel moderador y de adecuar la oferta de transporte aéreo a la evolución de la demanda con el propósito de evitar las prácticas de competencias nocivas e irracionales con consecuencias depredadoras no deseadas.

### *3.7.2. Privatización de los Aeropuertos mexicanos*

En la década de 1990, después de varios años de crisis económica y en congruencia con la tendencia dominante en la política económica internacional (Lipovich, 2008b), el Gobierno mexicano inició un amplio proceso de desregulación y de privatización del transporte aéreo. Estos cambios en la estructura económica habían incluido actividades relacionadas con la infraestructura, aspectos administrativos como la liberalización de las rutas, y en algunos casos una transferencia de propiedad de la empresa al sector privado (proceso similar al caso argentino).

La privatización del transporte aéreo en México se inició con la puesta en marcha del Plan Maestro para el Sistema Nacional de Transporte Aéreo en 1988. Si bien esto no fue una declaración de desregulación económica formal, ya que no modifica el sistema o la regulación de las tasas de las concesiones, sí define una reorganización geográfica de las rutas y facilita la entrada de nuevos operadores, principalmente en los mercados regionales.

Este proceso fue seguido por la privatización de las dos principales líneas aéreas nacionales: Aeroméxico en 1988, y Mexicana en 1989. A diferencia de la primera privatización de las compañías aéreas, y la desregulación económica de rutas y tarifas a principios de la década de 1990, la apertura de los aeropuertos al sector privado llegó relativamente tarde al final de la década de 1990. La primera referencia sobre privatización de aeropuertos se produjo en 1995 en el marco del **Programa de Desarrollo del Sector Transporte (PDST)** de la Administración Federal de 1994 a 2000 que reconoció los beneficios de permitir la inversión privada en los aeropuertos como mecanismo de financiación necesarios para mantenimiento frente a la alta y creciente demanda. La Ley de Aeropuertos, publicada el 22 de diciembre de 1995, establecía la posibilidad de otorgar concesiones para la gestión de los aeropuertos a empresas privadas. Hasta ese momento la gestión de los aeropuertos se encontraba estrictamente reservada al Estado mexicano a través de la agencia Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA). El 9 de febrero de 1998, la Secretaría de Comunicación y Transporte (SCT) publicó los lineamientos generales para la participación del sector privado en el sistema de Aeropuertos Mexicanos (SAM). Bajo este plan, los 58 aeropuertos federales se reagruparon en cinco subgrupos de entidades administrativas, Grupo Aeroportuario del Pacífico - GAP, Grupo Aeroportuario del Centro Norte, Aeropuertos del Sureste de México – ASUR, el Aeropuerto Internacional de Ciudad de México - AICM - abierto a un cierto grado de participación privada. El quinto grupo, formado a partir de los aeropuertos restantes, aquellos que no eran rentables ni atractivos para la participación privada y pasó a ser administrado por ASA.

El grupo de aeropuertos privatizados debían ser gestionados por una **Sociedad de Control** con la participación del Gobierno mexicano, como el dueño principal y con el 85% de las acciones, y una corporación privada llamada, el **Socio Estratégico**, propietaria del restante 15%. La designación de los socios estratégicos se hizo mediante un llamado a licitación pública, los ganadores eran seleccionados a partir de dos requisitos, primero la presentación de la oferta más alta, y segundo haber cumplido con los requisitos técnicos. Las concesiones se asignaron a las empresas ganadoras por un período de 50 años, prorrogables por otros 50 años. Por otro lado, el socio estratégico debía incluir un dueño mexicano con una participación de al menos el 25,5% del capital, un socio operador (mexicano o no), a cargo de las operaciones aeronáuticas del aeropuerto, con una

experiencia reconocida internacionalmente en el campo y la posesión de al menos el 25,5% del capital. Además, se podía incluir uno o más socios inversionistas mexicanos (o no) con la participación de hasta el 49% del capital. Las autoridades designadas por el Gobierno mexicano para determinar la idoneidad de los candidatos, a su vez, formar parte de las sociedades de control fueron la Comisión Federal de Competencia (CFC) para el desarrollo económico, y la Secretaría de Comunicación y Transporte para los aspectos técnicos. Desde el principio se preveía que en última instancia las acciones de propiedad del Gobierno mexicano se venderían en los mercados bursátiles internacionales para completar el proceso de privatización.

Como resultado del proceso los grupos privados obtuvieron en concesión 34 aeropuertos de los 58 aeropuertos federales, ASA administra 20 aeropuertos del Sistema Federal y, además, algún tipo de participación en los cinco restantes. El Aeropuerto de la Ciudad de México, el más importante en el sistema, originalmente iba a ser privatizada, pero por problemas sociales y políticos todavía es operado por ASA en el centro del Sistema Metropolitano de Aeropuertos, así como los aeropuertos periféricos de Cuernavaca, Toluca, y Querétaro. (Rico Galeana, 2008).

### **3.8. Breve Análisis de los Acuerdos Bilaterales firmados por la República Argentina, desde 1991 al 2008**

Dentro de este contexto tal como se viene expresando, es que la República Argentina comienza a forjar un largo camino en materia de Acuerdos Bilaterales en servicios aerocomerciales internacionales con diversos países del mundo. Tomando como base las características de los tratados y acuerdos internacionales descritos por Doganis (2006), es posible establecer una caracterización y una evolución de los convenios firmados a partir de la década de los noventa hasta finales de la década del dos mil.

Tal como se dijo, partiendo del contexto político y socioeconómico del país, desregulación, políticas de liberalización, privatizaciones y concesiones de servicios, el mercado aerocomercial argentino no fue ajeno a dicho contexto ni tampoco lo fue la firma de tratados bilaterales sobre servicios aéreos. Lipovich (2007) expresó que dicho proceso se puede resumir en tres aspectos claves: desregulación comercial del mercado interno,

privatización de empresas nacionales y, por último, la desregulación parcial del mercado internacional de pasajeros. En este último, pondremos principal foco al analizar la firma de Acuerdos sobre Servicios Aéreos, Cartas de Intención, Memorándum de Entendimientos, Cartas de Consulta y Actas finales de reunión.

Silva (2004) expresa que con la desregulación se observó en principio la entrada de nuevos competidores al mercado, un incremento de la competencia y, como consecuencia de la competencia, una reducción de las tarifas. Además, las compañías aéreas invirtieron en nuevas tecnologías para los sistemas de reserva, programas de pasajeros frecuentes, se fomentó la firma de acuerdos de código compartido con el fin de ofrecer amplios servicios de cobertura en rutas internacionales (Silva, 2004:6). También con la firma de acuerdos más liberales se busca una mayor flexibilidad en los términos de control del Estado en: tarifas, capacidad o frecuencias, tipo de aeronaves. En este sentido, los acuerdos del tipo cielos abiertos, tal como expresan Silva (2004), Wang y Evans (2002) y Roessing (2007) incluyen: libre competencia al mercado, aumento del número de rutas servidas, precios determinados por las fuerzas de mercado, oportunidades justas e igualitarias de concurrencias, acuerdos de marketing y dispositivos para consultas entre los estados y solución de controversias.

**Tabla 1.** La política de cielos abiertos

<b>Ítems</b>	
1	Abierta la inscripción en todas las rutas entre los socios bilaterales;
2	Derechos Restringidos para líneas aéreas asociadas para operar entre las pasarelas internacionales en los EE.UU. y los países participantes, incluyendo a puntos intermedios y más allá de los puntos;
3	Capacidad sin restricciones, la frecuencia y las aeronaves en todas las rutas;
4	Flexibilidad para las compañías aéreas en el establecimiento de las tarifas dentro de ciertas pautas;
5	Acuerdos de fletamento y de carga liberales;
6	La capacidad de los transportistas de convertir los ingresos en moneda fuerte y retornar esas ganancias a sus países de origen sin restricción;
7	Oportunidades de código compartido abiertas;
8	Derechos de las compañías para realizar su propia asistencia en tierra en el socio país;
9	La capacidad de los transportistas de entrar libremente en las transacciones comerciales relacionadas con sus operaciones de vuelo; y
10	Un compromiso para la operación no discriminatoria de, y el acceso a los sistemas informatizados de reserva.

Fuente: Wang y Evans (2002: 30)

Silveira (2000) expresa que los sistemas de acuerdos bilaterales tradicionales fundados en la Convención de Chicago se encuentran obsoleto y un nuevo ciclo con políticas de cielos abiertos en el cual el mercado regula el servicio aéreo al revés del Estado. Sin embargo, Roessing (2007:117) expresa que los acuerdos de cielos abiertos mantienen algunas restricciones de los acuerdos bilaterales:

- Restricciones en cuanto a la nacionalidad de las compañías aéreas;
- restricciones en cuanto a la nacionalidad de los controles de las compañías aéreas;
- restricciones a la novena libertad del aire;
- restricciones a la octava libertad del aire.

De este modo, en palabras de Roessing (2007), los acuerdos de cielos abiertos liberan el ejercicio de las cinco primeras libertades del aire. Goetz (2002) expresa que el éxito final de la desregulación giraba en torno a si la industria aerocomercial se convertiría en industria competitiva, con un grupo enorme de empresas en lugar de ser una industria monopólica u oligopólica.

Doganis (2006) expresa que los acuerdos sobre servicios aéreos contienen disposiciones administrativas y económicas, las cuales se pueden expresar en derechos duros y derechos blandos. Para el análisis de este caso nos centraremos en los llamados derechos duros debido a que son estos los que mayor dinámica han presentado durante período analizado, y también son los que permiten observar el grado de regulación o desregulación de los convenios bilaterales en materia de servicios aéreos internacionales.

El primer caso que vamos a ver son los sucesivos convenios acordados entre la Argentina y Alemania (ver tabla 2). El primer acuerdo es sobre Servicios Aéreos firmado en 1985, que nos muestra que las libertades del aire contenidas son primera libertad (el derecho a sobrevolar el espacio aéreo) y segunda libertad (derecho a realizar escalas técnicas) que tal como ya se expresó se encuentran contenidas en el derecho internacional. En cambio, tercera libertad (derecho a desembarcar pasajeros, carga y correo) y cuarta libertad (derecho a embarcar pasajeros, carga y correo) hacen a la relación comercial y bilateral entre ambos países al dictar la factibilidad de establecer un puente aéreo entre ambos países y se encuentran contempladas dentro del Convenio de Chicago de 1945. La aplicación de quinta libertad (derecho a llevar pasajeros, carga y correo entre dos países por una empresa de un tercer país) se incorpora en el año 1995 por intermedio de una Reunión

Bilateral. Además, se autoriza a que las líneas aéreas puedan firmar acuerdos de **Códigos compartidos** o *Codeshare*<sup>7</sup> con terceros. Esto permite incorporar comercialmente uno o varios países en el puente aéreo. Sin embargo, limita la capacidad comercial a 4 frecuencias semanales. En los Protocolos de Negociación firmados en 1997-1998-1999, se observa una ampliación de las frecuencias aéreas establecidas de forma gradual y con la propuesta alemana de iniciar conversaciones a fin de alcanzar un acuerdo sobre la liberalización de transporte de carga y pasajeros. En este sentido, la ampliación de frecuencias responde a un pedido del Gobierno alemán a fin de evitar el embarque de pasajeros por otros aeropuertos europeos. En cuanto al acceso de rutas queda establecido que las líneas aéreas, tanto la designada por Argentina como la designada por Alemania, podrán establecer los puntos intermedios y más allá aplicando derechos de quinta libertad. En la década del 2000, se continúa observando la tendencia de flexibilización de frecuencias, se amplía de 9 a 10 frecuencias entre el 2002 y el 2004, se suma la posibilidad de que las frecuencias sean cubiertas con cualquier tipo de aeronave, es decir, sin restricción de ofertas de asientos. También se comienza a incorporar la posibilidad de que ambos países eliminen la doble aprobación de tarifas, dejando así una competencia directa entre las líneas aéreas en materia de tarifas. Por último, en la Reunión Bilateral del año 2005 se acuerda entre las partes establecer límites de frecuencias, pero sin restricción de aeronave, no así en los servicios de Chárter en donde se acuerda no limitar ni frecuencias, ni tipo de aeronaves ni capacidad de asientos a ofertar. Se puede decir que desde 1985 a 2005 la firma de acuerdos bilaterales entre la Argentina y Alemania presenta cierta flexibilización gradual en materia de acceso al mercado aerocomercial internacional entre ambos países.

---

<sup>7</sup> Es un acuerdo suscrito por dos aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta, de tal forma que ambas aerolíneas venden asientos de un mismo vuelo y éste tiene dos números de vuelo distintos, uno para cada compañía. Luego el vuelo es operado finalmente por una única compañía.

**Tabla 2.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Alemania entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Se otorgan derechos de 1°-2°-3°-4° y 5°, se aplica solo al plan de rutas acordado, se aclara que no se otorgará 9° libertad.</p> <p>Rutas Alemania: (**) Se acuerdan 5 puntos adicionales dentro y 5 de Argentina a elección dentro de América del Sur como puntos más allá o intermedios con derecho de 5° libertad.</p> <p>(*****) Desde puntos en Alemania, vía puntos intermedios hacia puntos en la Argentina y puntos más allá.</p> <p>Rutas Argentina: (**) Se acuerdan 5 puntos adicionales a saber; Praga, Budapest, Viena, Varsovia, Mainz, Moscú, como puntos más allá o intermedios a elección con derechos de 5° Libertad</p> <p>(*****) Desde puntos de la Argentina, vía puntos intermedios hacia puntos en Alemania y puntos más allá.</p> <p>(*****) El ejercicio de la 5° Libertad será autorizada a las líneas aéreas por Argentina con respecto a puntos intermedios en Sudamérica, África o Europa y a puntos más allá en Europa sin limitación. A las líneas aéreas por Alemania con respecto a puntos intermedios en Europa, África o Sudamérica y puntos más allá.</p>
<i>Designación</i>	(*****) Por parte de Alemania Lufthansa Cargo AG y por la parte de Argentina no se menciona.
<i>Capacidad</i>	<p>(*) 4 frecuencias semanales. (**) 5 frecuencias semanales.</p> <p>(***) Incrementa de 6 a 7 las frecuencias entre el verano de 1999 y 2000.</p> <p>(****) 7 frecuencias semanales con vistas a ir incrementando las frecuencias a 9 (nueve) en el verano 2003 y a 10 (diez) frecuencias en el verano 2004.</p> <p>(*****) 7 frecuencias semanales con posible expansión a 10 (diez) según evolución o desarrollo del tráfico aéreo. Las operaciones de vuelos Chárter podrán operar sin límites de frecuencias, ni de tipo de aeronave.</p>
<i>Tarifas</i>	<p>(**) Ambas partes acuerdan analizar la doble desaprobación de tarifas</p> <p>(*****) Serán sometidas a un régimen de Doble Aprobación siguiendo las leyes y normativas vigentes en los países firmantes.</p> <p>(*****) Serán aprobadas por cada línea aérea y habrá intervención en caso de abusos y prácticas discriminatorias.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Alemania entre 1991-2008<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina - Alemania 18 de septiembre de. (\*) Reunión Bilateral 28 y 30 junio de 1995. (\*\*) Protocolo de Negociación octubre de 1998. (\*\*\*) Acta de Negociación 12 de mayo de. (\*\*\*\*) Protocolo de Negociación 19 de marzo de 2002. (\*\*\*\*\*) Reunión Bilateral 29 de marzo de 2005.

Ahora bien, las relaciones bilaterales entre la Argentina y Cuba (ver tabla 3) en algún sentido también responden al contexto en sí. Partiendo del Acta de Entendimiento firmado en enero de 1986, se acuerdan derechos tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad, con la posibilidad de acordar en futuras negociaciones derechos de quinta libertad entre ambos países. Cabe destacar que dicha acta fue ratificada en todos en sus términos desde 1990 a 1995. Entre 1986 y 2000 se observa una ampliación gradual de las frecuencias, pasando de un vuelo semanal a dos y terminando con 7 frecuencias sin restricción de aeronave. Se permite *stop over*, es decir, una escala en un punto determinado por un lapso de tiempo de 24 horas o más sin costo, esto permite fomentar rutas, turismo en las escalas, permite la posibilidad de completar los vuelos, fomentar *hubs* de líneas aéreas, entre otras. En este sentido el plan de rutas permite flexibilidad en los puntos intermedios y más allá de los destinos finales, quedando a cargo de las líneas aéreas la posibilidad de establecer los puntos a servir por estas. Es así que, en el Acta de Conversación del año 2000 se acuerda establecer la designación múltiple de líneas aéreas y acordar en un futuro próximo la doble desaprobación de tarifas.

**Tabla 3.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina Cuba entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Rutas para Cuba: (*) Desde puntos de Cuba vía Cuba y puntos intermedios a un punto o más en la Argentina y puntos más allá. En los servicios o los servicios exclusivamente de carga entre la Argentina y Cuba y cualquier punto o puntos.</p> <p>Rutas para la Argentina: (*) Desde puntos en la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios a un punto o más Cuba y más allá.</p> <p>En el servicio o los servicios exclusivos de carga entre Cuba y cualquier punto o puntos.</p> <p>Se acuerda derechos de 1º-2º-3º y 4º libertad, quedando el derecho de 5º libertad para futuras negociaciones.</p>
<i>Designación</i>	(*) Cubana de Aviación y Aerolíneas Argentinas. (***) Designación Múltiple.
<i>Capacidad</i>	(*) 1 vuelo semanal (50-50) (**) 2 (dos) frecuencias semanales. (***) 7 (Siete) frecuencias semanales con cualquier tipo de aeronave.
<i>Tarifas</i>	<p>(*) Acordadas dentro del Sistema Multilateral convenido dentro del seno de la CLAC. Además, deberá ser convenido entre las líneas aéreas y por ambas autoridades aeronáuticas. Las tarifas solo representan el servicio de conexión entre ambos países y no a terceros.</p> <p>(***) Se busca abordar un acuerdo que evite la doble imposición.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Cuba entre 1991-2008<sup>9</sup>

El Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la Argentina e Italia (ver tabla 4) data del año 1948, el cual responde al modelo de acuerdo predeterminado descrito por Doganis (2006) donde se especifica y limita el número de puntos de origen/llegada y más allá a ser operado

<sup>9</sup> Acta de Entendimiento de Transporte Aéreo entre Argentina - Cuba 27 de enero de 1986. Acta de Entendimiento 25 de enero de 1990, ratificada por los periodos 1988-1990. Acta de Entendimiento ratificada en todos sus términos el 18 de junio de 1991 por los periodos 1990-1991. Acta de Entendimiento ratificada en todos sus términos el 11 de septiembre de 1992 por los periodos 1991-1992. Acta de Entendimiento ratificada en todos sus términos el 27 de julio de 1993 por los periodos 1992-1993. Acta de Entendimiento ratificada en todos sus términos el 21 de marzo de 1994 por los periodos 1994-1995. (\*) Acta Final de Reunión entre el 26 y 27 de septiembre de 1994. (\*\*\*) Acta Conversación 2 y 3 de noviembre 2000.

por las líneas aéreas designadas. Se incluyen además derechos de hasta tercera y cuarta libertad, si bien la designación de líneas aéreas es múltiple, la aprobación de tarifas queda a cargo de ambas autoridades. Ya en el Memorándum de Entendimiento firmado en noviembre de 1994, se puede observar el establecimiento de número de frecuencias con incrementos escalonados entre 1995 a 1998 y el límite de tipo de aeronave a utilizar. Sin embargo, Argentina solicitó al Gobierno italiano la aplicación de derechos de quinta libertad y el incremento de los asientos ofertados en la ruta Bs. As.-Brasil-Roma pasando de 14.000 asientos en 1995 a 18.000 en 1997, con la posibilidad de operar en Milán con derechos de quinta libertad y hasta 3 frecuencias semanales. En este sentido se puede decir que los acuerdos firmados entre Argentina e Italia muestran una cierta flexibilización, regulada y controlado por las partes, en cuanto al acceso de rutas, ofertas de asientos y frecuencias.

**Tabla 4.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina e Italia entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	(**) Libertades: 1°-2°-3°-4° Rutas Italia: Italia, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Y desde Italia a Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires y más allá a Santiago de Chile. Rutas Argentina: Buenos Aires a Río de Janeiro, Natal, Dakar, Madrid y Roma, más allá Ginebra (Suiza), Frankfort (Alemania), y Ámsterdam (Países Bajos). Y desde Buenos Aires a Natal, Las Palmas (España), Madrid y Roma. (* ) Argentina expresa que en la aplicación de la 5° Libertad entre Brasil e Italia la cuota de pasajeros será de hasta 14.000 para el verano de 1995 y para el verano de 1996 y 1997 se incrementará a un máximo de 16.000 y a 18.000 respectivamente. Con la temporada de verano de 1998, la línea aérea designada por Argentina podrá operar en Milán con una frecuencia de hasta tres servicios semanales, a lo igual que el resto de los servicios de 5° Libertad.
<i>Designación</i>	(**) Designación Múltiple.
<i>Capacidad</i>	(* ) 4 frecuencias semanales a partir del verano de 1995 con B747 y 5 frecuencias semanales al inicio del verano de 1998 con B747 (***) 7 Frecuencias.
<i>Tarifas</i>	(**) Sistema de Doble Aprobación por parte de ambas autoridades, establecidas bajo parámetros normales y sujetos a las legislaciones vigentes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Italia entre 1991-2008<sup>10</sup>

La relación bilateral entre Argentina y Malasia (ver tabla 5) es un caso representativo para poder ver cómo funciona el sistema regulatorio cuando un país desea proteger una ruta comercial estratégica, o el desarrollo de una línea aérea de bandera o permitir el ingreso de nuevos competidores al mercado. La línea aérea de Malasia, Malasya Airlines, operó entre 1994 a 2012 entre Kuala Lumpur-Buenos Aires con escala en Sudáfrica. El Memorándum de Entendimiento firmado en mayo de 1993 da inicio a las relaciones aerocomerciales entre ambos países. Se presenta como un acuerdo predeterminado durante la Convención de

<sup>10</sup> Acuerdos sobre servicios aéreos entre Argentina-Italia 18 de febrero de 1948. (\*) Memorándum de Entendimiento 16 a 18 de noviembre de 1994. (\*\*) Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina - Italia 09 de septiembre 1996. (\*\*\*) Modificado por la Carta de la Embajada Italiana con fecha 14 de febrero de 2001.

Chicago de 1945, es decir, se limita el número de frecuencias a 2 por semana, con la aplicación de derechos de tercera y cuarta libertad (sin derechos de quinta libertad) y con un plan de rutas específico y limitado en la cantidad de puntos a servir. En 1997 el Gobierno de Malasia expresa la necesidad de incrementar el número de frecuencias, sumar puntos al plan de rutas establecido en el año 1993 e incluir Auckland al plan de rutas con derechos de quinta libertad. En estos puntos el Gobierno argentino se mantuvo inflexible y expresó su negativa. Debemos recordar que Aerolíneas Argentinas mantenía conexión directa, vuelo transpolar<sup>11</sup>, entre Sydney y Auckland. En el año 2004, mediante un Memorándum de Entendimiento, se oficializó las intenciones de Emiratos Árabes Unidos de iniciar vuelos comerciales a la Argentina a través de Emirates y Etihad con 5 frecuencias semanales, las cuales posteriormente en 2006 serían ampliadas a 28 frecuencias anuales. El ingreso de dichas líneas aéreas de los Emiratos Árabes Unidos implicó una competencia directa con Malasia quien vio limitada su participación en el mercado aerocomercial argentino.

---

<sup>11</sup> Ver Potenze, Pablo (2014), “Réquiem para un vuelo Transpolar, que no era Transpolar”, Gaceta Aeronáutica, <http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=8516>.

**Tabla 5.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Malasia entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	(**) Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad y 5° libertad será acordada entre las partes. No se aplica 9° libertad. (***) A pedido del Gobierno malayo se solicitó 5° libertad entre los puntos más allá y puntos intermedios de Auckland. Rutas Malasia: Puntos en Malasia, puntos intermedios (*) dos puntos en África del Sur, y un punto en Oceanía, (un punto en el Océano Indico y dos puntos en Sudáfrica (***)), puntos en Argentina (Buenos Aires) y un punto más allá en América del Sur. Rutas para Argentina: (***) Desde Argentina, puntos intermedios (dos puntos en Sudáfrica (***)), un punto en Australia, Nueva Zelanda y en el Sudeste Asiático), puntos en Malasia (Kuala Lumpur), puntos más allá en el Sudeste Asiático.
<i>Designación</i>	(**) Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	(**) Son fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa a las líneas aéreas designadas por parte de las autoridades aeronáuticas. (*) 2 frecuencias (***) 2 frecuencias semanales a pedido del Gobierno malayo.
<i>Tarifas</i>	(**) Son fijadas por las líneas aéreas en base a factores relevantes y serán aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Malasia entre 1991-2008<sup>12</sup>

En junio de 1983 Argentina y Francia suscriben un Acta Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 6). En dicha acta se acuerdan derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. La designación fue de múltiple de líneas aéreas y las tarifas quedaron a cargo de las compañías aéreas, pero bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas. Se define el cuadro de rutas a cubrir, para las líneas aéreas designadas por Francia, vía Lisboa (Portugal) o Madrid, Casablanca, Dakar, Recife, Salvador de Bahía, Río de Janeiro, San Pablo, Montevideo, Buenos Aires y de ahí a Santiago de Chile. Las rutas a cubrir por las líneas aéreas designadas por la Argentina, Río de Janeiro, Natal, Recife, Dakar, Madrid hacía Niza, París y de ahí a Londres, Frankfurt, Copenhague y Estocolmo. En diciembre de

<sup>12</sup> (\*) Memorándum de Entendimiento mayo de 1993. (\*\*) Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina-Malasia 23/08/1996. (\*\*\*) Carta de Entendimiento septiembre de 1997. (\*\*\*\*) Carta de la Embajada de Malasia 05/01/1998.

1989 ambos países realizan una reunión de consulta. Argentina decide eliminar Natal y lo sustituye por Sao Paulo (solo dos frecuencias, una carga y la otra combinada). Francia por su parte elimina Niza y Mendoza (Arg). Además, se acuerda establecer 4 (cuatro) frecuencias semanales a partir de abril de 1991. En octubre de 1994 ambos países convienen un Memorando de Entendimiento, en el cual Francia otorga a modo provisorio derechos de quinta Libertad entre San Pablo - París con un segundo servicio semanal de pasajeros. Entre febrero y junio de 1997 ambos países se vuelven a reunir y acuerdan trabajar para establecer en un futuro próximo 5 (cinco) frecuencias semanales y por su parte Argentina solicita volver a implementar derechos de tráfico de quinta libertad entre San Pablo – París. Por su parte, Francia solicita establecer un incremento gradual de las frecuencias pasando de 5 (cinco) frecuencias en 1997 a 6 (seis) en 1998 y 7 (siete) frecuencias semanales en 1999. Sin embargo, ambos países no terminan suscribiendo ningún acuerdo. Será en febrero de 1998 en donde ambos países si logran suscribir un Memorando de Entendimiento. En el mismo acuerda ampliar la capacidad de frecuencias resultando en: 6 (seis) frecuencias semanales entre 1998/1999 y 7 (siete) frecuencias semanales entre 2000/2001. Por último, ambas partes acuerdan trabajar a fin de analizar la posibilidad de establecer derechos de tráfico de quinta libertad entre Buenos Aires – París. Por un lado, en el año 1998 se firma otro Memorándum de Entendimiento en donde ambas partes acuerdan analizar derechos de quinta libertad en la ruta Buenos Aires-París ya que en el Memorándum de Entendimiento firmado en 1997 la Argentina había solicitado que Francia otorgue derecho de quinta libertad y no tuvo éxito en el pedido. Por otro lado, incrementar de forma paulatina las frecuencias entre 1998-1999 a seis frecuencias y luego a siete frecuencias entre los años 2000 y 2001. Por último, cabe destacar que la designación de empresas quedó establecida de forma múltiple sin especificar que líneas aéreas fueron las designadas, quedando abierta la posibilidad de que ambas partes pudieran convocar una o varias líneas aéreas.

