

**LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO
REGULAR INTERNO EN COLOMBIA**

ÁLVARO JOSÉ FRANCO PRADO

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SANTIAGO DE CALI
2007**

**LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO
REGULAR INTERNO EN COLOMBIA**

ÁLVARO JOSÉ FRANCO PRADO

Trabajo de grado para optar al título de economista

Director

AVELINO MARTÍNEZ SANDOVAL

**Candidato a doctor en economía de la Universidad de Alcalá de Henares,
España**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE OCCIDENTE
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SANTIAGO DE CALI
2007**

Nota de aprobación:

Aprobado por el Comité de Grado en cumplimiento de los requisitos de la Universidad Autónoma de Occidente para optar al título de economista.

Ec. GUILLERMO APONTE
Jurado

Ec. HOLMES SÁNCHEZ
Jurado

Ec. MARTHA VÁSQUEZ
Jurado

Santiago de Cali, 19 de Diciembre de 2006

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiera podido ser posible sin la colaboración de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL en la ciudad de Bogotá D.C y la atención especial de los doctores Enrique Nates y Jorge Alonso Quintana y las doctoras Maria Isabel Rojas y Claudia Esguerra.

A mis dos amigos, mentores y grandes maestros Avelino Martínez y Elizabeth Aponte por todas sus enseñanzas...espero seguir siendo un fruto digno de recoger.

A mi madre por cumplirme todos mis sueños, a mi padre por sus palabras para hacerme una persona fuerte, a Juan por su compañía en muchas noches de estudio, a mi tía Nohora por ser la palanca para mover el mundo.

A Maria Isabel Murillo, Tatiana Rodríguez y Diana Trujillo por su amistad incondicional y a Gilberto Narváez... por todo.

A esa pequeña (Lí'l) luz que guía a muchos...

A Juan Pablo Cano Solís (Q.E.P.D) porque no hubiera podido tener un mejor maestro para aprender a volar. A las familias Cano Solís y Solís Hoyos. A Bogotá.

A Dream Theater, por existir.

CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	17
INTRODUCCIÓN	18
1. MARCO TEÓRICO	20
1.1 LOS AEROPUERTOS	20
1.1.1 Actividades aeroportuarias	20
1.1.2 Estructura de los ingresos aeroportuarios	22
1.1.3 Demanda aeroportuaria	22
1.1.4 Capacidad de los aeropuertos	23
1.1.5 Costos aeroportuarios	24
1.1.6 Externalidades	28
1.1.7 El control de tráfico aéreo	33
1.2 LAS AEROLÍNEAS	33
1.2.1 Las aerolíneas y el interés público	34
1.2.2 Importancia pública de las aerolíneas	35
1.2.3 Características económicas especiales	35
1.2.4 Los costos en el servicio de las aerolíneas	37
1.2.5 El manejo de costos marginales en el transporte aéreo	41
1.2.6 Definición teórica de costo marginal	42
1.2.7 Maximización de resultados y optimización del uso de los recursos	47
1.2.8 El costo marginal en la práctica	51
1.2.9 Determinación de tarifas en el transporte aéreo	55
1.3 LOS MAYORES COSTOS DE LAS AEROLÍNEAS	57
1.3.1 El costo del combustible	57
1.3.2 El costo del trabajo	58
1.4 SELECCIÓN DEL TIPO DE AERONAVES COMO DETERMINANTES DE LOS COSTOS	59
1.4.1 La edad de una flota de aviones	59
1.5 FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN Y COSTOS DE LOS FACTORES EN LAS AEROLÍNEAS	60
1.6 LA DEMANDA POR EL SERVICIO DE AEROLÍNEAS	61
1.6.1 Características de la demanda	61
1.6.2 Factores de variabilidad en la demanda	62
1.6.3 Limitaciones del control gerencial sobre los factores de la demanda	64
1.6.4 Métodos de estimación de la demanda	64
1.6.5 Estructura y lógica de la competencia	67
1.6.6 Estructuras de redes	70

	Pág.
1.7 MARCO TEÓRICO DE LA ECONOMÍA DE LA REGULACIÓN	73
1.7.1 Enfoque tradicional de la teoría	74
1.8 EL DISEÑO DE UNA REGULACIÓN	86
1.8.1 Análisis costo-beneficio	86
1.8.2 Regulación de precios y entrada	87
1.8.3 Regulación económica de los mercados aéreos	91
1.9 BREVE HISTORIA DE LA REGULACIÓN DE MERCADOS AÉREOS EN EL MUNDO	92
1.9.1 Acuerdos multilaterales	92
1.10 EL USO ECONÓMICO DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL Y LA PROPIEDAD DE LOS DERECHOS DE RUTA	93
1.11 ACERCA DE LA COMPETENCIA	95
1.12 RESTRICCIONES EN LA LIBERTAD DE TARIFAS	96
1.13 EL CONCEPTO DE LIBERTAD Y SUS EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA ENTRE AEROLÍNEAS	97
1.14 EL PAPEL DE LOS GOBIERNOS EN LA REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA	99
1.14.1 Licencias y designación de transportadores	99
1.14.2 Políticas regulatorias de la industria comercial aeronáutica	100
1.14.3 Tendencias de regulación aeronáutica en el mundo	103
1.14.4 El fenómeno de la desregulación	103
1.14.5 La desregulación en Estados Unidos	104
1.14.6 La liberalización del transporte aéreo	105
1.15 BARRERAS DE ACCESO A LOS MERCADOS DE SERVICIOS AÉREOS EN COLOMBIA	106
1.15.1 Barreras de acceso al mercado aplicables a los operadores extranjeros	107
1.15.2 Barreras de acceso con referencia a las diferentes modalidades de aviación comercial	107
1.15.3 Exigencia de topes mínimos de capital para la obtención del permiso de operaciones	107
1.15.4 Requerimientos de tipo técnico	108
1.15.5 Restricciones aplicadas al transporte aéreo secundario y troncal	108
1.15.6 Determinación de rutas para la concesión y modificaciones del permiso de operación	109

	Pág.
1.15.7 Procedimiento para la concesión y modificaciones del permiso de operación	109
1.15.8 Autorización por parte de la autoridad aeronáutica para obtener, cambiar o modificar una base de operaciones	110
1.15.9 Plazos para iniciar las operaciones	110
1.15.10 Exigencia de ciertos certificados	110
1.15.11 Matrícula de aeronaves	111
1.15.12 Economías de escala y altas inversiones	111
1.15.13 Limitaciones de infraestructura	111
1.16 RÉGIMEN TARIFARIO	112
1.16.1 Tarifas empaquetadas	113
1.16.2 Promociones, tarifas de grupo y eventos	113
1.16.3 Tarifas vía Internet	114
1.16.4 Procedimientos para igualar tarifas	114
1.16.5 Sobrepagos en tarifas	114
1.17 CANALES DE DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS	114
1.17.1 Emisión electrónica de pasajes	115
1.17.2 Internet	115
1.17.3 Beneficios y riesgos para el consumidor en el uso de Internet	116
1.17.4 Uso de Internet y la competencia	116
1.17.5 Agencias de viajes	117
2. METODOLOGÍA	118
2.1 METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA APLICADA A PAÍSES EN DESARROLLO	118
3. ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR AERONÁUTICO EN COLOMBIA	121
3.1 VALORACIÓN DEL CONTEXTO INSTITUCIONAL	121
3.1.1 Valores políticos y marco jurídico	121
3.2 MARCO JURÍDICO DE LA AEROCIVIL PARA LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO	121
3.3 CÓDIGO DE COMERCIO	122
3.4 REGLAMENTO AERONÁUTICO COLOMBIANO RAC	123
3.5 VALORES CULTURALES	123
3.5.1 Reseña Histórica	123
3.6 VALORES ECONÓMICOS Y ESQUEMA FINANCIERO	125
3.7 ALCANCE DE LA INDEPENDENCIA REGULATORIA	126
3.8 CAPTURA REGULATORIA Y CAPTURA POLÍTICA	129
3.9 COMPROMISO REGULATORIO	131
3.10 VALORACIÓN DE LAS METAS REGULATORIAS	132
3.10.1 Definición y medición de la efectividad y eficiencia regulatoria	132

	Pág.
3.11 IMPACTO DE LA REGULACIÓN SOBRE LA ATRACCIÓN Y/O PERMANENCIA DE CAPITAL PRIVADO	137
3.12 VALORACIÓN DE LA NATURALEZA DE LA ASIMETRÍA DE LA INFORMACIÓN Y SIGNIFICANCIA DE LO APROPIADO DE LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS REGULATORIOS	142
3.12.1 Alcance y papel de las asimetrías de la información	142
3.13 SIGNIFICANCIA DE LA OPERACIÓN DE LA REGULACIÓN CON PRECIOS TOPE (PRICE CAP) Y/O TASA DE RETORNO	154
3.13.1 Comprobación de niveles correctos en estructuras tarifarias OW – RT	165
3.14 FLOTA Y EQUIPO DE TRANSPORTE PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN RUTAS COLOMBIANAS – MODALIDAD TRONCAL	166
3.15 VALORACIÓN DEL ALCANCE DE LA PROMOCIÓN A LA COMPETENCIA	172
3.15.1 Alcance del compromiso local para promover la competencia	172
3.15.2 Conformación de ALIANZA SUMMA	175
3.15.3 Razones de la conformación de la ALIANZA SUMMA	176
3.15.4 ALIANZA SUMMA y la regulación	178
3.16 TAMAÑO DE MERCADO	180
3.16.1 Pasajeros movilizados en las rutas troncales colombianas [(1992 – 1999), (2000 – 2005)]	180
3.17 PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS DENTRO DEL MERCADO AÉREO TRONCAL COLOMBIANO AÑOS 1994 – 2005	191
4. CONCLUSIONES	197
4.1 CONCLUSIONES SOBRE CAPACIDAD REGULATORIA E IMPLICACIONES DE POLÍTICA	197
4.1.1 Alcance de la efectividad regulatoria	197
4.1.2 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de entradas y salidas de mercado	197
4.1.3 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de precios	199
4.1.4 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de la competencia	199
4.1.5 Implicaciones para las habilidades regulatorias existentes	200
BIBLIOGRAFÍA	202

LISTADO DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Función de Costos para las pistas de aterrizaje	25
Gráfico 2. Costos en operaciones de aterrizaje	26
Gráfico 3. Costo de uso de terminal aeroportuaria	27
Gráfico 4. Formulación teórica de costo total, medio y marginal	44
Gráfico 5. Formulación teórica costos marginales, costo medio total y costo medio variable	44
Gráfico 6. Comportamiento real de los costos totales (sector aerolíneas)	45
Gráfico 7. Comportamiento real de los costos marginales, costos medios y costos medios variables - sector aerolíneas	45
Gráfico 8. Formación de precios del monopolista y pérdida SOCIAL	48
Gráfico 9. Frontera de posibilidades de producción	50
Gráfico 10. Incremento de Precio Proporcional vs. Precios Ramsey	77
Gráfico 11. Análisis costo – beneficio de control de calidad en el servicio de aerolíneas	87
Gráfico 12. Estructura de la banda tarifaria	155
Gráfico 13. Índice de diferenciación de tarifas ow rutas troncales colombianas 2000 – 2005	161
Gráfico 14. Tarifa promedio real por ruta troncal OW. (Pesos de 2000)	162
Gráfico 15. Índice de diferenciación de tarifas RT. (Pesos de 2000)	163
Gráfico 16. Tarifa promedio real por ruta RT. (Pesos de 2000)	164
Gráfico 17. Tarifa Real Promedio Según Categorías J, S, Y OW. (Pesos de 2000)	165
Gráfico 18. Pasajeros Movilizados BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 – 2005	182
Gráfico 19. Pasajeros Movilizados BOG – BGA – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 – 2005	182
Gráfico 20. Pasajeros Movilizados BOG – CLO – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	183
Gráfico 21. Pasajeros Movilizados BOG – CTG – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	184
Gráfico 22. Pasajeros Movilizados BOG – CUC – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	185
Gráfico 23. Pasajeros Movilizados BOG – MDE – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	185
Gráfico 24. Pasajeros Movilizados BOG – MTR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	186

	Pág.
Gráfico 25. Pasajeros Movilizados BOG – PEI – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	187
Gráfico 26. Pasajeros Movilizados BOG – SMR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	187
Gráfico 27. Pasajeros Movilizados CLO – MED – CLO entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	188
Gráfico 28. Participación Porcentual de Rutas Troncales en Tráfico de Pasajeros 1994 – 1999; 2000 – 2005	190
Gráfico 29. Variación Porcentual Tráfico de Pasajeros Rutas Troncales Vs Pasajeros Nacionales entre 1994 – 2005	190
Grafico 30. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 2005	191
Gráfico 31. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – BGA – BOG entre 1994 – 2005	191
Gráfico 32. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CLO – BOG entre 1994 – 2005	192
Gráfico 33. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CTG – BOG entre 1994 – 2005	192
Gráfico 34. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CUC – BOG 1994 – 2005	192
Gráfico 35. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – MDE – BOG entre 1994 – 2005	193
Gráfico 36. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG MTR BOG 1994 – 2005	193
Gráfico 37. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – PEI – BOG entre 1994 – 2005	193
Gráfico 38. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – SMR – BOG entre 1994 – 2005	194
Gráfico 39. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta CLO – MED – CLO entre 1994 – 2005	194

	Pág.
Gráfico 40. Pasajeros Transportados por Aerolínea Rutas Troncales Colombianas 1994 – 2005	195
Gráfico 41. Participación Porcentual Pasajeros Transportados por Aerolínea Rutas Troncales Colombianas 1994 – 2005	195

LISTADO DE CUADROS

	Pág.
Cuadro 1. Clasificación de actividades aeroportuarias	21
Cuadro 2. Efectos del ruido por tráfico de aeronaves según intervalos NEF	30
Cuadro 3. Costos operativos totales	56
Cuadro 4. Rutas troncales colombianas	109
Cuadro 5. Análisis de cumplimiento Agosto 2006. Empresas aéreas regulares nacionales colombianas	136
Cuadro 6. Criterios anteriores 2003	140
Cuadro 7. Nuevos criterios 2006	141
Cuadro 8. Cumplimiento en el envío de la información financiera por modalidad (Año 2005)	144
Cuadro 9. Estados financieros consolidados transporte aéreo comercial troncal (miles de pesos)	145
Cuadro 10. Coeficientes financieros transporte aéreo comercia troncal	146
Cuadro 11. Estado financiero consolidado AEROREPÚBLICA comparativo años 2004 – 2005 (Miles de Pesos)	148
Cuadro 12. Coeficientes financieros AEROREPÚBLICA	149
Cuadro 13. Estado Financiero Consolidado SAM S.A Comparativo Años 2004 – 2005	151
Cuadro 14. Coeficientes Financieros SAM S.A.	152
Cuadro 15. Estado Financiero Consolidado AVIANCA S.A. Comparativo Años 2004 – 2005	153
Cuadro 16. Rangos observados de flotación de tarifas reales J, S, Y OW /RT y cambios porcentuales de espacios diferenciales de flotación OW/RT. Rutas troncales colombianas por empresas. (2000 = 100)	158
Cuadro 17. Índices de diferenciación de tarifas reales OW para rutas troncales (2000 = 100)	160
Cuadro 18. Flota de aeronave por empresa modalidad troncal	166
Cuadro 19. Cuadro de rutas troncales por empresa	167

	Pág.
Cuadro 20. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (datos en pesos colombianos 2003 – I)	167
Cuadro 21. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2003 – II	168
Cuadro 22. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2004 – I	169
Cuadro 23. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2004 – II	170
Cuadro 24. Costos hora de prestación e servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2005 – I	170
Cuadro 25. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2005 –II	171
Cuadro 26. Estimación realizada por AEROCIVIL costo hora/silla por flota de avión (datos en pesos colombianos)	172
Cuadro 27. Distribución ponderada de quejas en vuelos nacionales según CGR Semestre II/02	174
Cuadro 28. Aerolíneas con mejor prestación de servicio según CGR Sem II/02	174
Cuadro 29. Demanda de ACES a AVIANCA	180
Cuadro 30. Pasajeros Movilizados BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 – 2005	181
Cuadro 31. Pasajeros Movilizados BOG – BGA – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	182
Cuadro 32. Pasajeros Movilizados BOG – CLO – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	183
Cuadro 33. Pasajeros Movilizados BOG – CTG – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	183

	Pág.
Cuadro 34. Pasajeros Movilizados BOG – CUC – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	184
Cuadro 35. Pasajeros Movilizados BOG – MDE – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	185
Cuadro 36. Pasajeros Movilizados BOG – MTR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	186
Cuadro 37. Pasajeros Movilizados BOG – PEI – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	186
Cuadro 38. Pasajeros movilizados BOG – SMR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	187
Cuadro 39. Pasajeros movilizados CLO – MED – CLO entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	188
Cuadro 40. Total de pasajeros rutas troncales colombianas entre 1994 – 1999; 2000 – 2005	189
Cuadro 41. Participación porcentual de rutas troncales en tráfico de pasajeros [1994 – 1999] [2000 – 2005]	189

LISTADO DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Estructuras de Redes: Point To Point y Hub and Spoke	71
Figura 2. Metodología de Tasa de Retorno	84
Figura 3. Metodología detallada para análisis de una regulación	120
Figura 4. Normatividad del transporte aéreo doméstico de pasajeros en Colombia	121
Figura 5. Clasificación de la Aviación Civil Comercial	123
Figura 6. Integración a dos niveles ALIANZA SUMMA	176

LISTADO DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 1. Decisiones de política del grupo de evaluación de proyectos aerocomerciales GEPA con respecto al transporte aéreo regular doméstico de pasajeros – rutas troncales	206

RESUMEN

La aviación civil ha sido uno de los sectores en donde el Estado ha tenido mayor regulación, teniendo en cuenta que se trata de una industria altamente intensiva en capital y con unos exigentes estándares técnicos, pues requiere prestar un servicio en el cual la seguridad de sus usuarios (los pasajeros) es un tema inaplazable. Es así como se ha observado que, por lo general, la regulación es un proceso de características similares alrededor del mundo, haciendo referencia a los precios, la corrección de externalidades e, igualmente, a las entradas y salidas de mercado. Por ello, la intervención por parte del aparato estatal de manera eficiente puede brindar un desarrollo importante en los mercados del sector aeronáutico y un crecimiento de la infraestructura necesaria para su óptimo funcionamiento, pues de lo contrario, se generarían desórdenes de tipo industrial, inconformidades en los usuarios y, tal vez lo más delicado del asunto, se pondría en riesgo la seguridad de los mismos. Además, es vital que dentro del contexto del sector aeronáutico colombiano se haga énfasis en la investigación sobre la regulación económica y la intervención del Estado colombiano, teniendo en cuenta el fracaso evidente de ALIANZA SUMMA, el cual terminó con la liquidación de la aerolínea mejor posicionada dentro del mercado nacional (ACES), y con la desaparición –casi total- de esta industria de las manos de inversionistas colombianos, pues ya hacen parte del capital extranjero puesto a funcionar dentro del territorio del país, tal como sucede hoy día con AVIANCA y AEROREPÚBLICA.

INTRODUCCIÓN

El sector aeronáutico constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo de una nación, al servir éste como transporte de recursos humanos, de capital y ser un estrecho lazo entre las naciones y sus vecinos o socios comerciales. Su eficiencia en costos y tiempos de transporte genera una preferencia cuando de agilizar procesos se trata.

Debido a la presencia de altos costos en la industria que sólo puede verse de una manera óptima por parte de los operadores si ésta logra comportamientos de economía de escala, el sector aeronáutico es visto como atractivo para las distorsiones del mercado. Por tal característica, una regulación que permita la libre competencia, entradas y salidas del sector de una manera flexible y, por supuesto, una vigilancia estricta a conceptos tan importantes como el de la seguridad aérea, la eficacia en los horarios y control de tarifas en procura del bienestar del consumidor, es ejercida en muchos países en su mayoría a través de agencias gubernamentales.

Según la evidencia histórica, al parecer la regulación se hace más o menos deseable de acuerdo al tamaño del mercado y del tamaño de las aerolíneas que participan en el mismo. En el mercado norteamericano, el más grande que existe tanto a nivel doméstico como internacional y de carga, se optó desde hace más de dos décadas por la liberalización del mercado interno con unos resultados que se traducen en mayor eficiencia, por el crecimiento vertiginoso de la industria, la ampliación de la infraestructura aeroportuaria y el número de aerolíneas participantes.

Además de todo ello, se observa un crecimiento importante de los sistemas *Hub and Spoke* que alimentan a las grandes terminales, llevando pasajeros de zonas muy alejadas que no cuentan con terminales de gran capacidad para asumir vuelos de carácter internacional. La liberalización se entiende, entonces, como un mecanismo de autocontrol de la industria, aunque la vigilancia de las agencias reguladoras sea importante para conservar el orden y frenar las ansias de beneficios por parte de la oferta.

En el caso colombiano, la prestación de servicios de transporte aeronáutico doméstico es aún regulada por la Aeronáutica Civil. El tamaño de mercado es relativamente pequeño en comparación con el de otros países latinoamericanos y, por el lado del desarrollo de la infraestructura, las principales y más necesarias obras están en proceso de construcción todavía a largo plazo de conclusión y algunas otras apenas se abren a licitación.

La regulación, de alguna u otra forma, puede incentivar o ir en detrimento del desarrollo del sector aeronáutico si ésta se aplica de una manera poco eficiente y si permite la presencia de distorsiones de mercado aceleradas que vayan en contra del bienestar de los consumidores.