**Tabla 6.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Francia entre 1991-2008.

<b>Elementos</b>	<b>Características de los servicios aéreos internacionales</b>
<b>Ruta</b>	(*) Argentina decide eliminar Natal y lo sustituye por Sao Paulo (solo dos frecuencias, una carga y la otra combinada). Francia por su parte elimina Niza y Mendoza (Arg). (**) Francia otorga a modo provisorio derechos de 5° Libertad entre Sao Paulo-París con un segundo servicio semanal de pasajeros. (***) Ambas partes acuerdan analizar otorgar derechos de 5° Libertad entre Bs. As.-París. Rutas para Francia: vía Lisboa (Portugal) o Madrid, Casablanca, Dakar, Recife, Salvador de Bahía, Río de Janeiro, Sao Pablo, Montevideo, Buenos Aires y de ahí a Santiago de Chile. Rutas para Argentina: Río de Janeiro, Natal, Recife, Dakar, Madrid hacía Niza, París y de ahí a Londres, Frankfurt, Copenhague y Estocolmo.
<b>Designación</b>	Múltiple
<b>Capacidad</b>	(*) 4 frecuencias a partir de abril de 1991. (***) 6 frecuencias semanales entre 1998/1999 y 7 frecuencias semanales entre 2000 y 2001.
<b>Tarifas</b>	Son fijadas por las líneas aéreas, pero bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Francia entre 1991-2008<sup>13</sup>

Las relaciones entre la Argentina y el Reino de los Países Bajos (ver tabla 7) se centran dentro del período de privatización de Aerolíneas Argentinas dato no menor ya que veremos qué rol juega en las relaciones entre ambos países. En noviembre de 1992 se firma el Memorándum de Entendimiento donde las partes fijan 3 frecuencias semanales y en caso de que Aerolíneas Argentinas operase bajo código compartido con Iberia las frecuencias pasarían a ser 5 semanales. Este punto se vuelve a repetir en el Memorándum firmados en 1993 y en 1996, se acuerda que las líneas aéreas designadas sean KLM y Aerolíneas Argentinas. En el cuadro de rutas se establecen los puntos a servir, pero sin definir puntos

<sup>13</sup> Acuerdo sobre Servicio de Transporte Aéreo entre Argentina - Francia 13 de junio de 1983. (\*) Acta de Reunión de Consulta 12 y 15 de diciembre de 1989. (\*\*) Memorándum de Entendimiento octubre de 1994. (\*\*\*) Memorándum de Entendimiento 23 y 24 de febrero de 1998.

intermedios y más allá, en el caso de Argentina define como punto más allá a Tel Aviv (Israel) y se establece para dicho cuadro de rutas derechos de hasta quinta libertad. Entre 1998 y 1999 se vuelven a establecer dos Memorándum de Entendimiento. En el primero solo se fija que se cubrirán en el cuadro de rutas hasta 3 frecuencias semanales, y en el segundo se incrementan las frecuencias a 4 vuelos semanales y Argentina elimina a Tel Aviv como punto más allá y se siguen manteniendo derechos de hasta quinta libertad. En mayo del 2012 se firma un Acuerdo sobre Servicios Aéreos en donde se acuerdan entre las partes derechos de primera, segunda, tercera y cuarta libertad, las tarifas son fijadas por las líneas aéreas designadas, pero bajo doble aprobación, las frecuencias se establecieron en 3 semanales y en el cuadro de rutas Argentina vuelve a introducir a Tel Aviv como punto más allá.

**Tabla 7.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y El Reino Unido de los Países Bajos entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>(*) Se otorgan derechos de 1°-2°-3°-4°- 5°, se aplicó solo al plan de rutas acordado, no se otorgó 9° libertad.</p> <p>(*****) Se acuerda entre las partes aplicar hasta el 4 ° derecho de libertad.</p> <p>Rutas para Argentina: (*) Desde Buenos Aires (Argentina) puntos intermedios en América del Sur, un punto en África, puntos intermedios en Europa, Ámsterdam (P. Bajos), puntos más allá en Europa, Tel Aviv (Israel) y viceversa. Se puede omitir escalas intermedias.</p> <p>Rutas para los Países Bajos: (*) Desde Ámsterdam puntos intermedios en Europa, un punto en África, puntos intermedios en América del Sur Buenos Aires (Argentina), puntos más allá en América del Sur y viceversa con la posibilidad de omitir escalas intermedias.</p>
<i>Designación</i>	<p>(*) Posibilidad de designar una línea aérea por cada una de las partes.</p> <p>(**) KLM por Países Bajos y ARSA por Argentina.</p>
<i>Capacidad</i>	<p>3 (tres) frecuencias semanales, si Argentina opera bajo código compartido con Iberia serán 5 (cinco) las frecuencias.</p> <p>(*) 3 (Tres) Frecuencias semanales (50-50), en caso de Argentina aplicar código compartido con Iberia las frecuencias pasan a ser de 5 (cinco).</p> <p>(**) 3 (Tres) frecuencias semanales para KLM y 5 (cinco) semanales para ARSA bajo código compartido, sino 3 (tres) frecuencias semanales.</p> <p>(***) Se acuerda 3 (tres) frecuencias semanales.</p> <p>(*****) 4 (Cuatro) frecuencias semanales. (*****) 3 (Tres) frecuencias semanales.</p>
<i>Tarifas</i>	<p>(*) Deben ser acordadas entre las líneas aéreas pero sometidas a una Doble Aprobación por parte de las autoridades de los países firmantes.</p> <p>(*****) Fijadas por las líneas aéreas pero aprobadas por ambas autoridades.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y el Reino de los Países Bajos entre 1991-2008<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Memorándum de Entendimiento entre Argentina - El Reino de los Países Bajos noviembre de 1992. (\*) Acuerdo de Servicios aéreos entre Argentina - El Reino de los Países Bajos 23 de noviembre de 1993. (\*\*) Acta de Reunión abril 1996. (\*\*\*) Memorándum de Entendimiento 15 a 18 de abril de 1998.(\*\*\*\*\*) Memorándum de Entendimiento 7 de junio de 1999. (\*\*\*\*\*) Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina y El Reino de los Países Bajos 26 de noviembre de 2003.

Las relaciones bilaterales entre la Argentina y Paraguay (ver tabla 8) dentro del período analizado se observó que 1992 a través de un Acta de Reunión bilateral se acordaron 5 frecuencias semanales o un máximo de 52.000 asientos anuales con aeronaves de hasta 165 pasajeros. En 1994 Líneas Aéreas del Paraguay S.A. (LAPSA) fue nuevamente privatizada y adquirida por el consorcio ecuatoriano SAETA. En 1996 el mismo consorcio decidió venderla y fue adquirida por la empresa brasileña TAM, cambiando su nombre a Transportes Aéreos Mercosur (TAM) (Potenze, 2012). En 1997 las partes vuelven a juntarse y acordaron incrementar las frecuencias a 14 vuelos semanales, esto implicó un incremento de más de un 100% y se eliminó la restricción de asientos anuales a comercializar. En la misma reunión, las partes decidieron seguir dialogando a fin de buscar un acuerdo sobre derechos de quinta y sexta libertad (derecho a transportar pasajeros, carga y correo entre dos países que no es de la nacionalidad de ninguno de esos países, pero que está operando vía el país cuya nacionalidad tiene la aeronave). En noviembre de 1998 se reunieron nuevamente las partes acordando 7 frecuencias semanales por un período de 5 años. En julio de 2003 las partes firmaron un Acta de Reunión en donde establecieron 14 frecuencias semanales entre Buenos Aires-Asunción, de las cuales 7 tienen la obligación de operar al menos un punto intermedio a elección en el país de origen de las partes. Esto implicaba que las partes debían sumar un punto más dentro del territorio de la contraparte, fijándose Ciudad del Este como punto para la Argentina y en el caso de Paraguay, Mendoza. El cuadro de rutas quedó definido de la siguiente manera: para la Argentina, puntos en América Latina, en Argentina, en Asunción y Ciudad del Este y puntos en América Latina, EE.UU y Canadá y punto en Europa. Para Paraguay el cuadro de rutas quedó definido de la siguiente manera: punto en América Latina, punto en Paraguay, punto en Buenos Aires y Mendoza, punto en América Latina, Miami, Canadá y punto en Europa. Se otorgaron derechos de cuarta libertad sin poder alcanzar mayor flexibilidad ni apertura de mercado entre las partes. En el año 2006, en una Reunión de Consulta se acordó incrementar las frecuencias a un total de 28 vuelos semanales.

**Tabla 8.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Paraguay entre 1991-2008

<b>Elementos</b>	<b>Características de los servicios aéreos internacionales</b>
<b>Ruta</b>	(*) Las partes acuerdan negociar derechos de 5° y 6° libertad. (***) Se acuerda otorgar derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Rutas Paraguay: Puntos en América Latina, Puntos en Paraguay, Puntos en Bs. As. Y en Mendoza (Arg) y puntos más allá en Miami, punto en Europa, punto en Canadá y punto en América Latina. Rutas para Argentina: Punto en América Latina, punto en Argentina, puntos en Asunción y Ciudad del Este (Paraguay) y puntos más allá en punto en América Latina, punto en EE.UU, punto en Canadá y punto en Europa.
<b>Designación</b>	Designación Múltiple
<b>Capacidad</b>	5 (cinco) frecuencias o hasta 52.000 asientos anuales. (*) 14 (Catorce) frecuencias. (**) 7 frecuencias hasta 2003. (***) 14 (Catorce) frecuencias entre Buenos Aires-Asunción, de las cuales 7 (siete) frecuencias con la obligación de operar un punto intermedio a elección en el país de origen. (****) Se acordaron hasta 28 (veintiocho) frecuencias semanales.
<b>Tarifas</b>	Fijadas por las líneas aéreas en base a factores relevantes, pero aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Paraguay entre 1991-2008<sup>15</sup>

En junio de 1994 se realizó una Reunión de Autoridades Aeronáuticas entre Argentina y Perú (ver tabla 9). En dicha reunión las partes acordaron 7,5 frecuencias entre Lima-Buenos Aires y 9 frecuencias semanales para 1995. Para el segmento Lima – México – Los Ángeles se acordaron 3 frecuencias semanales. Además, en la ruta Lima-Buenos Aires se acordaron derechos de quinta libertad y se fijó Asunción como punto intermedio para la Argentina, y, para Perú, Santiago de Chile y Asunción. Un año antes el consorcio Aeroméxico se adjudicó la línea aérea de bandera de Perú, llamada AeroPerú, y el Estado se hizo cargo de las cuantiosas deudas. De esta manera, AeroPerú se transformó en una subsidiaria de Aeroméxico hasta 1999, año en que dejó de operar definitivamente (Potenze, 2012). En mayo de 1998 las partes vuelven a juntarse en una Reunión de Consulta, acordaron

<sup>15</sup> Acta de Reunión sobre Servicios Aéreos entre Argentina - Paraguay 04 y 05 de junio 1992. (\*) Acta Consulta 12 y 13 de mayo de 1997. (\*\*) Acta de Reunión 19 y 20 de noviembre de 1998. (\*\*\*) Acta de Reunión Julio de 2003. (\*\*\*\*) Acta Reunión de Consulta 5 y 6 de septiembre de 2006.

establecer 7 frecuencias semanales en el servicio troncal Buenos Aires-Lima y otras 7 frecuencias con un punto obligatorio en el territorio de las partes firmantes, otorgando derechos de quinta libertad. A su vez, se estableció cielos abiertos para la ciudad de Iquitos. Sin embargo, la Argentina acordó como puntos en Perú a Lima, Cuzco, Arequipa y Tacna y como puntos más allá a Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, México y Los Ángeles. En el caso peruano se estableció a Buenos Aires, Jujuy, Salta y Córdoba y como puntos más allá a Uruguay, Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil, y dos puntos adicionales a designar. En el año 2000 se firmó el Acta Final de Consultas entre las partes. En dicha acta se acordó mantener 7 frecuencias semanales en la ruta troncal Lima-Buenos Aires y sumar 7 frecuencias semanales a las rutas Sub-regionales. En el año 2002 se realizaron dos reuniones entre las partes, marcando un punto de inflexión entre las relaciones aerocomerciales entre éstos países ya que se establecieron derechos de quinta y sexta libertad. A esta decisión se le sumó el incremento de oferta a 21 frecuencias semanales en la ruta troncal Lima-Buenos Aires, y para las rutas Sub-regionales se eliminó uno de los dos puntos obligatorios entre las partes y se acordaron derechos de quinta libertad dentro del Continente Americano y derechos de sexta libertad sin limitación geográfica. Se acordó realizar un incremento de frecuencias pasando de 21 frecuencias semanales en la ruta Lima-Buenos Aires durante el período 2003-2005 a 28 frecuencias semanales a partir del 1° de marzo de 2006. Por último, en el año 2007, se firmó el Acuerdo sobre Servicios Aéreos, en el cual se estableció la designación múltiple de líneas aéreas. En el cuadro de rutas a operar por las líneas aéreas no se especificaron los puntos anteriores, de origen en ambos países, ni los intermedios y puntos más allá. Sí se concertó establecer derechos de quinta y sexta libertad en los puntos anteriores, intermedios y puntos más allá dentro del Continente Americano.

**Tabla 9.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Perú entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. En relación a 5° Libertad entre Lima-Bs. As los puntos Asunción para Argentina y Santiago de Chile y Asunción para Perú.</p> <p>(*) Se acuerda entre las partes extender hasta el 5° derecho de libertad. Rutas para Perú:(*) Puntos en Perú, puntos en Paraguay, Chile, Bolivia y Uruguay, puntos en Bs. As., Jujuy, Salta y Córdoba (Argentina) y puntos más allá en Uruguay, Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil y 2 puntos adicionales a designar.</p> <p>(*****) Se acuerdan puntos anteriores con derechos de 5° y 6° libertad y puntos intermedios y puntos más allá dentro del Continente Americano con derechos de 5° y 6° libertad.</p> <p>Rutas para Argentina:(*) Puntos en Argentina, puntos en Paraguay, Chile, Bolivia y Uruguay, puntos en Lima, Cuzco, Arequipa y Tacna (Perú) y puntos más allá en Ecuador, Colombia, Venezuela, Panamá, Costa Rica, México, y Los Ángeles (EE.UU).</p> <p>(*****) se acuerdan puntos anteriores con derechos de 5° y 6° libertad puntos intermedios y puntos más allá dentro del Continente Americano con derechos de 5° y 6° libertad.</p>
<i>Designación</i>	<p>(***) 2 (DOS) líneas aéreas por país.</p> <p>(*****) Designación Múltiple de líneas aéreas.</p>
<i>Capacidad</i>	<p>7,5 frecuencias semanales entre la ruta Bs. As.-Lima y para 1995 serán 9 frecuencias semanales y se otorgarán 3 (tres) frecuencias en el segmento Lima-México. Los Ángeles (EE.UU). (*) 7 (Siete) frecuencias entre Lima-Bs As (servicio troncal) y 7 (siete) frecuencias con un punto obligatorio en el territorio de cada una de las partes, se otorga cielos abiertos en Iquitos (Perú).</p> <p>(**) 7 frecuencias semanales y 7 frecuencias en las rutas subregionales aplicadas entre Bs. As.-Lima.</p> <p>(*****) 7 frecuencias semanales con derechos de 3°,4° y 6° libertad y a partir de 01/12/2002 21 frecuencias semanales con derechos de 3°, 4°, 5° y 6° libertad a partir del 01/07/2003 serán 28 frecuencias y a partir del 01/12/2003 liberalización total.</p> <p>(*****) Se acuerda establecer entre las partes 21 frecuencias semanales.</p> <p>(*****) 21 frecuencias semanales y a partir del 03/2006 serán 28.</p>
<i>Tarifas</i>	<p>(***) Son fijadas en conformidad con la legislación nacional de los países firmantes, considerando niveles razonables de beneficios, costos, tasas y demás consideraciones comerciales.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Perú entre 1991-2008<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Reunión de Autoridades Aeronáutica entre Argentina - Perú 22 y 23 de junio de 1994. (\*) Acta Final de Reunión de Consulta 27 y 28 de mayo de 1998. (\*\*) Acta Final de Reunión de Consulta 12 de agosto de 2000. (\*\*\*) Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - Perú 08 de mayo de 2001. (\*\*\*\*\*) Acta Final de Reunión de Consulta 23 y 24 de mayo de 2002. (\*\*\*\*\*) Acta Final de Reunión de Consulta 14 y 15 de octubre de 2003. (\*\*\*\*\*) Acta Reunión de Consulta octubre 2005. (\*\*\*\*\*) Acuerdo de Servicios Aéreos 15 junio de 2007.

Durante el período 1983-2012, las delegaciones argentinas y uruguayas (ver tabla 10) se reunieron seis veces a fin de establecer acuerdos sobre servicios aéreos. En febrero de 1983 se firmó el Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ASA) estableciendo derechos de primera, segunda, tercera y cuarta libertad y acordando el plan de rutas a ser servido por las líneas aéreas designadas. En dicho acuerdo no se establecieron números ni límites de frecuencia o capacidad. Los puntos a servir por la línea aérea argentina en Uruguay fueron, para la ruta europea, Montevideo, Carmelo, Colonia, Salto y Punta del Este. Como punto intermedio se definió a Río de Janeiro y, como puntos más allá se incorporó a Madrid y Roma. Para las rutas hacia EE.UU se estableció a Montevideo como puntos en Uruguay, punto intermedio en Río de Janeiro y puntos más allá a Miami y Nueva York. Hacia Brasil se estableció como punto en Uruguay para la Argentina a Montevideo y punto más allá a Porto Alegre. En el caso de las rutas para Uruguay se estableció como puntos en Argentina a: Bariloche, Rosario, Córdoba y Buenos Aires. Por otro lado, en las rutas hacia Europa los puntos fueron, partiendo de Uruguay, Buenos Aires, Río de Janeiro, Madrid y Roma. En el caso de las rutas hacia EE.UU, partiendo de Uruguay, puntos en Buenos Aires, Río de Janeiro, Miami y Nueva York. Como ruta alternativa se acordó, punto en Uruguay, en Buenos Aires, Santiago de Chile, Lima, Miami o Los Ángeles. En diciembre de 1995 se acordó 31 frecuencias semanales o hasta 7.564 asientos entre Aeroparque Jorge Newbery y Montevideo. Además, se incluyó 7 frecuencias semanales entre Aeroparque Jorge Newbery-Punta del Este. A partir del 1º jueves de octubre a 14 frecuencias semanales y a partir del 12 de diciembre a 50 frecuencias semanales. Para la ruta Aeroparque Jorge Newbery-Colonia se acordó operar hasta 12.000 asientos anuales y para la ruta Ezeiza “Ministro Pistarini” – Montevideo se establecieron 7 frecuencias. También se concedió derecho de quinta libertad entre Ezeiza y Florianópolis, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Salvador Bahía y Maceió. Por su parte, Uruguay autorizó quinta libertad desde Montevideo y Punta del Este a Florianópolis, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Salvador Bahía, Maceió y entre Sao Paulo-Punta del Este. En cuanto al cuadro de rutas se siguió manteniendo el mismo acordado en el ASA de 1983. En 1997 se firmó el Acta de Reunión donde se incrementó las frecuencias entre los siguientes puentes aéreos: Aeroparque Jorge Newbery-Montevideo 45 frecuencias semanales, Ezeiza Ministro Pistarini-Montevideo 7 frecuencias semanales. Aeroparque Jorge Newbery-Punta del Este 7 frecuencias semanales, a partir del

1º jueves de octubre a 14 frecuencias semanales y a partir del 12 de diciembre a 55 frecuencias semanales. En el año 2003 se acordó un nuevo incremento de frecuencias: Aeroparque Jorge Newbery-Montevideo 45 frecuencias semanales, Ezeiza, Ministro Pistarini-Montevideo 14 frecuencias semanales y Aeroparque, Jorge Newbery-Punta del Este 55 frecuencias semanales. También, se acordó derechos de quinta libertad entre las rutas Buenos Aires-Montevideo-Río de Janeiro-Madrid-Italia, hacia EE.UU y el Caribe. Para las rutas de Uruguay se establecieron derechos de quinta libertad para la ruta Uruguay-Buenos Aires-Río de Janeiro-España-Italia y hacía EE.UU y el Caribe, vía el Pacífico se estableció derechos de quinta libertad entre los puntos Uruguay-Buenos Aires-Santiago de Chile-Lima-EE.UU- Caribe. En febrero de 2005 se realizó una Reunión de Consulta entre ambos países y se acordó un incremento de frecuencias, con la posibilidad de adicionar frecuencias con aviones de menor porte. Para la ruta Aeroparque, Jorge Newbery-Montevideo de 60 frecuencias semanales, Ezeiza, Ministro Pistarini-Montevideo 21 frecuencias semanales y para Aeroparque, Jorge Newbery-Punta del Este 60 frecuencias semanales. En caso de adicionar frecuencias se acordó de la siguiente manera: aviones de 20 plazas 5 frecuencias semanales, aviones de 40 plazas 3 frecuencias semanales y hasta 60 plazas 2 frecuencias semanales. En octubre de 2012 se establecieron 14 frecuencias semanales entre Buenos Aires-Montevideo sin especificar con cuál de los dos aeropuertos Aeroparque, Jorge Newbery o el Ezeiza, Ministro Pistarini.

**Tabla 10.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Uruguay entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Se conceden derechos de 1°, 2°, 3° y 4° libertad.</p> <p>(*) Argentina autoriza derechos de 5° libertad a Ezeiza desde Florianópolis-Porto Alegre- Río de Janeiro, San Salvador de Bahía y Maceió. Uruguay en su caso autoriza desde Montevideo y Punta del Este con Florianópolis, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Salvador de Bahía, Maceió y autoriza Punta del Este con San Pablo. Rutas Argentina: Con destino a Uruguay, puntos en Argentina, Montevideo, Carmelo, Colonia, Salto, Punta del Este. Puntos en Argentina a través del territorio de Uruguay, punto en Argentina, Montevideo, Río de Janeiro, Río de Janeiro, Miami y Nueva York. Punto en Argentina, Montevideo, Porto Alegre.</p> <p>(*) A través del territorio de Uruguay, puntos en Argentina, Montevideo, Río de Janeiro, Madrid, Roma (hasta 3 frecuencias). Puntos en Argentina, Montevideo, Río de Janeiro, Miami, Nueva York (hasta 3 frecuencias). Puntos en Argentina, Montevideo, Punta del Este, Florianópolis, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Salvador Bahía, Maceió (hasta 7 frecuencias). Puntos en Argentina, Punta del Este, Sao Paulo (hasta 7 frecuencias).</p> <p>(***) Puntos en Argentina, a través del territorio de Uruguay, punto en Argentina, Montevideo, Río de Janeiro, España, Italia (con derechos de 5° libertad). Punto en Argentina, Montevideo, Río de Janeiro, EE.UU.</p> <p>Caribe (con derecho de 5° Libertad). Puntos en Argentina, Montevideo, Punta del Este, Florianópolis, Porto Alegre, Río de Janeiro, San Salvador de Bahía, Maceió, Punto en Argentina, Punta del Este y San Pablo. Punto en Argentina, Montevideo, Santa Cruz y más allá.</p> <p>Rutas Uruguay: con destino a Argentina, punto en Uruguay, Bs. As., Rosario, Bariloche y Córdoba. Punto en Uruguay, Bs. As. Río de Janeiro, Madrid y Roma. Puntos en Uruguay, Bs. As., Río de Janeiro, Nueva York. Punto en Uruguay, Bs. As., Santiago de Chile, Lima, Miami o Los Ángeles.</p> <p>(*) A través de Argentina, puntos en Uruguay, Bs. As. Río de Janeiro, Madrid, Roma (hasta 3 frecuencias). Puntos en Uruguay, Bs. As. Río de Janeiro, Miami y Nueva York (hasta 3 frecuencias). Puntos en Uruguay, Bs. As. Santiago de Chile, Lima, Miami, Los Ángeles. Puntos en Uruguay, Buenos Aires, Porto Alegre, Río de Janeiro, Florianópolis, San Salvador Bahía y Maceió (hasta 7 frecuencias).</p> <p>(***) Punto en Uruguay, a través del territorio argentino, punto en Uruguay, Bs. As., Río de Janeiro, España e Italia (con derechos de 5° libertad). Punto en Uruguay, Bs. As., Río de Janeiro, EE.UU, Caribe (con derechos de 5° libertad), hasta 3 frecuencias.</p>

	Punto en Uruguay, Bs. As. Santiago de Chile, Lima, EE.UU, Caribe (con derecho de 5° libertad). Punto en Uruguay, Bs. As., Porto Alegre, Río de Janeiro, Florianópolis, San Salvo de Bahía, Maceió. Puntos en Uruguay, Bs. As., Santa Cruz y más allá.
<b>Designación</b>	Una o más líneas aéreas
<b>Capacidad</b>	<p>(*) Aeroparque-Montevideo 31 frecuencias semanales o hasta 7.564 asientos. Ezeiza-Montevideo 7 frecuencias y Aeroparque-Punta del Este 7 frecuencias y en temporada de verano hasta 50 frecuencias Aeroparque-Colonia se mantiene la oferta de 120.000 asientos anuales.</p> <p>(**) Aeroparque-Montevideo 45 frecuencias, Ezeiza-Montevideo 7 frecuencias, Aeroparque-Punta del Este 7 frecuencias semanales, desde el 11 de marzo al 1° miércoles de septiembre, luego 11 frecuencias, desde el 1° jueves de octubre al 11 de diciembre, luego 55 frecuencias, desde el 12 de diciembre al 10 de marzo.</p> <p>(***) Aeroparque-Montevideo 45 frecuencias, Ezeiza-Montevideo 14 frecuencias y Aeroparque-Punta del Este 55 frecuencias semanales.</p> <p>(****) Aeroparque-Montevideo 60 frecuencias, Ezeiza-Montevideo 21 frecuencias y Aeroparque-Punta del Este 60 frecuencias semanales.</p> <p>Para establecer vuelos adicionales las frecuencias serán las siguientes: para aviones de hasta 20 plazas serán 5 frecuencias semanales, para aviones de hasta 40 plazas las frecuencias serán de 3 frecuencias y para aviones de hasta 60 plazas serán de hasta 2 frecuencias.</p> <p>(*****) Se establece 14 frecuencias en la ruta Bs.As. - Montevideo.</p>
<b>Tarifas</b>	Acordadas entre las líneas aéreas y aprobadas por ambas autoridades.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Uruguay entre 1991-2008<sup>17</sup>

Si se observan los acuerdos y actas firmadas entre Argentina y EE.UU durante el período analizado (ver tabla 11), es posible destacar ciertas particularidades en las relaciones entre ambos países. En primer lugar, el grado de apertura de cielos entre ambos

<sup>17</sup> Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina - Uruguay 10 de febrero 1982. (\*) Acta Reunión de Consulta de 14 y 15 de diciembre de 1995. (\*\*) Acta Reunión 16 y 17 de diciembre de 1997. (\*\*\*) Acta de Reunión 19 de diciembre de 2003. (\*\*\*\*) Acta de Reunión de Consulta 23 y 24 de febrero de 2005. (\*\*\*\*\*) Acta Reunión de Consulta 30 de diciembre de 2012.

países creció entre 1994 a 2007 pasando de 22 frecuencias diarias a 77. Además, se acordó la posibilidad de incrementar a 112 frecuencias para el año 2009. En total es un incremento en frecuencias de más 500%. En este sentido la designación de líneas aéreas se mantuvo de forma múltiple a fin de poder permitir el ingreso de más de dos empresas al mercado aerocomercial entre ambos países. También se estableció que las tarifas sean fijadas por las líneas aéreas en base a consideraciones propias del mercado. La intervención de los Estados firmantes en materia tarifaria se reserva en caso de prácticas discriminatorias o de abuso por parte de algunas de las líneas aéreas. En relación a los derechos del aire se concedió primera, segunda, tercera y cuarta libertad dejando a consideración de futuras negociaciones la posibilidad de aplicar quinta libertad entre las partes. En 1999 se establecieron servicios *stop over* y la posibilidad de que las líneas aéreas, en caso de considerarlo, apliquen la flexibilidad operativa. Esto permite omitir escalas en cualquier sentido, cambiar de aeronave en cualquier punto, combinar diferentes números de vuelos en una misma aeronave. Luego, en las Cartas de Entendimiento enviada por la Embajada de EE.UU a la Argentina en los años 2000 y 2007, se incorporó al plan de rutas la posibilidad de sumar 10 puntos adicionales, de los cuales 5 (cinco) a ser operadas bajo la modalidad de código compartido y los otros cinco puntos bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea de la otra parte. Se exceptúa del plan de rutas del año 2007 a China, Japón y Filipinas cerrando así cualquier posibilidad de operar a Asia vía los EE.UU<sup>18</sup>. Cabe destacar que EE.UU mantiene con Japón y Filipinas acuerdos de cielos abiertos.

---

<sup>18</sup> Ver Lipovich, Gustavo (2007), The Bilateral Agreement Between Argentina and the United States, Journal of the Brazilian Air Transportation Research Society, Volume 3, Issue 2.

**Tabla 11.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Estados Unidos entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>(*) Rutas para EE.UU: puntos desde EE.UU. A Buenos Aires y Córdoba vía Cuba, México, Panamá, Colombia, Quito (Ecuador), Guayaquil, Lima, Santiago de Chile, La Paz, Santa Cruz, Asunción y Río de Janeiro o puntos desde EE.UU a Buenos Aires y Córdoba vía México, puntos en América Central y el Caribe, Panamá, Caracas (Venezuela), Brasil, Santiago (Chile) (1) Montevideo (1)</p> <p>(*) Rutas para Argentina: Desde Argentina a Miami, Nueva York, San Juan (1) vía los puntos intermedios San Pablo, Río de Janeiro, México (2), y puntos más allá de Miami y/o Nueva York a Montreal o Toronto vía Nueva York. Entre Argentina - Miami - Nueva York y San Juan vía puntos intermedios (puede agregar 2 puntos entre Panamá y América Central como puntos más allá o intermedios) en Santiago (3), La Paz, Lima, Guayaquil, Quito, Bogotá y México (2). Y entre Argentina y Los Ángeles (1) vía puntos intermedios en (3) La Paz, Lima, Guayaquil o Quito, Bogotá y México (2). Entre Argentina y Miami, Nueva York y San Juan vía puntos intermedios en Caracas y México (2).</p> <p>(**) Rutas para EE.UU: Desde puntos anteriores a EE.UU vía los EE.UU y puntos intermedios a un punto o más en la Argentina. En los servicios o los servicios exclusivamente de carga entre la Argentina y los EE.UU. Y cualquier punto o puntos.</p> <p>(**) Rutas para la Argentina: Desde puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios a un punto o más EE.UU. y más allá. En el servicio o los servicios exclusivos de carga entre EE.UU. y cualquier punto/s.</p> <p>(**) Se acuerda derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad, quedando el derecho de 5° libertad para futuras negociaciones.</p> <p>(**) El <i>stop over</i> se encuentra permitido entre las partes. Se aplica flexibilidad operativa en donde cada línea aérea podrá efectuar vuelos en cualquier dirección o en ambas, combinar diferentes números de vuelos en una sola aeronave, atender cualquier punto en cualquier sentido, orden o combinación, omitir escalas, transferir tránsito en cualquier punto y aeronave.</p> <p>(***) Rutas para EE.UU: Desde puntos anteriores a EE.UU vía los EE.UU y puntos intermedios a Buenos Aires (Argentina) y Córdoba y un punto más allá a Santiago de Chile y Montevideo, hasta el 31 de marzo de 2001.</p> <p>Desde el 01 de abril de 2001 hasta el 30 de noviembre de 2001, de puntos anteriores a EE.UU. vía los EE.UU. y puntos intermedios, a Buenos Aires, Córdoba y un punto adicional en Argentina a ser seleccionado por EE.UU. más allá a Santiago (Chile) y Montevideo (Uruguay).</p>

Desde el 1 de diciembre 2001. De puntos anteriores a EE.UU., vía los EE.UU y puntos intermedios, a Buenos Aires, Córdoba y dos puntos adicionales en Argentina a ser seleccionados por EE.UU. y más allá a Santiago de Chile y Montevideo. Y por último, 5 (cinco) puntos adicionales en Argentina a ser seleccionado por EE.UU a ser operados sólo sobre una base de código compartido.

(\*\*\*) Rutas para la Argentina: Desde puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios, a Miami, Nueva York, Los Ángeles, San Juan, Orlando y Atlanta y más allá a Montreal, Toronto y Corea.

Y de Argentina, vía puntos intermedios a San Juan (Puerto Rico) y más allá a terceros países hasta el 31 de marzo de 2001. Desde el 1 de abril de 2001 al 30 de noviembre de 2001.

De puntos anteriores a Argentina, vía Argentina y puntos intermedios a Miami, Nueva York, Los Ángeles, Dallas, Orlando, Atlanta y un punto adicional en los Estados Unidos a ser seleccionado por Argentina, y más allá a Montreal (Canadá), Toronto, Corea.

De Argentina, vía puntos intermedios, a San Juan (Puerto Rico) y más allá a terceros países. Desde el 1 de diciembre de 2001; De puntos anteriores a Argentina, vía puntos en Argentina y puntos intermedios, a Miami, Nueva York, Los Ángeles, San Juan (Puerto Rico) Dallas, Orlando, Atlanta, y dos puntos adicionales en los EE.UU. A ser seleccionados por Argentina, y más allá a Montreal, Toronto, Corea y España.

De Argentina, vía puntos intermedios, a San Juan y puntos más allá a terceros países. Además, 5 (cinco) puntos adicionales en los EE.UU. a ser seleccionado por la Argentina, a ser operados sobre una base de código compartido

(\*\*\*\*) Rutas para EE.UU: de Puntos Anteriores a EE.UU, vía los EE.UU y puntos intermedios a 4 puntos en Argentina y puntos más allá en América del Sur.

5 (cinco) puntos adicionales en Argentina solo bajo modalidad de código compartido y 5 (cinco) puntos adicionales en Argentina bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de la Argentina.

(\*\*\*\*\*) Rutas para la Argentina: Dos puntos antes de Argentina, vía Argentina y puntos intermedios a 12 puntos en EE.UU y más allá a Montreal, Toronto, tres puntos en Europa y tres puntos en el Caribe. Cinco puntos adicionales en los EE.UU bajo la modalidad de código compartido.

5 (cinco) puntos adicionales en los EE.UU bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de los EE.UU. Con entrada en vigencia el 21/03/2008: de puntos anteriores a la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios a 14 puntos en EE.UU y más allá a tres puntos en Canadá, 2 a Asia (excepto Japón,

	<p>China y Filipinas), seis puntos</p> <p>A Europa, 6 puntos al Caribe, 2 puntos a México y puntos en América Central. 5 (cinco) puntos adicionales en EE.UU bajo modalidad de código compartido y un total de 5 puntos adicionales en EE.UU bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea designada de los EE.UU. Con vigencia a partir del 21 de marzo de 2009: Puntos antes de la Argentina, vía la Argentina y puntos intermedios a 14 puntos en los EE.UU y más allá a tres puntos en Canadá, tres puntos en Asia (excepto Japón, China y Filipinas), 8 puntos en Europa, 4 puntos en México y puntos en el Caribe, América Central y América del Sur.</p> <p>5 (cinco) puntos adicionales en EE.UU bajo la modalidad de código compartido y 5 (cinco) puntos adicionales en los EE.UU bajo la modalidad de código compartido con una línea aérea de los EE.UU.</p>
<b>Designación</b>	(**) Designación Múltiple de líneas aéreas por parte de los estados firmantes.
<b>Capacidad</b>	<p>(*) 1° de julio 1994 22 frecuencias, 1° de octubre 1995 24 y 2 extras, 1° diciembre 1996 26 frecuencias y 4 extras y a partir del 1° de enero 1998 28 frecuencias y seis extras.</p> <p>(***) 42 (hasta el 31/03/2001), 49 (desde 01/04/2001 al 30/11/2001) y 52 (a partir del 01/12/2001)</p> <p>(****) A partir del julio 2007 se aplicarán 77 frecuencias semanales, a partir del 21/03/2008 se aplicarán 98 frecuencias semanales y a partir del 21/03/2009 se aplicarán 112 frecuencias semanales.</p>
<b>Tarifas</b>	<p>(**) Son fijadas solo por las líneas aéreas y la intervención se limitara a evitar prácticas discriminatorias, proteger al consumidor y proteger a las líneas aéreas de precios bajos a causa de subsidios u/o ayudas oficiales. No se exige notificar a las autoridades aeronáuticas de las tarifas establecidas.</p> <p>(****) Las tarifas serán establecidas por cada línea aérea sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y EE.UU. entre 1991-2008<sup>19</sup>

<sup>19</sup> (\*) Carta de Entendimiento 11/04/1995. (\*\*) Acuerdo de Transporte Aéreo 06 de diciembre de 1999. (\*\*\*). Modificado por Carta de la Embajada de EE.UU a la Argentina 24 de noviembre de 2000. (\*\*\*\*) Carta de Entendimiento 3 de Julio de 2007.

1-Las líneas aéreas designadas por Argentina podrán atender 2 (dos) puntos más en EE.UU a elección.

2-Además de estos puntos intermedios, las líneas aéreas por Argentina podrán atender puntos en el Caribe como puntos intermedios o más allá.

3- Además del punto o de los puntos intermedios, las líneas aéreas de Argentina podrán seleccionar 2 (dos) puntos más en Panamá y América Central. Los 2 (dos) nuevos puntos podrán agregarse a una ruta o un punto podrá agregarse a cada una de las dos rutas, y podrán atenderse como puntos intermedios o como punto más allá.

En el año 2006 se estableció el Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre la Argentina y Ecuador (ver tabla 12). Se pactaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad, con una capacidad de 50-50. Se establecieron siete frecuencias semanales de servicios combinados en tercera, cuarta y hasta quinta libertad sobre el cuadro de rutas acordadas. El cuadro de rutas estableció conexión vía el Pacífico con escalas en Lima (Perú) y Santiago de Chile (Chile), los puntos más allá se establecieron en Bogotá (Colombia), Panamá, Ciudad de México (México), Los Ángeles, Miami y Nueva York en EE.UU. Además, se acordó autorizar vuelos no regulares entre los puntos a los cuales no existen servicios aéreos regulares. Se acordó una designación de Múltiples líneas aéreas bajo la condición de que sea propiedad mayoritaria de la parte que la designa, de sus nacionales o de ambos, y que esté bajo el control regulatorio efectivo de las partes. Por último, el sistema tarifario se aplicó bajo una doble aprobación entre ambas partes previo acuerdo entre las líneas aéreas.

**Tabla 12.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Ecuador entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Derecho de Tráfico: 1°-2°-3° y 4° libertad.</p> <p>Desde cualquier punto o puntos en la República del Ecuador vía Lima, Santiago de Chile a cualquier punto o puntos en la República Argentina y viceversa y más allá de la República del Ecuador a Bogotá (Colombia), Ciudad de México (México), Panamá, Los Ángeles, Miami, y Nueva York (EE.UU).</p> <p>Las líneas aéreas designadas por la República Argentina habrán de cubrir las siguientes rutas: Desde cualquier punto o puntos en la Argentina vía Santiago de Chile, Lima (Perú) a cualquier punto o puntos en la República del Ecuador y cubrir las siguientes rutas: Desde cualquier punto o puntos en la República Argentina vía y más allá de la República del Ecuador a Bogotá (Colombia), Panamá, Ciudad de México (México), Los Ángeles, Miami y Nueva York (EE.UU.) Se autoriza a vuelos no regulares entre los puntos a los cuales no existen servicios aéreos regulares.</p>
<i>Designación</i>	<p>Múltiple de líneas aéreas a condición de que sea propiedad mayoritaria de la parte que designa, de sus nacionales o de ambos y esté bajo control efectivo de los mismos, que la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en leyes de explotación de servicios aéreos tanto nacionales como internacionales.</p>
<i>Capacidad</i>	<p>50-50 siete frecuencias semanales con servicios combinados de 3°, 4° y 5° libertad</p>
<i>Tarifas</i>	<p>Doble Sistema de aprobación, por un lado, serán acordadas entre las líneas aéreas designadas y por el otro, serán aprobadas por las autoridades aeronáuticas de los países participantes. Dichas tarifas serán razonables, teniendo en cuenta los factores pertinentes y no discriminatorios (elevados o restrictivos).</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Ecuador entre 1991-2008<sup>20</sup>

En mayo de 1996 se firma entre la República Argentina y la República Dominicana un Acta de Entendimiento (ver tabla 13), donde se fijaron derechos de tercera y cuarta libertad con estancia *stop over* para las líneas aéreas de argentina, siempre y cuando éstas tengan destinos turísticos en la República Dominicana. Por su parte, la República Dominicana estableció derechos de quinta libertad con el objeto de permitir la viabilidad de las

<sup>20</sup> Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina - Ecuador 28 de septiembre de 2006.

operaciones originadas en la Argentina, definidas sobre la base de la reciprocidad en caso de que la Argentina así lo solicite. Se acordaron tres frecuencias semanales con una capacidad de 50-50 y múltiple designación de líneas aéreas. Las tarifas se aplicaron en base a las leyes y normativas vigentes en ambos países. Se acordaron que los servicios aéreos no regulares se trataran en futuras reuniones diplomáticas a fin de atender las necesidades de tráfico turístico entre ambos países.

**Tabla 13.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y República Dominicana entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se establece entre las partes, derechos de 3°-4°, la parte Argentina podrá ejercer parada estancia ( <i>stop over</i> ) en los distintos puntos de la República Dominicana siempre y cuando tenga por objeto múltidestinos turísticos dentro del territorio dominicano. La parte dominicana estableció el tráfico complementario de 5° libertad con el objetivo de permitir la viabilidad de las operaciones originadas en la Argentina y serán definidos en su oportunidad sobre la base de la reciprocidad. Servicios aéreos no regulares, serán tratados a fin de atender las necesidades de tráfico turístico.
<i>Designación</i>	Múltiple de líneas aéreas.
<i>Capacidad</i>	50-50 con tres frecuencias semanales.
<i>Tarifas</i>	Se aplican en base a las leyes y normativas vigentes de los países participantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y República Dominicana entre 1991-2008<sup>21</sup>

En agosto de 1997 la República Argentina e Israel firmaron un Memorándum de Entendimiento (ver tabla 14). En el mismo se concedieron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad, quedando el derecho de quinta libertad para futuras negociaciones. Se acordó un cuadro libre de rutas entre ambos países, permitiendo *stop over* y control simplificado para tránsito directo entre las partes. En cuanto a la designación

<sup>21</sup> Acta de Entendimiento entre Argentina – República Dominicana 24 de mayo de 1996.

se establece como líneas aéreas a EL AL por Israel y Aerolíneas Argentinas por la Argentina. Sin embargo, se acordó establecer designación múltiple entre los partes, dejando así la posibilidad de futuras designaciones. Se acordaron dos frecuencias semanales, con una capacidad de 50-50. Las tarifas son sometidas a un doble proceso de aprobación por ambas partes, bajo las recomendaciones de IATA.

**Tabla 14.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina e Israel entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Rutas para Israel: Cualquier punto en Israel, cualquier punto intermedio, cualquier punto en la Argentina y cualquier punto más allá.</p> <p>Rutas para la Argentina: Cualquier punto en la Argentina, cualquier punto intermedio y cualquier punto en Israel y cualquier punto más allá.</p> <p>Se acuerda derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad, quedando el derecho de 5° libertad para futuras negociaciones.</p> <p>El <i>stop over</i> se encuentra permitido entre las partes. Transito directo tendrá control simplificado Ruptura de carga, por aviones de similares condiciones más allá de los puntos. En caso de usar más de una aeronave en el territorio de la otra parte, la aeronave no será mayor a la utilizada en las rutas de 3° y 4° libertad.</p>
<i>Designación</i>	<p>Aerolíneas Argentinas por la República Argentina y EL AL Airlines por Israel. Sin embargo, se acuerda establecer la designación múltiple de líneas aéreas por parte de los estados firmantes.</p>
<i>Capacidad</i>	<p>50-50 con 2 (dos) frecuencias semanales.</p>
<i>Tarifas</i>	<p>Se tendrá en cuenta niveles razonables, costos de operación, características del servicio, tarifas de otras líneas aéreas, se tomarán las recomendaciones establecidas por la IATA y establecerá un proceso de doble aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas de los países firmantes.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina e Israel entre 1991-2008<sup>22</sup>

En octubre de 1997 la Argentina y Costa Rica firmaron un Memorándum de Entendimiento (ver tabla 15) en el cual se conceden derechos de tráfico de tercera, cuarta y quinta libertad, extendiéndose a servicios de cargas. Se estableció una designación simple,

<sup>22</sup> Memorándum de Entendimiento entre Argentina - Israel 17 de agosto de 1997.

Aerolíneas Argentinas por la Argentina y Líneas Aéreas Costarricenses por Costa Rica. Se acordó un cuadro de rutas punto a punto entre los países de origen, con puntos intermedios y puntos más allá bien definidos en ambos sentidos. Se acordaron cuatro frecuencias semanales con aviones de fuselaje angosto, y en caso de utilizar fuselaje ancho se toma el equivalente de 1,5 de la capacidad de aeronaves de fuselaje angosto, quedando en total 2 frecuencias semanales. Se aprobó un doble sistema de aprobación de tarifas entre las partes.

**Tabla 15.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Costa Rica entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Rutas para Costa. Rica: Desde San José (Costa Rica) vía puntos intermedios a Buenos Aires (Argentina) y viceversa. Los puntos intermedios a operar son, Ciudad de Panamá (Panamá), Quito y/o Guayaquil (Ecuador) y La Paz y Santa Cruz en Bolivia.</p> <p>Rutas para la Argentina: Desde Buenos Aires (Argentina) vía puntos intermedios a San José (Costa Rica) y viceversa. Los puntos intermedios a operar son, Centroamérica, un punto al Caribe y un punto a los Estados Unidos (exceptuando Miami, Florida y Los Ángeles, California), los que deberán ser informados por la autoridad argentina a las autoridades de Costa Rica previo al inicio de las actividades.</p> <p>Se acordó entre las partes, derechos de 3°-4° y 5° libertad, se extiende a servicios de carga.</p>
<i>Designación</i>	Líneas Aéreas Costarricenses y Aerolíneas Argentinas
<i>Capacidad</i>	4 frecuencias semanales (50-50) con fuselaje angosto, y, en caso de fuselaje ancho, se toma el equivalente de 1,5 de la capacidad de las aeronaves de fuselaje angosto.
<i>Tarifas</i>	Sistema de Doble Aprobación por parte de ambas autoridades y sujetas a las legislaciones vigentes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Costa Rica entre 1991-2008<sup>23</sup>

En septiembre de 1996 la República Argentina firmó con Corea del Sur un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 16). En el mismo se establecieron derechos de primera, segunda, tercera y cuarta libertad de tráfico, el plan de rutas establecieron puntos

<sup>23</sup> Memorándum de Entendimiento entre Argentina - Costa Rica 07 de octubre 1997.

intermedios y más allá (a ser confirmados por ambas autoridades). La designación fue múltiple y la capacidad acordada es de 50-50, aclarando que existirán oportunidades justas y equitativas entre las líneas aéreas. Las tarifas fueron sometidas a un sistema de doble aprobación por ambas partes, sujetas a parámetros normales y a la legislación vigente de ambas partes.

**Tabla 16.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Corea del Sur entre 1991-2008.

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Rutas para Corea: Desde Corea vía puntos intermedios a Buenos Aires (Argentina) puntos más allá y viceversa. Los puntos intermedios y más allá serán confirmados por las autoridades coreanas. Rutas para la Argentina: Desde Buenos Aires (Argentina) vía puntos intermedios a Corea, puntos más allá y viceversa. Los puntos intermedios y más allá deberán ser informados por la autoridad argentina. Se acordó entre las partes, derechos de 1°-2°-3° y 4°.
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Se establecen oportunidades justas y equitativas entre las líneas aéreas (50-50).
<i>Tarifas</i>	Sistema de Doble Aprobación por parte de ambas autoridades, establecidas bajo parámetros normales y sujetos a las legislaciones vigentes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Corea del Sur entre 1991-2008<sup>24</sup>

En 1992 la Argentina concertó con Australia la firma de un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 17). En el mismo se estableció el cuadro de rutas, donde se fijaron puntos de origen y fin entre ambos países sin definir la ciudad a servir, y como punto intermedio Auckland para el caso argentino, y un punto en el Pacífico a definir para el caso australiano. Además, para este último se establecieron como puntos más allá, dos puntos en Sudamérica y un punto en Europa. La capacidad acordada fue de 50-50 entre las partes y el sistema de tarifas era definido entre las líneas aéreas. En caso de no existir acuerdo entre las mismas, cada una podría establecer tarifas o requerir la aprobación a sus respectivas autoridades. En

<sup>24</sup> Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina – Corea del Sur 09 de septiembre de 1996.

agosto de ese mismo año ambos países acordaron un Memorandum de Entendimiento, que amplía el acuerdo sobre servicios aéreos firmado meses antes. En el mismo se fijaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad y designación de líneas aéreas múltiple entre las partes.

**Tabla 17.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Australia entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	(*) Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Rutas Argentina: Desde Argentina vía Auckland, hacía algún punto en Australia. Rutas Australia: Desde Australia vía puntos en el Pacífico hacía un punto en Argentina y, más allá, a 2 (dos) puntos en Sudamérica y a 1 (un) punto en Europa (que incluya a la Comunidad Económica Europea).
<i>Designación</i>	(*) Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	50-50 se acordó oportunidades justas y equitativas
<i>Tarifas</i>	Acordadas entre las líneas aéreas, en caso de no acordar cada una podrá establecer tarifas o podrá requerir la aprobación de sus respectivas autoridades.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Australia entre 1991-2008.<sup>25</sup>

En el año 2008 Argentina firmó con Austria un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 18). Se concedieron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta libertad, no aplica novena libertad y entre las líneas aéreas no designadas se otorgó derechos de tráfico de primera y segunda libertad. La designación de líneas aéreas fue múltiple y la capacidad 50-50 y se permite acordar código compartido con otras líneas aéreas. En el cuadro de rutas se establecieron puntos de origen y fin entre ambas partes con puntos intermedios y más allá en América, Europa y África (en ambos sentidos). Las tarifas son fijadas en base a factores relevantes para las líneas aéreas y controladas por las autoridades aeronáuticas.

<sup>25</sup> Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina y Australia 11 de marzo de 1992. (\*) Memorandum de Entendimiento entre Argentina - Australia 31 de agosto de 1992.

**Tabla 18.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Austria entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se otorgan derechos de 1°-2°-3°- 4°- 5°, líneas aéreas no designadas gozarán de 1° y 2° libertad. No se aplica 9° libertad. Rutas para Austria: Desde Austria, puntos intermedios en Europa, puntos en África y América, puntos en la Argentina y otros puntos en América y África. Rutas para Argentina: Desde Argentina, puntos intermedios en Europa, África y América, puntos en Austria y otros puntos en América y África.
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa entre las líneas aéreas designadas. Se autoriza a las líneas aéreas a establecer código compartido con otras líneas aéreas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Austria entre 1991-2008<sup>26</sup>

En junio de 2004 la Argentina firmó con la República Popular de China un Acuerdo de Servicios Aéreos (ver tabla 19). En el mismo concedieron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta libertad, no se aplicó novena libertad. Se establecieron entre ambos países puntos intermedios y más allá sin definir los mismos. China aclaró que los territorios de Hong Kong, Macao y Taiwán no serían incluidos en la negociación. Wang y Evans (2002) expresa que debido al proceso de liberalización de los países asiáticos y alianzas aéreas estratégicas que cruzan continentes, todavía se enfrentan a una gran cantidad de impedimentos. En este sentido refiere que, países como China, debido a la regulación de sus mercados y a la competitividad de la región asiática, no pueden ponerse de acuerdo sobre la política de cielos abiertos. La designación de líneas aéreas es múltiple, se acordaron diez frecuencias semanales entre ambos países y la capacidad acordada es 50-50. Las tarifas son acordadas en base a factores relevantes para las líneas aéreas designadas pero aprobadas por las autoridades aeronáuticas.

<sup>26</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - Austria 09 de mayo de 2008.

**Tabla 19.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y China entre 1991-2008

<b><i>Elementos</i></b>	<b><i>Características de los servicios aéreos internacionales</i></b>
<b><i>Ruta</i></b>	Se otorga derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad y 5° libertad será acordadas entre las partes. No aplica 9° libertad. Rutas para China: Desde China, puntos intermedios, puntos en la Argentina y otros puntos. Rutas para Argentina: Desde Argentina, puntos intermedios, puntos en China y otros puntos (No se incluyen en las negociaciones puntos en Hong Kong, Macao y Taiwán).
<b><i>Designación</i></b>	Designación Múltiple
<b><i>Capacidad</i></b>	Se acuerda diez frecuencias semanales. Serán fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa entre las líneas aéreas designadas.
<b><i>Tarifas</i></b>	Serán fijadas en base a factores relevantes y serán aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y China entre 1991-2008<sup>27</sup>

En agosto de 1996 la República Argentina se reunió con Chile a fin de realizar una serie de consultas sobre la posibilidad de avanzar en una liberalización gradual de los servicios aéreos entre ambos países (ver tabla 20). En principio se acordaron derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad sin limitación en cuanto a rutas, frecuencias y material de vuelo. Además, se estableció iniciar servicios aéreos desde Córdoba (Argentina) a partir de diciembre de 1996. Por su parte, Chile solicitó la apertura para las rutas de América con derechos de tráfico de quinta libertad. Argentina expresó que se debería esperar por un tiempo prudente debido a los nuevos emprendimientos de operadores aéreos. En cuanto a derechos de tráfico de sexta libertad ambos países acordaron el servicio desde y hacia puntos en territorio de la otra vía puntos en su propio territorio hacia terceros países. En octubre de 1999 ambos países acordaron un Memorándum de Consulta donde se fijaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta libertad con *stop over*, con la posibilidad de aplicar a las rutas hacía Europa. Por otro lado, se estableció la posibilidad de designación de múltiples líneas aéreas. Por último, en abril de 2002 Argentina y Chile firmaron una nueva Acta de Consulta, donde la República de Chile solicitó avanzar en la

<sup>27</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - China 28 de junio de 2004.

liberalización de las relaciones aerocomerciales y en cuanto a las tarifas solicitó que las mismas sean aprobadas por las líneas aéreas designadas.