La escogencia de un modelo apropiado de regulación en el sector aeronáutico permite entonces alcanzar una dinámica en el sector y todos sus frentes, la reducción de la pérdida de bienestar social y el abuso monopólico de las firmas en su poder de mercado. Su funcionamiento es indispensable para el desarrollo aeroportuario y de comunicaciones y para la sana interacción entre la aviación civil y militar.

1. MARCO TEÓRICO

Para analizar el comportamiento de la regulación económica del sector aeronáutico en Colombia es indispensable conocer la relación existente entre los agentes económicos que participan en la industria aeronáutica, en esencia las aerolíneas, los aeropuertos y los usuarios. De acuerdo a estas relaciones y al conocimiento que se tenga de las mismas se pueden identificar las necesidades de regulación que procuren el bienestar y las sanas relaciones entre los agentes y permitan alcanzar un dinamismo sostenible del sector en el largo plazo.

A continuación se describen, detalladamente, los comportamientos económicos de las aerolíneas (oferta), Aeropuertos (principal infraestructura) y los diversos tipos de usuario observados dentro del mercado aeronáutico, diferenciados básicamente por los diversos motivos que pueden presentarse a la hora de decidir tomar el servicio de una aerolínea, los cuales son determinantes para el diseño de las políticas de precios por parte de la oferta. Para finalizar, se describirán algunos de los tipos de regulación más frecuentes y observados en el mercado aeronáutico alrededor del mundo.

1.1 LOS AEROPUERTOS

Los aeropuertos son grandes estructuras que ayudan al dinamismo y la interconexión entre el transporte terrestre y aéreo. En ellos las aerolíneas y los usuarios del sector aeronáutico obtienen su máxima interrelación, ya que dentro de estas grandes estructuras se encuentran ubicados casi la totalidad de los servicios prestados a las aerolíneas y a los usuarios de las mismas. Además durante los últimos años, la tendencia de convertir a los aeropuertos más importantes del mundo en grandes escenarios comerciales se ha acelerado considerablemente, haciendo de los mismos unos atractivos lugares para los turistas, gente de negocios y para todo aquel que de alguna forma se relaciona con la industria aeronáutica.

1.1.1 Actividades aeroportuarias. Una clasificación tentativa de las actividades aeroportuarias sugiere dos ramas importantes tales como los servicios aeronáuticos y los servicios no aeronáuticos. Los servicios aeronáuticos, a su vez, se subdividen en actividades operacionales y de Handling, mientras que los servicios no aeronáuticos hacen referencia a las actividades comerciales que se llevan a cabo dentro de las terminales aéreas.

Dentro de los servicios aeronáuticos operacionales se destacan, básicamente, el control de tráfico aéreo, los servicios meteorológicos, telecomunicaciones, Policía y Seguridad, Bomberos, Ambulancia, Primeros Auxilios, mantenimiento de pistas y calles de rodadura: “Este tipo de actividades son las que determinan la seguridad de las operaciones aeroportuarias y son de carácter esencial en el negocio de aeropuertos.”¹

Las operaciones de Handling engloban una gran variedad de operaciones que se relacionan, directamente, con las aeronaves como lo son la limpieza de los aviones, provisión de energía y combustibles, carga y descarga de equipajes y mercancías y, por el último, lo que se conoce como el Handling de Tráfico, esto es, el manejo de equipaje, mercancías y el flujo de pasajeros a través de las terminales.

Los servicios no aeronáuticos se relacionan, directamente, con las actividades comerciales que se llevan a cabo en las terminales. Entre ellas se destacan las tiendas libres de impuestos, otras tiendas al por menor, bares y restaurantes, servicios de ocio, hoteles, bancos, alquiler de automóviles y parqueaderos, como también centros de convenciones y conferencias. Asimismo, en estas actividades hay que hacer referencia a los servicios que las aerolíneas a través de sus agencias prestan a sus usuarios y a las oficinas y taquillas que éstas establecen para ventas de tiquetes sin reserva e intercambio de información acerca de vuelos y tarifas de tiquetes.

Cuadro 1. Clasificación de Actividades Aeroportuarias

Servicios Aeronáuticos Operacionales	Servicios Aeronáuticos Handling	Servicios no Aeronáuticos Comerciales
Control de tráfico aéreo Servicios Meteorológicos	Limpieza de aeronaves	Tiendas Libres de Impuestos
Telecomunicaciones	Provisión de Energía y Combustible	Bares y Restaurantes
Policía y Seguridad	Carga y descarga de equipos	Servicios
Bomberos, ambulancia y primeros auxilios	Manejo de equipaje, mercancías y pasajeros.	Hoteles
Mantenimiento de Pistas y Calles de rodadura.		Bancos
		Alquileres y otros.

Fuente: DE RUS, Gines; ESTACHE, Antonio. Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte. Bogotá D.C.: Alfaomega Colombia, 2003. p. 53.

¹ DE RUS, Gines y ESTACHE, Antonio. Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte. Bogotá D.C.: Alfaomega Colombia, 2003. p. 52.

1.1.2 Estructura de los ingresos aeroportuarios. Los ingresos de los aeropuertos disfrutan de una clasificación similar a sus actividades: ingresos *aeronáuticos* y *no aeronáuticos*. Las características de los ingresos aeroportuarios dependen del tamaño de la terminal aérea, ya que entre más pequeña sea esta, existe una mayor dependencia de los ingresos aeronáuticos, mientras que las terminales de mayor tamaño concentran sus ingresos en las actividades comerciales. Una importante tendencia que se observa alrededor del mundo con respecto a la operación privada de las terminales es el aumento considerable de las actividades comerciales en las que los ingresos no aeronáuticos pueden representar un 50% ó un 60% de los ingresos totales al observarse las terminales como unas excelentes oportunidades de negocio.

1.1.3 Demanda Aeroportuaria. Se dice que la demanda por servicios aeroportuarios es considerada inelástica, por la ausencia de competidores uniformes alrededor de las terminales, la cual –además- es una demanda derivada de la actividad de transporte aéreo, cuya utilización y motivos de viaje es diversa. Un ejemplo de ello es la demanda por aterrizajes que se convierte en inelástica por lo inaplazable del suceso y por no poseer un sustituto perfecto y próximo para el servicio. Los motivos de viaje también pueden ser determinantes a la hora de utilizar servicios aeroportuarios, por la existencia de flexibilidad en los horarios: los pasajeros que viajan por motivos de ocio tendrán más flexibilidad de tiempo y gozarán de mayor tiempo para visitar las zonas comerciales de las terminales, mientras que los pasajeros quienes viajan por motivos de negocio sólo cuentan con el tiempo necesario.

Los pasajeros que viajan por motivo de ocio son bastante sensibles a cambios en los precios mientras que los pasajeros de motivo trabajo lo son menos, aunque no de manera totalmente inelástica. La programación de vuelos se vuelve por completo determinante para los pasajeros motivo trabajo, pues éstos con frecuencia realizan sus reservas de tiquetes a última hora y se encuentran sujetas a modificaciones.

La demanda de servicios aeroportuarios presenta fenómenos estacionales que pueden ser diarios, semanales o mensuales, por lo que pueden presentarse picos y valles o fluctuaciones considerables; la capacidad de las terminales para absorber dichos auges en la demanda se considera fundamental y la eficacia en la prestación de los servicios es determinante para frenar los periodos de congestión.

En ocasiones, las políticas de inversiones son incidentes en los resultados económicos de la actividad aeroportuaria. Unas economías de escala y de densidad dentro de las operaciones aeroportuarias pueden dar una concepción y determinación óptima de las estructuras de precios en una terminal aérea. Los precios determinan, entonces, la demanda de servicios y, de acuerdo a esta

demanda se establecen las necesidades por nuevas inversiones en capacidad adicional.²

Según Rendeiro, la demanda de servicios aeroportuarios está supeditada a la demanda de aterrizajes, la cual es determinante de la demanda por los demás servicios complementarios en la terminal.³ De Vany propone una función en donde la demanda de viajes en un mercado, depende del costo de viaje entre dos ciudades en términos de tiempo, el costo relativo de viajes en otro medio de transporte, el nivel de renta, la población de ambas ciudades y la distancia entre ambas.⁴

1.1.4 Capacidad de los aeropuertos. La capacidad de un aeropuerto es la habilidad de un componente del campo de vuelo para acomodar los movimientos de los aviones. Se expresa en número de operaciones por unidad de tiempo. El principal determinante de la capacidad total de un aeropuerto es su capacidad en el sistema de pistas que, a su vez, se determina por cuatro factores importantes, según Ashford y Wright: el control de tráfico aéreo, la demanda, las condiciones meteorológicas en el aeropuerto y, el diseño y configuración de las pistas.⁵

Por otro lado, el término *capacidad práctica* se refiere al número de operaciones que se pueden realizar en un periodo de tiempo determinado, sin imponer un retraso medio que exceda un nivel razonable preestablecido. La *capacidad de saturación* hace referencia al número de aeronaves que puede ser atendido en un periodo de tiempo determinado en condiciones de demanda continua.

La operación de los aeropuertos, en su máxima capacidad, hace importante la consideración de realizar inversiones adicionales como las construcciones de nuevas pistas, aunque éstas estarían inutilizadas en los periodos valle. Por lo tanto, el peligro de un exceso de capacidad es constante en la industria aeronáutica, aunque un manejo tarifario bien establecido en horas punta puede llevar a una asignación eficiente de la capacidad. La curva de costos de las pistas de aterrizaje presenta pendiente positiva para volúmenes de tráfico por debajo de

² RENDEIRO MARTÍN-CEJAS, Roberto. Análisis económico de la red de aeropuertos españoles [en línea]. Las Palmas de Gran Canaria, 1996. Tesis doctoral (Economía). Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Economía Aplicada. [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet: http://bdigital.ulpgc.es/digital/texto/pdf/132271_0000.pdf

³ *Ibíd.*, Disponible en Internet: http://bdigital.ulpgc.es/digital/texto/pdf/132271_0000.pdf

⁴ DE VANY, Arthur. The revealed value of time in air travel. *En*: The review of economics and statistics. Vol. 56, No. 1 (Feb. 1974); p. 77-82.

⁵ ASHFORD, N. y WRIGHT, P.H. Airport Engineering. Nueva York: Wiley-Interscience, 1992. p. 233-234.

la capacidad disponible. Una vez que ésta se supera, el costo crece asintóticamente. Dicho costo es llamado *costo de capacidad*.

Existen modelos empíricos que evalúan la capacidad de un sistema pistas de aterrizaje, basándose en el concepto de capacidad de saturación, los cuales tienen la ventaja de desvincular los conceptos de capacidad y retraso que, aunque son elementos relacionados, son medidas diferentes de la operatividad del sistema de pistas de aterrizaje. Un análisis exhaustivo de las metodologías puede encontrarse en el trabajo de Ashford y Wright.⁶

La operación privada de las terminales aéreas se ha concentrado, básicamente, de los servicios no aeronáuticos y la capacidad de la terminal para absorber elevados tráficos de pasajeros en los periodos pico de demanda. Se han establecido, entonces, dos variables fundamentales como lo son el *nivel y el volumen de servicio*. El nivel de servicio se relaciona, íntimamente, con la calidad (espacio, tiempo de espera, confort y tratamiento a los clientes por parte del personal).

Asimismo, el volumen de servicio se refiere al número de usuarios que puede ser atendido, dado un determinado nivel de servicio. El nivel de servicios debe ser muy adecuado, ya que el retraso o la ineficacia del personal para procesar los pasajeros puede ir en detrimento de otras actividades como las de carácter comercial, las cuales se alimentan, en principio, del tiempo libre que disfrutan los pasajeros mientras esperan abordar un vuelo.

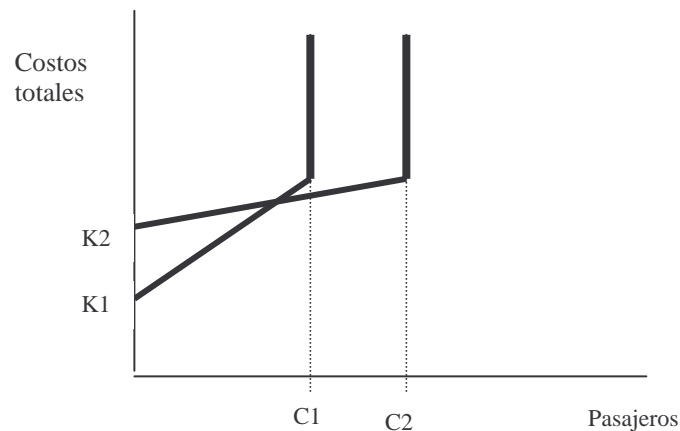
Existen importantes mecanismos de mantenimiento de la capacidad para responder a altos niveles de demanda y cuidar, así, de los niveles de servicio y calidad dentro de las terminales. La provisión de capacidad adicional para responder a las necesidades de la demanda tiene repercusiones en las estructuras de costos de los aeropuertos. Entre los mecanismos más usados se encuentran los llamados *slots* de vuelo, que son tiempos de despegue y aterrizaje y de utilización del edificio terminal. Los derechos de uso de slots pertenecen a las aerolíneas y su uso es recomendado por la IATA (International Air Transport Association). En algunos casos los slots han sido los principales protagonistas de alianzas importantes entre aerolíneas como British Airways y American Airlines.

1.1.5 Costos aeroportuarios. La división de costes aeroportuarios plantea dos categorías básicas: los *costos asociados al edificio terminal* y los *costos asociados al sistema de pistas de aterrizaje*. Éstas dependen del flujo de pasajeros y de las aeronaves procesadas en la terminal, respectivamente. Las operaciones de aterrizaje mantienen un comportamiento de economías de escala si se tiene en cuenta que, a mayor cantidad de tráfico, el costo unitario de aterrizaje es menor.

⁶ ASHFORD; WRIGHT, Op. cit., p. 237-248.

Tal proporción es inversa a los costos del edificio terminal ya que a mayor congestión de pasajeros, es incrementado el tiempo de atención y servicio para cada uno de ellos. Una relación equilibrada entre estos dos conceptos es determinante a la hora del análisis de la capacidad de un aeropuerto.

Gráfico 1. Función de Costos para las pistas de aterrizaje



K1: costos de capital para una pista de aterrizaje pequeña
 K2: Costos de capital para una pista de aterrizaje grande
 C1: Capacidad de la pista de aterrizaje pequeña
 C2: Capacidad de la pista de aterrizaje grande.

Fuente: WALTERS A.A. Airports: an economic survey. En: Journal of Transport Economics and Policy. Vol. 12, No. 2 (May. 1978); p. 133.

La curva de costos de las pistas de aterrizaje presenta pendiente positiva para volúmenes de tráfico por debajo de la capacidad disponible. Una vez que ésta se supera, el costo crece asintóticamente. Tal costo es llamado *costo de capacidad*.

La línea de trazo grueso representa, en el gráfico 1, el costo mínimo para diferentes niveles de tráfico ó número de pasajeros y, se observa que, para ese segmento, el costo marginal de corto plazo es cercano a cero cuando no se excede la capacidad. Por otro lado, al superar la capacidad lo que se considera un *fenómeno de largo plazo*, el costo marginal tiende a ser muy grande.

Así las cosas, dada la capacidad de un aeropuerto para soportar un nivel de tráfico n, el aumento de una unidad n+1 indica la necesidad de ampliación de la capacidad, lo que llevaría a la construcción de una pista de aterrizaje adicional. No obstante, esta decisión no es tan fácil, dados los fenómenos estacionales de la demanda en algunas terminales, ya que una pista adicional que se construye para evitar la saturación del tráfico en los periodos pico, se vería subutilizada en los

periodos valle, por lo que muchas terminales de tráfico fluctuante ven de manera compleja la expansión de su capacidad y le apuestan a un mejor manejo de la congestión tanto de pasajeros como de aeronaves, apoyados en prácticas estructuras tarifarias de aterrizaje.

Entre las partidas más importantes en los costos aeroportuarios se tiene el *costo del personal* que, en algunos aeropuertos europeos, llega a alcanzar hasta un 42% de los costos totales. En otros aeropuertos del mundo alcanzan un 65%, teniendo en cuenta que las actividades de Handling son realizadas por la autoridad aeroportuaria y no por concesionarios. Las diferencias pueden explicarse de acuerdo a los diversos tipos de concesiones que se otorgan y los alquileres de instalaciones a las líneas aéreas.

Sin embargo, existen dificultades para generalizar las estructuras de costos de los aeropuertos y así lograr un modelo común. Entre estas diferencias se destacan algunas de tipo geográfico y la dificultad de comparación en las estructuras y diseño de pistas de aterrizaje. No obstante, y a pesar de lo anterior, se han logrado establecer los costos aeroportuarios recurriendo a una globalización de tres conceptos fundamentales: *costos de capital*, *costos de explotación* y *costos de trabajo*. Los dos primeros conceptos se relacionan más con los campos de vuelo, mientras que con el edificio terminal tienen una mayor relación los costos de trabajo y capital.

Gráfico 2. Costos en operaciones de aterrizaje

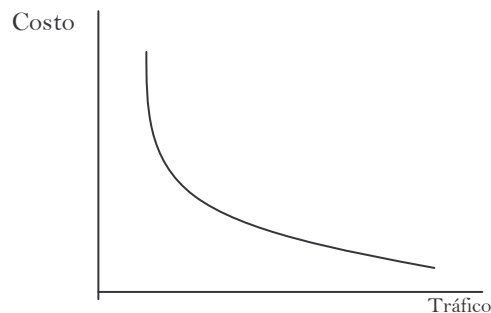
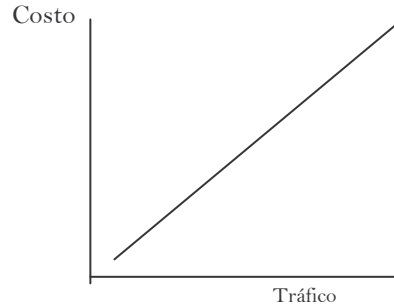


Gráfico 3. Costo de uso de terminal aeroportuaria



En trabajos empíricos se ha resaltado la presencia de economías de escala para las operaciones de aterrizaje y deseconomías de escala para las operaciones de terminal, además de relaciones directas entre el tamaño del aeropuerto y el tiempo de procesamiento de pasajeros.⁷

La estructura de costos de la actividad aeroportuaria determina las decisiones de nueva inversión en infraestructura e incide en los sistemas de tarifas. El trabajo de Walters establece que basar las tarifas, en el costo marginal de corto plazo, conducen a decisiones correctas de inversión en infraestructuras.

En este sentido, una sugerencia básica del autor es la de verificar la existencia de rendimientos constantes a escala y la divisibilidad de las inversiones para encontrar un criterio simple de decisión como lo es el de una expansión de la capacidad si los usuarios del sistema cubren los costos de tal expansión en su totalidad, con el sistema actual de tarifas. Por otro lado, si se evidencian rendimientos decrecientes a escala de largo plazo, la decisión de inversión se debe posponer hasta que existan los ingresos suficientes para el financiamiento de la inversión.⁸

Muchos economistas están a favor de una estructura de precios basado en el costo marginal más una fracción o *plus* que tenga la función de reflejar los costos reales de congestión, en las terminales donde sea necesario; y, en las que exista la necesidad de aumentar los ingresos, consideran fundamental un aumento en las tarifas de acuerdo a la elasticidad de la demanda, como lo señalan Littlechild y

⁷ WALTERS A.A. Airports: an economic survey. En: Journal of Transport Economics and Policy. Vol. 12, No. 2 (May. 1978); p. 133-135.

⁸ *Ibíd.*, p. 127

Thompson.⁹ Lo anterior se decide como una salida alterna a la muchas veces retardada decisión de invertir en capacidad adicional y aboga por el aprovechamiento pleno de la capacidad instalada. Los autores recomiendan considerar la capacidad como un elemento variable, siendo importante incorporar los costos de capacidad en la estructura de precios, lo que puede ser muy viable teniendo en cuenta el aumento generalizado del tráfico de pasajeros y la escasa capacidad existente en muchos aeropuertos del mundo. Así, todo el mercado aeronáutico tendría en cuenta los costos derivados de invertir en aumentos de la capacidad instalada.

Es de señalar también, para este caso, lo que propone Doganis al asignarle a la estructura de precios que se orienta de forma comercial, el objetivo de asegurar una asignación eficiente de los recursos aeroportuarios, donde el precio que paguen los usuarios sea el reflejo de los verdaderos costos que se imponen sobre las terminales.¹⁰

Los niveles de demanda, entonces, responderían a las verdaderas necesidades del mercado y no generarían distorsiones en las decisiones de inversión. Según el autor, el establecimiento de precios teniendo en cuenta los costos marginales de largo plazo se definiría como un *input* importante para adelantar nuevas inversiones de capacidad, así como el logro de unos niveles de demanda reales, facilitaría la planificación y dimensión de nuevos proyectos de inversión, evitando, de esta forma, aumentos bruscos de la capacidad instalada.¹¹

Por último, debe resaltarse que los mercados de capitales han contribuido al desarrollo de las terminales aéreas en muchos países, pero aún en otros existe dependencia de las mismas por las partidas presupuestarias que los gobiernos asignan para tal fin.

1.1.6 Externalidades. La actividad aeroportuaria y sus principales usuarios son causantes de la imposición de costos-beneficios sobre los no usuarios, lo que causa severas externalidades. Entre las más importantes externalidades causadas por los aeropuertos se encuentran el efecto del ruido, producido por el tránsito, despegue y aterrizaje de aeronaves, así como la contaminación y congestión alrededor de las terminales.

A pesar de que existen dificultades para la cuantificación y posterior valoración de las externalidades, se han desarrollado mecanismos especiales en algunos

⁹ LITTLECHILD, S.C. y THOMPSON. G.F. Aircraft Landing Fees: a game theory approach. *En*: The Bell Journal of Economics. Vol. 8, No. 1 (Spring. 1977); p. 186-204.