**Tabla 20.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Chile entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Se acuerdan derechos de 3°-4° sin limitación en cuanto a rutas, frecuencia y material de vuelo.</p> <p>Se acordó inicio de servicios a Chile desde Córdoba a partir de diciembre de 1996.</p> <p>Chile solicitó apertura de 5° libertad para las rutas de América, pero Argentina expresó esperar un tiempo prudente para las nuevas líneas aéreas.</p> <p>Se acordó derechos de 6° libertad desde y hacia puntos en el territorio de la otra parte vía puntos en su propio territorio hacia terceros países.</p> <p>(*) Se acuerdan derechos de 5° libertad en rutas a Europa como complemento de 3° y 4° libertad con derechos a <i>Stop Over</i>.</p> <p>(**) Chile solicitó avanzar en la liberalización de las relaciones aerocomerciales tanto de pasajeros como de carga entre ambos países.</p>
<i>Designación</i>	(*) Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Serán fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa entre las líneas aéreas designadas.
<i>Tarifas</i>	<p>Serán fijadas en base a factores relevantes y serán aprobadas por las autoridades de los países firmantes.</p> <p>(**) Tarifas fijadas por las líneas aéreas.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Chile entre 1991-2008<sup>28</sup>

En febrero de 1997 la Argentina y Singapur firmaron un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 21). Allí se definieron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. En el cuadro de rutas se estableció que la conexión entre ambos países no se definiera los puntos intermedios y más allá, y solo se indicó que la conexión fuera vía el Océano Atlántico e Índico y con puntos más allá en Sudamérica y el Sudeste Asiático. Se acordó que la designación de líneas aéreas fuera múltiple y la capacidad asignada entre las partes fue de 50-50. Las tarifas son fijadas por las líneas aéreas pero aprobadas por las autoridades aeronáuticas de ambos países.

<sup>28</sup> Acta Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - Chile agosto de 1996. (\*) Memorando de Consulta entre Argentina y Chile 27 de octubre de 1999. (\*\*) Acta de Consulta entre Argentina y Chile 03 de abril de 2002.

**Tabla 21.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Singapur entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Rutas Singapur: Puntos en Singapur, cualquier punto vía el Océano Atlántico e Índico, puntos en Argentina y cualquier punto en Sudamérica. Rutas para Argentina: Desde Argentina, cualquier punto vía el Océano Atlántico e Índico, puntos en Singapur y cualquier punto en el Sudeste Asiático.
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Son fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa a las líneas aéreas designadas y aprobadas por las autoridades aeronáuticas.
<i>Tarifas</i>	Son fijadas por las líneas aéreas en base a factores relevantes y serán aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Singapur entre 1991-2008<sup>29</sup>

El 25 de junio de 1998 las autoridades de Argentina y la Federación Rusa establecieron un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 22). En dicho acuerdo se conceden derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad sin otorgar derechos de quinta libertad. La designación de líneas aéreas fue múltiple, la capacidad otorgada a las mismas es de 50-50 y el cuadro tarifario es fijado por las líneas aéreas bajo la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambos países. El cuadro de rutas define que los puntos de origen y partida serán la Argentina y Rusia, mientras que los puntos intermedios serán notificados al momento de la designación.

<sup>29</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - Singapur 20 de febrero de 1997.

**Tabla 22.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Federación Rusa entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Rutas Rusia: Puntos en la Federación de Rusia, puntos intermedios (a especificar), puntos en Argentina y otros puntos (a especificar). Rutas para Argentina: Desde Argentina, puntos intermedios (a especificar), puntos en La Federación de Rusia, otros puntos (a especificar).
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Son fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa a las líneas aéreas designadas y aprobadas por las autoridades aeronáuticas.
<i>Tarifas</i>	Son fijadas por las líneas aéreas en base a factores relevantes, pero serán aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y la Federación Rusa entre 1991-2008<sup>30</sup>

En abril de 1991 Argentina y Nueva Zelanda celebraron un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 23), se fijaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. El cuadro de rutas establece desde Nueva Zelanda puntos intermedios en la Antártida, el Pacífico Sur y Sudamérica hasta la Argentina y para la Argentina puntos intermedios en Sudamérica, Pacífico Sur, Antártida hasta Auckland. La designación de líneas aéreas se acordó de forma múltiple, la capacidad 50-50 y las tarifas son fijadas por las líneas aéreas, bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambos países. En diciembre de 1995 ambos países acordaron en un Memorándum de Entendimiento, en el cual se establecen 2 (dos) frecuencias semanales entre la Argentina y Nueva Zelanda. En septiembre de 1995 ambos países celebraron un Memorándum de Entendimiento y acordaron mantener los puntos establecidos en el acuerdo de servicios aéreos de 1991 en cuanto al cuadro de rutas, capacidad y tarifas. Sin embargo, ambas partes se comprometieron a otorgar derechos de tráfico de quinta libertad cuando la Argentina tuviera capacidad operativa para operar la ruta Auckland a puntos en Australia. En septiembre de 1999 nuevamente se acordó un Memorándum de Entendimiento entre ambos países y se vuelven a acordar los puntos establecidos en el Acta Acuerdo sobre Servicios Aéreos de 1991. En dicho Memorándum se acuerdan derechos de sexta y séptima libertad

<sup>30</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina – Federación Rusa 25 de junio de 1998.

sin límites de frecuencias, capacidad ni tipos de aeronaves para servicios de carga aérea entre ambos países y la posibilidad de que las líneas aéreas designadas pudieran acordar códigos compartidos para dichos servicios.

**Tabla 23.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Nueva Zelanda entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. (**) Derechos de 5° libertad limitado hasta que Argentina pueda cubrir la ruta Auckland-Australia. (***) Se otorgó derechos de 6° y 7° libertad en los vuelos cargueros y se otorgó la posibilidad de acordar código compartido. Rutas Nueva Zelanda: Puntos desde Nueva Zelanda, puntos intermedios en la Antártida, el Pacífico Sur y Sudamérica hasta puntos Argentina. Rutas para Argentina: Desde Argentina, puntos intermedios en Sudamérica, el Pacífico Sur y la Antártida hasta Auckland (NZL)
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	(*) 2 (Dos) frecuencias semanales.
<i>Tarifas</i>	Son fijadas y otorgadas de forma justa y equitativa a las líneas aéreas designadas. Además, son fijadas en base a factores relevantes, pero aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Nueva Zelanda entre 1991-2008<sup>31</sup>

En abril de 1995 la Argentina y Panamá mediante un Acta de Consulta acordaron establecer un cuadro de rutas con el objeto de convenir los puntos intermedios y más allá entre ambos países (ver tabla 24). Para el caso de Panamá se estableció que Panamá se conecte con la Argentina vía Bogotá, Guayaquil, Lima, Santiago de Chile, Montevideo, Caracas, Santa Cruz, Río de Janeiro, San Pablo y Quito. Otorgándose derechos de tráfico de 5° libertad en los puntos intermedios. Para el caso de Argentina se estableció que Argentina se conectase a Panamá por los siguientes puntos intermedios y más allá, Nueva York, Orlando, Los Ángeles, Toronto, Cancún, México D.F. y Montreal, más tres puntos a definir en EE.UU con excepción de Miami. En el caso de México D.F, Panamá autorizó una

<sup>31</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina - Nueva Zelanda 25 de abril de 1991. (\*) Memorando de Entendimiento entre Argentina y Nueva Zelanda diciembre de 1991. (\*\*) Memorando de Entendimiento entre Argentina y Nueva Zelanda septiembre de 1995. (\*\*\*) Memorando de Entendimiento entre Argentina y Nueva Zelanda septiembre de 1999.

frecuencia semanal. Se estableció una capacidad de 2 frecuencias semanales con un avión equivalente a un Boeing 747. El 8 de mayo de 1998 se acordó un Memorándum de Consulta entre la Argentina y Panamá. Se concertó la posibilidad de establecer códigos compartidos, ruptura de carga y bloqueo de espacio. En relación a la designación se estableció la posibilidad de designar múltiples líneas aéreas. En mayo de 2001 nuevamente se vuelve a suscribió un Memorándum de Consulta entre ambos países. El cuadro de rutas fue modificado, dejándose abierto el mismo con puntos intermedios y más allá a definir. En el caso de Panamá el cuadro de rutas hacia la Argentina se definió con Puntos desde Panamá, puntos intermedios en América del Sur (a especificar), puntos en Argentina a definir. Para la Argentina el cuadro de rutas se definió con puntos desde la Argentina, puntos intermedios en América del sur (a especificar), puntos en Panamá, puntos más allá en Cancún, México D.F., Orlando, Nueva York, Miami, Montreal, Toronto, Los Ángeles, más 3 (tres) puntos adicionales en EE.UU a designar. Para la capacidad se estableció operaciones con derecho de quinta libertad hacia los puntos México D.F. y Miami no superará en conjunto las 7 frecuencias semanales. Y cada frecuencia fue limitada a una capacidad máxima de 124 asientos el equivalente a un B737. Las tarifas fueron fijadas por las líneas aéreas, pero con la aprobación de ambas autoridades aeronáuticas. Por último, en noviembre de 2006 ambos países suscribieron un Acta Acuerdo sobre Servicios Aéreos. Se otorgaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. El cuadro de rutas entre ambos países fue nuevamente modificado. Para Panamá se estableció, puntos en Panamá, cualquier punto intermedio en América del Sur, cualquier punto en la Argentina y cualquier punto más allá en América del Sur. Para la Argentina se estableció, puntos en Argentina, cualquier punto intermedio en el Continente Americano, puntos en Panamá y cualquier punto más allá en el Continente Americano. Se acordó establecer 14 frecuencias semanales con cualquier tipo de aeronave.

**Tabla 24.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Panamá entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>(*) Se acuerda la posibilidad de establecer Códigos compartidos, Ruptura de carga y Bloqueo de espacio.                      (***) Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad.</p> <p>Rutas Panamá: Desde Panamá, vía Bogotá, Guayaquil, Lima, Santiago de Chile, Montevideo, Caracas, Santa Cruz, Río de Janeiro, San Pablo y Quito hasta la Argentina. Se otorga derechos de 5° libertad en los puntos intermedios.</p> <p>(**) Puntos en Panamá, puntos intermedios en América del Sur (a especificar), puntos en Argentina.                      (***) Puntos en Panamá, Cualquier punto en América del Sur, Cualquier punto en la Argentina y cualquier punto en América del Sur. Rutas Argentina: Desde Argentina con puntos intermedios y más allá Nueva York, Orlando, Los Ángeles, Toronto, Cancún, México D.F. y Montreal, más tres puntos en EE.UU. con excepción a Miami. En el caso de México D.F se autoriza una frecuencia semanal, hasta Panamá.</p> <p>(**) Desde Argentina, puntos intermedios en América del sur (a especificar), puntos en Panamá, puntos más allá en México D.F, Orlando, Nueva York, Miami, Montreal, Toronto, Los Ángeles, más 3 (tres) puntos adicionales en EE.UU a designar.                      (***) Puntos en Argentina, Cualquier punto en el Continente Americano, Puntos en Panamá y Cualquier punto en el Continente Americano.</p>
<i>Designación</i>	(*) Múltiple
<i>Capacidad</i>	<p>2 frecuencias semanales con B 747</p> <p>(**) Las operaciones con derecho de 5° libertad hacia los puntos México D.F. y Miami no superarán en conjunto las 7 frecuencias semanales.                      Y cada frecuencia fue limitada a una capacidad máxima de 124 asientos el equivalente a un B737.</p> <p>(***) 14 frecuencias semanales (50-50) y con cualquier tipo de aeronave.</p>
<i>Tarifas</i>	(**) Son fijadas por las líneas aéreas en base a factores relevantes, pero son aprobadas por las autoridades de los países firmantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Panamá entre 1991-2008<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Acta de Consulta entre Argentina - Panamá 06 de abril de 1995. (\*) Memorando de Consulta entre Argentina y Panamá 08 de mayo de 1998. (\*\*) Memorando de Consulta entre Argentina y Panamá 08 de mayo de 2001. (\*\*\*) Acuerdo entre Argentina y Panamá sobre servicios aéreos 20 de noviembre de 2006.

En junio de 2007 la Argentina y Portugal firmaron el Acta Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 25). Acordaron derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. En el cuadro de rutas se estableció que los puntos iniciales y finales serán ambos partes, se incluyeron puntos más allá e intermedios, pero no se especificaron cuales serán esos puntos. Los Estados participantes pueden designar hasta dos líneas aéreas siempre y cuando tengan propiedad mayoritaria de las partes contratantes o de ambas y bajo control efectivo y regulatorio de los países a la que pertenece la compañía. La capacidad designada fue 50-50, otorgando igualdad de oportunidades entre las líneas aéreas. Las tarifas son fijadas bajo legislación nacional de los países firmantes.

**Tabla 25.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Portugal entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Rutas para Portugal: Puntos en Portugal, Desde Portugal, cualquier punto intermedio, 2 (dos) puntos en la Argentina y cualquier punto más allá. Rutas para Argentina: Puntos en Argentina, cualquier punto intermedio, 2 (dos) puntos en Portugal y cualquier punto más allá.
<i>Designación</i>	2 (dos) líneas por país, con propiedad mayoritaria de la parte contratante o de ambas y este bajo el control efectivo o bien posea domicilio en el país firmante.
<i>Capacidad</i>	50-50 se debe garantizar la igualdad de oportunidades a las líneas aéreas designadas.
<i>Tarifas</i>	Son fijadas de conformidad con la legislación nacional de los países firmantes

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Portugal entre 1991-2008<sup>33</sup>

En agosto de 1991 la Argentina estableció con el Reino Unido un Memorándum de Entendimiento (ver tabla 26) en el mismo se acordó 2 (dos) frecuencias semanales y 3 (tres) frecuencias semanales en 1993. En 1992 ambos países acordaron en el Acta sobre Servicios Aéreos otorgar derechos de tráfico de primera, segunda, tercera y cuarta libertad. En cuanto a las rutas acordadas, ambas partes establecieron para el caso del Reino Unido, puntos en el Reino Unido, puntos intermedios, puntos en la Argentina. Para el caso de Argentina, puntos en Argentina, puntos intermedios, puntos en el Reino Unido. La designación de líneas

<sup>33</sup> Memorándum de Consulta entre Argentina - Portugal 25 de junio de 2007.

aéreas se acordó que sea de forma múltiple. Se otorgó capacidad entre las partes de 50-50 y se debe garantizar la igualdad de oportunidades a las líneas aéreas designadas. Las tarifas son fijadas por las líneas aéreas bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas. En julio de 1997 se volvieron a establecer un Memorándum de Entendimiento, en el mismo las partes ratificaron el cuadro de rutas aprobado en 1992. En marzo de 1998 nuevamente las partes suscribieron un Memorándum de Entendimiento. Se acordó establecer para ambas partes modificaciones en el cuadro de rutas. Para el Reino Unido, *stop over* en San Pablo, Río de Janeiro, Montevideo y Santiago de Chile. Para el caso de Argentina, Puntos en Argentina, vía San Pablo, París, Madrid, Ámsterdam y puntos en Dinamarca, Suecia, Finlandia y Noruega. En cuanto a las frecuencias se estableció una nueva capacidad para las líneas aéreas designadas, 5 (cinco) frecuencias semanales, 6 (seis) frecuencias en el verano de 1998 y 7 (siete) frecuencias semanales en el verano de 1999. En febrero de 1999 se volvió a establecer un Memorándum de Entendimiento, esta vez se vuelve a modificar el cuadro de las rutas asignadas para ambos países. Para el caso del Reino Unido, puntos en Reino Unido, Puntos intermedios, Puntos en Argentina y Puntos más allá. Para la Argentina, puntos en Argentina, Puntos intermedios, Puntos en Reino Unido y Puntos más allá. Se modificó también la cantidad de frecuencias a operar, y se estableció 7 (siete) frecuencias semanales con cualquier tipo de aeronave. Finalmente, en julio de 2006 ambos países volvieron a suscribir un Memorándum de Entendimiento, donde se acordó otorgar derechos de quinta libertad en un punto en Europa, Reino Unido, Argentina y Sudamérica. En cuanto a la capacidad otorgada a las líneas aéreas designadas, se estableció 14 (catorce) frecuencias semanales con un adicional de 7 (siete) frecuencias semanales más en temporada alta.

**Tabla 26.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y Reino Unido entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>(*) Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad.</p> <p>(*****) Se otorgaron derechos de 5° en un punto en Europa, Reino Unido, Argentina y Sudamérica.</p> <p>Rutas por Reino Unido: (*) Puntos en el reino Unido, puntos intermedios, puntos en la Argentina.</p> <p>(***) <i>stop over</i> en San Pablo, Río de Janeiro, Montevideo y Santiago de Chile.</p> <p>(****) Puntos en Reino Unido, Puntos intermedios, Puntos en Argentina y Puntos más allá.</p> <p>Rutas para Argentina: (*) Puntos en Argentina, puntos intermedios, puntos en el Reino Unido.</p> <p>(**) Ratificaron el cuadro de rutas aprobado en 1992.</p> <p>(***) Puntos en Argentina, vía San Pablo, París, Madrid, Ámsterdam y puntos en Dinamarca, Suecia, Finlandia y Noruega</p> <p>(*****) Puntos en Argentina, Puntos intermedios, Puntos en Reino Unido y Puntos más allá.</p>
<i>Designación</i>	(*) Múltiple
<i>Capacidad</i>	<p>2 (dos) frecuencias semanales y en 1993 3 (tres) frecuencias semanales</p> <p>(*) 50-50 se debe garantizar la igualdad de oportunidades a las líneas aéreas designadas.</p> <p>(***) 5 (cinco) frecuencias semanales, 6 (seis) frecuencias en el verano de 1998 y 7 (siete) frecuencias semanales en el verano de 1999.</p> <p>(*****) 7 (siete) frecuencias semanales con cualquier tipo de aeronave.</p> <p>(*****) 14 (catorce) frecuencias semanales con un adicional de 7 (siete) frecuencias semanales más en temporada alta.</p>
<i>Tarifas</i>	(*) Son fijadas por las líneas aéreas bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y Reino Unido entre 1991-2008<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Memorándum de Entendimiento entre Argentina - Reino Unido agosto de 1991. (\*) Acta Acuerdo sobre Servicios Aéreos entre Argentina y Reino Unido enero 1992. (\*\*) Memorando de Entendimiento 2 de Julio de 1997. (\*\*\*) Memorando de entendimiento marzo de 1998. (\*\*\*\*) Memorando de Entendimiento 4 de febrero de 1999. (\*\*\*\*\*) Memorando de Entendimiento 19 de julio de 2006.

En marzo de 1990 la Argentina suscribió con México un Memorándum de Consulta (ver tabla 27) en donde se acordó otorgar derechos de tráfico de primera, segunda, tercera, cuarta libertad y de quinta libertad. Esta última se limitaba al punto intermedio de Lima (Perú) y no se aplicaba en Los Ángeles (EE.UU). La designación de líneas aéreas fue múltiple, se otorgaron hasta tres frecuencias semanales entre ambos países, incluyendo a Lima y Los Ángeles como punto intermedio y punto más allá. Las tarifas se son fijadas por las líneas aéreas bajo la aprobación de ambas autoridades aeronáuticas. En septiembre de 1994, mediante un Acta de Entendimiento de la embajada argentina a México, se concedieron derechos de quinta libertad para los puntos, Lima, Bogotá, Guayaquil, San Pablo, Caracas, República Dominicana (desde y hacia Buenos Aires y México). Se comenzó a observar cierta flexibilidad en los puntos acordados en el Memorándum anterior al incluir más puntos intermedios con derechos de tráfico de quinta libertad. Además, se acordó *stop over* entre ambos países en Santiago de Chile y Buenos Aires para México y La Habana, Panamá, México para Argentina. También, se amplió las frecuencias semanales, pasando de tres a cinco frecuencias. En agosto de 1996 mediante una Nota de Entendimiento de la Embajada Argentina a México, acordaron establecer el cuadro de rutas a servir por ambos países. Para el caso de México, Puntos en México, puntos intermedios, puntos en la Argentina y puntos más allá. Para el caso de Argentina, Puntos en Argentina, puntos intermedios, puntos en México y puntos más allá. Por último, en agosto de 2006 se suscribió un Memorándum de Entendimiento entre ambos países, el cual permitió ampliar la integración en materia de servicios aéreos. Se otorgó derechos de quinta libertad en los siguientes puntos, Lima, Bogotá, Guayaquil, San Pablo, Caracas, República Dominicana, un punto en América Central y el Caribe (desde y hacia Argentina y México). En el caso de las frecuencias las mismas se ampliaron de 10 (diez) frecuencias semanales a 14 (catorce) a partir de marzo 2007, más 7 (siete) frecuencias adicionales por fuera del convenio entre Buenos Aires - México. En este sentido, la flexibilidad otorgada en el cuadro de rutas, más la ampliación de los derechos de tráfico de quinta libertad y la ampliación de las frecuencias, deja en evidencia la creciente apertura de cielos entre la Argentina y México.

**Tabla 27.** Acuerdos Bilaterales firmados entre la Argentina y México entre 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	<p>Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° libertad. Se otorgan derechos de 5° libertad al tramo Lima - México no así al tramo México D. F. - Los Ángeles.</p> <p>(*) Se acordó 5° libertad para los puntos, Lima, Bogotá, Guayaquil, San Pablo, Caracas, República Dominicana (desde y hacia Buenos Aires y México).</p> <p>(****) Se otorgó 5° libertad en los siguientes puntos, Lima, Bogotá, Guayaquil, San Pablo, Caracas, República Dominicana, un punto en América Central y el Caribe (desde y hacia Argentina y México).</p> <p>Rutas para México: (*) <i>Stop Over</i> en Santiago de Chile y Buenos Aires.</p> <p>(**) Puntos en México, puntos intermedios, puntos en la Argentina y puntos más allá.</p> <p>Rutas para Argentina: (*) <i>Stop Over</i> en Panamá, México y La Habana.</p> <p>(**) Puntos en Argentina, puntos intermedios, puntos en México y puntos más allá.</p>
<i>Designación</i>	Múltiple
<i>Capacidad</i>	<p>3 frecuencias semanales (Bs As-Lima-México D.F.-Los Ángeles)</p> <p>(*) 5 (Cinco) frecuencias semanales.</p> <p>(**) 50-50 se debe garantizar la igualdad de oportunidades a las líneas aéreas designadas.</p> <p>(****) 10 (Diez) frecuencias semanales y 14 (catorce) a partir de marzo 2007, más 7 (siete) frecuencias adicionales por fuera del convenio entre Buenos Aires - México.</p>
<i>Tarifas</i>	Son fijadas por las líneas aéreas bajo aprobación de las autoridades aeronáuticas.

Fuente: Elaboración propia a partir de la firma de ASA entre Argentina y México entre 1991-2008<sup>35</sup>

En diciembre de 1996 los países miembros y Estados asociados al Mercosur suscribieron un Acuerdo sobre Servicios Aéreos (ver tabla 28), mejor conocido como Acuerdo de Fortaleza. El objetivo de dicho acuerdo fue el de promover servicios aéreos sub-regionales regulares en rutas diferentes a las operadas regularmente. Los países acordaron otorgar

<sup>35</sup> Memorándum de Consulta entre Argentina - México 23 de marzo de 1990. (\*) Acta de Entendimiento 23 de septiembre 1994. (\*\*) Carta de la Embajada Argentina a México 05 de agosto de 1996. (\*\*\*) Intercambio de Notas entre Argentina y México, remite al Acta de Entendimiento de 1994 (\*\*\*\*) Acta Acuerdo entre Argentina y México 17 de agosto 2006.

derechos de tráfico de primera, segunda, tercera, cuarta y quinta libertad, bajo la autorización de los Estados partes. También se acordó establecer que la designación de líneas aéreas sea múltiple. Se acordó libertad en cuanto a la capacidad de las líneas aéreas, sin restricción de equipos y frecuencias. Se autorizaron vuelos exploratorios en rutas no operadas regularmente por un tiempo prudencial. En cuanto a las tarifas, se acordó que las mismas sean aprobadas por las autoridades de los países firmantes bajo el seguimiento del Consejo de autoridades aeronáuticas. El Acuerdo de Fortaleza significó una de las primeras experiencias hacia una apertura de cielos en la región, a partir de aperturas de nuevas rutas en condiciones de operaciones netamente flexibles.

**Tabla 28.** Acuerdos Bilaterales firmados entre los países miembros y asociados del Mercosur 1991-2008

<i>Elementos</i>	<i>Características de los servicios aéreos internacionales</i>
<i>Ruta</i>	Promover servicios aéreos sub-regionales regulares en rutas diferentes a las operadas regularmente. Se otorgan derechos de 1°-2°-3° y 4° 5° dependerá de la autorización de los Estados partes.
<i>Designación</i>	Designación Múltiple
<i>Capacidad</i>	Las empresas propondrán libremente los equipos y las frecuencias las cuales serán tenidas en cuenta por las autoridades aeronáuticas de los Estados partes del acuerdo. Se autorizó vuelos exploratorios en rutas no operadas por un tiempo prudencial.
<i>Tarifas</i>	Aprobadas por las autoridades de los países firmantes bajo el seguimiento del Consejo de autoridades aeronáuticas.

Fuente: Acuerdos Bilaterales firmados entre los países miembros y asociados del Mercosur 1991-2008<sup>36</sup>

En resumen, durante el período de 1991-2008 la Argentina no fue ajena al proceso liberalizador iniciado por Estados Unidos en 1978 y que años más tarde se iría replicando en otras partes del mundo. El caso argentino se presentó de modo gradual en relación al caso estadounidense, pero sin aplicar paquetes de medidas como en el caso europeo. Partiendo del cuadro de las características de los acuerdos bilaterales de Estados Unidos antes y después de 1991 de Doganis (2006) (ver tabla 30), es posible observar que dentro

<sup>36</sup> Acuerdo de Servicios Aéreos entre Argentina – Bolivia – Brasil – Chile - Paraguay y Uruguay 17 de diciembre de 1996.

de la caracterización algunos puntos se encuentran presentes en los acuerdos bilaterales firmados por la Argentina.

**Tabla 29.** Principales características de los acuerdos bilaterales de Estados Unidos antes y después de 1991

<i>Elementos</i>	<b>Características</b>	
	<i>Bilaterales muy liberados 1978-1991</i>	<i>Cielos abiertos, post 1991</i>
<i>Rutas</i>	Sólo entre puntos específicos, más limitados para empresas no estadounidenses	Ilimitadas
	Quintas libertades generalmente ilimitadas	Quintas libertades ilimitadas
	No se permite realizar cabotaje	
	Séptimas libertades no permitidas	
	Derechos ilimitados para servicios no regulares	
<i>Designación</i>	Múltiple	
	Las líneas aéreas deben estar bajo una sustancial propiedad y control efectivo de los nacionales del estado designado	
<i>Capacidad</i>	Sin topes de capacidad o frecuencias	
<i>Tarifas</i>	Doble desaprobación o reglamentación del país de origen	Tarifas libres
<i>Código compartido</i>	No era parte del bilateral	Códigos compartidos permitidos

Fuente: Lipovich 2010:139

El primer punto, en los cuadros de rutas se observan que en dichos acuerdos, en algunos casos se suele establecer puntos a servir sin especificar los mismos dejando a cargo de la línea aérea definir que rutas va a operar, tal como en los casos de los acuerdos firmados con Cuba, EE.UU, Países Bajos, Malasia, Paraguay, Rusia, entre otros países. Esto otorga cierta flexibilidad a las líneas aéreas a la hora de poder establecer operaciones en otros países, seleccionado los puntos que pueden ser atractivos desde el punto de vista de tráfico de tercera y cuarta libertad. En cuanto a las libertades del aire se puede ver que empieza a ser más frecuente el otorgamiento de quinta libertad y en algunos casos como en Perú hasta

sexta libertad, quedando fuera de negociación novena libertad (derecho a realizar vuelos de cabotaje).

El segundo punto, en relación a la designación de líneas aéreas, se hace frecuente el uso de designación múltiple. Se sigue utilizando la cláusula que las líneas aéreas deben estar bajo una sustancial propiedad y control efectivo de los estados nacionales designados y, a su vez, la cláusula en donde cada parte se reserva el derecho de revocar o limitar la autorización de explotación o autorización técnica de una línea aérea de la otra parte en el caso de no cumplimiento de las normas de seguridad aérea. Dichas cláusulas permiten denegar o regular el acceso de una línea aérea al mercado aerocomercial internacional de un país.

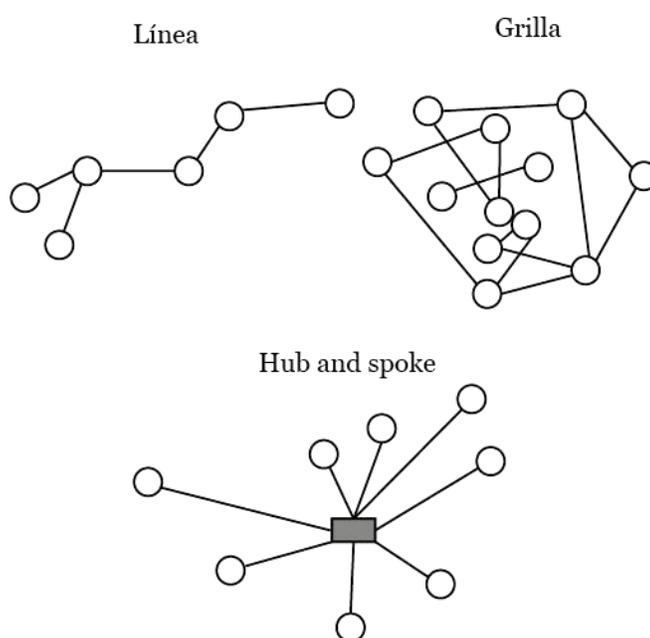
En tercer lugar, la capacidad de asientos ofertados y frecuencias semanales si bien presentan limitaciones en cuanto a los topes máximos, se ha podido observar que las mismas han estado en constante evolución salvo algunos casos donde se observa una disminución. Se advierte que ya no se utiliza la designación del tipo de aeronaves a operar una ruta, como forma de regular la capacidad de asientos que una línea aérea pueda ofertar. En relación a esto, las frecuencias asignadas a las compañías aéreas designadas, presentó un comportamiento progresivo en cuanto a la cantidad de frecuencias otorgadas. Sin embargo, se mantuvo constante el criterio de capacidad 50-50 como mecanismo regulatorio en cuanto a la participación de una línea aérea en un mercado aerocomercial internacional.

En cuarto lugar, en materia tarifaria se ha establecido en varios acuerdos la posibilidad de que sean las líneas aéreas quienes establezcan las mismas. En este aspecto el rol de los Estados participantes centraliza su intervención en aquellos casos donde las tarifas aplicadas son propicias a situaciones de discriminación y disparidad entre las líneas aéreas. En este sentido, dejar en manos de las compañías aéreas la aplicación de cuadros tarifarios permite generar dos efectos. Por un lado, establecer una competencia directa entre las líneas aéreas en materia tarifaria. En casos de designación múltiple de líneas aéreas, esto implicaría que varios actores participarían en la conformación de cuadros tarifarios y provocaría una competencia directa entre una o más líneas aéreas en materia de tarifas. Por otro lado, como consecuencia de dicha competencia tarifaria solo se beneficia al pasajero, ya que contaría con diversas opciones de servicios en una misma ruta a tarifas competitivas.

### 3.9. Redes de Transporte: Redes Aerocomerciales

La mayoría de los modelos de ruta presentan características que le son propias y que a su vez otorgan diversas formas de configurar el espacio. Sin embargo, el modelo de red y la configuración del espacio son expresiones que van de la mano y, tal como se expresó anteriormente, el transporte es tal vez el factor que más influye directamente sobre la organización del espacio. En este sentido se puede mencionar tres tipos de redes tipos básicos: línea, grilla, *Hub and Spoke*, su traducción sería centros y rayos, Figura 7.

**Figura 7.** Redes de Transporte Aéreo.



Fuente: Elaboración propia

En primer lugar, en una red tipo líneas, las operaciones de una línea aérea se establecen a partir de un aeropuerto que opera como base y esta realiza una serie de paradas intermedias en su ruta hasta su destino final. Este tipo de red era utilizado en principio por las primeras líneas que realizaban vuelos internacionales durante la década de los años 1930, 1940 y 1950, por ejemplo, la ruta transatlántica París-Buenos Aires de la línea aérea francesa Air France en la década de 1934 presentaba una configuración del tipo lineal con varios puntos intermedios (Figura 8).

Figura 8. Publicidad de Air France ruta París – Buenos Aires en 1934



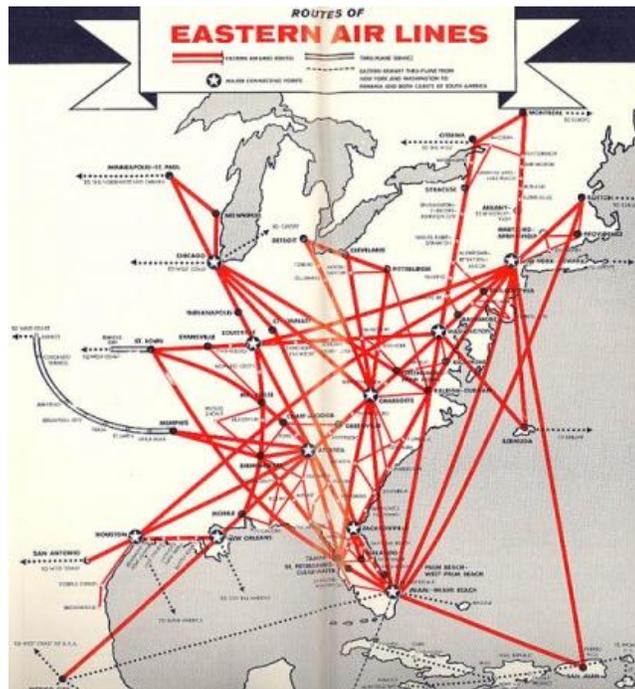
Fuente: Publicidad extraída de la página Gaceta Aeronáutica  
<http://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=12152>

Las paradas intermedias se hacen, ya sea para abastecerse de combustible, para embarcar o desembarcar carga, correo y pasajeros. Aunque todavía existen compañías aéreas en todo el mundo que operan estos sistemas de rutas, el desarrollo constante en materia de tecnología permitió introducir mejoras en el consumo, traduciéndose así en aeronaves más eficientes que cubren mayores distancias. En término de costos, este tipo de redes tiende a ser poco rentable debido a que los costos operativos suelen ser elevados, por ejemplo, mayor consumo de combustible (por aterrizajes y despegues) o el pago de tasas en los distintos aeropuertos. Por último, un elemento no menor es el grado de ocupación de vuelo, esto implica que el factor de ocupación debe ser tal que permita cubrir los costos operativos del vuelo. Con la llegada de los primeros aviones a reacción, las líneas aéreas pudieron ir cambiando la configuración de sus vuelos y con esto pudieron suprimir escalas innecesarias y reducir tiempos de vuelos. A modo de ejemplo, en un vuelo a Europa con un DC-6 a una velocidad crucero de 507km/h y una autonomía de 4.840 Km el vuelo podía durar algo más de 24 horas, mientras que cuando se introdujeron los primeros Comet 4, con una velocidad crucero de 810 Km/h y una autonomía de 5.190 Km, el tiempo de vuelo se bajaba a un poco más de 15 horas. Por lo tanto, es posible decir que este tipo de redes respondía en cierto

sentido a un tipo de desarrollo tecnológico en materia aeronáutica, que exigía la necesidad de contar con puntos intermedios entre los puntos de origen y destino como escalas técnicas.

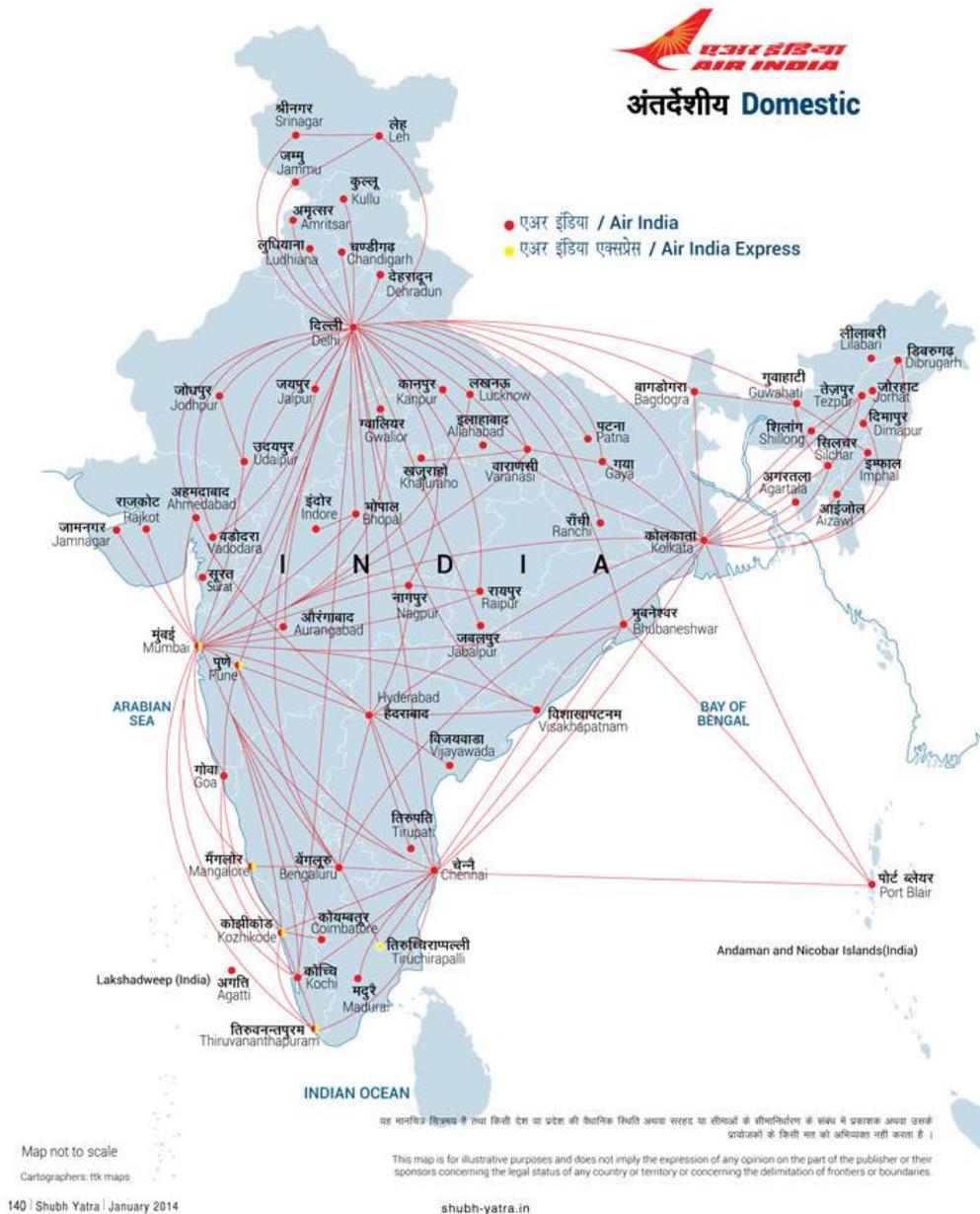
En segundo lugar, una red tipo grilla ha sido, tal como se observa en la figura 9, aún existe algunos ejemplos previos a la desregulación y durante la segunda postguerra. Otro ejemplo, es el mercado doméstico de la India, tal como se puede ver en la Figura 10.

**Figura 9.** Rutas de Eastern Air Lines 1961



Fuente: Publicidad extraída de la página Airways News  
<http://airwaysnews.com/html/timetable-and-route-maps/eastern-airlines-timetables-route-maps-and-history/1961-july-10-eastern-airlines-timetables-route-maps-and-history/6839>

Figura 10. Rutas aéreas de cabotaje de Air India 2014



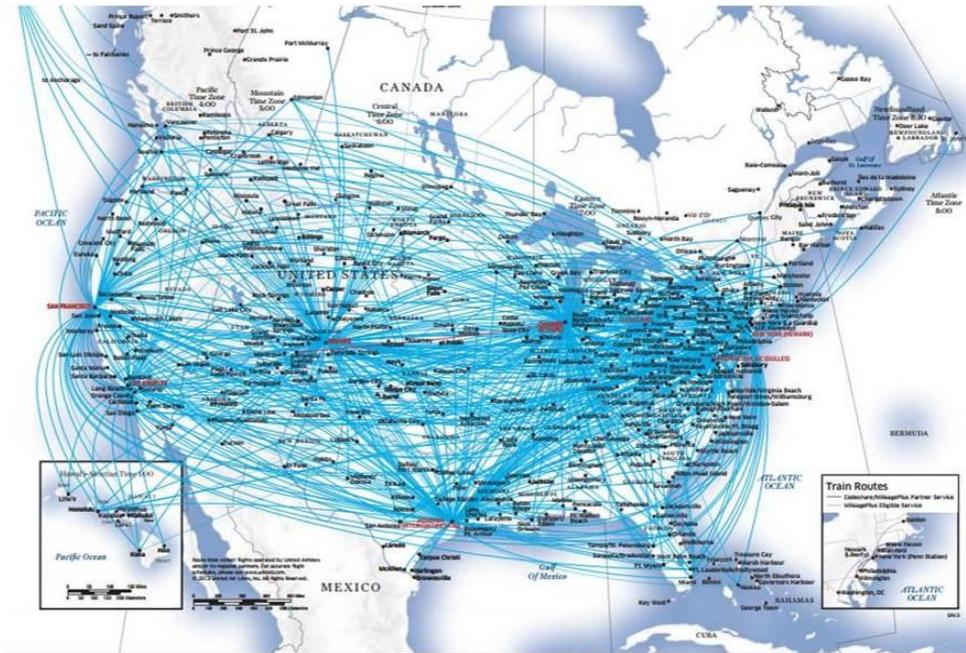
Fuente: Publicidad extraída de la página de Air India [www.airindia.com](http://www.airindia.com)

La principal ventaja de las redes tipo rejilla es que permite que sea más óptimo lograr alcanzar altas tasas de utilización, tanto de aviones como de tripulaciones. Esto permite que los vuelos puedan ser programados para funcionar con un número de diferentes rutas, lo que ayuda a reducir al mínimo el tiempo durante el cual las aeronaves se encuentran

inactivas. Esto implica que los flujos de tráfico a través de los aeropuertos sean más altos de lo que son en las redes tipo lineales.

En tercer lugar, existen las redes tipo centro y rayos o mejor conocidas como *Hub and Spoke*. La estructura *Hub and Spoke* surgió por primera vez en los EE.UU. como consecuencias de la desregulación de su mercado aerocomercial doméstico. En comparación con el modelo de punto a punto, una estructura *Hub and Spoke* requiere menos vuelos directos para vincular cualquier conjunto de ciudades (Malighetti, P. et al. 2007). Graham (1995) explica que el concepto *Hub and Spoke* refiere a cualquier gran aeropuerto que ofrece una multiplicidad de conexiones o incluso a una aerolínea en particular cuyo aeropuerto sea la base principal de sus operaciones hacia múltiples destinos. Sin embargo, un *Hub* implica la generación estrictamente de un intercambio sincronizado y articulado de vuelos y pasajeros. Esto quiere decir que, en estos denominados *Hub*, la hora de llegada del avión procedente de las ciudades en los extremos de numerosos rayos, se coordinan en un corto período de lapso, transformando al tiempo en una variable imprescindible para el correcto funcionamiento de un aeropuerto de este tipo. Después de que el intervalo mínimo necesario para redistribuir los pasajeros y el equipaje, implica que un número igualmente grande de aviones salen a las ciudades que articulan la red como radios. Un ejemplo, sería la red doméstica de United Airlines cuyos centros (hub) serían los aeropuertos de San Francisco, Denver, Chicago y New York. Estos cuatro centros le permiten a la línea aérea poder cubrir en casi su totalidad la extensión del territorio desde la costa oeste, centro y costa este de los Estados Unidos (Figura 11).

**Figura 11.** Rutas aéreas de cabotaje de United Airlines 2014



Fuente: Publicidad extraída de la página de United Airlines [www.united.com](http://www.united.com)

La estructura *Hub and Spoke* aumenta la eficiencia de las aerolíneas, ya que permite una mayor densidad de vuelos y un mayor grado de conexión desde un centro a varios puntos. Por otra parte, las compañías aéreas dominantes de un nodo concentrador pueden obtener grandes ventajas competitivas en mercados cada vez más liberalizados y competitivos, tales como una tarifa diferencial en relación a un competidor directo o cubrir un mayor número de destinos a partir de un centro.

Dennis, N. (1994) explica que hay tres factores a tener en cuenta a la hora de analizar el funcionamiento óptimo de un *Hub*. En primer lugar, la centralidad del punto concentrador, es decir, la ubicación geográfica central en relación con los mercados atendidos es importante para minimizar el tiempo de vuelo y costes. En segundo lugar, es necesario contar con instalaciones aeroportuarias importantes, como una amplia pista de aterrizaje o más de una pista que permita procesar un gran movimiento de aeronaves, una plataforma comercial que, con un gran número de slots, una terminal lo suficientemente grande para procesar un gran número de pasajeros rápidamente y que permita manejar un gran número de vuelos simultáneamente y proporcionar margen para absorber demoras. Probablemente

es esta una de las características más importantes, la coordinación de horarios para minimizar el tiempo en el suelo. Sin embargo, estos aeropuertos deben contar con una ubicación tal que le permita lograr grandes ampliaciones para acompañar el crecimiento del tráfico con el del aeropuerto. En tercer lugar, la ubicación del *Hub* debe ser importante, en el sentido que pueda generar una gran demanda de pasajeros o en su defecto ser un gran centro con capacidad de atracción de vuelos. En este sentido las ciudades donde se ubican los *Hub* tienen un papel muy importante. No obstante, no se debe desmerecer el papel de los aeropuertos secundarios dentro de la red aeroportuaria debido a que tienen como rol lograr abastecer a los aeropuertos centrales de pasajeros, en este sentido Guillen, D. y Morrison, W (2005) expresan que dentro de un sistema *Hub and Spoke*, los aeropuertos centrales obtienen beneficios de los aeropuertos denominados radios (*Spoke*) aportando valor a la red.

### **3.10. Análisis de redes: La red aerocomercial argentina como resultado del proceso liberalizador**

Goetz (2002) expresa que, en los Estados Unidos, una gama de industrias, desde el transporte a los bancos, las telecomunicaciones y la energía, se desreguló en todo o en parte a fines de la década de los años setenta hasta la década de los años noventa. La industria del transporte aéreo fue la primera en ser liberalizada, y fue analizada a fondo por académicos y analistas políticos más que cualquier otra industria desregulada. Fue ampliamente aclamada como un éxito, principalmente porque el número de pasajeros de líneas aéreas se habían más que duplicado desde 1978, y las tarifas de las compañías aéreas fueron significativamente más bajas en promedio.

La década de los años noventa, puede ser catalogada como un período de intensos cambios en materia de regulación aerocomercial en Argentina. Por un lado, se caracterizó por la expansión de los procesos de privatización de la línea aérea estatal y la concesión de los aeropuertos que sirven tanto a las operaciones de cabotaje como internacionales. Por otro lado, se caracterizó por la flexibilización del mercado aerocomercial nacional y de una mayor flexibilización de los acuerdos bilaterales. Si bien, esta etapa no fue un período de liberalización total, en referencia a la liberalización de otros mercados, es posible hablar de una etapa que tuvo fuertes consecuencias a partir de dicho proceso.

Silva (2004), Umaña (1998), Roessing (2007), Doganis (2006), Villena (2008) expresan que con la desregulación se observó en principio:

- La entrada de nuevos competidores al mercado,
- Incremento de la competencia y como consecuencia de esto,
- Reducción de las tarifas.
- Liberalización de la capacidad o frecuencias,
- Aumento del número de rutas servidas,
- Oportunidades justas e igualitarias de concurrencias,
- Nuevas tecnologías para los sistemas de reserva,
- Programas de pasajeros frecuentes.

Además, se fomentó la firma de acuerdos de código compartido con el fin de ofrecer amplios servicios de cobertura en rutas internacionales (Silva, 2004:6). También, con la firma de acuerdos más liberales se buscó una mayor flexibilidad en los términos de control del Estado.

La privatización de Aerolíneas Argentinas, a cargo del consorcio liderado por Iberia, abrió las puertas para que otras líneas aéreas locales ingresaran al mercado aerocomercial internacional argentino<sup>37</sup>. La gestión de Iberia apuntó, como expresa Potenze (1997), a que Aerolíneas Argentinas fuera la alimentadora de pasajeros de Iberia en su Hub de Madrid. Esto implicó la eliminación de varios servicios internacionales (además de algunos de cabotaje), venta de activos e inmuebles (aeronaves), cierre de oficinas comerciales alrededor del mundo, cierre de centros de entrenamiento de pilotos. A este proceso se le sumó el aspecto legislativo que favoreció el ingreso al mercado de rutas internacionales a empresas que anteriormente operaban servicios de cabotaje tal como se expresó anteriormente (Lipovich, 2007). Hasta este momento es posible hacer una analogía con lo que fue el proceso liberalizador de los Estados Unidos, donde empresas que operaban rutas troncales como American Airlines, Delta o United comenzaron a operar rutas internacionales compitiendo directamente con PAN AM y TWA. Por su parte, la demanda aérea en la Argentina experimentó inicialmente un fuerte crecimiento de un 257% entre 1991-1997, este contexto favoreció en un principio el ingreso de nuevos operadores. Por

---

<sup>37</sup> Ver Arias, Fernando (2001) La privatización y desregulación del transporte aerocomercial de cabotaje. La experiencia argentina 1989-1999, Tesis de Licenciatura, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina.

último, cabe destacarse los tratados bilaterales como herramientas para el desarrollo de políticas aerocomerciales (incluidos en el derecho aeronáutico internacional), como parte del sistema de otorgamiento de rutas por parte de un Gobierno a empresas extranjeras.

**Gráfico 1.** Evolución del mercado aerocomercial internacional argentino entre 1991-2008

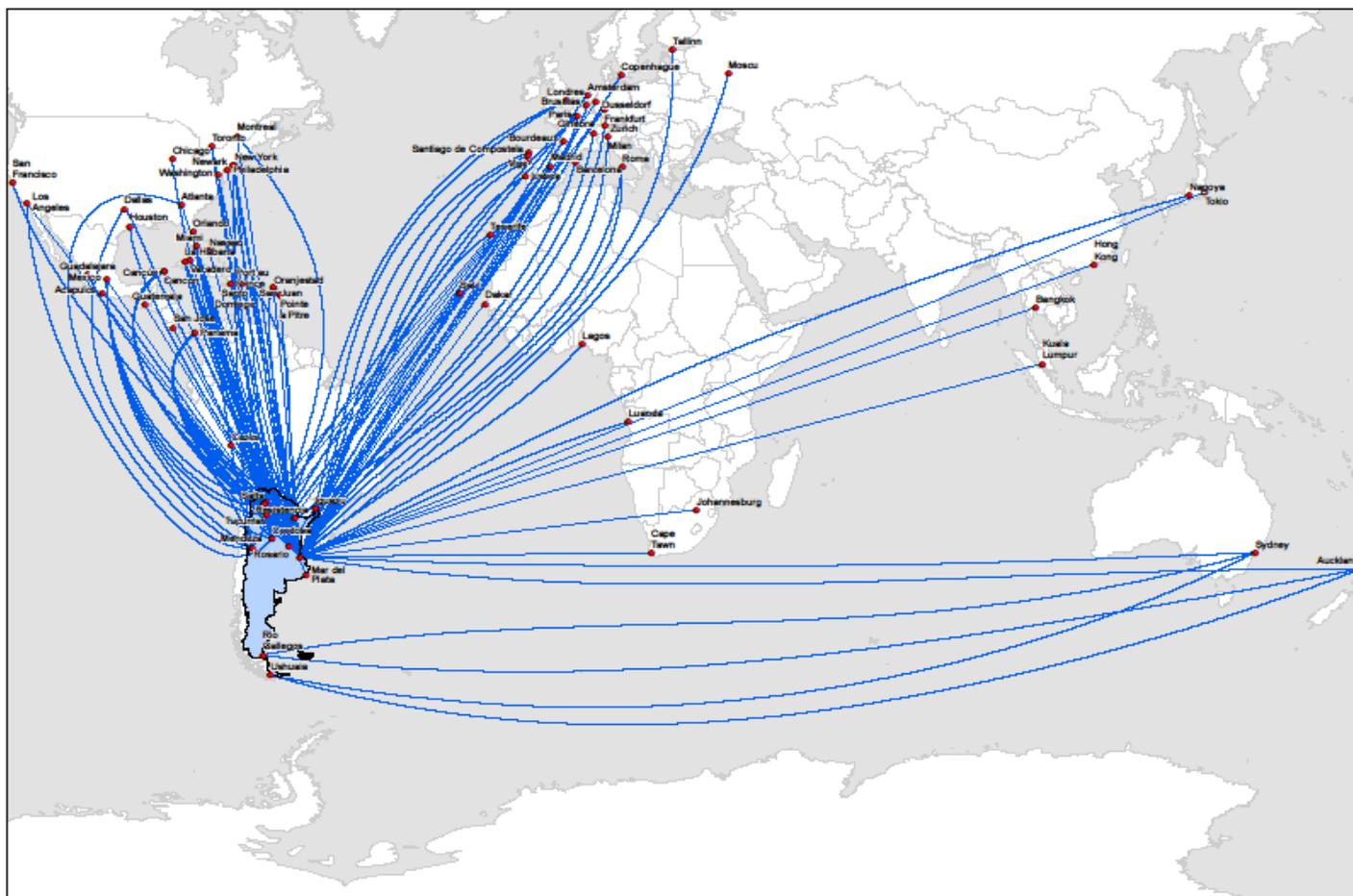


Fuente: Elaboración propia en base a datos de Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Kazda y Cave (2005) expresan que la tasa de crecimiento del transporte aéreo en todo el mundo desde 1990 era fuerte y el volumen de pasajeros en el transporte aéreo regular se duplicó en el período de 1990 a 2000. Entre 1991-2008 el número de pasajeros internacionales en la Argentina creció en más de un 460%, pasando de 1.990.373 de pasajeros en 1991 a 9.172.019 de pasajeros en el 2008. Dicho crecimiento fue sostenido a lo largo de los años, tal como se puede observar en el Gráfico 1. De 1991 a 1997 el mercado aerocomercial internacional argentino muestra un crecimiento constante. Cabe aclarar que durante este período el Gobierno nacional desarrolló las políticas económicas de carácter neoliberal ya mencionados anteriormente tales como la privatización de los servicios públicos, de la aerolínea de bandera nacional y la Ley de Convertibilidad (la paridad del peso argentino con el dólar estadounidense). En efecto éstas medidas favorecieron el acceso de ciertos sectores sociales al mercado aerocomercial internacional. Kazda y Caves (2005) expresan que, como resultado inicial

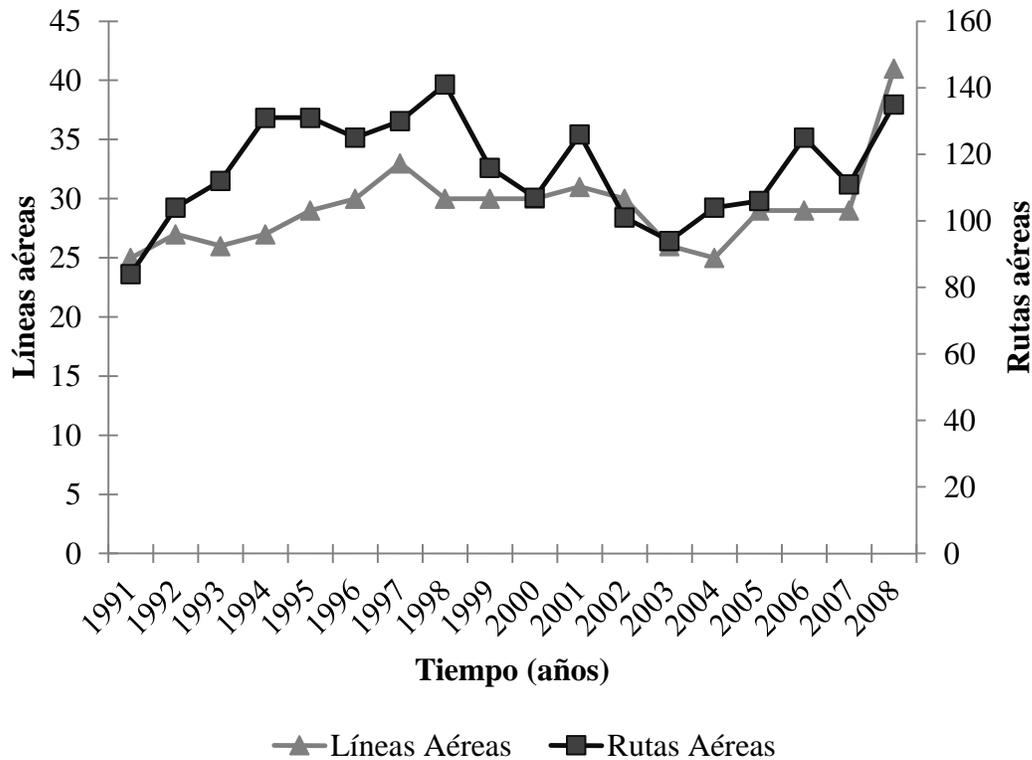
del proceso de liberalización en Estados Unidos, el porcentaje de la población que nunca antes había viajado en avión se redujo de 70% a 20%. Durante este período 1991-1997, el mercado aerocomercial internacional argentino creció más del 257%, pasando de 1.990.373 de pasajeros en 1991 a 5.126.291 de pasajeros en 1997. Entre 1998 y 1999 la economía argentina no fue ajena a una serie de crisis de carácter global originada en 1997 por la denominada **Crisis Asiática** cuyo efecto originario fue la devaluación de la moneda tailandesa, causando efecto dómimo en Malasia, Indonesia y Filipinas. Como resultado de dicha crisis en 1998 se dio el denominado **Efecto Vodka** en Rusia como consecuencia de una baja de precios en los *commodities*, entre ellos el petróleo. Por último, como derivación de las crisis mencionadas, en Brasil se produjo una crisis cambiaria por efecto de la modificación de la política monetaria del Banco Central del Brasil hacia fluctuaciones administradas del Real brasilero, esto originó fuga de capitales en dicho país. Como consecuencia de las crisis mencionadas, en la Argentina se originó un efecto de recesión de la economía, sumado a un fuerte endeudamiento externo, lo que provocó efectos devastadores que llevaron a la crisis social, política y económica del 2001. Durante los años 2000 se registran 4.975.724 pasajeros y en el 2001 5.666.734 pasajeros. Se observa una recuperación que se corta abruptamente con una caída del 22.3% en el año 2002, 4.403.184 de pasajeros, como consecuencia de la crisis argentina en el 2001 y como consecuencia a lo ocurrido el 11 de septiembre del 2001 en el atentado a las Torres Gemelas en Nueva York, que provocó una crisis mundial en la industria aerocomercial por la utilización de aeronaves comerciales para cometer el atentado, provocando así numerosas cancelaciones de pasajes y una baja en el tráfico a nivel global. Este hecho marcaría un antes y un después en el mundo aerocomercial. Entre los años 2003 y 2008 se observa una recuperación en los niveles de pasajeros con 5.121.420 en el 2003 a 9.172.019 en el 2008, como consecuencias de mejoras económicas que permitieron superar la crisis del año 2001.