¹⁰ DOGANIS, R. The Airport Business. United Kingdom: Routledge Editions, 1992. p. 145-148.

¹¹ *Ibíd.*, p. 149

países. Para el caso del ruido, se han desplegado escalas ordinales construidas como medias ponderadas de ruido de alta frecuencia y el número de veces que el ruido de los aviones es escuchado. Algunos ejemplos son los índices de medición de ruido aplicado en países como Estados Unidos, Reino Unido y Francia. Se estima que el costo anual del ruido en el transporte aéreo para la Unión Europea es de 3.5 Euros/1000 Km. por pasajero transportado.¹²

El ruido, en cercanías a las terminales, hace que las viviendas e inmuebles ubicados alrededor de éstas, disminuyan su valor.¹³ La comparación, entonces, entre las viviendas cercanas a los aeropuertos y las no cercanas puede dar indicios de diferenciales en la “tranquilidad” y, así, ofrecer una valoración proporcional. En algunos casos, el valor de una casa con cercanía al aeropuerto puede ser un 30% menor con relación a una que no dispone de dicha cercanía. Los aeropuertos, con el propósito de reducir el impacto en el ruido causado por los aviones, han propuesto restricciones a los vuelos nocturnos e imponiendo tasas relacionadas con los niveles de ruido; con esta última medida se logra que las aerolíneas incluyan dentro de sus sistemas de costos, los verdaderos costos sociales.

Un mecanismo de evaluación del impacto económico del fenómeno del ruido es realizado mediante la diferencia de precios de las propiedades situadas alrededor del aeropuerto y las que existen en áreas no afectadas por el tráfico aéreo. Lo anterior se conoce como el *modelo de precios hedónicos* que, en cierta forma, determina el valor de mercado de una variable como *la tranquilidad* y explica, a su vez, el precio de un bien en términos de las características que determinan su calidad.

En mucho aeropuertos del mundo se han realizado estudios pertinentes para la medición del ruido por tráfico de aeronaves, usando frecuentemente una medida conocida como **NEF** (Noise Exposure Forecast), considerado como la suma de los niveles de ruido producido por las diferentes aeronaves que operan en diferentes trayectorias o pistas. Se expresa entonces el NEF para la *i*-ésima aeronave y la *j*-ésima trayectoria o pista de la siguiente forma:

$$NEF_{ij} = EPNL_{ij} + 10 \log(N_{d_{ij}} + 16.7 N_{n_{ij}}) - K$$

Donde **EPNL** es el nivel de promedio efectivo del ruido percibido en decibelios en un punto dado del espacio, **N_d** es el número de vuelos existentes entre las 7am y 10pm, **N_n** es el número de vuelos en horas nocturnas y **K** es una constante de

¹² MARTÍNEZ SANDOVAL, Avelino. El ruido por tráfico urbano: conceptos, medidas descriptivas y valoración económica. *En*: Revista de Economía y Administración. Vol. 2, No. 1 (2005); p. 157.

¹³ WALTERS, Airports: An economic survey, Op. cit., p. 136.

ajuste cuyo valor es 88. El NEF se encuentra en un intervalo de valores entre 15 y 55. Evidencias empíricas han llegado a las siguientes conclusiones:

Cuadro 2. Efectos del ruido por tráfico de aeronaves según intervalos NEF

Intervalo NEF	Efectos
15 – 25	No Existe Sensación Molesta
25 – 40	Molestias Moderadas
40 < NEF > 55	Molestias Considerables

Fuente: RENDEIRO MARTÍN-CEJAS, Roberto. Análisis económico de la red de aeropuertos españoles [en línea]. Las Palmas de Gran Canaria, 1996. Tesis doctoral (Economía). Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Economía Aplicada. [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet: http://bdigital.ulpgc.es/digital/texto/pdf/132271_0000.pdf

En otro aspecto, Crowley ha desarrollado una metodología diferente a los precios hedónicos para la medición del ruido y el impacto del mismo sobre la propiedad, dándole un protagonismo al desarrollo de la industria aeroportuaria como determinante del uso y valor de las propiedades, basándose en tres etapas: una de *comparación de áreas de características similares* (figuración socio-económica, población, densidad y edad de las construcciones, redes de acceso y cercanía a centros comerciales). Posteriormente, una etapa de *comparación de los precios medios de venta en cada área* y la *determinación de diferencias significativas*.¹⁴

Los resultados de dicho estudio determinaron una diferencia significativa entre los precios de las viviendas alrededor de los aeropuertos y el resto de la muestra de viviendas. Se evidenciaron disminuciones preponderantes en las áreas cercanas durante el desarrollo aeroportuario y una tendencia a igualar el valor inicial cuando se finaliza la etapa de desarrollo de las terminales. El proceso de la actividad aeroportuaria conlleva a cambios no sólo en el valor de los terrenos sino también en los usos dados a la tierra y transformaciones en los tipos de residentes dentro del área afectada.¹⁵

¹⁴ CROWLEY, R.W. A case Study of An Airport On Land Values. *En*: Journal of transport economics and policy. Vol. 55, No. 2 (May. 1973); p. 148.

¹⁵ *Ibíd.*, p. 151

Para medir el grado de congestión de una terminal debe vincularse este concepto con el nivel de capacidad del aeropuerto, el cual es un término finito. Se ha propuesto para tal fin *Cuatro Minutos* como un estándar internacional para el retraso promedio en el movimiento de aeronaves. Si el tiempo de espera es mayor al propuesto en el estándar internacional, pueden existir fenómenos de congestión en las terminales. Otros estudio como el realizado por Mumayiz y Ashford, citado en por Rendeiro Martín-Cejas para el aeropuerto de Birmingham, identificó el tipo de mercado como determinante para el tiempo de espera tolerado por los usuarios. En vuelos regulares europeos, un tiempo de espera en cola de 7.5 minutos ó inferior se considera como satisfactorio, mientras que un tiempo igual o superior a 14 minutos se considera intolerable. En términos generales, la satisfacción del servicio se alcanza con un tiempo de espera en cola no mayor a 12 minutos.¹⁶

La característica de grandes centros comerciales que han tomado los aeropuertos, en los últimos años, ha dado una mayor importancia a la relación entre la actividad comercial y los niveles de congestión. Si los usuarios disponen de una prestación de servicios eficaz para sus rutinas de viaje, tales como la recepción de tiquetes, equipaje y procesos de facturación, liberan un tiempo considerable que puede traducirse en un número mayor de visitas a las tiendas de comercio, lo que genera una mayor dinámica en la actividad comercial de las terminales aeroportuarias.

Un crecimiento de las actividades del mercado aéreo pone aún más en evidencia la escasez de capacidad instalada en los aeropuertos, lo cual puede generar retrasos y aumentos en los niveles de congestión y, seguidamente, aumentos en los costos para los consumidores finales, desmejoramientos en la calidad del servicio y disminución de la seguridad aeroportuaria. La consolidación de las redes Hub & Spoke tiene como efecto primario el incremento de la frecuencia de vuelos, además de un aumento de vuelos de menor tamaño y una disminución del factor de carga, situación que va en detrimento sobre la oferta de pistas de aterrizaje.

La accesibilidad a las terminales aéreas a través de las vías y la congestión de las mismas se consideran determinantes en el comportamiento de el nudo presentado en los aeropuertos, por lo que una verdadera planificación acerca de la ubicación y accesibilidad de las terminales juegan un papel fundamental, dado lo perecedero del bien que ahí se ofrece, tanto por el aeropuerto como por las aerolíneas: su calidad depende del acceso que tengan los consumidores a los servicios aeroportuarios y de transporte aéreo.

¹⁶ MUMAYIZ, S. y ASHFORD, N. Methodology for Planning and Operations Management of Airport terminal Facilities. *En*: Transportation Research Record. No. 1094 (1986); p. 24-35. Citado por RENDEIRO MARTÍN-CEJAS, Roberto. Análisis económico de la red de aeropuertos españoles [en línea]. Las Palmas de Gran Canaria, 1996. Tesis doctoral (Economía). Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Economía Aplicada. [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet: http://bdigital.ulpgc.es/digital/texto/pdf/132271_0000.pdf

Así las cosas, una mala planificación de la ubicación de un aeropuerto generaría, entonces, unos mayores índices de congestión, por lo cual sería necesario el empleo de mayor tiempo para acceder al mismo. El mayor determinante en la decisión de localización de una terminal aérea es su accesibilidad, dada la necesidad de conexión entre el tráfico del aeropuerto y los sistemas de distribución de las áreas metropolitanas y existe una tendencia a preferir las decisiones de localización bajo el criterio de fácil desde y a estos sistemas de distribución. Lo anterior genera un *trade-off* entre la minimización de los costos de acceso a la terminal, dada la cercanía con los centros urbanos y, también, la generación de externalidades como la polución, ruido y congestión señaladas de antemano.

El problema de valoración de estas externalidades se hace presente constantemente, ya que sugiere la valoración que realizan los individuos sobre el daño que experimentan. A pesar de ello, los economistas han creado mecanismos de valoración pertinentes a las problemáticas de resultados aceptables.

La evaluación y control de las emisiones de monóxido y dióxido de carbono (CO, CO₂), de los hidrocarburos y el dióxido de nitrógeno (NO_x) producido por las aeronaves, hacen necesaria la intervención de instrumentos tecnológicos muy sofisticados. El impacto de estos compuestos sobre la calidad del aire, que por lo general presenta rezagos en sus evidencias, hace que la valoración de los efectos sobre los usuarios y el ambiente sea una labor muy compleja.

Por tal motivo, la industria aeronáutica y las compañías productoras de aeronaves han realizado, durante las últimas décadas, grandes esfuerzos en investigación con el ánimo de mejorar la eficiencia en el consumo de combustibles utilizados en los motores de aviones comerciales. Algunos estudios determinan que los impactos ambientales del uso de aeronaves, en cercanías a las terminales aéreas, son mínimos. Una mejor planificación y diseño de los aeropuertos y sistemas de pistas logra reducir el impacto de la contaminación en muchos aeropuertos del mundo. Ashford y Wright han señalado que algunas zonas creadas para las actividades contaminantes separadas de otras zonas de uso público permiten la reducción de la misma o un manejo ambiental más apropiado de las emisiones.¹⁷

Cabe decir que, en las últimas décadas, ha tomado importancia el debate de cómo el desarrollo y progreso de la sociedad ha llevado al deterioro y la degradación ambiental y el sector de transporte, en la mayoría de sus modalidades, se incluye en este análisis. La comprensión e interiorización de las externalidades dentro de los mercados y una conciencia más profunda para lograr sus correcciones pueden intensificar los esfuerzos y progresos técnicos para lograr su disminución en un mediano plazo.

¹⁷ ASHFORD; WRIGHT, Op. cit., p. 254-256.

1.1.7 El control de tráfico aéreo. La actividad de controlar el tráfico aéreo no ha sido incluida de manera considerable en las tendencias de privatización que se adelantan alrededor del mundo con relación a la aviación civil. Sólo en naciones como Nueva Zelanda, la agencia de control de tráfico aéreo (ATC) es, actualmente, operada por una compañía privada de responsabilidades limitadas, con dos grandes accionistas. En Canadá, el gobierno accedió a la venta de su agencia de control aéreo a un operador privado (*Nav Canada*), aunque se encuentra sometida a regulación por parte del Estado. A pesar de estos importantes ejemplos, no existe una tendencia considerable de privatización alrededor del mundo para el control del tráfico aéreo, principalmente, por las preocupaciones en materia de seguridad aeronáutica y sus estándares.

Existen dos visiones para las preocupaciones acerca de la seguridad aérea en términos de la no regulación: la *visión de fallo de mercado* y la *visión de respuesta de mercado*. Así, la primera visión propone una oposición entre los objetivos de estándares de seguridad y las ganancias financieras de los operadores, los cuales reducirían sus gastos respectivos a la conservación de los estándares en pro de una mayor obtención de beneficios. La segunda visión contempla señalizaciones de manera negativa por parte de los usuarios del sector aeronáutico, quienes crecen en la medida que aumenten el número de accidentes aéreos. La señalización, en este caso, actúa como un indicador de seguridad del operador, castigando a aquellos que presenten mayores accidentes en sus historiales con el abandono de las preferencias de sus usuarios hacia ellos y su posterior abandono de la industria, lo cual se conoce como *estrategia del gatillo*.

1.2 LAS AEROLINEAS

El transporte aéreo se ha convertido en uno de los principales motores del desarrollo de las naciones, al permitir una mayor y más ligera movilidad de recursos humanos y de capital. Su velocidad, comodidad y seguridad hacen que, diariamente, se movilicen por los cielos del mundo millones de pasajeros por motivos de negocios o placer.

La actividad de las aerolíneas muestra una dinámica interesante, si se tienen en cuenta sus altos costos operacionales, elevadas inversiones de capital, tecnología y capacitación humana, como también en seguridad aérea, los cuales hacen necesarias fuertes estructuras de ingresos para suplir estos importantes e inaplazables rubros de gasto. A simple vista y con tales características, puede concluirse, entonces, que se hace necesaria la obtención de economías de escala para la sostenibilidad de las aerolíneas en el mercado.

1.2.1 Las aerolíneas y el interés público. El Estatuto de Transporte Norteamericano le otorga a las aerolíneas tres dimensiones fundamentales para adaptarse a las necesidades de los Estados Unidos en *el comercio de los Estados Unidos*, *el servicio postal* y, *la defensa nacional*. Dichas tres dimensiones han sido extendidas y comprendidas, en su totalidad, por la mayoría de países, aunque no definen por completo las metas que el público y los gobiernos buscan del servicio de aerolíneas. El servicio postal requiere de un buen transporte aéreo, porque este le permite llegar a cualquier parte del mundo en cualquiera de las modalidades de correo que pueden enviarse hoy en día. Los departamentos de defensa desean un buen sistema de aerolíneas para sus necesidades normales de transporte de personal y carga, más allá de los que son transportados en aeronaves militares y, también, para su facilidad de uso y disponibilidad en cualquier caso de emergencia militar.

El comercio incluye un sinnúmero de actividades que requieren del transporte aéreo para llevarse a cabo, como viajes de negocios o por cualquier propósito y transporte de carga. En ocasiones, las personas más interesadas en tener un adecuado servicio de aerolíneas son las que menos usan este servicio, como puede ser el caso de los habitantes de áreas dependientes económicamente del turismo, así como empleados y propietarios de industrias cuyos ejecutivos son usuarios permanentes del transporte aéreo para adelantar negocios de importancia de las industrias que representan.

Por ello, el deseo del buen funcionamiento también incluye a las compañías constructoras de aeronaves y a todas aquellas empresas que, de alguna u otra forma, suplen con sus productos o servicios el portafolio de servicios de cada aerolínea en sus viajes. En conclusión, no es necesario ser un usuario permanente del servicio de aerolíneas para desear su buen funcionamiento, pues muchos son beneficiados de este sistema de transporte.

Otro factor importante de un deseo por el buen funcionamiento de las aerolíneas es el mostrado por aquellas regiones en donde su ubicación geográfica no permite otro medio de transporte diferente al aéreo. En este sentido, Brenner sostiene que “...el transporte aéreo es una parte básica de la infraestructura económica, social y cultural, que afecta la eficiencia de otras actividades de negocio en una comunidad y la calidad de vida de sus residentes.”¹⁸

Se debe anotar que, así como las aerolíneas pueden servir al interés del público en general, éstas también pueden ser supremamente dañinas en algunos casos importantes. Ejemplos como los problemas ambientales de ruido y polución del aire en la vecindad de los aeropuertos, accidentalidad y seguridad aérea. El tráfico aéreo parece aumentar considerablemente: en algunos países, la demanda por

¹⁸ BRENNER, Melvin. Airline deregulation. A case study in Public Policy Failure. *En*: Transportation Law Journal. Vol. 16, No. 2 (Winter. 1988); p. 189.

servicios de las aerolíneas crece, al año, más rápido que la población o el mismo Producto Interno Bruto, lo que ha concentrado la preocupación de las productoras de petróleo y las autoridades ambientales.

1.2.2 Importancia pública de las aerolíneas. Las aerolíneas han sido reguladas por agencias públicas alrededor del mundo tanto como las compañías eléctricas y de telefonía.

Entre las compañías de transporte, los ferrocarriles parecen ser el más probable ejemplo de monopolios naturales con su alta inversión en vías, aunque éste término debe ser usado con cierta sutileza. Las aerolíneas o el transporte de carga no parecen tener esta misma definición y, por lo tanto, la regulación que se les impone, dado el caso, ha buscado regular el grado de competencia en el mercado, siendo ello, en ocasiones, una labor más compleja en comparación con la tarea de regulación dentro de las empresas de servicios públicos.

Además, existe mucha contraparte para los sistemas de aerolíneas desregulados, principalmente, por las preocupaciones de seguridad aérea y manejo de tarifas por parte de las aerolíneas. Por lo general, puede decirse de manera breve que la regulación económica de las aerolíneas busca “una máxima confianza en las fuerzas de la competencia, la prevención de prácticas injustas y anticompetitivas, fortalecer la posibilidad de entrada de nuevas aerolíneas y fortalecer la expansión de aerolíneas existentes hacia nuevos mercados.”¹⁹

1.2.3 Características económicas especiales. Las aerolíneas, como tal, sufren de las mismas problemáticas que cualquier otro tipo de industria puede atravesar en cierto momento: control de precios, negociaciones con sus sindicatos, búsqueda de financiación y la consecución de unas rentabilidades que se traduzcan en la tranquilidad de sus accionistas y permitan su sostenibilidad dentro del mercado. Algunas de las características económicas más importantes de la actividad son las siguientes:

- **Producto no diferenciado.** Para muchos de los pasajeros que usan con frecuencia los servicios de las aerolíneas, les es muy difícil encontrar unas diferencias considerables entre cada una de ellas. Las aerolíneas concentran toda su publicidad para ofrecer a sus clientes un producto diferenciado, basado principalmente en pequeños y saludables refrigerios durante los vuelos, sonrisas de su personal y otros beneficios menores. Pero aparte de lo propuesto en la

¹⁹ U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. Transportation Statute: Section 40101(a). United States of America. Citado por CONNOR, William. An introduction to airline economics. Sixth Edition. Westport Praeger, 2001. p. 97.

publicidad, que en realidad se considera como secundario, un factor de verdadera diferenciación continúa siendo, sin lugar a dudas, el esquema de horarios que una aerolínea pueda presentar. Éste se convierte, entonces, en un determinante para su escogencia a la hora de viajar.

- **Producto altamente perecedero.** Una silla vacía durante un vuelo no puede ser almacenada para ser vendida en un vuelo siguiente, por lo que no es acumulable. Por esta razón, se dice que el producto de las aerolíneas es considerado como altamente perecedero y no tiene el mismo comportamiento de una manufactura o un producto cualquiera.
- **Facilidad de entrada.** Es fácil, relativamente, entrar al negocio de las aerolíneas y expandirse dentro del mercado, lo cual lo es más para aquella aerolínea existente dentro del mismo. Las aerolíneas sólo deben tener una capacidad en flota considerable que les permita suplir el servicio dentro de un mercado y esta tenencia no significa pertenencia. Las aeronaves pueden ser solicitadas por otros mecanismos. Las barreras a la entrada parecen ser muy pequeñas, en comparación a las de otros sectores industriales.

La cuestión principal de la entrada a un mercado de servicios aeronáuticos por parte de una aerolínea responde, principalmente, a la necesidad de operar en una escala particular en orden de lograr importantes reducciones en sus costos. En algunos casos, se ha afirmado por parte de especialistas que las aerolíneas más grandes que, al ser bien administradas, obtendrán costos más bajos que las pequeñas, lo cual causa controversia en otra corriente de expertos, quienes afirman una mayor rentabilidad por parte de las aerolíneas pequeñas.

- **Tendencia al monopolio u oligopolio.** Las aerolíneas pueden presentar grandes tendencias a la eliminación de sus competidores en el mercado, lo que puede resultar en distorsiones como monopolios u oligopolios. Esta tendencia es uno de los fundamentos principales para la existencia de mercados aeronáuticos regulados por parte de los gobiernos en muchos países.

Se ha pensado que una facilidad de entrada a un mercado con tendencia a las distorsiones puede ser contradictoria, lo cual se hace falso si se diferencia entre el corto y el largo plazo. Muchas aerolíneas podrían alcanzar un mercado, de eso no hay duda, pero cuántas de ellas podrían mantenerse, sigue siendo el punto de partida para pensar en el fortalecimiento de los poderes de mercado. En muchos países, las aerolíneas se ven sometidas a leyes *Antitrust*, con el ánimo de controlar sus intenciones de monopolio y favorecer la libre competencia dentro del mercado.

Finalmente, puede decirse que las aerolíneas presentan una tendencia de largo plazo a ser más capital-intensivas que trabajo-intensivas, y pueden convertirse en

combustible-intensivas en los periodos donde el combustible alcance sus precios más altos. Las nuevas tecnologías, así como la compra de nuevas aeronaves, han hecho que las aerolíneas tengan severos problemas financieros, pues en muchas ocasiones suele expandirse el capital de trabajo a una tasa mayor que el aumento del tráfico. Las aerolíneas son sensibles a las fluctuaciones económicas, sobretodo en la parte que corresponde a los viajes de turismo cuyos usuarios son muy elásticos a cambios en los precios de los tiquetes.