**Figura 11.** Rutas Internacionales desde y hacia la República Argentina entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

**Gráfico 2.** Evolución de las rutas aéreas y líneas aéreas entre 1991 a 2008



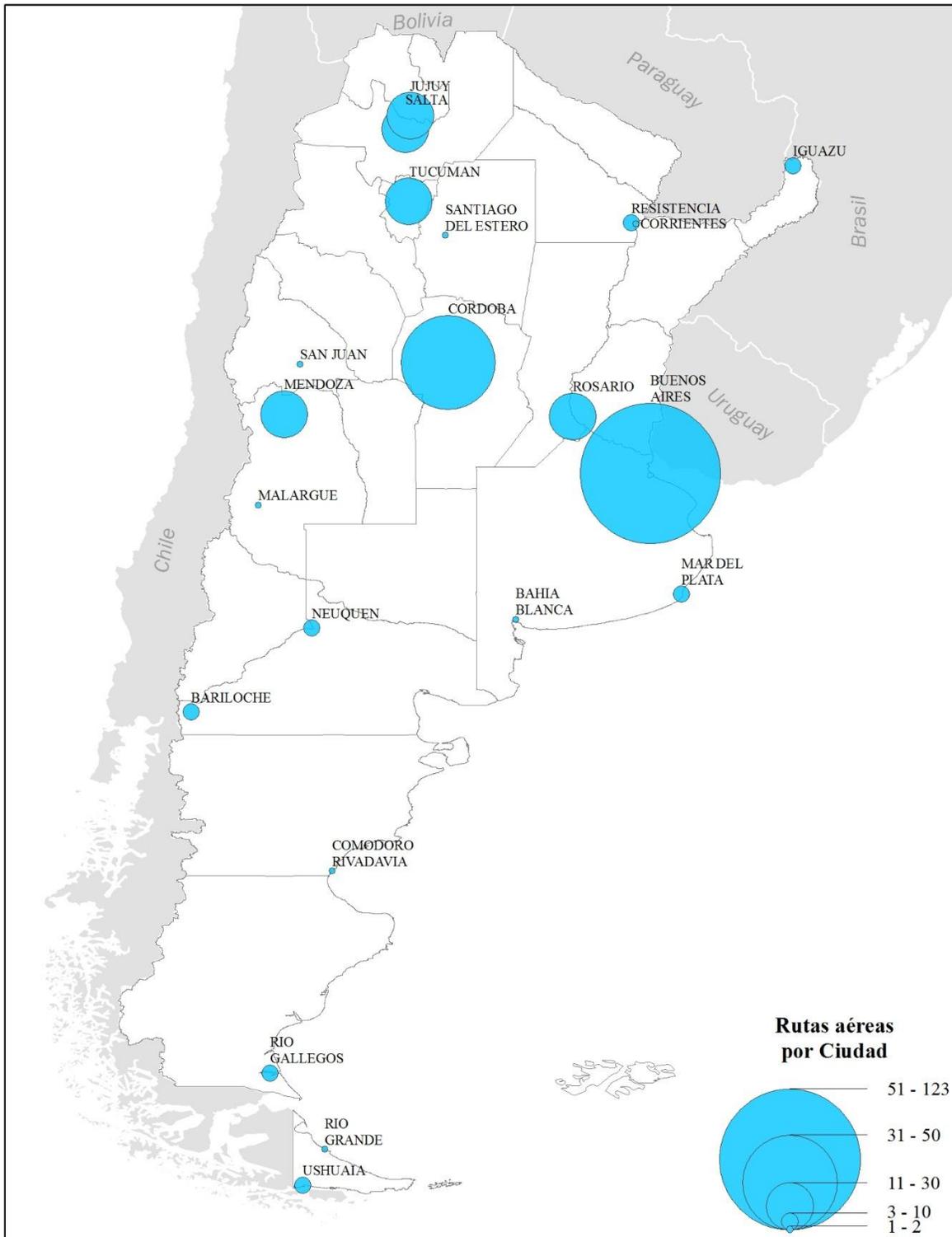
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Entre los beneficios que se suelen argumentar sobre la liberalización y apertura de cielos, se puede destacar la llegada de nuevos competidores al mercado y el incremento de nuevas rutas aéreas Silva (2004), Doganis (2006), Roessing (2007) y Villena (2008). Sin embargo, si se analiza la evolución de las rutas operadas durante los años 1991 a 2008 (ver gráfico 2 y figura 11) vemos un crecimiento durante el período 1991 a 1998, primeros años de la Convertibilidad y apertura de mercado. Luego de 1999 a 2002 como producto de la recesión económica a nivel global y local el número de rutas recae, a partir de 2003 a 2008 se inicia una recuperación con algunas fluctuaciones. Si nos centramos en la evolución de las líneas aéreas, vemos que la misma comienza a tener un crecimiento en el año 1992 y se sostiene hasta el año 1997. Luego entre 1999 a 2004 tiene un comportamiento en descenso, en coincidencia con la caída en rutas y tráfico, y es a partir de ese momento que se observa

una recuperación escalonada. En este sentido, no es posible observar un boom de líneas aéreas operando en el mercado aerocomercial internacional argentino, aunque si es posible identificar un crecimiento considerable a partir del año 2007, posiblemente asociado al bienestar económico del país.

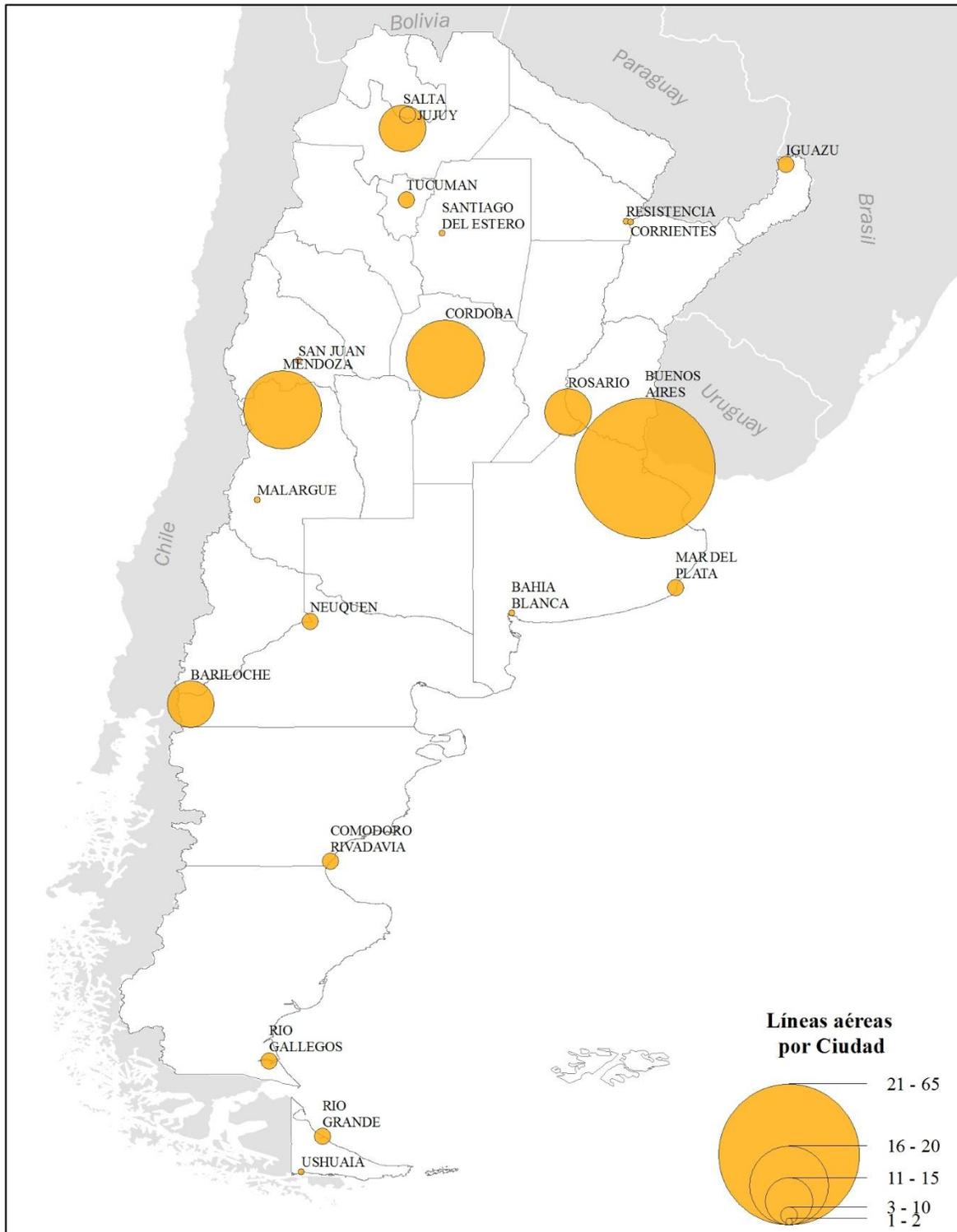
“Las rutas aéreas entre ciudades son el medio de transporte más usado a escala planetaria y esas rutas articulan con sus conexiones una red cuyos nodos son las ciudades donde se localizan los aeropuertos” (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991:110). Siguiendo lo expresado por Seguí Pons y Petrus Bey (1991) si se analiza la red aérea internacional de la Argentina, es posible establecer una jerarquía de los nodos, tomando como referencia el número de rutas que conectan a cada nodo con otras ciudades del mundo y la cantidad de líneas aéreas que operan. Ahora bien, observemos la distribución espacial de las líneas aéreas dentro del mercado aerocomercial argentino. Entre 1991-2008 se registraron en total 128 rutas internacionales servidas y operaron 69 líneas aéreas durante dicho período. Por un lado, del total de rutas internacionales servidas, Buenos Aires operó 123 rutas, Córdoba 42, Salta 26, Tucumán 24, Rosario 21 y Mendoza 20 (ver figura 12). Por otro lado, del total de líneas aéreas que operaron durante el período 1991-2008, 65 líneas aéreas operaron en Buenos Aires, 18 en Córdoba, 19 en Mendoza, 12 en Rosario, 12 en Bariloche y 11 en Salta (ver figura 13). La centralidad de Buenos Aires como nodo principal es posible explicarlo como consecuencia de su proximidad a las zonas de mayor desarrollo económico y a las áreas de mayor densidad de población de la República Argentina. En consecuencia, esto permite que Buenos Aires tenga conexión con los nodos que presentan grandes centros demográficos y económicos del mundo, convirtiéndose así en el nodo principal de la República Argentina con conexión global por encima de Córdoba, Mendoza, Santa Fe entre otras provincias.

**Figura 12.** Cantidad de rutas aéreas por ciudad en la República Argentina entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

**Figura 13.** Cantidad de líneas aéreas por ciudad de la República Argentina entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Lipovich (2009) expresa que la accesibilidad diferencial colabora con la jerarquización territorial, pero a su vez, tiene una importancia económica sobre el territorio dentro del contexto global actual. En cierto sentido, las políticas aerocomerciales llevadas adelante por los gobiernos definen la configuración de la red de vuelos regulares a nivel local, regional e internacional. En este punto, se destacan los Acuerdos Bilaterales ya que en ellos se acuerda el sistema de otorgamiento de rutas aéreas entre ambos países, frecuencias, las designaciones de líneas aéreas nacionales y extranjeras para la explotación de dichas rutas. A continuación, se puede observar la Tabla 31 que refiere a las principales rutas internacionales entre 1991-2008 por cantidad de pasajeros transportados.

**Tabla 30.** Principales rutas internacionales por cantidad de pasajeros entre 1991-2008

<b>Ciudades</b>	<b>Destinos</b>	<b>Total</b>
Buenos Aires	Sao Paulo (GRU)	10.767.625
Buenos Aires	Santiago	10.566.332
Buenos Aires	Madrid	9.260.782
Buenos Aires	Miami	9.084.425
Buenos Aires	Montevideo	8.758.399
Buenos Aires	Rio de Janeiro	4.395.338
Buenos Aires	New York	3.259.916
Buenos Aires	Punta del Este	2.796.748
Buenos Aires	Roma	2.476.800
Buenos Aires	Asunción	1.974.259
Buenos Aires	Lima	1.973.745
Buenos Aires	París	1.955.301
Buenos Aires	Porto Alegre	1.921.310
Buenos Aires	Frankfurt	1.750.088
Buenos Aires	Londres	1.500.065

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

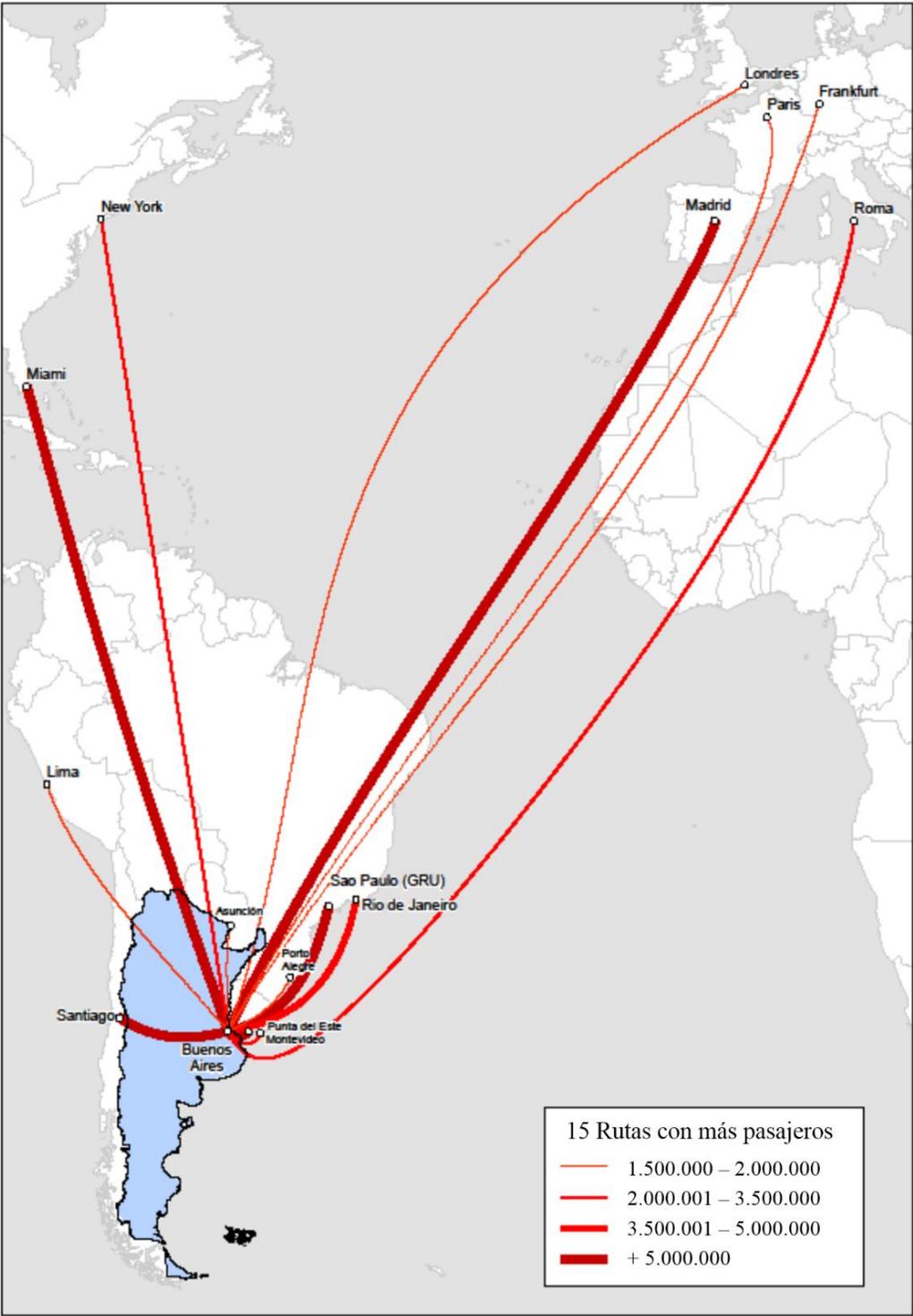
Entre las 15 rutas internacionales del mercado aerocomercial internacional argentino, 8 son destinos latinoamericanos y de países integrantes o miembros asociados al Mercosur, 5 son destinos europeos y 2 estadounidenses. Si se suma el total de pasajeros de los 15 destinos, se obtiene que en total 72.441.133 pasajeros, es decir, el 79.61% de los 90.991.947 de pasajeros que entre 1991-2008 pasaron por la República Argentina. Por otro lado, los quince destinos con mayor cantidad de pasajeros tienen como punto de origen o final a Buenos Aires, esto comprende los dos aeropuertos más importantes del país, el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y el Aeroparque Jorge Newbery. Si se analiza la Tabla 31 de las principales rutas internacionales entre 1991-2008, de los 8 destinos latinoamericanos, 6 ciudades pertenecen, como ya se dijo, a países integrantes o miembros asociados al Mercosur, esto remarca el papel importante que desarrolla el bloque regional. Cabe destacar que Chile y Perú no son miembros del bloque, pero si participan como países asociados. Dentro de este grupo de 8 ciudades, Brasil se presenta como el destino más importante para el mercado aerocomercial internacional argentino, asentando así los fuertes vínculos comerciales, sociales y políticos entre ambos países. Santiago de Chile es la segunda ciudad de mayor importancia en el mercado aerocomercial internacional argentino, conformando así el eje Sao Paulo-Buenos Aires-Santiago. Las relaciones de cooperación entre Buenos Aires y la capital chilena en materia comercial, de turismo, explotación minera, entre otras, han sido históricas debido a que Santiago de Chile es una puerta de salida hacia los mercados del Pacífico para la Argentina. Es importante destacar que, en 1995 los países miembros del Mercosur dieron un paso hacia un proceso progresivo con el objetivo de tratar liberalizar los servicios sub-regionales de transporte aéreo en rutas no operadas regularmente entre los países miembros, conocido como Acuerdo de Fortaleza (Goh, 2001). El principal objetivo de este pacto era establecer un arancel externo común, la liberalización del transporte aéreo a través de la armonización de las normas y reglamentos, se convirtió en una parte inevitable del programa de cooperación económica (Goh, 2001). Sin embargo, dicho acuerdo no obtuvo los resultados esperados ya que las rutas tradicionales de Sudamérica siguen predominando el tráfico de pasajeros internacionales, ya que las mismas conectan las principales ciudades o capitales de la región. De las ciudades europeas, Madrid se muestra como la puerta de ingreso al viejo continente y marca así las estrechas relaciones históricas, culturales y económicas entre ambos países

desde la época colonial, pasando por los movimientos migratorios, hasta las relaciones comerciales establecidas durante el proceso de apertura económica en la década de los años 1990. Miami curiosamente se presenta como el destino más importante de Estados Unidos por encima de Nueva York, siendo esta última en palabras de Sassen (1999) una de las ciudades globales junto a Londres y Tokio. La relevancia de Miami tal vez en palabras de Gámir y Ramos (2002:191) "...se haya convertido en la puerta de ingreso a la región, en relación a la cercanía y a su vez por el elevado número de población de origen latina asentada en dicha ciudad". En el caso de Montevideo su situación se explica por la cercanía que presenta a Buenos Aires, por los vínculos comerciales establecidos entre ambos países siendo Montevideo un puerto importante para la región y a su vez por la presencia de empresarios de origen argentino que tienen inversiones en Uruguay (para mayor detalle se puede observar figura 14).

Dennis (2007) expresa que, aunque una amplia gama de aeropuertos pueda apoyar una red de servicios aéreos de corta distancia, la actividad de vuelos de largo recorrido se concentra en unos pocos centros principales, por ejemplo, Londres Heathrow, París Charles de Gaulle, Alemania Frankfurt y Holanda Ámsterdam son responsables del 60% de los vuelos europeos de largo recorrido y el 40% restante se extendió alrededor de otros 47 aeropuertos. En el caso de Argentina, otros aeropuertos como Córdoba y Mendoza, si bien prestan una cobertura de rutas internacionales, las mismas son de alcance limitado en relación a la conexión y cantidad de pasajeros que presenta Buenos Aires. Por ejemplo, la ruta Mendoza-Santiago con 638.106 pasajeros entre 1991 y 2008, es la más importante por fuera de las rutas de Buenos Aires hacia otros puntos. En el caso de Córdoba, la ruta Córdoba-Santiago con 361.920 pasajeros entre 1991 y 2008, es la ruta más importante para dicho aeropuerto. Tal como expresa Dennis (2007), los principales centros de atracción y generación de tráfico han reforzado su posición en los últimos años. En este sentido, se puede decir que Buenos Aires se consolida por encima de otras ciudades y es probable que esto responda a una necesidad de las líneas aéreas de mantener aquellas rutas rentables, rutas históricas o potencialmente rentables. Asimismo, dicho proceso de concentración y consolidación de Buenos Aires pueda responder a lo que Lipovich (2002) expresa cuando explica que el proceso de globalización fomentado por el capitalismo, sobre las bases de aceleración del ciclo de reproducción del capital, demanda una nueva lógica de circulación.

En este punto, el desarrollo de medios de circulación rápidos y de escala mundial, ha favorecido a la creación de servicios que respondan al modo de operación tipo *On Line* o *Just in Time*. Frente a este proceso deviene la necesidad de incrementar y asegurar la conectividad entre los centros económicos y productivos. Asimismo, Lipovich (2002) concluye, al decir que se habla de una nueva lógica de circulación, el trabajo en red, que configura redes fuertemente centralizadas y jerarquizadas que favorecen ejercer el control y el poder financiero y comercial.

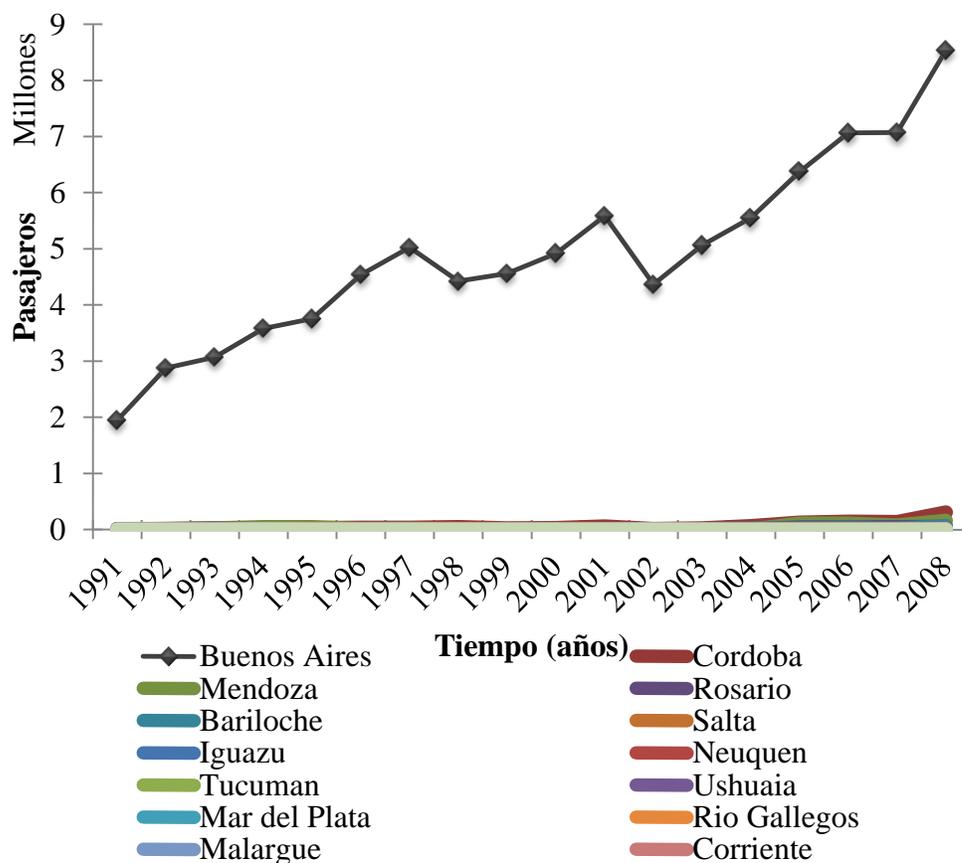
Figura 14. Principales rutas internacionales por cantidad de pasajeros entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

Si se toma la participación de las ciudades que registran pasajeros internacionales durante el período 1991-2008, es posible ver que Buenos Aires registra aproximadamente el 97% de los pasajeros internacionales y Córdoba en el segundo puesto registra menos del 2% de los pasajeros internacionales (ver Gráfico 3 y Tabla 32). Tal como afirma Lipovich (2009:7), “en un proceso de liberalización con una tendencia de centralización de aerolíneas, la cantidad de *hubs* tiende a decrecer, tienden a ser de mayor magnitud y los *hubs* de diferentes líneas aéreas tienden a superponerse entre ellos para competir abiertamente”. Thompson (1990) reafirma siguiendo esta línea expresando que, la concentración territorial de los *hubs* de las líneas aéreas es una de las principales estrategias para reducir costos, pero a su vez, permite el desarrollo de economías de escalas y transportes en masa.