1.2.4 Los costos en el servicio de las aerolíneas. Como toda industria, las aerolíneas incurren en unos costos asociados y no asociados con su funcionamiento. Los costos más importantes para las aerolíneas pueden describirse de la siguiente manera:

- **Costos de operación de vuelo: los salarios de la tripulación y el combustible.**

Mantenimiento directo: costos del personal y el material directamente atribuibles al mantenimiento y la reparación de las aeronaves, incluidos reacondicionamientos periódicos y mantenimiento de otros equipos de vuelo.

Mantenimiento de carga (costos indirectos de mantenimiento): costos relacionados con el mantenimiento de equipos de vuelo y otras propiedades como almacenes, la tenencia de historiales de mantenimiento y la organización y supervisión de actividades de mantenimiento en general.

Servicios a los pasajeros: costos de alimentos y atención en diversas formas a los pasajeros dentro de la aeronave-.

Servicios a la aeronave: servicios de rutina como lavado y limpieza interna de la aeronave, pero no servicios mecánicos. También incluyen las cuotas de aterrizaje.

Servicio de tráfico: Incluye el costo del tratamiento de tiquetes y manejo de equipaje

Además de los anteriores, también se presentan los *costos de publicidad y mercadeo, depreciación y amortización*, donde ésta última incluye el pago de los altos precios por las aeronaves.

Los costos administrativos se definen como “gastos de naturaleza corporativa en los que se incurre cuando se desarrollan actividades que contribuyen a más que una sencilla operación como actividades de finanzas y contabilidad, actividades de

compras, representación ante la ley, y otra administración general operacional no directamente aplicable a una función particular.”²⁰

Otra manera de relacionar los costos del servicio de las aerolíneas sugiere la clasificación de éstos en: *costos de capacidad, costos relacionados al tráfico y costos superiores*. En la primera clasificación se tendrían inmersos los salarios de la tripulación y personas que atienden un vuelo en todas sus etapas, combustible, mantenimiento, cuotas de aterrizaje, depreciación de las aeronaves y cuotas de préstamo de aeronaves (Leasing). Los costos relacionados al tráfico comprenden el manejo de tiquetes, equipaje, otros gastos de terminal, alimentos para pasajeros, y servicios a la aeronave. Los costos superiores incluirían “los gastos en mantenimiento de la organización, como las funciones de personal, planeación y gerencia en general.”²¹

En otro tipo de análisis de costos se ha propuesto un tratamiento especial a los mismos con denominaciones más amplias a los costos. Entre tales denominaciones se tiene:

- **Costos separables.** Son aquellos costos que pueden ser ubicados claramente sobre una base lógica a un servicio en particular. Un ejemplo de ello es el servicio de alimentación para los pasajeros y la atención de los mismos dentro de la aeronave.
- **Costos comunes.** Son los que no pueden ser localizados por actividad y que, por lo general, involucran dos o más actividades. El ejemplo más claro son los salarios del personal; en este caso puede observarse que existe personal involucrado tanto en la parte de transporte de carga como en la de transporte de pasajeros, por lo que dichos costos son comunes a las dos actividades.
- **Costos constantes.** Son los costos que no varían con los cambios en el nivel de tráfico, para el caso del transporte aéreo. También se entienden como costos constantes aquellos en los que se incurre así la empresa no esté en funcionamiento o suspenda sus servicios.
- **Costos totalmente localizados.** La expresión significa los costes de llevar la unidad particular del tráfico, incluyendo el elemento del costo marginal y una parte justa de los costes constantes.

²⁰ CIVIL AVIATION BOARD. Handbook of Airline Statistics. Washington D.C.: Civil Aeronautic Board (CAB), 1974. Citado por CONNOR, William. An introduction to airline economics. Sixth Edition. Westport Praeger, 2001. p. 98.

²¹ CLINTON, Oster Jr; CLIPPINGER, Marni; MEYER, John R. Deregulation and the new airline entrepreneurs. En: Journal of Economic Literature. Vol. 23, No. 4 (Dec. 1985); p. 1821.

Los *costos marginales, constantes y totalmente localizados* con conceptos que tienen aplicaciones muy prácticas con respecto a la toma de decisiones en temas como los descuentos en las tarifas para la clase turista. En estos casos se ofrece un tipo de ahorro para un pasajero que compra un tiquete cuyo regreso es dos semanas después de su vuelo de partida. Las aerolíneas pueden conceder tarifas que, tal vez, no cubran los costos totalmente localizados, pero sí los costos marginales y alguna parte de los costos constantes. En tal caso, la utilización de los descuentos en muchos pasajeros es interesante, pues las aerolíneas atraen pasajeros que no podrían viajar si pagan las tarifas regulares y logran ocupar algunas sillas adicionales que, sin el uso de tarifas con descuento, estarían vacías.

- **Costos de trayecto y costos de terminal.** Son aquellos relacionados con el millaje y tiempo empleados mientras la aeronave se encuentra en vuelo. En estos costos se incluirían los salarios de la tripulación y el combustible, así como los costos directos de mantenimiento.

Los costos de terminal –o *costos de campo*- incluyen los gastos derivados de las actividades realizadas en las terminales, tales como el servicio de tráfico y servicios a la aeronave, reservaciones y ventas. Son costos que se relacionan, principalmente, con los niveles de tráfico, pero que son independientes a las millas de recorrido de las aeronaves.

La separación de estas dos clases de costo es muy significativa para explicar las razones por las cuales los costos de pasajero-milla descienden entre mayor sea la distancia recorrida en el viaje. Los *de terminal* deben ser igualmente distribuidos entre los pasajeros que viajan en una aeronave, ya que en el transporte aéreo el costo de procesar un pasajero es el mismo, sin considerar la distancia del viaje del pasajero.

Es así como la cantidad por pasajero es repartida entre las millas viajadas por para formar parte del *costo por pasajero milla*, puesto que al distribuirlo de esa manera, en un viaje de miles de millas, contribuye a lograr una cantidad más pequeña por pasajero-milla en un viaje. En conclusión, estos últimos disminuyen con la distancia del viaje y, los costos de trayecto son menores si la aeronave viaja a altas velocidades.

- **Costos directos e indirectos de operación.** Los costos directos de operación se han definido, típicamente, como aquellos relacionados de forma estrecha con el vuelo de las aeronaves, como los salarios de la tripulación y combustible. Los costos indirectos de operación, relacionados también con los ya explicados costos de campo son, los relacionados con los niveles de tráfico y no con el número de viajes de las aeronaves.

- **Costos silla – milla y otros cocientes.** El costo silla– illa es una medida de la producción física de la aerolínea. Una silla transportada por milla representa el costo total de una unidad de producción en el servicio de pasajeros. Otra relación importante es el ingreso por pasajero-milla, y es considerable dentro de la contabilidad de las empresas que manifiesta el monto derivado de llevar pasajeros a una tarifa que no es la total. Estos pasajeros no poseen una discriminación dentro del sistema contable como pasajeros de media tarifa, en contraste con la tarifa de un niño que es contabilizada como completa y como un pasajero entero.

El factor de carga relaciona los pasajeros-milla con las sillas-milla. Un ejemplo de ellos es una aeronave con 100 sillas volando 1000 millas tiene entonces 100000 sillas-milla. Si el 55 por ciento de sillas están ocupadas, los pasajeros – milla serían 55000 y el factor de carga sería 55 por ciento. El factor de carga de rentabilidad es el porcentaje de sillas que deben ser ocupadas por pasajeros que pagan sus tarifas en orden que los ingresos cubran los costos del viaje.

Los costos de silla–milla son muy significativos en los trayectos cortos, ya que por lo general este costo es muy alto en viajes de poca distancia, lo que hace que la demanda se convierta en una altamente elástica, lo cual puede resultar en una búsqueda de sustitutos para el medio de transporte aéreo como el automóvil, los trenes u otro tipo de transporte terrestre. Debido a este fenómeno, las aerolíneas deben mantener sus tarifas bajas para los viajes cortos pero, para cubrir sus costos silla-milla, deben mantener sus tarifas altas. Este dilema del viaje corto se presenta en todos los medios de transporte, aunque en el transporte aéreo es mucho más agudo.

Las razones para que los costos silla-milla sean altos pueden ser las siguientes:

- El costo de procesar pasajeros y carga en las terminales es casi el mismo, sin tener en cuenta el trayecto o la duración del viaje. Al no contar con unos diferenciales considerables en el manejo de tiquetes y pasajeros durante el viaje, las pocas millas recorridas no permiten realizar un *spread* eficiente en la distribución del costo-milla.
- Al ser pocas las millas recorridas en un trayecto corto, el consumo de combustible durante el aterrizaje y despegue así como los gastos de servicio a la aeronave en las terminales tampoco alcanzan una eficiencia del *spread*.
- Los trayectos cortos se traducen en altos costos en el pago de salarios de la tripulación con respecto a los costos de silla milla, por el logro de una velocidad promedio más baja en comparación a los viajes de largos trayectos.*

* Los salarios de la tripulación son usualmente determinados a través de una fórmula que incluye las millas recorridas y el peso de la aeronave, pero las horas recorridas permanecen como un factor muchísimo más determinante.

Así las cosas, la escogencia de la aeronave para hacer vuelos de trayectos cortos resulta fundamental. Las aeronaves pequeñas pueden ejecutar estos vuelos a unos costos mucho más bajos que las aeronaves grandes. El problema de los costos en los viajes cortos hace entonces que las tarifas para los mismos sean altas en comparación a las millas recorridas durante el viaje. Cabe anotar, en este caso, que el problema del costo de viajes cortos no es sólo para los vuelos regionales sino que, en ciertos casos, los vuelos de largos trayectos hacen viajes de trayectos pequeños durante su desarrollo por alguna necesidad de servicio de la aeronave o por las características de los pasajeros a bordo. Un ejemplo de ello es el vuelo Cali – Bogotá – San Andrés.

De este modo, para la aerolínea un vuelo directo Cali – San Andrés sería cubierto a menores costos que el vuelo con escala en Bogotá, pero si existe un porcentaje considerable de pasajeros con destino a Bogotá y tiene espacio suficiente en la aeronave, le resulta más barato llevar esos pasajeros en el vuelo con destino final a San Andrés que llevarlos en un vuelo exclusivo Cali – Bogotá. Sin embargo el trayecto Cali-Bogotá continua siendo más costoso en términos relativos con el trayecto Cali – San Andrés. En muchas ocasiones, mientras el trayecto se hace más largo, es necesario reducir el número de pasajeros con el fin de lograr el millaje máximo, dentro de los estándares de seguridad, optimizando el uso del combustible y la capacidad de la aeronave.

1.2.5 El manejo de costos marginales en el transporte aéreo. En la industria del transporte aéreo y, en general, en la *teoría de las firmas y organización industrial*, los costos marginales son unos orientadores fundamentales en la formación de los precios y son indicadores significativos de eficiencia en el uso de los recursos de las empresas prestadoras del servicio aeronáutico, destacándose su aplicación para la formación de precios en pro del bienestar económico general.²²

En ese orden de ideas, no tendría un sentido específico analizar desde el punto de vista teórico el comportamiento de los costos marginales sin realizar una aproximación a su aplicación, desde el punto de vista real de comportamiento del sector y a las serias cuestiones que enfrentan las aerolíneas a la hora de tomar sus decisiones dentro de la industria aeronáutica. Dado esto, es importante entonces hacer una distinción entre el concepto de *costo contable* y el *concepto económico de costos*. Un costo económico es, básicamente, un costo de oportunidad, lo que en sí no contiene el costo contable. El cálculo de un costo

²² TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

económico de un bien o servicio involucra el costo de oportunidad de uso para los elementos que integran al bien o servicio (materiales, mano de obra, inversión en capital etc.), si estos fueran utilizados en otro proceso productivo alternativo.

1.2.6 Definición teórica de costo marginal. La teoría define al *costo marginal* como un incremento en los costos totales cuando el nivel de producción aumenta en una unidad, ya sea este producto un bien o servicio. Implícitamente, se ha dicho que el nivel de producción de la firma se alcanza cuando el costo de la última unidad se iguala con el ingreso que espera recibir por la misma al venderla en el mercado. El equilibrio se alcanza entonces si el ingreso marginal es igual al costo marginal.

En una firma, el equilibrio tiene un enfoque tridimensional: la primera dimensión se refiere a la *determinación del nivel máximo de producción* dadas unas cantidades de factores disponibles. La segunda hace referencia a la combinación de factores productivos para un determinado nivel de producción, donde la tecnología y –en cierto grado- la especialización permite cierto nivel de producción con un costo considerado mínimo. Por último, una tercera dimensión se refiere a una maximización de los ingresos dados unos precios de mercado.

En las firmas reales, estos aspectos se encuentran íntimamente relacionados y su distinción suele ser a veces muy compleja. Las decisiones que toman los encargados de las firmas, por lo general, implican ciertas combinaciones dimensionales y la búsqueda de un estado de equilibrio no se simplifica tanto en la realidad como en la teoría.

Una de las dificultades básicas –pero teóricas- radica en la unicidad del proceso productivo y la estructura de costos, para optimizar el uso de los recursos y la maximización de los ingresos netos dentro de un proceso productivo. Una dificultad básica –y real- es la posibilidad de encontrar tantas combinaciones de costos marginales y procesos productivos como sean posibles y aplicables, con la idea de lograr un determinado nivel de producción.

Para el caso del transporte aéreo, nuevas decisiones de prestación de servicios por parte de una aerolínea o la incorporación de nuevas rutas o escalas dentro de las mismas, incluso, la renovación de una flota existente de aeronaves son cada una de ellas generadores de costos marginales diferentes, condicionados a los niveles de tecnología disponibles y en uso por parte de las aerolíneas. Este cálculo variado de costos marginales permite al final del ejercicio de su cálculo, realizar comparaciones entre las opciones de mayor y menor costo, por lo que la firma en su racionalidad elegirá, por supuesto, la de menor costo.

No obstante, existe una diferenciación específica de los costos. De acuerdo a sus contenidos se puede establecer si son de corto o de largo plazo. Los costos que

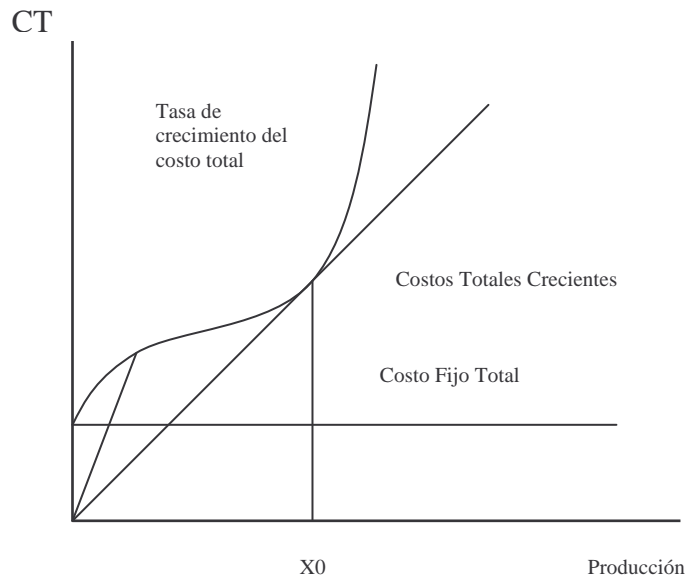
surgen de un cambio en la producción sin que se produzcan variaciones de la capacidad instalada se consideran de corto plazo, mientras que los de largo plazo tienen en cuenta las variaciones en la producción como consecuencia de un aumento en la producción de la empresa. Son llamados de largo plazo ya que el cambio en la producción abarca más de un periodo donde se incluyen también los costos de la nueva inversión.

La teoría resalta la utilización del costo marginal como una herramienta en la toma de decisiones y determinante en los resultados de la gestión de la empresa. A pesar de esa importancia, no es frecuente encontrar la utilización del concepto del costo marginal en la práctica de manera tan frecuente como indica la teoría y más bien, los empresarios aplican este concepto teniendo en cuenta las variaciones de ingresos y gastos, tratando así de optimizar los resultados esperados de sus decisiones. Al ser calculados como costos de oportunidad, los costos marginales señalan la valoración del mercado y la comunidad en general de los recursos empleados en la prestación y generación de los servicios aeronáuticos.

Teóricamente las funciones de costo marginal son continuas, ya que sus cambios se miden de forma infinitesimal y en ella se contemplan todas las posibilidades de producción. En la realidad estos costos son funciones discontinuas y los cambios se producen a través de diferentes intervalos, por la razón de indivisibilidad de algunos factores de la producción. Estas diferencias pueden contemplarse de manera gráfica, donde se incluyen las curvas de costo medio y marginal. En el costo medio se incluyen los costos fijos que disminuyen a medida que aumenta la producción, haciéndose asintótico con respecto al costo variable y toma únicamente los gastos que varían con el nivel de producción. En ambas situaciones, tanto en la teoría como la realidad, el costo marginal tiende a igualarse al costo medio variable, en un nivel de producción X_0 , alcanzando de esta manera el mínimo costo variable.

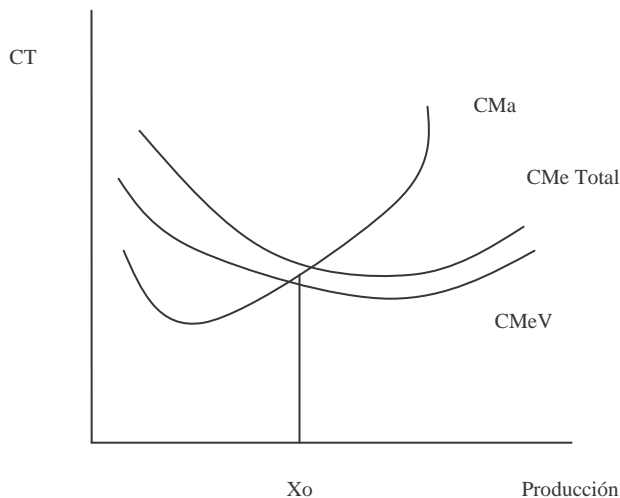
El costo medio de cada unidad decrece a medida que los factores variables se ajustan al factor fijo para lograr la combinación óptima a un costo mínimo de utilización en determinado nivel X_0 con utilización total de la capacidad de producción. Después de X_0 , los costos crecen de manera significativa dadas las limitaciones de los factores, principalmente relacionadas con los rendimientos decrecientes de su productividad marginal. Lo anterior de origen a las curvas de costo marginal en forma de U.

Gráfico 4. Formulación teórica de costo total, medio y marginal



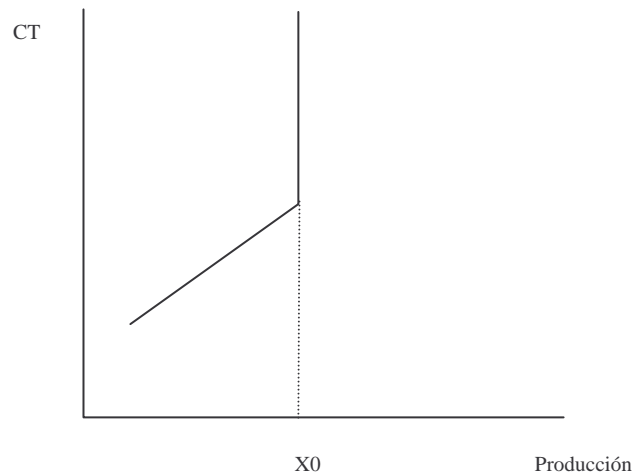
Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

Gráfico 5. Formulación Teórica Costos Marginales, Costo Medio Total y Costo Medio Variable



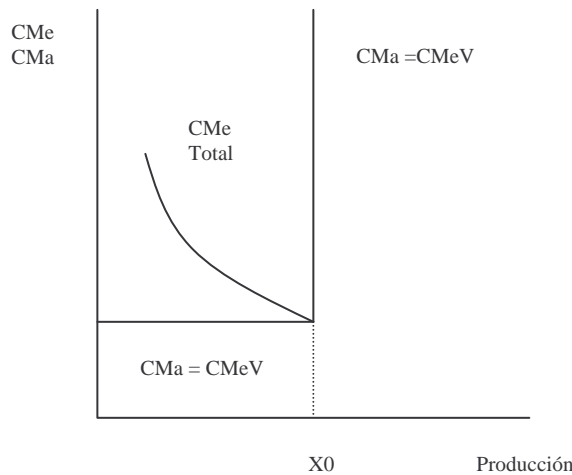
Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

Gráfico 6. Comportamiento Real de los Costos Totales (Sector Aerolíneas)



Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

Gráfico 7. Comportamiento Real de los Costos Marginales, Costos Medios y Costos Medios Variables - Sector Aerolíneas



Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

En la realidad, el *costo total variable* crece de forma lineal hasta X_0 y, luego, tiende a crecer de manera asintótica, dadas las dificultades de aumento en la producción más allá del nivel establecido y el tamaño de la empresa. En los gráficos que describen el comportamiento de los costos en la realidad del sector de las aerolíneas, el costo total variable crece en forma lineal hasta X_0 , pero de manera inferior a como lo hace el *costo medio total*, el cual incluye el costo unitario fijo correspondiente a los gastos invariables con los cambios en la producción. Dentro del sector de las aerolíneas y, por lo general, en muchas industrias, llegar a la utilización máxima de la capacidad imposibilita un aumento de la producción, pues se hacen visibles limitaciones técnicas y económicas que tienden a elevar los costos de manera muy acelerada.