**Gráfico 3.** Evolución de pasajeros internacionales por ciudad 1991 a 2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

**Tabla 31.** Participación de las ciudades argentinas en el mercado aerocomercial internacional entre 1991-2008

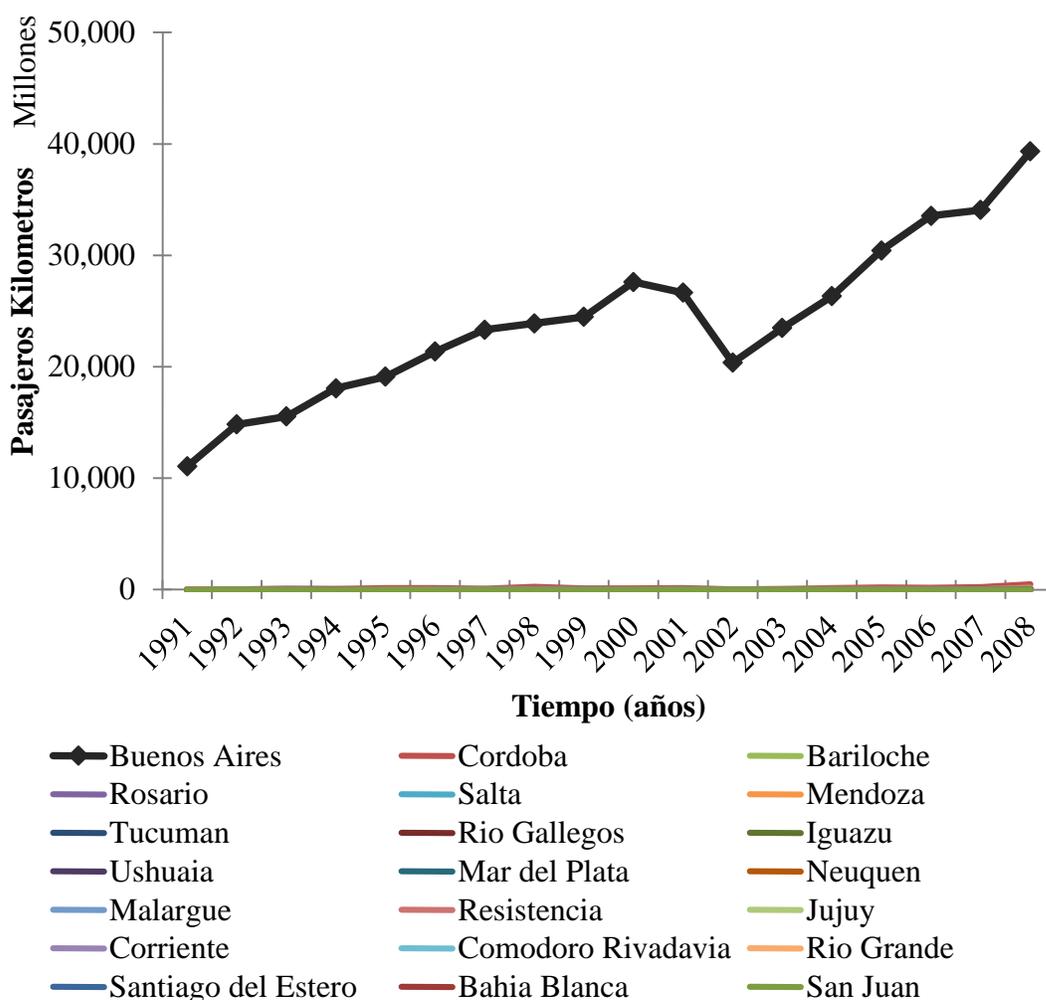
<b>Ciudades</b>	<b>PAX 1991-2008</b>	<b>%</b>
Buenos Aires	88.295.550	97,04
Córdoba	1.136.791	1,25
Mendoza	654.835	0,72
Rosario	268.046	0,295
Bariloche	213.616	0,235
Salta	174.719	0,192
Iguazú	50.583	0,056
Neuquén	48.962	0,054
Tucumán	42.320	0,047
Ushuaia	39.953	0,044
Mar del Plata	14.940	0,016
Río Gallegos	13.481	0,015
Malargüe	7.961	0,009
Corrientes	7.778	0,009
Resistencia	7.572	0,008
Jujuy	5.672	0,006
Río Grande	4.222	0,005
Comodoro Rivadavia	3.864	0,004
San Juan	703	0,001
Santiago del Estero	208	0,00023
Bahía Blanca	171	0,00019
<b>TOTAL</b>	<b>90.991.947</b>	<b>100,000</b>

Fuente: De elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC)

Cuando se observa la cantidad de pasajeros internacionales por ciudades durante el período 1991-2008, tal como se representa en la Figura 15 y en el Gráfico 4, Buenos Aires se presenta como la puerta de ingreso y egreso de los pasajeros internacionales, ocupando

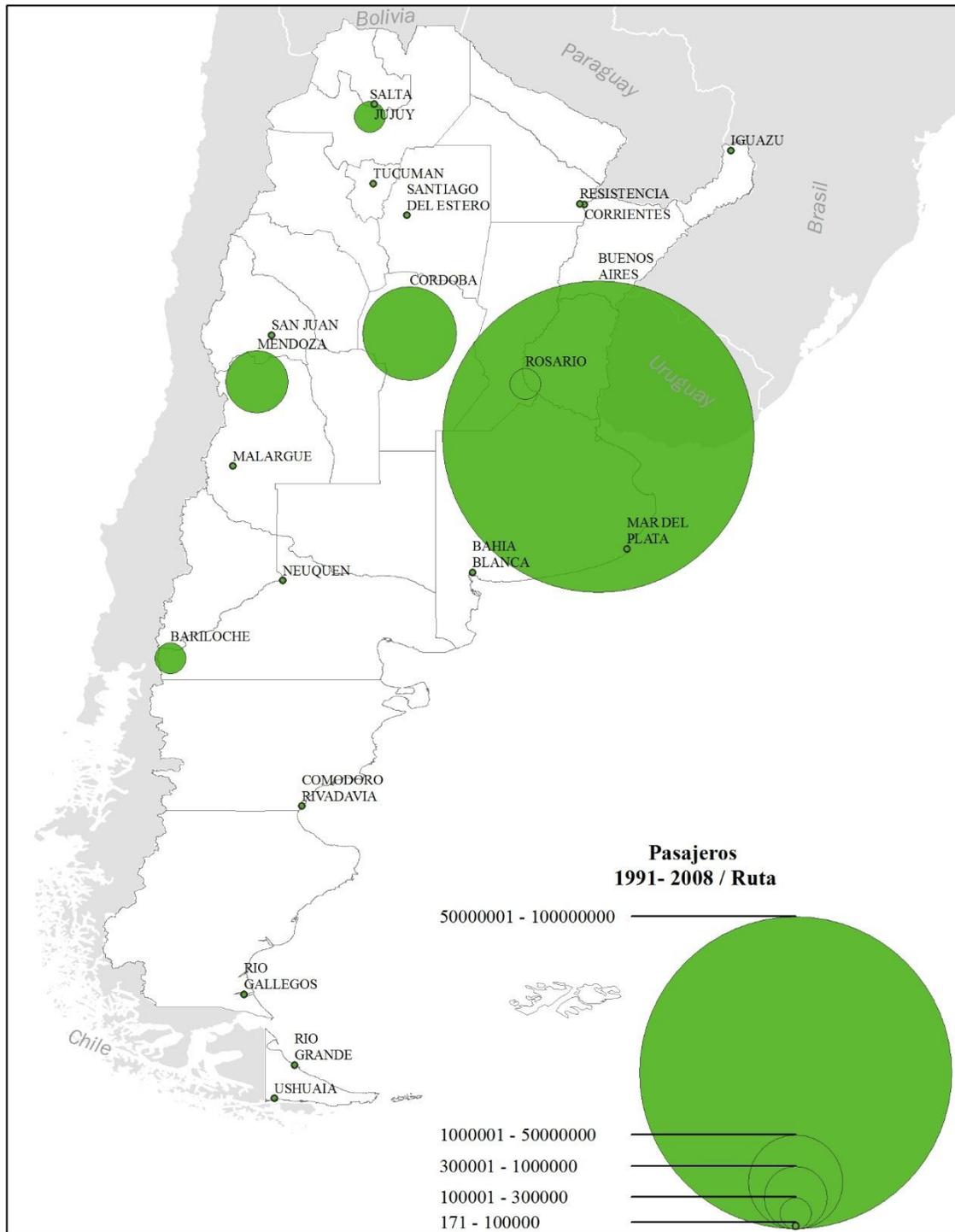
una supremacía por sobre el resto de las ciudades del país que representan solo el 3%. En este contexto globalizante, tal como se explicó anteriormente, Gámir y Ramos (2002) expresan que la concentración de los flujos comerciales, de capitales y de tecnología se encuentra relacionada con el grado de desarrollo territorial y por la tanto es posible suponer una clara relación entre dicho desarrollo económico y la intensidad de uso del transporte aéreo. En este sentido, Buenos Aires no solo se consolida como la ciudad más importante de la Argentina en términos demográficos, económicos y políticos (por ser sede central del Gobierno nacional), sino también se consolida como la ciudad elegida por las líneas aéreas para desarrollar sus bases operativas hacia sus centros operativos en el exterior.

**Gráfico 4.** Evolución Pasajeros – Kilómetros por ciudad, período 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

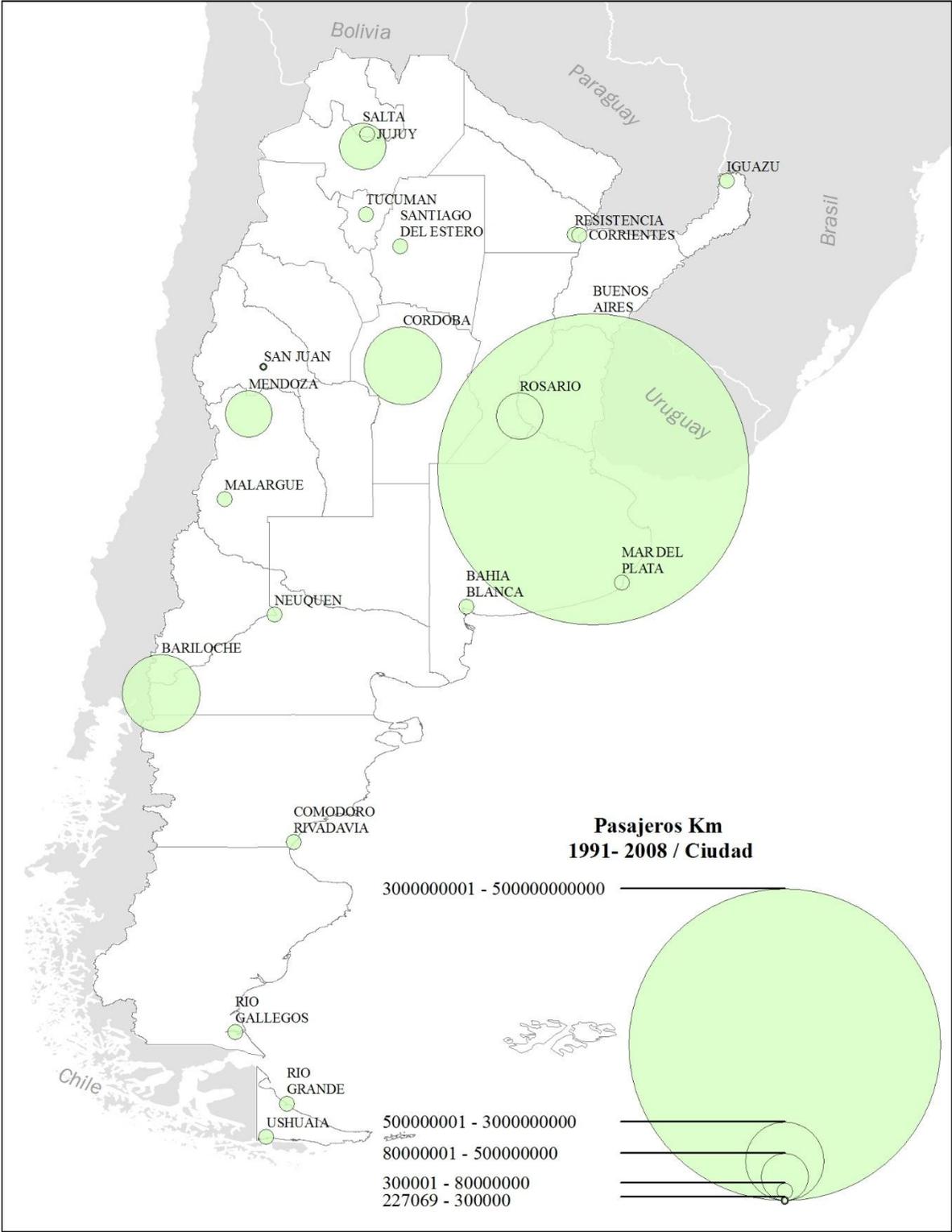
**Figura 15.** Pasajeros Internacionales por ciudades durante el período 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

En este sentido Lipovich (2009:14) afirma que “el mercado aerocomercial no sólo es un importante factor de localización de las más relevantes actividades económicas en el contexto de la globalización, sino que también es un factor determinante para alterar y diseñar a la jerarquía territorial”. Por lo tanto, si se ve la Figura 16, la misma expresa los pasajeros-kilómetros (en millones) por ciudad argentina entre 1991-2008, esto permite construir un indicador de calidad sobre demanda por ciudad. En este sentido, Buenos Aires concentra la mayor demanda de transporte aerocomercial internacional de la Argentina por encima del resto de las ciudades.

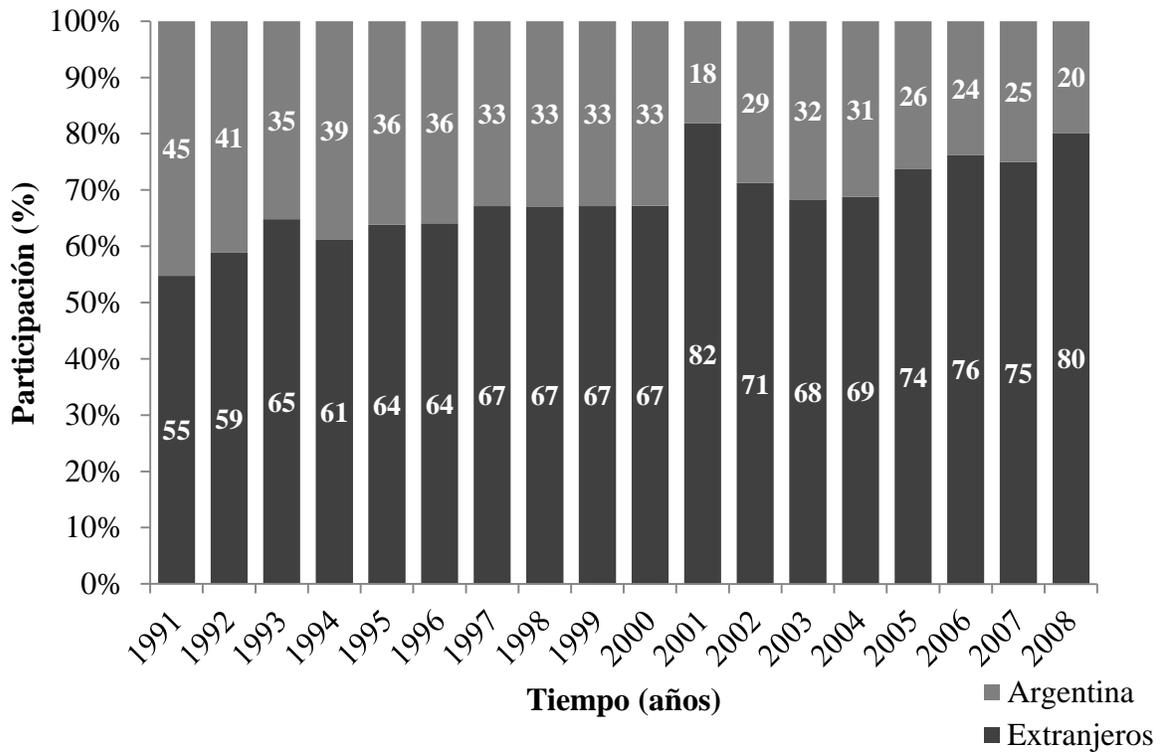
**Figura 16. Pasajeros-Kilómetros por ciudad argentina entre 1991-2008**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC)

Entre 1991 y 2008 la evolución de la participación de empresas por origen en el mercado aerocomercial internacional argentino (ver gráfico 5), presentó un avance de las compañías de origen extranjero por sobre las compañías de origen argentina a lo largo del período analizado. En 1991 la participación empresas de origen extranjera en el mercado aerocomercial internacional argentino era del 55%, durante esa etapa se privatiza Aerolíneas Argentinas, siendo esta la única línea aérea con capacidad de operar a nivel internacional en el país. Durante los siguientes años, con Aerolíneas Argentinas ya en mano de capitales extranjeros, se observa que la evolución de la participación de empresas extranjeras en el mercado sigue evolucionando de forma creciente superando el 60%. Durante el período 1992 a 2002, tal como se expresó anteriormente, comenzaron a incorporarse al mercado aerocomercial internacional argentino empresas de origen nacional, favorecidas por la flexibilización de los acuerdos bilaterales y la sanción de una serie de normas que benefician el ingreso de nuevos operadores. En este sentido, durante el período analizado Argentina incorporó en los Acuerdos sobre Servicios Aéreos la cláusula de designación múltiple de líneas aéreas. Esto permitió que, empresas como LAPA, fundada a fines de los años setenta, empezaron a ganar mercado local y en el año 1994 con la incorporación de aviones de fuselaje ancho inició vuelos chárter hacia el exterior, pero no será hasta el año 1999 que inició operaciones hacia Atlanta, San Pablo y Santiago sin mayores éxitos.

**Gráfico 5.** Porcentaje de participación de empresas por origen en el mercado aerocomercial argentino desde 1991 a 2008

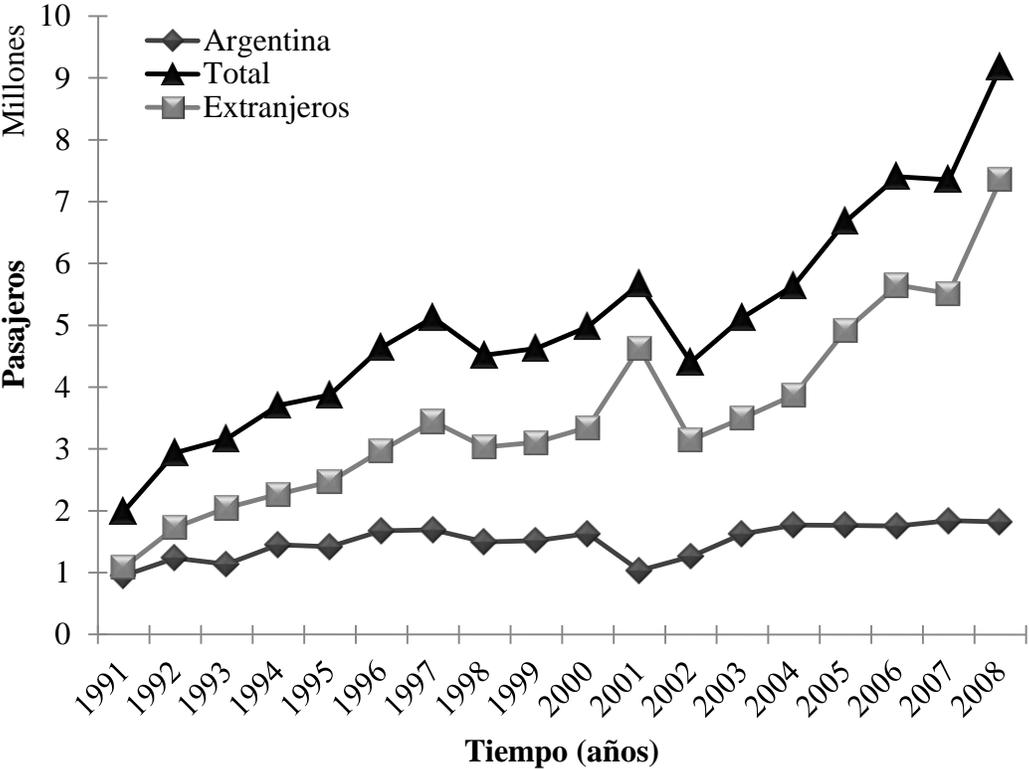


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC)

En el caso de Dinar, inició operaciones en 1992 en el mercado de cabotaje argentino durante el período 1992 a 2002 formalizó algunos vuelos internacionales a modo chárter a Brasil principalmente. Southern Winds inició operaciones en el año 1996 en el mercado de cabotaje argentino y hasta el año 2005, año de su desaparición realizó operaciones sin éxito a Santiago, Miami y Madrid. En el año 2001 se da la peor crisis económica y política de la Argentina, en ese contexto LAPA, Southern Winds y Dinar no son ajenas y las mismas entran en quiebra, Aerolíneas Argentinas pasó a manos del Grupo Marsans. Durante esa etapa la participación de las líneas aéreas extranjeras en el mercado argentino llegó al 80% en el 2001 y 77% en el año 2002. La designación múltiple permitió la participación de empresas nacionales, pero también de empresas extranjeras, que al fin fueron las más favorecidas por la flexibilización, ya que concentraron casi la totalidad del tráfico internacional. La competencia entre las líneas aéreas de origen nacional entre sí y con líneas aéreas extranjeras, sumado al contexto económico desfavorable, dejó como saldo que

las líneas aéreas de origen nacional no pudieran competir de igual a igual con las grandes compañías extranjeras teniendo como consecuencias las pérdidas de rutas internacionales, pérdidas de frecuencias, quiebre y desaparición de las mismas. Aerolíneas Argentina, por su parte, con el Grupo Marsans tuvo su período de recuperación, pero ya no sería la misma, a pesar que mantuvo una cuota de mercado cercana al 30%. En el año 2008 la línea aérea de bandera nacional fue estatizada luego de una fuerte crisis operacional y una fuerte deuda que la empresa contrajo debido a los malos manejos que tuvo.

**Gráfico 6.** Evolución de pasajeros internacionales por origen de empresa desde 1991 a 2008

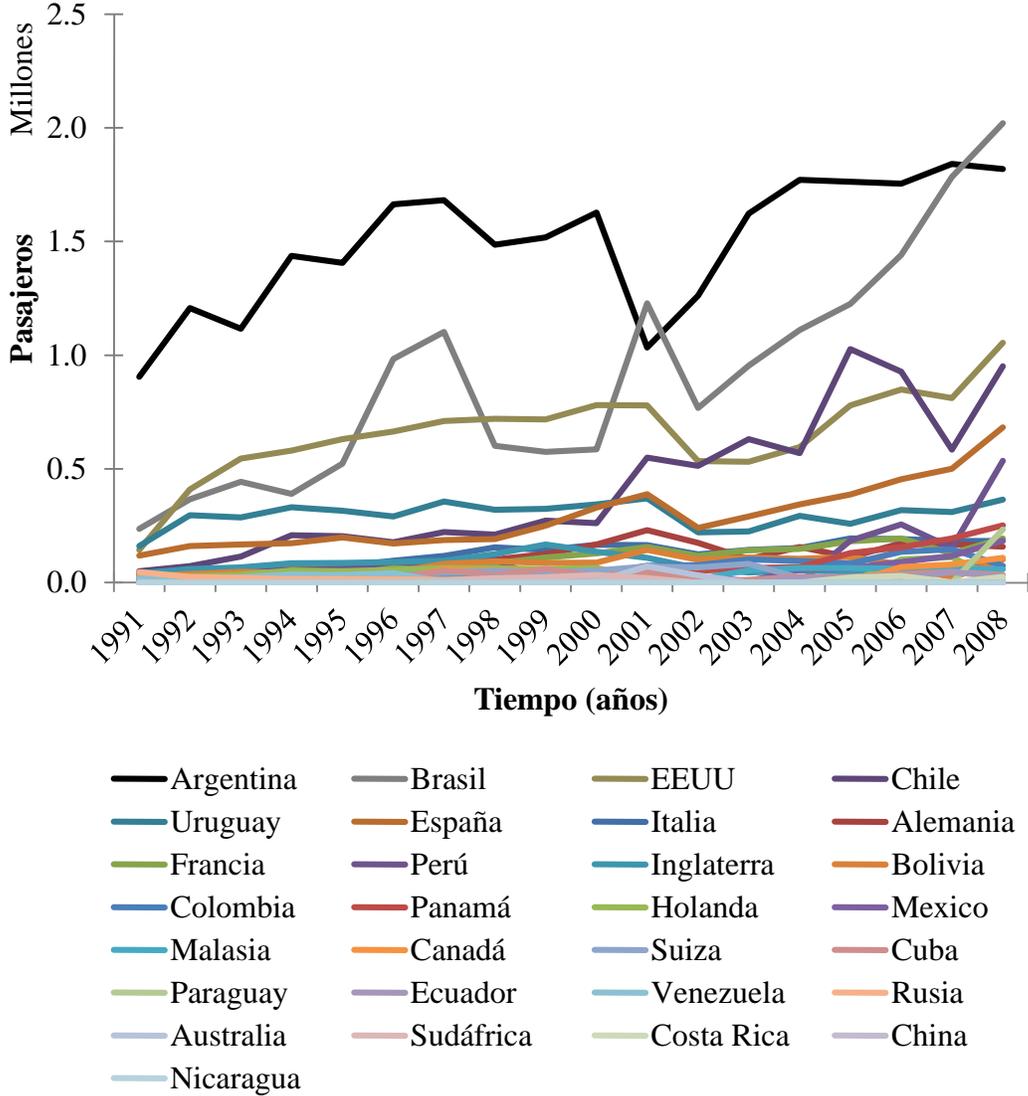


Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC)

Hemos visto que la participación de las líneas aéreas extranjeras en el mercado aerocomercial internacional argentino se ha comportado en relación a la evolución de dicho mercado y no así la evolución de las líneas aéreas de origen argentina (ver gráfico 6). En ese contexto se observa que con la evolución de los pasajeros internacionales en el mercado aerocomercial argentino, las líneas aéreas extranjeras han sido las más competitivas en

relación a las líneas aéreas de origen nacional, lo cual demostró que hubo una libre concurrencia de compañías extranjeras las cuales no vieron limitadas sus frecuencias ni capacidades de vuelo. Esto último implica que, Argentina ha mantenido en sus Acuerdos sobre Servicios Aéreos una política de evolución constante en la cantidad de frecuencias asignadas tal como se pudo ver en el apartado anterior.