Según Tomassetti, se pueden concluir cinco aspectos destacados sobre los costos marginales:

- Alrededor de la capacidad máxima (X_0) el costo marginal se puede considerar igual al costo medio.
- Los niveles de producción que son anteriores a X_0 , es decir, donde la firma tiene una capacidad ociosa, suelen presentar una situación en la que el costo marginal se iguala sólo con el costo medio variable que es constante debido a que los gastos totales variables en general son proporcionales a los cambios en la producción en el corto plazo. Pero el costo medio total incluye los costos fijos unitarios que son decrecientes con el nivel de la producción por lo que el costo marginal es siempre inferior al costo medio total a la izquierda de X_0 .
- No es fácil desarrollar la construcción de las funciones de costos en la parte de los gráficos que describen el comportamiento real de los mismos. En un nivel dado de producción se encuentra inmersos una tecnología determinada, procesos específicos y una combinación óptima de factores con los que la producción puede tener variaciones. Dados estos elementos, la función de producción en donde se incluye la tecnología para variar el nivel productivo, es representado por un punto y no por una función por la unicidad en la combinación de factores.
- Los hechos que enfrenta la empresa desde el punto de vista social, económico y técnico hacen que los cálculos de costos adicionales o marginales para variar la producción dependan de los diferentes procedimientos técnicos disponibles. Por lo que es posible que surjan tantos costos marginales y soluciones técnicas como sea posible, representadas en múltiples puntos, que representarían diferentes funciones de costos además de diferentes niveles de producto.
- Los costos inmersos en el cálculo del costo marginal contienen solamente aquellos gastos que se tienen que hacer si la decisión para lo cual se calculan se

concreta y en caso que se desista de la misma, se pueden evitar. Lo anterior significa que los costos en que ya incurrió el empresario o que están comprometidos en acciones futuras y que son inevitables si no toma la decisión, no cuentan para el cálculo pues son costos hundidos. A los costos marginales se les considera evitables para la toma de una decisión determinada de variar la producción.²³

1.2.7 Maximización de resultados y optimización del uso de los recursos. La condición de primer orden para maximizar los ingresos netos se presenta cuando se deriva esta función de ingresos con respecto a los cambios en la producción, se iguala a cero.

$$INx = ITx - CTx = Px \cdot X - CT$$

$$\frac{dINx}{dX} = \frac{d(Px \cdot x)}{dx} - \frac{dCTx}{dx} = 0$$

$$\frac{dINx}{dx} = IMaX - CMax = 0$$

Donde:

INx : Ingreso Neto de X

ITx: Ingreso Total de X

CTx: Costo Total

X: Producto

Px: Precio del bien o servicio

$\frac{dMX}{dx}$: derivada de *INx* con respecto a X

$\frac{d(Px \cdot X)}{dx}$: derivada de *ITx* con respecto a x

$\frac{dCTx}{dx}$ = Derivada de *CTx* con respecto a X

La condición general de optimización o máximo ingreso neto es $IMaX = CMax$. Cuando el empresario es tomador de precios y no tiene poder para modificarlo, el ingreso marginal resulta ser igual al precio, porque este no sufre modificaciones, ya sea cualquiera la cantidad de producto o servicio que oferte en el mercado. La demanda es así, entonces, una recta horizontal igual al precio que se determina acciones del mercado (oferta y demanda), de esta manera:

²³ TOMASSETTI DE PIACENTINI, Op. cit., Disponible en Internet:
<http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

$$\frac{dN_x}{dX} = \frac{dIT_x}{dX} - \frac{dCT_x}{dX} = \frac{d(P_x \cdot X)}{dX} - \frac{dCT_x}{dX} = P_x - C_{ma}X = 0 \therefore P_x = C_{ma}X$$

En mercados competitivos, el óptimo refleja una situación en donde el costo marginal se iguala al precio que, a su vez, es igual al ingreso marginal por ser constante.

Contrario a lo anterior, una situación donde el empresario goza de poder de mercado (distorsiones de mercado, monopolios, oligopolios etc.), presenta un fenómeno de fijación de precios por parte de la oferta, fundamentado principalmente en una dinámica decreciente de la demanda. Existe una relación inversa entre el cambio de los niveles de producción y cambios en los precios. El ingreso marginal es decreciente y menos que el precio en todos los niveles de producto. En caso de monopolio, el término correspondiente al ingreso marginal, cuando el precio varía al presentarse cambios en el nivel de producto, cobra mucha importancia. Así:

$$IMax = \frac{dIT_x}{dX} = \frac{dP_x \cdot X}{dX} = \frac{dP_x}{dX} * X + P_x$$

El ingreso marginal tiene un componente adicional al precio, expresado por el término $\frac{dP_x}{dx}X$, el cual tiene un signo negativo anterior, dadas las propiedades de la demanda. Si la demanda es decreciente, como en el caso del monopolio, cualquier cambio (Δ ó ∇) en la cantidad del bien o servicio, se traduce en un cambio (Δ ó ∇) en el precio, afectando a todas las unidades a todas las unidades anteriores que se venden junto con la última unidad. Por lo anterior, en mercados de no competencia perfecta el ingreso marginal siempre será inferior al precio.

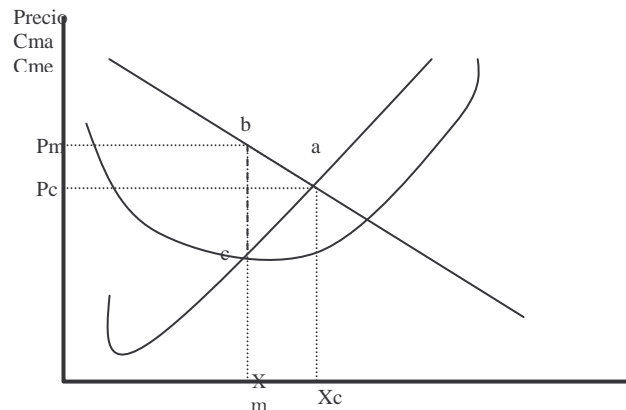
A manera gráfica puede observarse de manera clara la diferencia entre estos dos tipos de mercado, resaltándose la diferencia entre el equilibrio, donde el empresario maximiza sus ingresos, de acuerdo a si es competitivo y no competitivo. El empresario de competencia perfecta vende a un precio P_c , igual al costo marginal, C_{ma} , una cantidad X_c y con dichas características y nivel de producto está haciendo un uso eficiente de los recursos, además de maximizar sus beneficios. Su precio es la valoración dada por el mercado y coincide con el *costo de oportunidad*. El empresario que actúa en un mercado no competitivo, al enfrentar su propia demanda vende en un nivel de producto menor que el de competencia ($X_m > X_c$) y a un precio superior P_m que, a su vez, es superior al costo marginal.

$$(P_m > C_{Ma} = I_{Ma}).$$

A pesar de estar maximizando sus ingresos, el empresario monopolista hace un uso ineficiente de los recursos, debido a que la valoración de la comunidad en el nivel de producción X_m es mayor al costo que representa producir X_m .

En el gráfico 8, el triángulo sombreado **abc** es la pérdida social que provoca el monopolio. El monopolista tiene un nivel de producción inferior al deseado por la sociedad y cobra un precio superior al costo de oportunidad de producción de los bienes y servicios que ofrece en el mercado. Lo ideal de la mayoría de los mercados es que cada unidad de producción se venda a un precio equivalente al costo marginal

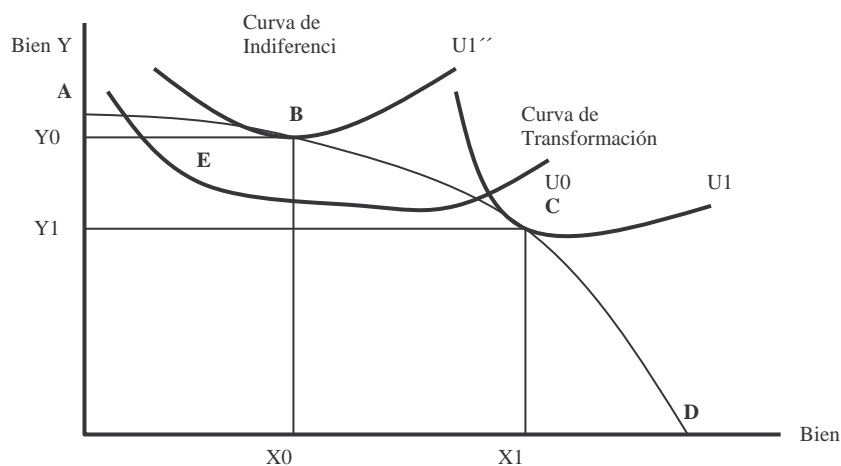
Gráfico 8. Formación de precios del monopolista y pérdida SOCIAL



Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

La utilización del concepto de costo marginal ofrece unas propuestas interesantes a la hora del planteamiento de políticas empresariales que procuren la eficiencia. Lo anterior puede alcanzar una importante contribución en la eficiencia de la economía en conjunto y el bienestar de la comunidad. Al producir lo que el mercado demanda, se procura una combinación eficiente de factores, posibilitando la minimización de los costos al nivel producción propuesto, vendiendo a un precio igual al costo marginal, logrando, así, la maximización de los ingresos netos y una producción máxima, dadas las capacidades de los factores. De esta manera se plantea, entonces, la frontera de posibilidades de producción.

Gráfico 9. Frontera de posibilidades de producción



Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. *En*: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

Si existen dos bienes X y Y , cualquier combinación de estos tipos de bienes que se encuentre dentro de la *FPP* ($ABCD$) es un óptimo económico, por el lado de la producción. Los puntos B y C , del gráfico 9 hacen parte de dicho óptimo. Sobre la frontera es imposible aumentar la producción de un bien sin ir en detrimento de la producción de otro.

Cuando hay presencia de recursos ociosos ó una mala combinación de los mismos, la economía se encuentra por debajo de la *FPP*. El punto E es un ejemplo de ello. A partir de tal referencia, se puede aumentar la producción de ambos tipos de bienes para llegar a la frontera, removiendo o asignando de una mejor forma los recursos ociosos ó escogiendo procesos productivos minimizadores de costos. La sociedad y sus preferencias son determinantes a la hora de la elección de las combinaciones, lo cual se refleja en las demandas, derivadas de las valoraciones de bienes y servicios practicados por la sociedad y de sus niveles de ingreso. Las preferencias se aprecian, gráficamente, a través de las funciones de utilidad y las curvas de indiferencia.

En la realidad, existen mercados que no pueden lograr ser competitivos por diferentes causas (tecnológicas, dimensión del mercado, naturaleza de determinados bienes o servicios, etc.) que, a su vez, coexisten con mercados que admiten la presencia de una, poca o varias empresas, donde no es posible la competencia. La teoría económica se ha encargado de dar recomendaciones en lo referente a la política económica que hace alusión a un sistema de producción con

mucha más concordancia entre precios y costos marginales. Dentro de los sectores no competitivos, estas políticas deben procurar una igualación entre precios y costos marginales y, en condiciones de competencia, dichas políticas deben generar las condiciones básicas de competitividad para minimizar costos y lograr el establecimiento de precios más acordes con los costos marginales, por parte de las empresas.

En la realidad, es bastante complejo la aplicación de los mecanismos reguladores y las aplicaciones teóricas, para procurar la sana competencia dentro de los mercados. La selección adversa y el riesgo moral se presentan con frecuencia en la conducta de los agentes, lo cual dificulta la consecución de unos niveles óptimos presentados en las formulaciones teóricas. Por tal razón, las economías se ubican en puntos inferiores a la FPP, generando así menores niveles de bienestar para la sociedad.

1.2.8 El costo marginal en la práctica. En la realidad de los mercados, las empresas se enfrentan a la dificultad de conocer cuál de sus propuestas de proceso técnico es el mejor procedimiento para variar su producción; lo anterior depende de las condiciones económicas y sociales existentes y de situaciones coyunturales que acompañan los escenarios de solución de cada problema. Se pueden tener, entonces, diferentes opciones para variar la producción y una variedad de procedimientos técnicos viables para tal fin. Por lo anterior, es posible encontrar múltiples funciones de costos marginales y procedimientos técnicos para variar la producción, dadas unas dotaciones de factores.

La definición en la práctica de un costo marginal requiere del conocimiento de la actividad y la totalidad de los elementos integrantes de los costos, identificando los aspectos que son comunes a todas las actividades y pueden influir, en algún momento, sobre los costos. Existen aspectos muy comunes de las actividades económicas, cuya consideración da lugar a diferentes tipos de costo, por lo que se tiende a distinguir los costos de corto y largo plazo. Los cambios tecnológicos y la variación en los precios de los factores, generalmente, afectan a los costos.

En la realidad, es posible calcular costos marginales que representan puntos aislados de alguna función continua de costos de la teoría o de distintas funciones, si la tecnología no se supone constante. Así calculados, los costos marginales son válidos solamente para el entorno del nivel de producción empleado por cada empresa.

- **Costo marginal de corto plazo.** Éste es calculado al incorporar los gastos de un periodo. En la práctica, una forma de calcularlo es sumar los gastos fijos (mantenimiento, administración, vigilancia, gerencia, etc.) y las variables (materias primas, materiales, salarios, etc.) que correspondan a un periodo de trabajo de la firma. Tal cantidad de gastos totales, a partir de un nivel de producción

determinado X , es la base para el cálculo del costo adicional al aumentar la producción en ΔX para un tamaño con máxima capacidad en X_m . Por lo tanto:

$$C_{maCP} = \left(\frac{\Delta CT}{\Delta X} \right) X_m$$

Donde C_{maCP} es el costo marginal de corto plazo, ΔCT es el cambio en el costo total, ΔX es el cambio en el nivel de producción y, X_m hace referencia a la capacidad instalada. Construido de esta forma, el costo marginal refleja un promedio por unidad adicional cuando el cambio en X no es infinitesimal sino discreto.

- **Costo marginal de largo plazo.** Estos costos reflejan la situación en que la empresa desea variar la producción de un servicio, recurriendo a cambios de la dimensión de la capacidad instalada actual. Lo anterior, por lo general, se acompaña de nuevas inversiones. El costo marginal de largo plazo incorpora los gastos requeridos para la ampliación de la capacidad, sumado a los costos de corto plazo o los gastos anuales para atender la nueva producción.

Dada la necesidad de utilizar varios periodos para efectuar los cambios en la dimensión de la empresa, el costo marginal de largo plazo debe calcularse con una suma de los gastos anuales de cada periodo de vida útil de la inversión, homogeneizados mediante su actualización a una tasa de interés apropiada para la decisión que tomará el dueño de la firma. Así las cosas:

$$C_{MaLP} = \sum_{i=1}^n \left(\frac{\Delta GTI_i + \Delta GTO_i}{\Delta X_m} \right) \left(\frac{1}{(1+r)^n} \right)$$

Donde C_{MaLP} es el costo marginal de largo plazo, ΔGTI representa el cambio en el gasto total anual en las provisiones para renovación de la inversión, ΔGTO es el cambio en los gastos anuales operativos fijos y variables requeridos para lograr ΔX con el nuevo tamaño de planta. ΔX_m es el cambio en la producción por la nueva inversión, r es la tasa de interés apropiada y n equivale a los periodos de vida útil de la nueva inversión.

En la realidad, un costo marginal de largo plazo es calculado partiendo de los gastos totales anuales de inversión y los operativos anuales que genera el cambio deseado en la producción, al introducir la nueva inversión (ΔX_m). Se actualizan los gastos de cada periodo a la tasa interés adecuada para la decisión y, posteriormente, se suman todos los términos anuales homogeneizados en sus valores. Con lo anterior, se calcula el valor actual de los gastos futuros generados por la nueva inversión. Por lo tanto:

$$VAGF_{\Delta XM} = \sum_{i=1}^n \frac{GIA_{\Delta X_m} + GTO_{\Delta X_m}}{(1+r)^n}$$

En donde $VAGF_{\Delta X_m}$ es el valor actual de los gastos futuros necesarios por el cambio en la dimensión ΔX_m , $GIA_{\Delta X_m}$ representa los gastos de inversión anuales transformados en cuotas anuales, equivalentes de provisión para renovación de las nuevas instalaciones; $GTO_{\Delta X_m}$ son los gastos totales anuales operativos para atender la producción ΔX , con la nueva inversión.

Los gastos operativos anuales pueden ser expresados como un producto del costo unitario, calculado –convenientemente– por el cambio en la producción. De este modo:

$$VAGF_{\Delta X_M} = \sum_{i=1}^n \frac{GIA_{\Delta X_m} + c_x \Delta X_m}{(1+r)^n}$$

La expresión anterior muestra el valor actual de los gastos totales futuros generados por la inversión nueva. Con el ánimo de obtener el costo marginal unitario, se puede transformar el segundo miembro de la expresión en un producto, donde uno de los factores es un valor alfa que multiplicado por la suma de los valores actuales del cambio en la producción, lo que proporciona el valor actual de los gastos futuros ($VAGF_{\Delta X_M}$). Ello quiere decir que el factor α es un costo unitario que representa el gasto promedio de cada unidad adicional de producción durante la vida útil de la nueva inversión y viene a ser el costo marginal promedio.

Por lo tanto:

$$VAGF_{\Delta X_M} = \alpha \sum_{i=1}^n \frac{\Delta X_m}{(1+r)^n}$$

De esta forma, el concepto de costo marginal se vuelve operable y posible de calcular en la realidad, ya que se conocen los cambios en la producción, los valores actuales de los gastos futuros y la tasa de interés. A través de una sencilla división puede obtenerse el valor de α como costo marginal.

- **Metodología de cálculo.** Hay problemas, en la realidad, para decidir cual debe ser la metodología aplicada para el cálculo de los costos marginales, a pesar de la existencia de tres métodos (contable, estudio técnico directo y método estadístico), los cuales presentan ventajas y desventajas si se comparan entre si. La elección de la metodología depende de la información disponible y de la precisión con que se pretenda hacer el cálculo. La sinergia de ventajas entre las tres metodologías puede lograr resultados satisfactorios, pues los registros contables son capaces de proporcionar los coeficientes de determinados gastos

que los estudios técnicos *per se* no pueden determinar, mientras que el análisis estadístico puede corroborar la validez de los coeficientes de gastos obtenidos por los otros dos métodos.

El estudio técnico permite realizar los cálculos de costos, directamente, hacia el futuro y, también, tomar la decisión sobre el mejor procedimiento técnico para calcularlo. A su vez, esta metodología además permite la posibilidad de separar el problema de encontrar el costo mínimo para un determinado nivel de producción, del problema técnico en sí que implica la expansión de la prestación del servicio. Un ejemplo de ello es la elección del tipo y tamaño de avión para una determinada ruta, lo cual incide en los coeficientes técnicos que afectan de manera directa el comportamiento de los costos.

Para el caso del transporte aéreo, Tomassetti plantea una forma alternativa de cálculo de costo marginal, a través del conocimiento previo de los datos técnicos. Con la aplicación de dicho modelo de costos, basado en el método técnico directo, se demuestran las posibilidades de llegar a la determinación práctica de un costo marginal, usando una metodología enmarcada en dos aspectos: uno técnico en el que se van determinando las diferentes relaciones dadas por el proceso tecnológico y, otro que se refiere al cálculo de los costos mediante la aplicación de los precios del mercado a cada uno de los elementos técnicos implicados dentro de la actividad de la industria aeronáutica.²⁴

La validez del estudio técnico radica en el conocimiento específico y detallado de las características técnicas de funcionamiento y operatividad de un avión. De esta manera se deducen las cantidades físicas de los factores e insumos requeridos a la hora de producir el servicio, para luego determinar los costos de cada ítem de factores e insumos, a través del producto de las unidades físicas con sus respectivos precios.

Es así como una forma de establecer el costo de transporte aéreo es determinar la carga útil que puede transportar una aeronave, lo cual –para el caso del transporte de pasajeros- puede expresarse en cantidad de tiquetes aéreos. Un aspecto que debe tenerse en cuenta dentro de los servicios de transporte aéreo, es la cantidad de flota de aviones que una empresa debe contar en reserva, en revisión y en servicio. Lo anterior depende, en cada caso, de las condiciones de operatividad de la empresa, intensidad de uso de las máquinas y condiciones de mercado. De modo que, las empresas determinarán la cantidad de aviones en servicio

²⁴ TOMASSETTI DE PIACENTINI, Op. cit., Disponible en Internet:
<http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

requeridas para atender la demanda, según las condiciones imperantes del mercado a cada momento.²⁵

1.2.9 Determinación de tarifas en el transporte aéreo. Tomassetti resalta la importancia de establecer la conexión entre las modalidades de funcionamiento de las empresas de transporte aéreo, en relación con la formación de las tarifas, con los conceptos de costos y lo recomendado por la teoría para lograr la eficiencia en el uso de los recursos y la optimización del bienestar económico general.

Habitualmente, la estructura que sirve de base para el cálculo de tarifas se basa, casi siempre, en los *costos de explotación u operación*, divididos –por lo general, en el caso del transporte- en *costos operativos directos e indirectos*, los cuales, al unirse, forman los *costos globales operativos*. Como se mencionó antes, la diferencia entre los costos directos y los indirectos radica en que los primeros dependen de las características de cada aeronave y de sus horas de vuelo realizadas. Por lo tanto, los costos indirectos y como su nombre lo indica, no tienen relación directa con las horas de vuelo. Son independientes de las especificaciones de cada avión. Para una determinada infraestructura, éstos representan los costos de largo plazo de la teoría (recuperación de la inversión y costos fijos variables).

Una característica esencial de los costos en las empresas de servicios es que, una vez definida la infraestructura necesaria para prestar una cantidad determinada de servicios, los costos variables son cercanos a cero, por lo cual deben manejarse, entonces, con los costos de largo plazo para fijar las tarifas.