**Gráfico 7.** Pasajeros Internacionales por origen de empresa, período 1991 – 2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

En el gráfico 7 se observa la evolución de la participación de las líneas aéreas por país de origen. En primer lugar, cuando se privatizó Aerolíneas Argentinas el Gobierno nacional prorrogó por 15 años la concesión de una serie de rutas internacionales, esto le aseguraba a la empresa que se adjudicara la línea aérea de bandera un nicho de mercado importante. De 1991 a 2000 las líneas aéreas de origen argentino marcaron una tendencia de crecimiento. En igual signo se encuentran las líneas aéreas de origen brasileñas, estadounidenses, chilenas, uruguayas, españolas, entre otras. En el año 2001 se produjo un quiebre, las líneas aéreas de origen argentino entran en crisis y marcan una tendencia negativa y las compañías aéreas de origen extranjeras en contra posición tienen una tendencia positiva. Entre las empresas se encuentran las líneas aéreas de brasileñas, chilenas, españolas e italianas, entre otras (ver figura 17 y 18). Esto se encuentra en sintonía con la crisis del 2001 donde miles de argentinos migraron en búsqueda de una estabilidad socioeconómica. A partir del año 2002 la Argentina inició los pasos de recuperación y en ese sentido el mercado aéreo internacional, las líneas aéreas de origen argentino tuvieron una fuerte recuperación, seguidas por las compañías de origen brasileñas, estadounidenses y chilenas. Se dijo que el año 2001 fue un quiebre debido a que, a partir de ese momento las líneas aéreas de origen nacional no tendrían participación mayoritaria del mercado aerocomercial internacional argentino, dejándolo en manos de compañías aéreas extranjeras, las cuales venían ganado terreno desde el año 1991. Por último, Villena (2008:110 - 111) expresa que, en lo que concierne al proceso de liberalización de los mercados aéreos se tienen las siguientes preocupaciones:

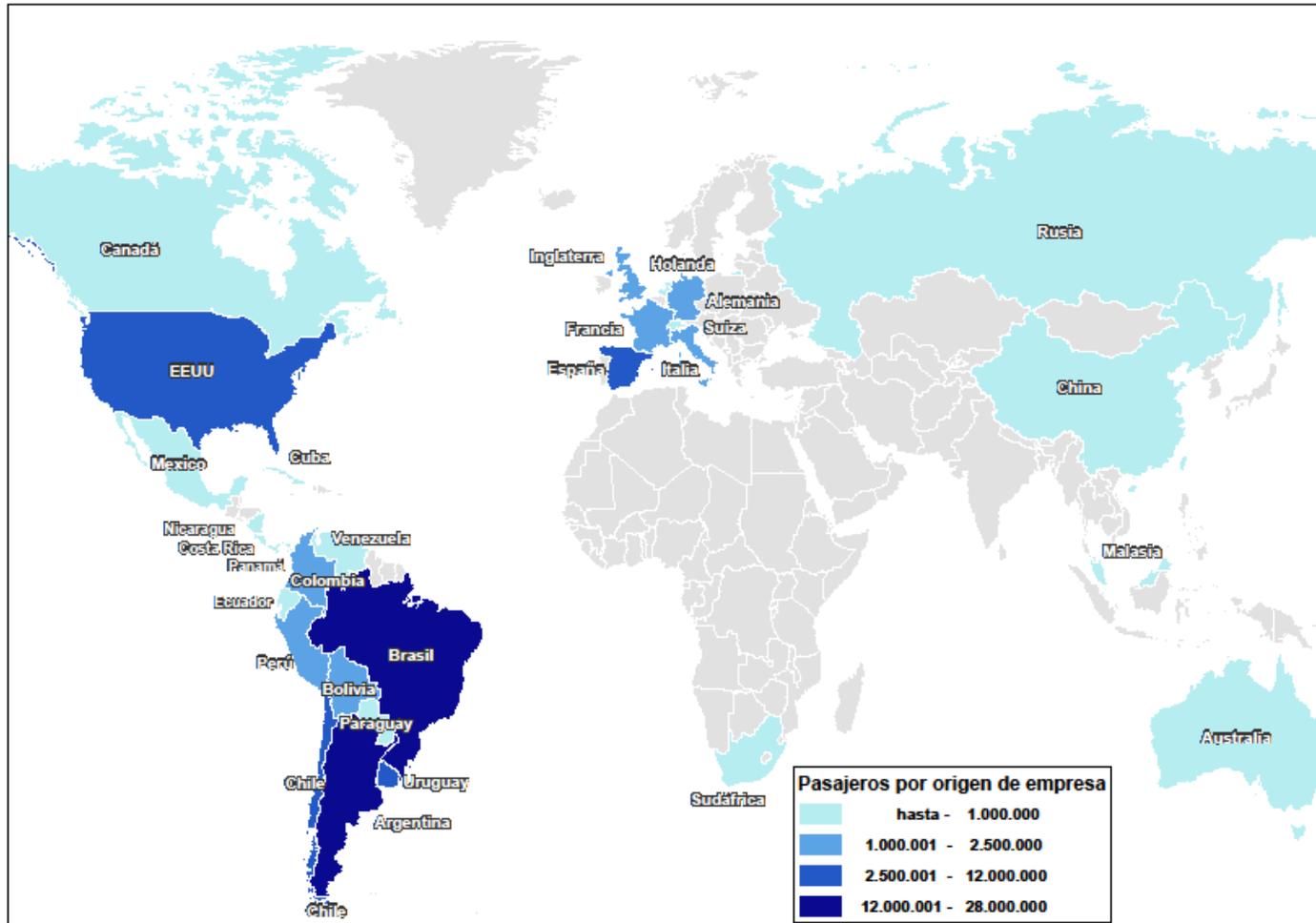
- Puede que la adaptación de las líneas aéreas bandera o líneas aéreas domésticas hacia un ambiente más competitivo sea bastante difícil o imposible en algunos casos, poniendo puestos de trabajo y la prestación de ciertos servicios aéreos bajo amenaza.
- Las firmas entrantes se enfocarían en las rutas más importantes y, por lo tanto, las más rentables, dejando desatendidos y sin desarrollo los servicios regionales.
- Debido a la introducción de la competencia y aumento de la eficiencia, algunos países podrían quedar con una o dos compañías dominantes.
- El incremento en la competencia podría poner presión en las líneas para economizar gastos en materia de seguridad.

- Pueden existir ciertas desventajas que estén asociadas al tamaño de los países, el nivel de desarrollo de las economías, el tamaño de las aerolíneas, tecnología, etc.

En conclusión, es posible establecer que durante dicho período se desarrolló un proceso de extranjerización del mercado aerocomercial internacional argentino. Es probable que dicho proceso de extranjerización del mercado aerocomercial internacional argentino haya sido favorecido por dos factores. En primer lugar, el abandono de rutas internacionales operadas por Aerolíneas Argentinas y la creciente crisis que sufrió la línea aérea de bandera, que debilitó su presencia en el mercado y favoreció la ocupación del mercado a compañías extranjeras. Cabe destacar que en algunos Acuerdos Bilaterales se establece que, si una de las líneas aéreas designadas por uno de los estados firmantes no puede operar las rutas y frecuencias establecidas, la línea aérea del otro país firmante podrá ocupar dichas frecuencias y rutas. Este dato no es menor ya que cada ruta que Aerolíneas Argentinas abandonaba era ocupada por otra línea aérea, en este caso una empresa de origen extranjera. En segundo lugar, la quiebra de líneas aéreas como LAPA (2003), Dinar (2002) o Southern Winds (2005), empresas que quizás se esperaba que su grado de participación fuera cada vez mayor en el mercado, no poseían la estructura y el capital necesario para competir con grandes transportistas. Además, servían un número limitados de rutas y veían dificultado sus accesos a otros mercados aerocomerciales internacionales. Por lo tanto, es posible pensar que la crisis financiera y pérdidas de rutas que por ese entonces atravesaba Aerolíneas Argentinas tras su privatización, sumado a la escasa capacidad de empresas de origen nacional a la competencia directa con grandes líneas aéreas, tal vez haya favorecido la creciente participación de líneas aéreas extranjeras en el mercado aerocomercial internacional argentino. En este punto se concuerda con lo expresado por Graham (1995), cuando refiere que la liberalización del mercado aerocomercial de los Estados Unidos favoreció la creación de los denominados mega transportistas como consecuencia de las fusiones y quiebras de las líneas aéreas. Kazda y Caves (2005) expresan que la liberalización en Estados Unidos trajo consecuencias negativas para la capacidad de los aeropuertos debido a la concentración del tráfico en los principales centros y debido a la creación gradual de extremadamente grandes aerolíneas con las características de los monopolios fuertes. Tal como expresa Goetz (2002), a mediados de 1980 y principios de 1990, una serie de fusiones, adquisiciones y quiebras han contribuido a un período de

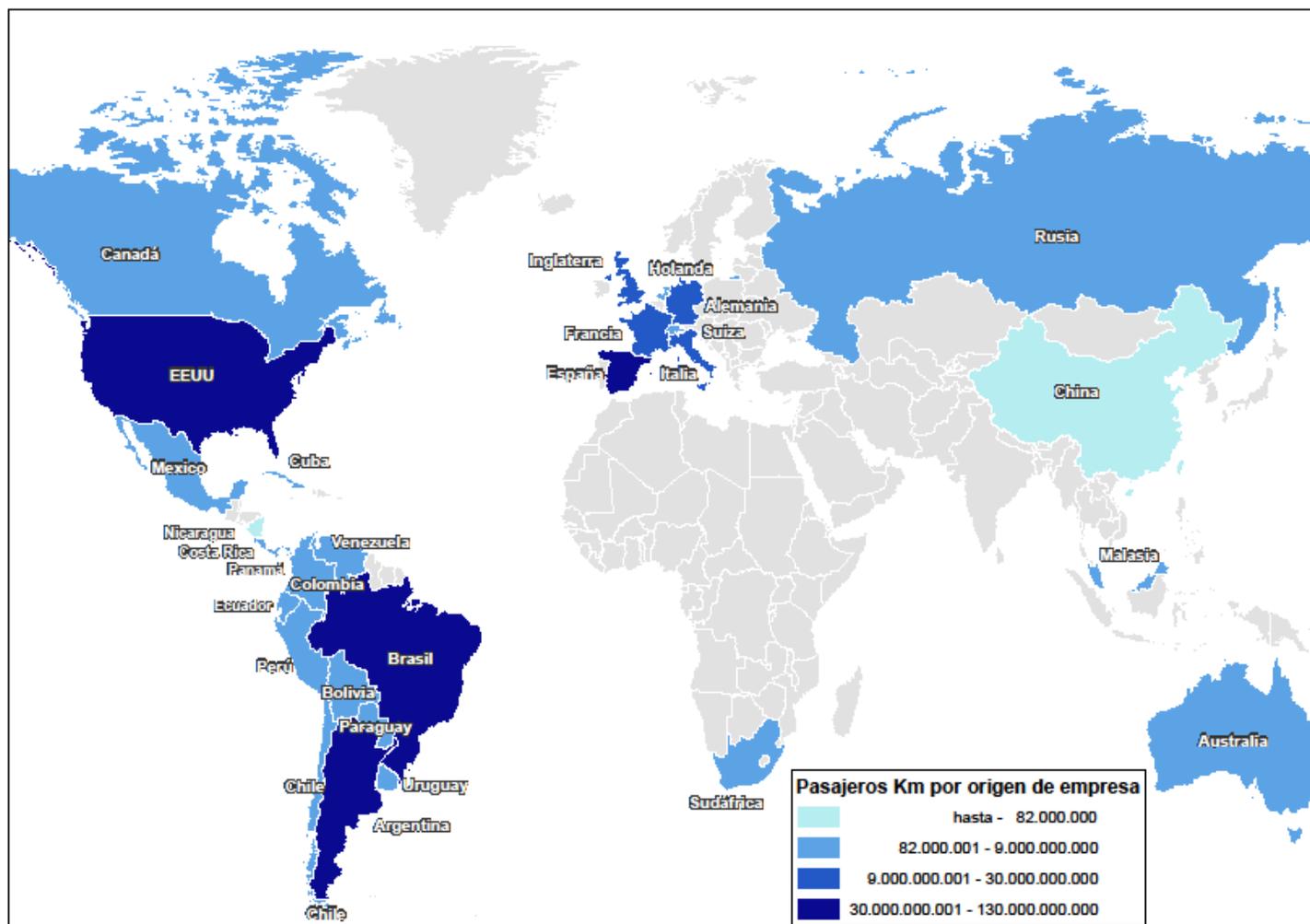
consolidación de la industria por lo que 4 aerolíneas controlan casi el 70 % y las 10 principales aerolíneas representaron el 97 % de los pasajeros - kilómetros nacionales en 1991 (Goetz, 2002).

**Figura 17.** Cantidad de Pasajeros por origen de empresa entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)

**Figura 18.** Cantidad de Pasajeros-Km por origen de empresa entre 1991-2008



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil (CLAC)

#### 4. CONCLUSIÓN

Es posible hablar de un modelo argentino de liberalización, ya que el mismo comparte ciertas similitudes y experiencias en relación al modelo estadounidense y europeo, pero también ciertas particularidades. Tal como se expresó, existe un modelo estadounidense que se basó en una serie de medidas que favoreció la entrada de nuevos operadores a las rutas internacionales, como así también, mayor competencia en términos de tarifas y que se tradujo en una reducción de las mismas y en la quiebra de compañías aéreas tales como PAN AM o TWA, dando paso así a los **mega transportistas**. El modelo de liberalización europeo, a diferencia del modelo estadounidense, se realizó a través de la puesta en marcha de tres paquetes de medidas, que se aplicaron de forma progresiva y que apuntaba a la conformación de un mercado único europeo. El primer paquete se aplicó el 1 de enero de 1988, el segundo el 1 de noviembre de 1990 y el tercer paquete se aplicó el 1 de enero de 1993.

En cambio, el modelo argentino se basó en la concesión de la red de aeropuertos nacionales y en la liberalización del mercado aéreo de cabotaje e internacional, a diferencia de Estados Unidos. Se observó el ingreso de nuevos operadores de origen nacional que ingresaron primero al mercado aéreo de cabotaje a competir directamente con Aerolíneas Argentinas. Luego se pasó a un proceso de flexibilización hacia afuera con el otorgamiento de concesiones de operaciones en rutas internacionales y que contribuyó a través de la firma de tratados internacionales de carácter flexible. Esto permitió el ingreso de compañías aéreas extranjeras a competir directamente dentro del mercado aerocomercial internacional argentino. Con la privatización de Aerolíneas Argentinas y una serie de normativas que se dictaron, se benefició el ingreso de empresas como LAPA, Dinar y Southern Winds al mercado aerocomercial internacional argentino. A partir de ese entonces, Aerolíneas Argentinas ya no era el único operador autorizado para realizar vuelos internacionales, pero mantuvo beneficios en el otorgamiento de rutas durante los próximos quince años después de su privatización. Dichos procesos jugaron un rol clave en la evolución y el desarrollo del mercado aerocomercial argentino ya que la quiebra de LAPA y Southern Winds, sumado a la crisis de Aerolíneas Argentinas, dejaría en ciertas condiciones de vulnerabilidad al mercado aerocomercial internacional argentino.

En este sentido, los resultados del proceso de liberalización argentino se pueden resumir en tres aspectos fuertemente relacionados entre sí. En primer lugar, la flexibilización de los Acuerdos Bilaterales, donde se aplicaron políticas de designación múltiple de líneas aéreas, se aplicaron derechos de quinta y en algunos casos de sexta libertad en derechos de tráfico. Se aceptaba que las líneas aéreas tuvieran acuerdos comerciales con terceras líneas aéreas y con países que no necesariamente debieran tener Acuerdos Bilaterales con los países participantes del acuerdo en sí. Las líneas aéreas participantes ya no debían tener control por parte del Estado firmante, sino que se aceptaban aquellas que estuvieran asentadas en dichos países y sometidas al control regulatorio. La designación de rutas dejó de incluir puntos intermedios y escalas entre los países y se empezó a utilizar con mayor frecuencia la aplicación de puntos más allá de los destinos finales entre ambos países. Otro aspecto en la designación de rutas es que se empezó a establecer que los puntos de origen y final eran los países firmantes y no se especificada donde serían los puntos intermedios y más allá. Esto flexibilizó el armado de los cuadros de rutas a cubrir y favoreció a que las líneas aéreas pudieran ellas mismas definir los puntos intermedios y más allá en relación a la conveniencia de las oportunidades de competencia y generación de tráfico de los puntos a cubrir. Las tarifas pasaron de ser acordadas por las autoridades aeronáuticas a ser acordadas por las líneas aéreas. Se mantuvieron cláusulas como frecuencias divididas en 50-50 y en caso que una de las líneas aéreas participante no pudiera cumplir con sus servicios y frecuencias, la línea aérea del otro país firmante podría ocupar el lugar dejado por la otra línea aérea. Se autorizó a las líneas aéreas designadas la posibilidad de concretar acuerdos comerciales o código compartido con otras líneas aéreas sin importar si eran parte de los países firmantes o de terceros países.

En segundo lugar, es posible establecer que en el mercado aerocomercial internacional argentino se puede observar un proceso de extranjerización en los servicios internacionales. Dicho proceso se dio como consecuencia de la crisis comercial y operacional que sufría Aerolíneas Argentinas, que tuvo como consecuencia el abandono de rutas aéreas, cierre de oficinas comerciales alrededor del mundo y la pérdida y venta de aviones y equipos. Sumado a este proceso también es posible mencionar la quiebra de empresas de origen nacional, con participación en el mercado aerocomercial argentino

internacional. Esto favoreció la creciente participación de líneas aéreas de origen extranjera frente a la falta de capacidad de poder competir contra otras empresas en cuanto a la estructura técnica y financiera de las líneas aéreas nacionales y la incapacidad de poder ocupar el espacio vacío que dejaba en esos tiempos la línea aérea de bandera y sus competidoras nacionales. Además, se pudo observar que la evolución de los ingresos de nuevas líneas aéreas, como la incorporación de nuevas rutas durante el período de análisis se comportó de manera fluctuante y en sintonía con las altas y bajas del mercado aerocomercial internacional argentino. En tercer lugar, como consecuencia de los resultados ya mencionados, se produce un proceso de concentración espacial de las operaciones aerocomerciales internacionales en la Argentina. En relación a los cambios en las estructuras de las redes aerocomerciales, esto implicó que las líneas aéreas tuvieran que redefinir sus estrategias comerciales frente a la creciente competencia entre estas, como consecuencia de la necesidad de contar con redes altamente integradas entre los principales centros urbanos globales. Esto tuvo como resultado la necesidad de establecer redes tipo *Hub and Spoke*, que respondieran a las nuevas lógicas del capitalismo *Just a Time*. Por lo tanto, el papel preponderante de Buenos Aires como el centro urbano más importante del país y de la región ocupa una posición de primacía por sobre el resto de las ciudades argentinas. En este sentido, es posible decir que los *hubs* intercontinentales y regionales más importantes se encuentran ubicados en las capitales y grandes centros urbanos a escala nacional y regional. Es posible aseverar que el proceso de liberalización en la Argentina ha permitido consolidar la posición de Buenos Aires como puerta de ingreso y egreso del país.

Por último, predecir el futuro es siempre un asunto arriesgado según Hanlon (2007), especialmente en lo que respecta a una actividad tan dinámica. Hoy en día, las líneas aéreas buscan lograr posicionarse como empresas de alcance global en la creencia que para competir en el futuro deben ofrecer este tipo de servicio. Por tal motivo, es necesario conocer nuestras debilidades para poder desarrollar y potenciar nuestras fortalezas. El transporte en general se presenta como un elemento estructurante y jerarquizador del territorio dentro de un contexto global que demanda velocidad en sus conexiones.

## 5. BIBLIOGRAFÍA

- Arias, Fernando Alfredo (2001), La privatización y desregulación del transporte aerocomercial de cabotaje. La experiencia argentina 1989-1999. Tesis de Licenciatura, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Páginas 264.
- Cento, Alessandro (2009). The Airline Industry. Challenges in the 21st Century. Introductions (pp. 3-8) and Cap. 1 (pp. 13-42): Characteristics of the Airline Industry. Physica-Verlag Heidelberg. Alemania.
- De Rus Ginés, Campos Javier, Nombela Gustavo (2003), Economía del transporte, Antoni Bosch, Barcelona, España, Páginas 443.
- Dennis, Nigel (1994), Scheduling strategies for airline hub operation, en Journal of Air Transport Management, volumen 1, N° 3 (pp.131-144) Elsevier, Cambridge, Reino Unido.
- Dennis, Nigel (2007), Competition and change in the long-haul markets from Europe, en Journal of Air Transportation, volumen 12, N°2 (pp. 4-26), University of Nebraska, Omaha, Estados Unidos.
- Dobson, Alan P. (2007). Globalization and Regional Integration. The origins, development and impact of the single European aviation market. Cap. 1, (pp. 1-20) Airlines and the European Community. Routledge. Oxon, Reino Unido.
- Doganis, Rigas (2006). *The Airline Business (2nd. Edition)*. Routledge. Páginas 320.
- FIEL (1998). La regulación de la competencia y de los servicios públicos. Teoría y experiencia argentina reciente. Capítulo 5 (pp. 147-173): Privatización y desregulación del transporte aéreo. Fundación de Investigaciones económicas latinoamericanas. Buenos Aires, Argentina.

- Gámir Agustín y Ramos, David (2002), *Transporte Aéreo y Territorio*, Editorial Ariel, Barcelona, Páginas 329.
- Goetz, Andrew (2002). "Deregulation, competition, and antitrust implications in the US airline industry". En: *Journal of Transport Geography*, Vol. 10, No. 1. (pp. 1-19). Elsevier Ltd. Amsterdam, Holanda.
- Goh, Jeffrey (2001). *The single aviation market of Australia and New Zealand*. Cap. 1 (p. 9) Regionalization and the single aviation market. Cavendish Publishing Limited. Londres, Reino. Páginas 328.
- Graham Brian (1995), *Geography and Air Transport*, John Wiley and Sons, England, Páginas 288.
- Graham, Brian (1998). Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union, en *Journal of Transport Geography*, Vol 6, No. 2 (pp. 87-104). Elsevier Ltd. Reino Unido.
- Hanlon, Pat (2007). *Global Airlines. Competition in a transnational industry* (3rd. Edition). Butterworth-Heinemann. Amsterdam, Holanda.
- Henneberg, Jordi Martí (2007). *La importancia de los aeropuertos regionales europeos. Aeropuertos secundarios y compañías aéreas de bajo coste: Escenario actual y perspectivas de futuro*. Departamento de Geografía y Sociología, Universidad de Lleida, Barcelona, España. Páginas 12.
- Kazda, Antonín y Caves, Robert E. (2005). *Airport design and operation* (2nd edition). Elsevier. Reino Unido.
- Lipovich Gustavo (2002). ¿Concentración en los Buenos aires del Mercosur? El papel de Buenos Aires en el transporte aéreo dentro de la región en "La Geografía entre lo permanente y lo efímero, en IX Jornadas Cuyanas de Geografía, Mendoza, Argentina, Páginas 23.
- Lipovich Gustavo (2005). *Las concentraciones territoriales de los flujos aerocomerciales como consecuencia de la centralización del mercado aéreo en el contexto de la*

integración regional en el Mercosur, en Revista do Departamento de Geografía, 18 (pp. 75-88).

Lipovich Gustavo (2007), The Bilateral Agreement between Argentina and the United Stated, en Journal of the Brazilian Air Transportation Research Society, Brazil. Páginas 21.

Lipovich Gustavo (2008a), Transformaciones del Sistema Aeroportuario Metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global, en Cuadernos de Territorio N° 13, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Páginas 131.

Lipovich, Gustavo Andrés (2008b). "The privatization of Argentine airports". En: Journal of Air Transport Management, Vol. 14, No. 1 (pp. 8-15). Elsevier Ltd. Ámsterdam, Holanda.

Lipovich, Gustavo (2009a). *Mercado aerocomercial único en el MERCOSUR. Integración desequilibrada, nuevos procesos y nuevas consecuencias territoriales*. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay.

Lipovich Gustavo (2010), Los Aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio Metropolitano. La inserción del subsistema aeroportuario Aeroparque-Ezeiza dentro de la lógica del mercado aerocomercial y de la estructuración urbana, Tesis de Doctorado, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Páginas 492.

Morrell, Peter (1998). "Air transport liberalization in Europe: the progress so far, en Journal of Air Transportation, Vol. 3, No. 1 (pp. 42-60). University of Nebraska. Omaha, Estados Unidos, Páginas 14.

Oliveira, Alessandro V.M. (2006). *Liberalização Econômica e Universalização do Acesso no Transporte Aéreo: É Possível Conciliar Livre Mercado com Metas Sociais e Ainda Evitar Gargalos de Infra-Estrutura*. Documento de Trabalho N. 014 – Acervo Científico do Núcleo de Estudos em Competição e Regulação do Transporte Aéreo (NECTAR). São José dos Campos, Brasil.

- Pererira Camilo Ana Paula y Silveira Márcio Rogério (2009) Integración regional, interacciones y desarrollo territorial: Aportes para una discusión sobre el sector aéreo. En: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina (EGAL), Montevideo, Uruguay, Páginas 13.
- Potenze Pablo Luciano (1997), Historia del Transporte Aerocomercial, ALADA- UADE, Argentina.
- Potenze, Pablo (2012), Aviones, Política y Dinero, Fundación Proturismo, Páginas 336, Argentina.
- Potenze, Pablo (2014), “Réquiem para un vuelo Transpolar, que no era Transpolar”, Gaceta Aeronáutica, <http://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=8516>.
- Rico Galeana, Oscar Armando (2008). The privatization of Mexican airports, en Journal of Air Transport Management, Vol. 14, No. 6 (pp. 320-323). Elsevier Ltd. Ámsterdam, Holanda.
- Ricover Andrés y Negre Eugenio (2002), Estudio de Integración del transporte aéreo en Sudamérica en Informe final para el Banco Interamericano de Desarrollo, Páginas 349.
- Roessing Neto, Ernesto (2007). Perspectivas de um acordo de céus abertos na América do Sul. En: Revista Jurídica, Vol. 9, No. 86. (pp. 114-133). Brasilia, Brasil.
- Sassen, Saskia (1999). La ciudad global. Nueva York, Londres, Tokio. Editorial EUDEBA, Buenos Aires, Argentina.
- Seguí Pons y Joana Petrus Bey (1991), La organización espacial de los sistemas de transportes: Las redes capítulo 3, en Geografía de redes y sistema de transporte, Editorial Síntesis, Madrid, Páginas 231.
- Silva, Flademir Candido da (2004). Transporte aéreo no Mercosul: da origem da normativa internacional ao rumo de uma Política Comum Regional. Tesis de maestría.

- Silveira, Expedito Albano da (2000). A Globalizacao e os Acordos Bilaterais. En: Revista SBDA, Vol. 80, Río de Janeiro, Brasil.
- Toh, Rex S. (1998). Toward an international open skies regime: advances, impediments, and impacts. En: Journal of Air Transportation, Vol. 3, No. 1 (pp. 61-70). University of Nebraska. Omaha, Estados Unidos.
- Umaña, Mario (1998). Cielos abiertos para la competitividad de Centroamérica. INCAE. Páginas 15.
- Villena, Marcelo J., Harrison, Rodrigo y Villena, Mauricio G. (2008). Impacto económico de la política de acuerdos de cielos abiertos en Chile. En: Revista de Análisis Económico, Vol. 23, No. 1 (pp. 107-149). Chile.
- Wallingre, Noemí (2001). Transporte Aéreo en Turismo. Ediciones Turísticas. Buenos Aires, Argentina.