Existe una preocupación constante, por parte de las empresas, por lograr el perfeccionamiento de los métodos de cálculo de los costos, ya que de ello depende, en gran medida, la elección de la flota de aviones que represente unos menores costos operativos para competir en un mercado. Con el paso del tiempo, se han logrado importantes y significativos avances en la construcción de coeficientes, como lo son *costos de avión/hora*, *costo de avión/Km.*, *costo de tonelada/Km.*, *Costo de asiento/Km.*, los cuales están interrelacionados y dependen, definitivamente, del costo del avión por hora de vuelo.

²⁵ Se han omitido aquí las fórmulas que integran el proceso de cálculo de costos. Para más información ver TOMASSETTI DE PIACENTINI, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

Cuadro 3. Costos Operativos Totales

Costos Operativos Totales	
<i>Costos Directos</i>	<i>Costos Indirectos o Fijos</i>
Amortización de la Inversión	Administración General
Costos de Vuelo	Gestiones Comerciales
Costos de Mantenimiento	Alquileres
Costo de Combustible	Servicios en Cabina
Tasas de Aterrizaje, Navegación y Cargas de Handling	

Fuente: TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

En promedio, los costos directos representan, para la mayoría de las aerolíneas, el ochenta por ciento (80%) de los costos operativos totales. A pesar de su intento por la precisión, existen diferencias considerables entre el comportamiento real y el estudio técnico para el cálculo de costos, ya que las empresas, por lo general, reciben los aviones de las fábricas con contratos de *leasing* que incluyen las especificaciones y manual de instrucciones para el mantenimiento de las aeronaves.

Las exigencias de orden técnico son tenidas en cuenta por la fábrica y es ella la que determina las tareas de mantenimiento para cada tipo de avión, de acuerdo a las horas de vuelo y en pro de la seguridad de las máquinas y seguridad de los vuelos. El modelo es útil como ilustrativo de ese conjunto de normas técnicas sobre las que se basan las fábricas que, luego, son transmitidas a las empresas aéreas por medio de *mandatorios*, que no son otra cosa que bitácoras para el correcto mantenimiento.

En el análisis del costo de operación de un avión, es necesario que la empresa tenga conocimiento de cuál es su *carga útil* o *carga comercial disponible*. Para tal fin se debe conocer que la carga comercial disponible depende del peso del avión, del combustible necesario para cubrir ruta determinada, de la reserva de combustible de seguridad y de los procedimientos de vuelo de crucero, los cuales

influyen, definitivamente, en el consumo de combustible y son necesarios para determinar el costo de una hora de vuelo.

En ese orden de ideas, también se hacen necesarios los datos de *velocidad bloque*, *velocidad crucero*, *rendimiento de velocidad* y diferentes conceptos de tiempo, tales como tiempo resultante de sumar los diferentes tiempos parciales que utiliza el avión desde el momento que entra en el aeropuerto hasta que llega a su aeropuerto de destino. Dichos tiempos influyen de manera importante en el consumo de combustible y en la carga disponible, cuyo valor se especifica para cada ruta. La longitud de cada etapa tiene incidencia en los costos directos para la determinación por *tonelada/Km.* y costo *silla/Km.*

Los costos directos se comportan de manera decreciente a una tasa creciente con respecto a la distancia, o sea que se representan por una función convexa al origen con una pendiente pronunciada, la cual disminuye, gradualmente, y se vuelve plana en la medida que aumenta la distancia recorrida. Con los datos de costos determinados por las especificaciones técnicas y las necesidades de mantenimiento propuestas por el fabricante de las aeronaves, se llega al cálculo de los ingresos necesarios en cada vuelo, para cubrir los costos globales de operación. En el caso de transporte de pasajeros, es necesario calcular la cantidad de asientos que deben ser vendidos para cubrir dichos costos.

Las empresas buscan optimizar sus ingresos en cada vuelo, por lo que usan un concepto de rentabilidad *Yield*, definido como el costo por *pasajero/Km.*, el cual varía de acuerdo al tipo de avión y la longitud del vuelo o etapas del mismo. En realidad, lo que realizan las empresas es encontrar el punto de nivelación (*Break Even Chart*), en donde los ingresos netos comienzan a ser positivos.

Así las cosas, para optimizar la venta de tiquetes, utilizan un sistema de ventas con tarifas diferenciales, mediante la segmentación de los espacios de la aeronave. De esta manera, acuden los diferentes segmentos de la demanda con diferentes costos de tiquetes para cubrir los costos y, a partir de allí, se obtiene la rentabilidad.

1.3 LOS MAYORES COSTOS DE LAS AEROLÍNEAS

1.3.1 El costo del combustible. Después de una serie de fluctuaciones importantes de los precios del combustible, su futura evolución es difícil de predecir con algún grado de exactitud, debido a la oferta limitada de petróleo, las condiciones políticas que se sostienen dentro del mercado de hidrocarburos y el creciente consumo a nivel mundial. Todas estas circunstancias podrían llevar los precios del petróleo a desarrollar nuevas alzas. En estos casos, una buena selección de los tipos de aeronave a operar son determinantes a la hora de buscar

una eficiencia en el uso del combustible y otras decisiones gerenciales, como la entrada o salida de un mercado, seguirán siendo influenciadas por el costo de los mismos. Las aerolíneas pagan diferentes tipos de precio por los combustibles y estas diferencias se soportan por su poder de negociación en los contratos de adquisición sostenidos con las empresas productoras a lo largo del tiempo.

Los adelantos en tecnología de aeronaves han permitido optimizar muchísimo más el uso de combustibles por parte de las aerolíneas. Las flotas modernas de aviones desarrollan mejores términos de *pasajeros-millas* por galón y las aerolíneas han optado por la compra de motores nuevos y más eficientes en el consumo de combustible para aeronaves existentes, así como han rediseñado sus destinos y frecuencias y reducido sus viajes cortos.

Mirando hacia un futuro, existe poca probabilidad de mejoría en el problema de los combustibles para las aerolíneas. La característica finita de la oferta de petróleo y su muy posible escasez en el futuro pueden alterar los precios de manera drástica.

1.3.2 El costo del trabajo. A nivel mundial, las aerolíneas han presentado un crecimiento en su producción medido en *pasajeros-milla* por empleado, lo que refleja el aumento de la eficiencia por el uso de más grandes y más rápidas aeronaves, manejo computarizado del sistema de tiquetes y un mayor uso de motores sin tanta necesidad de mantenimiento.

La relación de una aerolínea con sus empleados puede presentar muchas dificultades. El personal contratado por una aerolínea debe desarrollar mucha destreza para el cumplimiento de sus tareas y demostrar un muy alto grado de responsabilidad a la hora de ejecutarlas. Es por esta razón que la selección del personal dentro de las aerolíneas se hace de una manera muy estricta, ya que la naturaleza del servicio de las mismas requiere de operaciones durante las 24 horas del día, en todos los días del año, además de la necesidad de dispersión por cada una de las ciudades cubiertas en el servicio de esta empresa. Por todo lo anterior, los arreglos y establecimientos salariales deben reflejar la complejidad de la naturaleza en las operaciones, lo que puede llegar a convertirse en una tarea bastante complicada.

Además, los empleados de las aerolíneas, en su mayoría, están asociados a sindicatos. Sin embargo estos sindicatos no afilian los empleados de una manera general sino que se separan de acuerdo a las funciones e intereses de cada uno de sus miembros. Por esta razón se destacan entre los principales sindicatos el de pilotos, mecánicos, otros tipos de personal, etc. Para las aerolíneas, como es lógico, es de suma importancia mantener la armonía entre todos sus sindicatos, ya que cualquiera de ellos que entre en discusión o huelga puede ocasionar un cese temporal de actividades con cuantiosas pérdidas para la empresa.

Los empleados de las aerolíneas miembros de los sindicatos aprovechan la gran diferencia de las aerolíneas con las empresas manufactureras, pues éstas al presentir una huelga pueden acumular sus productos mientras se llevan a cabo las negociaciones y la producción vuelve a la normalidad. Las aerolíneas carecen de tales habilidades por ofrecer un producto altamente perecedero como se mencionó anteriormente. Además de ello, la estacionalidad en la demanda del servicio puede llegar a incrementar el poder de negociación de los sindicatos, en el sentido que la proximidad de los picos estacionales puede ser utilizada para una mayor demanda de necesidades por parte de los trabajadores.

La diferencia en los costos del factor trabajo en una aerolínea con presencia de sindicato de trabajadores y una que no presenta sindicato es, en ocasiones, centrada en el reglamento de trabajo y no en diferencias salariales. En algunos casos, el reglamento de trabajo es muy enfático en las labores que cada trabajador debe cumplir y presenta la tendencia de usar la máxima especialización para las funciones. El ejemplo más claro de ello es el de un mecánico muy especializado que tiene los conocimientos para reparar motores, pero también para realizar cualquier tipo de adecuación en la estructura de la aeronave. Sin embargo, el contrato de trabajo no le ha otorgado esa dualidad de sus funciones y el mecánico sólo debe concentrarse sobre el trabajo en el motor: sin importar si el mecánico tenga los dos conocimientos, tiene que existir un operario adicional y permanente encargado de la estructura de la aeronave.

1.4 SELECCIÓN DEL TIPO DE AERONAVES COMO DETERMINANTES DE LOS COSTOS

Los ejecutivos de las aerolíneas se enfrentan a una de las decisiones más importantes, como lo es la decisión de compra de aeronaves y el tipo que la aerolínea necesita de acuerdo a su perfil. Para esta clase de decisiones, las compañías requieren tener en cuenta las obligaciones financieras en las cuales incurren al comprar una nueva flota de aviones que, en promedio, suelen ser bastante altas y muy comprometedoras en los plazos a cumplir, a partir de la sensibilidad del negocio de las aerolíneas a los ciclos económicos.

Más allá del costo del impacto de asumir las altas inversiones en flotas de aviones, se debe tener en cuenta que la ejecución de las mismas se realiza como una forma de optar por una mayor eficiencia. Los nuevos aviones ofrecen ahorros en combustible y mantenimiento que, con el tiempo, pueden llegar a ser tan significativos como sus costos iniciales.

1.4.1 La edad de una flota de aviones. El mantenimiento de una flota de aviones como infraestructura esencial de una aerolínea también debe pensarse en

términos de seguridad. La edad cronológica es un determinante para el mantenimiento de una flota de aviones dentro de una compañía aérea, ya que a mayor edad de un avión los estándares de seguridad ofrecidos por la nave pueden disminuir considerablemente. Otro determinante es el número de ciclos que ha cumplido la aeronave, es decir, el número de despegues y aterrizajes que ha realizado durante todo el tiempo que fue empleado por la compañía aérea. La presurización y despresurización que la aeronave sufre durante todos sus ciclos, en su estructura, es una señal que comienza a preocupar a las aerolíneas después de los sesenta mil (60000) ciclos del avión, así el mismo no tenga más de 20 años de edad. El proceso de envejecimiento de las aeronaves es afectado, también, por factores ambientales como temperatura y humedad. De igual forma, el envejecimiento de un avión se traduce en problemas de aumento del ruido generado por sus motores.

1.5 FUNCIÓN DE PRODUCCIÓN Y COSTOS DE LOS FACTORES EN LAS AEROLÍNEAS

La función de producción es definida como la relación entre las cantidades de cada factor y las cantidades producidas. Entre los *factores de producción*, para el caso de las aerolíneas, se tienen las aeronaves, las tripulaciones y el combustible. El costo de comprar una aeronave y sus cargas financieras, así como los costos de mantenimiento deben ser considerados como *capital*. Los salarios de la tripulación y cuotas de aterrizaje son los mayores *costos operacionales*. Como en toda empresa, también existen para las aerolíneas *gastos de personal*, *gastos ejecutivos* y *gastos en otras áreas* que contribuyen al desarrollo de la actividad aeronáutica. No obstante, la atención de los teóricos se inclina, principalmente, en los gastos inicialmente mencionados.

Las *funciones de producción* de las aerolíneas no se diferencian mucho y existe una similitud considerable, incluso, descrita como homogeneidad por Straszheim, quien usa este término al observar muy pequeñas diferencias en las funciones de producción de las aerolíneas, inclusive, en las que tienen gran diferencia en el desarrollo de sus escenarios tecnológicos.²⁶ Dicha homogeneidad es clara, dada la estandarización de muchas de las características de las aerolíneas alrededor del mundo, para prestar sus servicios. Sin embargo, la razón principal de tal característica parece ser, en todos los casos, el uso de tecnología de alto nivel.

Evidencias estadísticas demuestran que las aerolíneas latinoamericanas han tenido unos costos alrededor del 25% más altos que las aerolíneas

²⁶ STRASZHEIM, Mahlon R. The international airline industry. *En*: Journal of Economic Literature. Vol. 9, No. 1 (Mar. 1971); p. 122-124.

norteamericanas, lo cual se puede explicar por sus menores niveles de salario que hacen menos eficiente el uso del factor trabajo.

En otros estudios se ha sostenido que la tasa de utilización de las aeronaves y tripulación de las aerolíneas de la Unión Europea es más baja que la de las aerolíneas estadounidenses, quienes además muestran la más alta generación de ingreso por cada unidad de trabajo empleada, comparativamente, con las demás aerolíneas en el mundo. La tasa de utilización de las aeronaves y la tripulación son indicadores sobre los que la gerencia de las aerolíneas discuten de manera constante.

Así las cosas, la utilización de las aeronaves se refiere, en transporte aéreo, al tiempo que el avión se encuentra comprometido en vuelos generadores de ingresos para las compañías, y no tiene nada que ver con la utilización óptima de la capacidad de la nave para albergar pasajeros dentro de un vuelo. Aparte de las decisiones gerenciales sobre el manejo y la utilización de las aeronaves, las directivas deben mirar hacia fenómenos tales como la estacionalidad y las tendencias a picos y valles en el uso de las aerolíneas, por parte de los pasajeros; igualmente, deber estar atentos a la cantidad de competidores en un mercado y las limitaciones sobre la discreción gerencial para la toma de decisiones, situaciones que también determinan el uso correcto de las aeronaves con el ánimo de responder a los movimientos de demanda.

El control de los costos también puede verse afectado, críticamente, debido a la actividad de manejo de pasajes, reservaciones y equipaje. Los costos de estas actividades son determinantes a la hora de mantener una constante en el flujo de tráfico entre dos o más ciudades, ya que implica una considerable ocupación de personal y de servicios dentro de las terminales.

1.6 LA DEMANDA POR EL SERVICIO DE AEROLÍNEAS

1.6.1 Características de la demanda. El transporte aéreo es lo que, muchas veces, los economistas llaman un bien intermedio, pues la mayoría de las personas usa el transporte aéreo como un medio para lograr otros objetivos. Por esa razón, es indispensable para la estimación de la demanda por servicio aéreo la discriminación de las razones por las cuales se viaja y los destinos escogidos. Los pasajeros se dividen, también, en categorías simples como *turistas* ó *pasajeros de negocios*, donde ésta última incluye los viajes emprendidos por funcionarios del gobierno. Otras clasificaciones son las llamadas *VFR*, que son las personas que visitan amigos o familiares y otras llamadas "*categorías misceláneas*" u "*otras categorías*", dentro de las cuales se incluyen sujetos que viajan por un nuevo trabajo o por motivo de educación.

Para cada uno de estos grupos, las aerolíneas manejan diferentes tipos de elasticidades de la demanda. En realidad, las dos principales elasticidades son la *de precio de la demanda* y la *de ingreso de la demanda*.

La elasticidad ingreso de la demanda, definida como el aumento de las cantidades demandadas cuando se incrementa el nivel de ingreso real en una ciudad o país, para el caso de las aerolíneas, toma un papel importante dentro del mercado de viajes por turismo. Para dicho mercado se debe tener muy en cuenta que, a medida que el ingreso real aumenta, muchas personas prefieren gastar proporcionalmente menos en necesidades como alimentos y su preferencia se inclina más hacia el gasto de bienes suntuarios y semi-suntuarios. Se puede observar, entonces, que las personas, en los países más pobres, al verse incrementado su nivel de ingreso real –digamos, en un diez por ciento (10%)-desplazará su demanda a bienes tales como alimentos y otra necesidades. Esto implica que no se dará un desplazamiento considerable hacia los servicios de aerolíneas, por lo que los cambios en los niveles de ingreso no impactarán o lo harán muy poco la demanda por los servicios de aerolíneas. En tal caso, la elasticidad ingreso de la demanda es baja.

Para el caso de los viajes de negocio, la elasticidad ingreso de la demanda no es tan importante con respecto a los viajes de turismo. Sin embargo, muchas de las compañías que usan el sistema de transporte aéreo como un aliado principal de sus negocios, tienden a disminuir sus frecuencias de viajes cuando sus utilidades caen considerablemente. Los determinantes de un viaje de negocios se pueden resumir, de manera tentativa, en la productividad marginal del mismo respecto a su costo, tanto en términos monetarios como de tiempo, así como en la posibilidad de sustitución con otros medios de transporte y comunicación, entre otros.

La elasticidad precio de la demanda es evidenciada tanto en los viajes de negocio como de placer, sólo que en los últimos es donde se evidencia una mayor sensibilidad a cambios en las tarifas. Si éstas las tarifas aumentan es posible que las compañías reduzcan su presupuesto para viajes de sus ejecutivos ó efectúen reducciones en otros rubros para mantener el flujo necesario de viajes, procurando así mantener el ritmo de sus negocios alrededor del mundo. Por otro lado, los viajes por motivo turismo disfrutan más de descuentos y otro tipo de estrategias de tarifas, ya que se ha evidenciado que las alzas en las tarifas se traducen en disminuciones en las cantidades demandadas. Los viajes por motivo *VFR* no muestran una elasticidad muy clara, por lo cual se dificulta generalizar acerca de ella.

1.6.2 Factores de variabilidad en la demanda. La demanda por servicios de aerolíneas puede variar de acuerdo a diversos factores, tales como la hora del día, el día de la semana y, también, como en muchos de los mercados, por la época

del año que se presente. Es por esto que la demanda, en este sector, presenta fenómenos estacionales importantes.

Evidencias empíricas considerables en Estados Unidos han demostrado que el mes pico de tráfico de pasajeros de aerolíneas es agosto con un incremento de veinte (20%) a veinticinco (25%) por ciento más que los otros meses; asimismo, el mes más débil en cuestiones de tráfico interno es el mes de enero. En ese país, la desregulación del mercado interno ha permitido la entrada de nuevas aerolíneas a mercados con picos diferentes a los de mayores tendencias, lo que ha disminuido un poco el fenómeno de estacionalidad.

Los diferentes fenómenos de estacionalidad, para el caso de un día a la semana, pueden definir si un mercado se encuentra dominado por viajeros turistas o de negocios. En un mercado liderado por viajeros de negocios es muy común encontrar que los días de mayor flujo de pasajeros son los días de la semana, mientras que en un mercado donde exista una mayor actividad turística se observarán los viernes, sábados y domingos como días de mayor afluencia de pasajeros.

La mayor variabilidad dentro de cualquier mercado puede observarse, muy probablemente, en las horas del día, siendo las horas de 5:00 PM y 6:00 PM, así como cerca de las 9:00 AM las de mayor pico. La presencia de tal situación no es aleatoria y responde, en muchas ocasiones, a las decisiones de horario de las compañías. Lo anterior señala a las nueve de la mañana como hora pico, al ser una tiempo preferente de las compañías para ofrecer, a diario, vuelos a destinos fijos que, por lo general, son únicos en el día.

Las aerolíneas preferirían planear sus horarios de acuerdo a las horas picos más importantes. No obstante, en mercados de mucha ocupación, éstas se ven forzadas a mantener una mayor frecuencia de sus vuelos. La variabilidad de los mismos también tiene mucha relación con el tipo de tarifa que se cobre por viajar, pues si una aerolínea cobra una tarifa más baja en las noches, es probable que entre las 8:00 PM y las 12:00 AM sean de mayor preferencia por los usuarios viajantes. Sin embargo, tales figuras muestran un incremento en las cantidades demandadas, por el efecto de un precio más bajo. En el sentido estricto, un aumento de la demanda se refiere, únicamente, a un aumento en las cantidades cuando éste no se encuentra relacionado al precio.

La variabilidad en los aspectos de la demanda es un asunto supremamente delicado a la hora de la planificación de vuelos, utilización de aeronaves, contratación de personal, entre otros aspectos. Por ello, los manejos de las políticas de precios y horarios se convierten en decisiones fundamentales para las

compañías aéreas. Cabe decir también que los modelos de demanda cambian, de forma amplia, según el motivo del viaje, de acuerdo con Walters.²⁷

1.6.3. Limitaciones del control gerencial sobre los factores de la demanda.

Uno de los factores que hacen a las aerolíneas muy propensas a sufrir cambios de acuerdo al comportamiento de los ciclos económicos es su escaso control en los factores de la demanda, tales como el ingreso de los usuarios, precios y servicios de la competencia o la situación real de la economía como tal. Un ejemplo de ello fue la renovación, hace algunos años, de la mayoría de las flotas de aeronaves en muchas de las aerolíneas del mundo. Ninguna de ellas tomó el control y configuró los parámetros de transformación de las flotas, por lo que este proceso se dio de manera casi automática, de acuerdo a las necesidades de velocidad y confort y también a la necesidad de armonía entre la tecnología de aviación civil y militar.

Sumado a ello, uno de los factores manejables para las aerolíneas son sus propias políticas de precios. Sin importar el esquema de regulación existente, las políticas de precios son las únicas en las cuales se diseñan herramientas para ir de la mano con la competencia. Existen otros, tales como el esquema de horarios y los servicios a los pasajeros dentro de la aeronave. El esquema de horarios incluye el número de vuelos en cada mercado, la hora en la que parte cada vuelo, el número de servicios Non-Stop y el número de sillas que, por lo general, están disponibles. En el mercado de los Estados Unidos, como importante referente, la planeación de horarios por parte de las aerolíneas responde, únicamente, a las presiones de la competencia y las limitaciones de las terminales aéreas.

1.6.4 Métodos de estimación de la demanda. Habiendo descrito un poco el comportamiento de la demanda por el servicio de aerolíneas, existen algunos métodos con los cuales muchos teóricos se han aproximado a estimar la demanda en diferentes mercados. Se han hecho demasiados esfuerzos teóricos con tal de desarrollar formulaciones matemáticas que permitan cuantificar los diferentes elementos que afectan a la demanda por servicios aéreos. Entre los diferentes métodos se tienen:

- **Entrevistas a los pasajeros y prospectiva de pasajeros.** Consiste en la interrogación a los pasajeros, a través de personal calificado para esta función ó por medio de encuestas escritas que, por lo general, son dejadas en cada silla de la aeronave. La desventaja obvia de dicho método es que no existe forma de obligar al pasajero a contestar la encuesta y tampoco existe la manera de saber si las respuestas que se dan son fieles al comportamiento de todos los pasajeros.

²⁷ WALTERS, Airports: An economic survey, Op. cit., p. 147.

Dentro de los cuestionarios es común interrogar a los pasajeros acerca de sus propósitos de viaje, duración de viaje, edad de los pasajeros, ingresos y la tarifa que pagan por los servicios de aerolíneas. De estos exámenes pueden estudiarse conceptos tales como precios y elasticidades de la demanda, que se diferencian de acuerdo a los propósitos de viaje y a la edad de los encuestados. En las encuestas también puede solicitarse información acerca de la experiencia en viajes adquirida por los pasajeros en el pasado; para tales casos, la muestra, no necesariamente, está confinada a los pasajeros potenciales, también pueden utilizarse otros tipos, como conglomerados o de libre elección.

Las encuestas, como tal, son de vital importancia para la compañía, ya que son un instrumento de diseño para políticas de precios y son un contacto directo, aunque algo limitado, con sus usuarios potenciales y no potenciales. Como en cualquier tipo de negocio, es muy complicado conocer la reacción de los usuarios ante nuevas tarifas y las encuestas son una manera de reducir la incertidumbre.

Encuestas utilizadas por las compañías aéreas norteamericanas han determinado que no todos los ciudadanos se han transportado por aerolíneas; también se ha evidenciado una correlación importante entre el aumento del ingreso real y una inclinación hacia la preferencia de usar el transporte aéreo y no el terrestre, además de la preferencia por viajes de largos trayectos sobre los viajes de trayectos cortos.

En lo referente a la elasticidad, se ha evidenciado, a través de este método, que el número de pasajeros en un mercado puede no incrementarse debido a una muy pequeña reducción en las tarifas sino que, puede lograrse de manera significativa, cuando las reducciones son considerables tanto como para atraer la atención de los pasajeros y un alivio a sus restricciones presupuestarias. Las encuestas, entonces, ofrecen datos reveladores acerca de la verdadera forma de la curva de la demanda en un mercado particular.

- **Análisis cruzado.** En la metodología de análisis cruzado se hace un análisis de todos los factores involucrados dentro de un mercado de aerolíneas entre dos puntos.

En este método, la población y el ingreso de las dos ciudades es usado, así como la distancia entre cada una de ellas. Éstos y otros factores son empleados para tratar de determinar los niveles de tráfico entre las dos ciudades, con el fin de hacer un seguimiento y un cálculo aproximado potencial sobre cuántas personas deberían viajar por medio de las aerolíneas. Así, la gerencia de las aerolíneas efectúa un análisis del mercado real y el mercado potencial que debería ser. Dicho análisis le facilita a una nueva aerolínea deseosa de entrar a un mercado poder observar, detenidamente, si las otras empresas existentes que sirven en ese mercado hacen un trabajo óptimo o, por el contrario, si no tienen una penetración

muy profunda dentro de la potencialidad que el medio ofrece, lo cual llamaría la atención de la aerolínea para entrar en él.

El tipo de ciudad es también determinante a la hora del análisis cruzado, ya que los distintos comportamientos de las ciudades describen muy bien el tipo de pasajeros que buscarán sus destinos. Las ciudades pueden clasificarse, tentativamente, como turísticas, comerciales, institucionales, industriales, entre otras. La tendencia observada, en muchos países, es la de una mayor cantidad de tráfico en las ciudades industriales que en las comerciales.

Un factor básico, como se mencionaba anteriormente, es la distancia entre dos ciudades. Aquí se mantiene el principio de que el tráfico tiende a ser inversamente proporcional a la distancia entre dos puntos. En términos de transporte en automóvil o bus, puede afirmarse que entre más lejano sea el destino es mayor la inversión en tiempo y dinero para llegar a él. Por lo general, las decisiones de viaje tomadas con mayor rapidez son las que contemplan distancias cortas y con las aerolíneas toda esta lógica humana parece complicarse, ya que el principio sólo se cumple para las más largas distancias, pero no para las más cortas, donde el comportamiento suele ser contrario.

Por otro lado, la probabilidad de viajar por avión hacia un destino aumenta a medida que la distancia entre dos ciudades así lo hace; por ello, la cantidad de tráfico es directamente proporcional a la distancia. Tanto como crezca la longitud del viaje, vale mucho más la pena soportar los retrasos, las esperas, frustraciones e incertidumbres de un viaje por avión. Es muy importante para la aerolínea tener en mente que para largas distancias la tendencia del público a viajar tiende a disminuir tanto como crezca la distancia del viaje.

El análisis cruzado usa, entonces, dos variables importantes: población, niveles de ingreso y el tipo de ciudad, en un esfuerzo por aproximarse a la demanda de pasajeros por servicios de aerolínea.

- **Análisis causa y efecto.** El tercer método de estimación de la demanda por servicios de aerolínea involucra un estudio de situaciones en el pasado, donde una acción específica como la introducción de un descuento en las tarifas o un cambio en las tarifas en general, producía un resultado particular. En este método, las experiencias pasadas en instancias específicas pueden tratar de predecir el comportamiento futuro de los pasajeros.

Una acción de más bajas tarifas hace que, en la gerencia de la aerolínea, se pregunte dos cuestiones fundamentales: cuántos nuevos pasajeros atraerá el cambio en las tarifas y cuántos ingresos se perderían si algunos pasajeros tuvieran la necesidad, sea cual sea la tarifa; es decir, cuánto se dejaría de ganar si la aerolínea no baja sus tarifas y estos pasajeros viajan, independientemente, de los niveles de tarifa.

Las experiencias pasadas sugieren ser una buena guía para tratar de comprender los comportamientos futuros, lo cual no implica que sean una guía infalible. Existen riesgos acerca de apoyar en demasía los análisis en experiencias del pasado. Un cambio en el humor del público en épocas de alta prosperidad hacia un cambio negativo durante épocas de recesión pueden incidir en cambios de la curva de demanda. Sacar conclusiones en este aspecto puede ser complicado, si el análisis de dos horizontes temporales no contempla conceptos tan relevantes como el de las elasticidades.

1.6.5 Estructura y lógica de la competencia. La amenaza de ingreso de posibles competidores a un sector industrial depende del tipo de barreras que dicho sector desarrolle. Entre las barreras de entrada más comunes se conocen las economías de escala, diferenciación de producto, requisitos del capital, procesos de aprendizaje, costos cambiantes, acceso a los canales de distribución, políticas gubernamentales y la reacción esperada de las empresas establecidas en el sector.

- **Economías de escala.** Son la demanda y la oferta las que determinan el grado de competencia de una industria. Por el lado de la oferta, la presencia de economías de escala impide una competencia efectiva en el mercado, dado que solamente una o pocas empresas pueden producir de manea eficiente.

Cuando se evidencian reducciones en los costos unitarios de un producto o servicio, se dice que hay economías de escala, dados unos crecientes volúmenes de producto por periodo. La naturaleza de éstas puede ser explicada por la presencia de métodos más eficientes ó meras razones técnicas, como la relación existente entre la cantidad de insumos requeridos para elaborar un producto que, al ser incrementada, genera un aumento más que proporcional del producto final.

En el transporte aéreo es posible encontrar algunas economías de escala, tales como:

- Economías derivadas de la longitud de la ruta.
- Economías asociadas al tamaño del avión y la frecuencia de los vuelos.
- Economías derivadas de la operación de una red de rutas ó economías de ámbito.

Las economías derivadas de la longitud de ruta se sostienen, debido a que los costos fijos de la provisión de un servicio se mantienen constantes, siendo independientes de la longitud de la ruta. Así, el costo promedio por kilómetro recorrido de por la aeronave tiende a presentar una disminución, en la medida que aumenta la distancia entre los aeropuertos de salida y llegada.

Al disminuir los costos medios de prestación de un servicio, al aumentar el tráfico total de una ruta, se hacen presentes unas economías asociadas, el tamaño del avión y la frecuencia de los vuelos. Si una ruta posee un nivel de tráfico muy alto, es justificado el uso de aviones más grandes y, debido a esta acción, es posible que los costos disminuyan. La explotación de dichas economías requiere de operaciones a gran escala y la acción de una sola aerolínea en la operación, una vez que pueda operar con menores costos y mayor eficiencia que varias aerolíneas compartiendo el mismo mercado.

Las economías derivadas de la operación de una red de rutas hace referencia a la situación, donde los costos de producir un conjunto de distintas rutas, son menores a los que incurre la empresa si los produce de forma individual. Por lo tanto, una aerolínea organizará la provisión de sus servicios de transporte aéreo, por medio de un sistema de red de rutas, la cual permita diversificar su oferta y manejará unos costos promedio menores de largo plazo.

Cuando una red de rutas alcanza una extensión considerable y lo suficientemente diversificada para aumentar el tráfico total de las rutas individuales, es muy probable que exista un escenario favorable para la explotación las ventajas de costos que generan las economías de escala descritas.

- **Diferenciación del producto.** Esto hace referencia a la identificación que tienen los consumidores con relación a ciertas compañías y su lealtad hacia las mismas. Como se dijo inicialmente, los servicios de transporte aéreo se diferencian entre sí, dependiendo de los horarios, días de la semana, época del año en la que prestan sus servicios y las comodidades ofrecidas por la aerolínea, elementos que hacen diferente a cada vuelo, situación percibida por los consumidores.

Es posible aumentar el grado de diferenciación, por medio de la distinción de los diversos tipos de pasajeros presentes en el mercado. Es por eso que en los últimos años se han implementado los programas de viajeros frecuentes, los cuales ofrecen incentivos a sus usuarios, tales como acumulación de millas para descuentos en próximos viajes ó descuentos del 100% del valor de los tiquetes de próximos viajes. Estos programas fortalecen el poder de mercado que posee una aerolínea establecida en un Hub, lo que incrementa la demanda de usuarios en la totalidad de la red de rutas.

Estas estrategias de diferenciación pueden convertirse en barreras de entrada al mercado, pues las aerolíneas entrantes se ven obligadas a realizar grandes inversiones para superar la fidelidad obtenida y existente del consumidor por las aerolíneas ya establecidas que implementan este tipo de programas.

- **Requisitos de capital.** El establecimiento de una aerolínea comercial hace necesarias altas inversiones de capital para la compra de aviones, contratación de personal, estudios de mercado, inventarios y fondos para cubrir las pérdidas iniciales. Estas necesidades pueden constituir una barrera de entrada muy fuerte, principalmente, porque dichas inversiones se consideran costos hundidos o irre recuperables, dado el caso de una eventual salida de la empresa del mercado.
- **Procesos de aprendizaje.** La puesta en marcha de una aerolínea en un mercado requiere un proceso de aprendizaje continuo de manera inicial, lo cual hace importante comprender los procesos de puesta en marcha, operación, funcionamiento y control de una línea aérea y el desarrollo del negocio, desde el punto de vista técnico y comercial. El aprendizaje se convierte, entonces, en una barrera de entrada para nuevos competidores, dadas las ventajas en información y destreza en los procesos obtenidas, previamente, por las empresas ya establecidas, donde el factor tiempo influye de manera importante en su consecución.
- **Costos cambiantes e influencia de variables económicas y de mercado.** El negocio de las aerolíneas presenta un comportamiento pro-cíclico con respecto al ciclo económico. Es decir, que existe una correlación importante entre el crecimiento económico y la dinámica del sector aeronáutico, ya sea éste creciente o decreciente. A su vez, algunas variables tales como la tasa de cambio, los precios del petróleo y combustibles en general, la tasa de interés y el Producto Interno Bruto de un país ejercen una influencia importante en el comportamiento de la dinámica sectorial, así como en la formación de expectativas por parte de las compañías aéreas en pro de nuevas inversiones. Las aerolíneas entrantes a un mercado están obligadas a tener en cuenta el comportamiento de tales variables para sus decisiones de entrada.
- **Acceso a los canales de distribución.** Los canales de distribución son conformados por las agencias de viaje, que son los agentes de ventas de las líneas aéreas. Las aerolíneas hacen entrega a las agencias de viaje de sus tiquetes sin que ello, necesariamente, sea un contrato de exclusividad. Las reservas se efectúan mediante un *sistema computarizado de reservas (SCR)*, que constituyen una barrera de entrada a nuevos competidores, dada la necesidad de otras empresas de asegurar la distribución en sus servicios.

Las agencias de viajes tienen accesos directos a las centrales informáticas de las aerolíneas con el ánimo de ser intermediarios del servicio de venta de tiquetes y, así, obtener una comisión o valor porcentual del costo del mismo. Algunos sistemas internacionales de reservas tales como SABRE, AMADEUS y GALILEO, poseen información complementaria como hoteles, alquiler de automóviles, cruceros y direcciones virtuales y localizadas de agencias de viajes, siendo éstos unos mecanismos de competencia bastante fuertes, en lo referente a venta de

servicios por parte de las aerolíneas. Para el año 2000 existían alrededor de seiscientas aerolíneas usando dicho servicio.

Aquí también se presentan economías de escala, pues los costos de hardware, software y telecomunicaciones son fijos e independientes del número de reservaciones realizadas por parte de los consumidores.

- **Reacciones esperadas de las empresas ya establecidas.** Las reacciones observadas por parte de una aerolínea establecida, dentro de un mercado, ante la entrada de nuevos participantes permite evaluar su grado de respuesta ante posibles entradas.

Se observa como una acción positiva el propender por la eficiencia, al presumir la entrada de nuevos competidores y, por lo general, debe esperarse que ello se refleje en unos precios menores. A pesar de lo anterior, existen prácticas ejercidas, por parte de las empresas, que se consideran de carácter anticompetitivo y que, a su vez, se alejan de los nuevos métodos de innovación empresarial. Para dicho caso, se habla de *predación*, es decir, cuando una empresa usualmente establecida en mercados oligopólicos fija los precios por debajo de los costos variables medios. Este comportamiento hace que las empresas dejen de percibir algunos beneficios al estar obligadas a proveer sus servicios a un precio inferior. A pesar de esto, una vez que los nuevos competidores acepten su imposibilidad de competir ante estas prácticas predatorias y se presenten algunas exclusiones ó las amenazas desaparezcan, las empresas serán libres de nuevo para fijar las tarifas por encima del costo marginal, lo cual conducirá a una etapa de recuperación de beneficios. Tal práctica debe ser ejercida por empresas con sostenida solidez financiera y la desaparición de amenazas debe hacerse efectiva.

- **Políticas gubernamentales.** Las políticas gubernamentales de regulación aeronáutica constituyen otro aspecto fundamental de análisis, por parte de las aerolíneas entrantes a un mercado. Las restricciones por ruido, tipo de aeronaves, los controles de precio y tráfico, así como otras prácticas regulatorias ejercidas alrededor del mundo, pueden limitar, incentivar e, incluso, impedir el ingreso de nuevas empresas a los mercados.

1.6.6 Estructuras de redes. Un *Hub* es el centro de distribución, aeropuerto o puerto de salida de un conjunto de rutas *spoke* o *de extensión*, que se desplazan desde el *Hub* hacia diversos destinos. Para que éstos se consideren eficientes, deben tener las siguientes características:²⁸

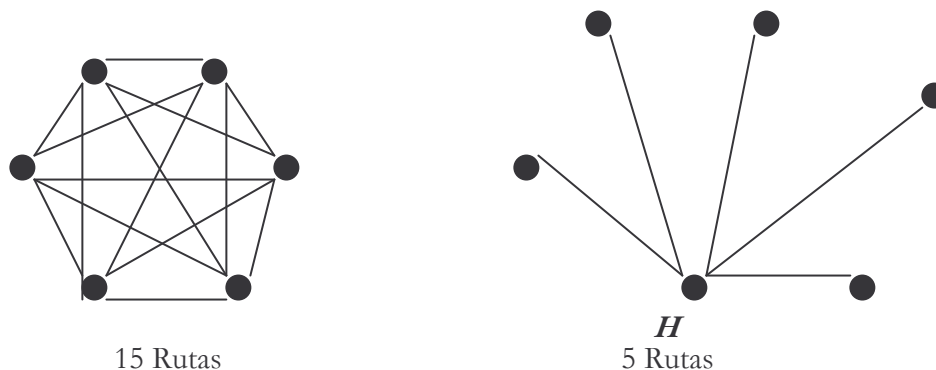
²⁸ La industria aerocomercial en Venezuela. Informe de políticas públicas [en línea]. Caracas: Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia (Procompetencia). (27, Marzo, 2000). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet:

- Distribuyen rutas de extensión, permitiendo a las aerolíneas alcanzar la escala mínima de operación eficiente.
- Disfrutan de ventajas geográficas, de significativa importancia económica.
- Están operados por una única aerolínea.(Lo cual no es estrictamente necesario).

En otra estructura, conocida como *Point To Point*, para cada destino de salida existe una ruta directa que la conecta con el destino de entrada. Gráficamente, puede observarse que para una oferta de servicios a un grupo de seis ciudades, se requieren en operación quince (15) rutas distintas, las cuales deben conectarse a través de vuelos directos entre cada par de ciudades. Lo anterior hace que esta estructura no sea eficiente, dados los volúmenes de tráfico insuficientes de las rutas, los cuales no permiten aprovechar las economías de escala.

Bajo la estructura *Hub* es posible proveer de servicios aéreos a la misma cantidad de destinos y por medio de menos rutas; Por ello, cada ruta puede disfrutar de un mayor tráfico de pasajeros. En este caso, las seis ciudades quedan interconectadas, por medio de sólo cinco rutas.

Figura 1. Estructuras de Redes: Point To Point y Hub and Spoke



Fuente: La industria aerocomercial en Venezuela. Informe de políticas públicas [en línea]. Caracas: Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia (Procompetencia). (Mar. 2000). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet:

<http://www.procompetencia.gov.ve/informeppaerolineas.html>

<http://www.procompetencia.gov.ve/informeppaerolineas.html>

Alcanzar la escala mínima de operación eficiente en una ruta está relacionado, directamente, con la demanda que los servicios generados por dicha ruta. Por ello, el *Hub* debe estar localizado en una zona geográfica estratégica o en una ciudad de importancia económica. Generalmente, la operación de los mismos se vuelve más eficiente si una sola aerolínea es la que controla la red de rutas o si ésta se controla por medio de alianzas entre distintas aerolíneas, debido –básicamente- a la opción de complementariedad de las rutas, lo cual significa que cada ruta de extensión es complementaria de la otra. Un ejemplo de ello es el vuelo Cali – San Andrés, el cual se debe realizar utilizando dos rutas, Cali – Bogotá y Bogotá – San Andrés (Suponiendo que Bogotá es el *Hub*): ambas rutas de extensión se complementan para ofrecer un único servicio, desde el punto de vista del usuario.

Los incrementos del tráfico de la primera ruta, favorecen el tráfico en la segunda, por lo que la demanda se ve incrementada en toda la red. Si una empresa desea conservar un alto volumen de tráfico en toda la red, considerará los impactos en la demanda para la fijación de las tarifas en cada una de las rutas.

Si una sola aerolínea maneja el sistema de red, no tendrá incentivos para establecer tarifas monopólicas en cada una de las rutas que lleguen, en algún momento, a afectar los niveles de tráfico óptimo. Por el contrario, si cada ruta fuera servida por una aerolínea diferente, se presentarían incentivos para aumentar sus beneficios de manera monopólica en cada ruta servida, lo cual perjudicaría a toda la red, incurriendo en lo que se conoce como *doble marginalización*.²⁹

Si los segmentos de rutas de extensión son operadas por diferentes aerolíneas, es posible que los viajeros enfrenten costos adicionales o dificultades para completar su viaje. Las aerolíneas podrían implementar prácticas de sobreventa que pueden dificultarle al usuario la reservación de los tiquetes, en los segmentos próximos del viaje. Esta práctica se conoce como *Overbooking*, en la cual las empresas venden tiquetes por encima de la capacidad del avión.

En los últimos años, las alianzas entre aerolíneas, que permiten el acceso a la red de rutas han obtenido un lugar importante entre las soluciones propuestas a dicha problemática, ofreciendo una mayor comodidad al pasajero, quien paga un solo tiquete y obtiene un solo número de vuelo, una sola reservación y un único

²⁹ Una empresa integrada verticalmente participa en más de una de las etapas de producción, con el fin de evitar la doble distorsión del precio, lo cual surge cuando una empresa añade su propio margen de ganancia, en cada una de las etapas del proceso productivo. Dentro de una relación simple productor/ distribuidor puede generarse una externalidad básica en la elección del precio, conocida como doble marginalización, que se presenta cuando el distribuidor fija un precio para el producto con el ánimo de perseguir la maximización de sus beneficios, sin tener en cuenta la decisión de precio tomada por el productor monopolista. Lo anterior se traduce en incrementos del precio final al consumidor, lo que va en detrimento de la cantidad demandada del producto. TIROLE, Jean. Teoría de la Organización Industrial. Barcelona: Editorial Ariel S.A., 1994. p. 49-55.

chequeo de equipaje en el todo el trayecto, desde el punto de partida hasta su destino, ventajas que alcanzan un mayor óptimo en los vuelos de múltiples conexiones. Es importante anotar que los retardos también pueden darse por factores climáticos que dificulten el normal desarrollo de la actividad aeronáutica.

1.7 MARCO TEÓRICO DE LA ECONOMÍA DE LA REGULACIÓN

Durante muchos años, la creencia de una asignación perfecta de recursos por parte de las fuerzas de mercado dentro de la economía norteamericana ha dado lugar a muchas críticas. Las fuerzas de oferta y demanda, generalmente, no afectadas por la intervención gubernamental, son entonces las que determinan las cantidades, calidades, precios de bienes y servicios producidos en la economía. Lo anterior ha sido denominado, por algunos, como una falsa creencia que puede tener sus orígenes en el alto desarrollo de la propiedad privada del capital, dado lo relativamente pequeño del sector público empresarial y la falta de planeación económica centralizada.

Las acciones del gobierno, en su dimensión política, económica y jurídica afectan de manera considerable a la mayoría de industrias. Los derechos de propiedad son limitados a través del derecho civil que también define las obligaciones contractuales y, además, establece estándares de calidad para bienes y servicios a través de leyes.

Es así, entonces, como la regulación toma dos formas generales: económica y social. La primera se encarga de controlar beneficios, establecer precios y determinar la participación de los agentes en un mercado y la explotación o uso de un recurso determinado; mientras que la regulación social controla la polución por la producción de bienes derivados de procesos industriales, establece estándares de sanidad y seguridad para los productos y el bienestar de la fuerza laboral y, a su vez, restringe el contenido de la información brindada por la oferta en general sobre sus productos, protegiendo a los consumidores de comportamientos fraudulentos por parte de la oferta.

Lo anterior, en sus dos dimensiones afecta, considerablemente, el comportamiento de los agentes económicos y, por lo tanto, los precios, los costos, calidades de productos, dinámicas competitivas y finalmente la asignación de recursos de la economía. En este sentido, las intervenciones regulatorias con contenido o carácter microeconómico han sido, por muchos años, motivo de controversia intelectual entre profesionales de varias disciplinas.

La teoría de la regulación económica puede ser abordada, básicamente, en dos enfoques como lo son el análisis de las fallas de mercado, el cual no permite el

hallazgo de soluciones de primer óptimo, dada la acción libre de la competencia. Bajo esta realidad, la intervención del gobierno se encuentra más que justificada en pro de reducir las distorsiones de mercado que marchan en contra del bienestar. La presencia de un regulador que goza de omnipotencia hace que sus acciones permitan alcanzar los equilibrios maximizadores necesarios que coadyuven a lograr el mayor bienestar social. Lo anterior envuelve la teoría tradicional de la regulación, concentrada en el diseño de mecanismos regulatorios para frenar las acciones privadas, partiendo de herramientas teóricas neoclásicas.

Se entiende por regulación, el marco de acciones del gobierno creadas para impedir la afectación del bienestar de la sociedad, por parte de agentes que gozan de poder sobre el mercado, y quienes buscan la maximización de sus beneficios privados. Dicha dimensión regulatoria sólo presenta validez en mercados que desarrollan fallas. La nueva teoría de la regulación económica reconoce la existencia de barreras limitantes de la capacidad del gobierno para el ejercicio de sus funciones como regulador, bi-dimensionando tales limitaciones en lo ineficaz del aparato estatal y sus funcionarios (interés público) y búsqueda de beneficios privados por parte del regulador (interés privado). Esta nueva teoría resalta problemáticas de teoría de juegos, asimetrías de información, costos de transacción y economía política.

1.7.1 Enfoque tradicional de la teoría. Lo tradicional en regulación se ha basado, principalmente, en la identificación de los criterios para guiar el control de las firmas con poder de mercado, tales como la competencia imperfecta derivada de economías de escala, sobretodo cuando se incurre en unos costos hundidos. Se han señalado, a lo largo de la historia regulatoria, acciones y protección contra los efectos nocivos del monopolio, promoción de la eficiencia, minimización del costo administrativo de la regulación y los impulsos a la competencia, como las cuatro consideraciones especiales del diseño de mecanismos regulatorios.

La regulación de monopolios se encuentra dirigida por el principio que expresa la igualación del precio de un bien con su costo marginal, como forma de asegurar una asignación óptima de recursos. Dada la situación que el precio supere el costo de la producción adicional de una unidad, se podría pensar que la situación mejora tanto para el productor como para el consumidor, ya que el precio llega a reducirse, lo que permite una mayor demanda de ese bien. Una firma con poder monopólico tiende a la imposición de precios superiores a su costo marginal para lograr mayores y positivos beneficios netos, con lo que se puede decir la existencia de distorsiones de mercado generan situaciones de ineficiencia productiva, dados los pocos incentivos de las empresas para reducir sus costos y, a su vez, mejorar la calidad, si se permite una fijación de precios superior a sus costos marginales.

La fenomenología de la competencia imperfecta hace importante la introducción de mecanismos de regulación que busquen acercar los precios a un nivel óptimo, conduciendo a mayores niveles de eficiencia. Estos mecanismos podrían, ya sea, afectar directamente los precios ó propender por una mayor competencia que reduzca el poder de mercado por parte de las firmas.

Para los costos hundidos y las economías de escala (como es el caso de las aerolíneas), los mecanismos regulatorios mencionados son de compleja ejecución, pues es muy probable que se presente la existencia de monopolios naturales y la promoción de varias firmas en el mercado, lo cual permitiría remover el poder oligopólico o monopolístico, aunque no suele ser la mejor opción. Ello se debe a que la promoción de la competencia con la entrada de nuevas firmas, en este mercado, generaría –entre otros fenómenos- excesos de capacidad no muy bien observados en presencia de economías de escala.

El enfoque tradicional de la economía de la regulación ha llevado a cabo la regulación de precios como su esquema bandera, forzando a las firmas al cobro de un precio igual a su costo marginal. La característica común en la industria de servicios son las economías de escala, en las que se asumen costos medios mayores a los costos marginales. Asimismo, la decisión de anclar la fijación de precios a los costos marginales generaría pérdidas de largo plazo, por lo que la aplicación de este mecanismo no es sostenible. Las agencias regulatorias se enfrentan un proceso complicado de fijación de precios, en donde las empresas no incurran en pérdidas, recurriendo al mecanismo de *Tarifación Eficiente Ramsey*, en el cual dada la presencia de economías de escala, se fijan los precios de acuerdo a su igualación con el costo medio, por lo que se crea un nuevo criterio óptimo de fijación de precios, incorporando, a su vez, el costo fijo de operación al que se enfrentan las firmas.³⁰

El método de precios *Ramsey* es aplicable a un monopolio natural multiproducto que puede generar pérdidas al aplicar el método de precios de costo marginal, ya que esta estructura de precios son todos esos precios satisfactorios de la restricción de igualar los ingresos totales con los costos totales y minimizan la pérdida bruta de bienestar. Cabe anotar que los precios *Ramsey* son de carácter lineal y se basan en un precio para cada producto.

A continuación se muestra un ejemplo numérico para explicar la estructura de precios Ramsey.³¹

³⁰ RAMSEY, F. A contribution to the theory of taxation. *En*: Economic Journal. Vol. 37, No. 145 (1927); p. 47-61. Citado por SAMUELSON, P. What makes for a beautiful problem in science?. *En*: Journal of Political Economy. Vol. 78, No. 6 (1970); p. 1372-1377.

³¹ HARRINGTON, Joseph; VERNON, John; VISCUSI, Kip. Economics of regulation and antitrust. Third Edition. Cambridge (Massachusetts): The MIT Press, 2000. p. 351-353.

Se tiene una firma con comportamiento de monopolio natural, que produce dos bienes X y Y, cuya función de costos totales es:

$$C = 1800 + 20X + 20 Y$$

La demanda del mercado para los dos bienes está dada por:

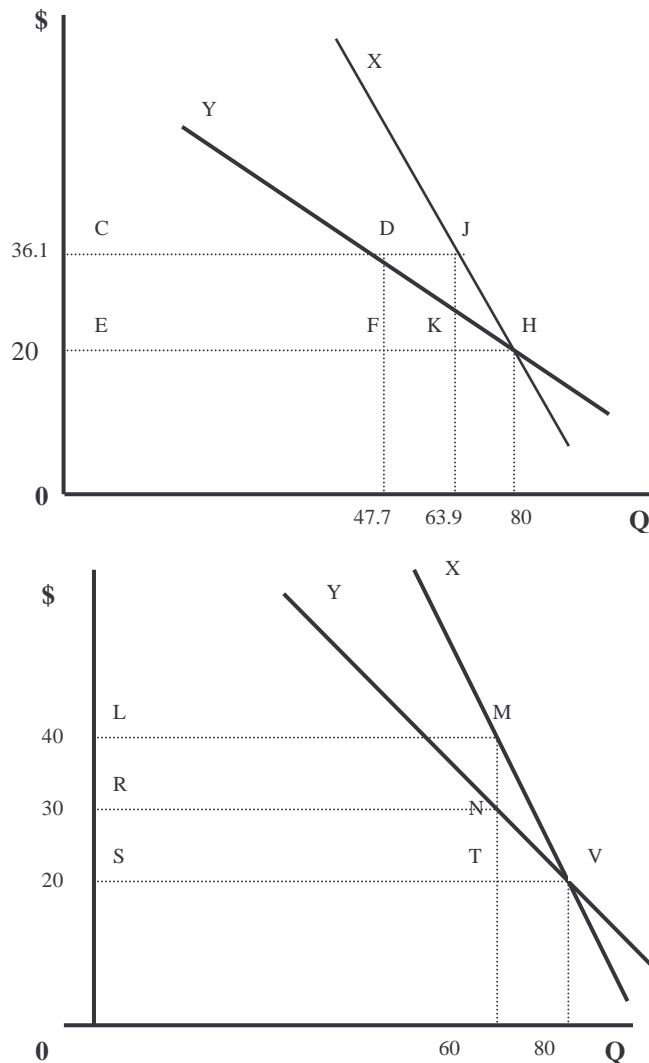
$$X = 100 - Px$$

$$Y = 120 - 2Py$$

Las demandas de ambos productos se consideran independientes en doble vía, para efectos de simplificación del modelo.

Dadas unas nociones básicas de cálculo, se puede observar que el costo marginal de X y Y es 20 y que los precios basados en el costo marginal cubrirían, exactamente, los costos variables, pero no así el costo fijo de 1800. Dada la necesidad de la firma de cubrir todos sus costos, es claro que los precios, necesariamente, excederán sus respectivos costos marginales. Una posibilidad sería elevar los precios en la misma proporción, por encima de los costos marginales hasta que se cubran todos estos mismos últimos.

Gráfico 10. Incremento de Precio Proporcional vs. Precios Ramsey



El gráfico 10 muestra que los precios necesitarían aumentar desde \$20 hasta \$36.1 para generar los suficientes ingresos que cubrirían los costos. Estos valores se encuentran al resolver la ecuación que iguala los ingresos totales con los costos totales. La contribución que el Y hace a los costos fijos es igual al rectángulo *CEKJ*. La suma de estos dos rectángulos es \$1800.

Ahora si se consideran las pérdidas brutas que dicho método de incremento proporcional causa, éstas serían representadas para el producto Y por el triángulo *DFH* y *JHK* para el producto X. Los valores numéricos serían entonces \$260 y \$130, respectivamente que, sumados, dan un total de \$390.

Por lo anterior, se concluye que costaría perder \$390 para generar \$1800, necesarios para el funcionamiento de la firma. Dada tal situación, es fundamental

encontrar otro método para generar \$1800 y que conduzca a un costo más bajo en términos de bienestar.

Es claro, entonces, que el mismo aumento de precios produce una contribución más pequeña a los costos fijos para el producto *Y* a un costo más alto, en términos brutos de bienestar, lo cual no es sorprendente si se tiene en cuenta que el producto *X* tiene una demanda más inelástica, comparada con la del producto *Y*. Esta diferencia de la elasticidad hace pensar que sería mejor aumentar el precio de *X* en comparación con el precio de *Y*.

La regla de precios Ramsey logra obtener los precios que minimizan la pérdida, aumentando los precios en una proporción inversa a las elasticidades de la demanda, por lo que:

$$\frac{P_i - MC_i}{P_i} = \frac{\lambda}{\eta_i}$$

Donde P_i es el precio del bien *i*, MC_i es el costo marginal de *i*, η_i es el valor absoluto de la elasticidad de la demanda del bien *i* y λ es una constante. La forma minimizaría la pérdida de bienestar al tener un precio para el bien *X* de \$40 y \$30 para el bien *Y*. A estos niveles de precios, para ambos bienes, las elasticidades para dichos bienes son 0.67 y 1.0, respectivamente. Las pérdidas de bienestar se representan por el triángulo *MTV* para el bien *X* (\$200) y por el triángulo *NTV* para el bien *Y* (\$100). La pérdida total es, entonces, \$ 300, lo que representa un costo más bajo en relación al método explicado por la parte *A* del gráfico ó de incrementos proporcionales de los precios. La estructura de precios Ramsey permite también que la disminución proporcional, en la producción de ambos bienes, sea la misma (en este ejemplo un 25%).

En resumen, se puede decir que la estructura de precios Ramsey permite la disminución gradual de la producción de ambos bienes, hasta que el ingreso total iguale los costos totales. Esta manera de operar de la estructura Ramsey es más general que la elasticidad inversa y se mantiene en mayor grado, incluso en el caso de demandas con interdependencia.

Otros de los métodos muy conocidos para la regulación de precios son el de Armstrong,³² que permite establecer tarifas segmentadas donde los precios medios varían con las cantidades adquiridas. La ventaja evidente de tales métodos es la de permitir la igualación del precio marginal con el costo marginal, alcanzando asignaciones eficientes. La segmentación de tarifas puede, en ciertos

³² ARMSTRONG, Mark; COWAN, Simon; VICKERS, John. Regulatory Reform: Economic Analysis and British Experience. Cambridge, (Massachusetts): The MIT Press, 1994. p. 37-39.

casos, utilizar cargos fijos y variables para asegurar que la firma no genere pérdidas, además de impulsar la reducción de costos y mejoras en la calidad. La disponibilidad a pagar un cargo fijo por parte de los consumidores más vulnerables, en cuestiones de ingreso, puede producir una salida masiva de los mismos o renuncia al servicio, por lo que se hace necesario establecer una segmentación que tenga en cuenta las restricciones presupuestarias de los individuos, para la construcción segmentada de cargos fijos, como en el caso de los servicios públicos.

La asignación eficiente de recursos no es el único criterio discutido a la hora de diseñar una política regulatoria, ya que también intervienen asuntos que pueden generar impactos a la eficiencia productiva de las firmas, por medio de la reducción de sus costos. Criterios como el de Armstrong, Cowan y Vickers permite identificar niveles óptimos de esfuerzo óptimo (e^*) y brindarlo como referencia a las empresas, para que logre ser alcanzado en su totalidad o en aproximación. Para este caso, se tiene en cuenta el siguiente proceso:

$$P = P1 - e^*$$

Aquí, P es el precio impuesto bajo un esquema donde no hay mejoras en el proceso productivo. Así, la firma conducirá hacia un esfuerzo productivo mayor a e^* , para generar mayores beneficios en consumidores y productores.

Por otro lado, la nueva teoría de la regulación resalta la imposibilidad del regulador para cumplir con sus compromisos, dadas algunas dificultades como la información asimétrica, costos de transacción y problemas de economía política. Las asimetrías de la información representan una de las mayores restricciones en el papel del regulador, debido al desconocimiento de la información que le permita establecer unos precios eficientes y viables. El engaño de las empresas al regulador, con el ánimo de obtener unos beneficios más altos a los cuales se consideran *óptimos*, constituye una *selección adversa*, dado el peso asignado a la información de carácter exógeno.

Otra restricción es la que se conoce como *riesgo moral*, donde el regulador desconoce las verdaderas acciones del productor para afectar la calidad y eficiencia, alterando variables endógenas. Dichas dos acciones fuerzan al regulador a la inferencia de la información desconocida, la cual puede ser abstraída de la misma dinámica de mercado. Lo anterior también conduce a las firmas a modificar su comportamiento dentro del mismo, para distorsionar –en cierta forma-, las inferencias del regulador, lo que puede dar lugar a la formulación de nuevas políticas que sólo conduzcan a mayores beneficios de las empresas.

Las informaciones deficientes son generadoras de situaciones, en donde el regulador puede carecer de habilidad para acercar los precios a niveles óptimos. Al observar una entrada y salida de firmas del mercado, el regulador buscará la

imposición de un precio capaz de garantizar una permanencia de los mismos, lo cual, a su vez, podrá mantener inmodificable el bienestar social, aunque tal práctica conduzca también a precios mayores al óptimo, dado el desconocimiento de los costos.

Por ello, acciones como las del anuncio de salidas de mercado, por parte de algunas firmas, pueden llevar al regulador a experimentar políticas con precios más altos que aseguren la producción del bien. En tal caso, no interesa si dichos anuncios sean mal intencionados y que, con los precios vigentes, pueden cubrir los costos de las firmas. Esa acción se conoce como *renta de información*.

Las situaciones anteriores sólo conllevan a una imposibilidad de aplicación de la teoría tradicional, en mercados propensos a la información asimétrica. Las acciones más frecuentes de los reguladores, en estos casos, es la de incentivar a las empresas a revelar la información privada, procurando el beneficio social. El *trade-off* entre eficiencia de asignación y eficiencia productiva siempre estará presente en tales actividades de incentivos por información revelada.

En presencia de información asimétrica, los principales mecanismos de regulación utilizados son los siguientes:

- **Regulación por tope de precios.** La fijación de precios tope (*Price Cap*) es una herramienta utilizada con frecuencia para el control de monopolios. Ésta consiste en establecer un nivel máximo de precios, calculado de la inferencia de los costos efectuada por el regulador y el nivel óptimo del esfuerzo productivo de la firma, incentivando al productor a la reducción de sus costos en niveles máximos, todo ello, en la búsqueda de incrementar los beneficios. Lo anterior puede generar ineficiencias en la asignación de recursos, pues la fijación de un nivel de precios único puede conducir a excesivos esfuerzos productivos, por parte de la firma, lo que amplía el margen entre precios y costos, generando ineficiencias.³³ En este sentido, la aversión al riesgo de las firmas juega un papel importante, pues si se encuentra muy alta, puede verse comprometida la participación de estas empresas en mercados con dicha estructura regulatoria de precios, ya que las variaciones abruptas de los costos para las firmas generarían unas pérdidas de gran consideración.

Las herramientas de topes de precios suelen incluir, en su formalización práctica, un mecanismo de transferencia de costos (*Pass Through*), donde se trata de trasladar el efecto de las fluctuaciones en los costos a la dinámica de los precios, procurando lograr una mayor eficiencia y proteger a las firmas de bruscas variaciones en los precios. La situación generada, entonces, es que dado un claro reflejo de los precios sobre la situación de los costos, la reducción de precios se convierte en menos atractiva para las firmas. Para dar un balance estricto y

³³ ARMSTRONG; COWAN; VICKERS. Op. cit., p. 69.

adecuado a lo anterior, las agencias regulatorias establecen el tope de precios y traslado de costos determinando niveles óptimos fijos de precios y la sensibilidad de los precios a cambios en los costos.

La igualdad inicial, requiere que

$$P(c) = P^* + \rho c$$

Donde P^* es un nivel fijo, c es el costo marginal y ρ representa la sensibilidad de precios a los costos. Esta regla da un rol importante al gobierno para influir en el comportamiento de los costos de la firma. La proporción de *Pass Through* debe tener una relación-correlación positiva con la aversión al riesgo de la firma y con la importancia dada a la eficiencia de asignación, con respecto a la eficiencia productiva, como determinante del bienestar.³⁴

Es muy destacada la utilización del índice $IPC - X$, que utiliza el *Índice de Precios al Consumidor*, imponiendo de manera dinámica unos límites a los precios, controlando el crecimiento de los mismos sobre los bienes, donde la inflación no representa los incrementos futuros de los precios en forma absoluta, por lo que se deben incorporar unas reformas productivas exigidas por el regulador, expresado como:

$$P_{t-1} = P_t(1 + (IPC - X))$$

En la que IPC es la variación del índice de precios al consumidor y X representa los requerimientos requerido, en términos de eficiencia.

En la regulación por tope de precios, se afirma que el productor trata de conservar las ganancias generadas por cualquier aumento de la rentabilidad, como resultado de las reducciones en los costos. Por lo anterior, éste desarrolla una tendencia a procurar aumentos en la productividad, dados los incentivos que se forman. Es muy común la crítica acerca de los intervalos regulatorios, en términos de tiempo, determinados por las agencias para las revisiones de tarifas, debido a la fijación anticipada de las fechas de revisión, lo cual da lugar a la búsqueda de mayores eficiencias, a costa de unas mayores utilidades.

Entre las limitaciones que los expertos establecen para esta metodología se destacan los riesgos asumidos por las empresas reguladas, a través de toques de precios, en comparación con otras metodologías, para predecir el factor X , así como la dificultad para establecer los niveles iniciales de precio, cuando sus estructuras actuales no reflejan los costos y se requieren ajustes. No se puede

³⁴ ARMSTRONG; COWAN; VICKERS, Op. cit., p. 95.

olvidar también la insuficiencia de los incentivos que podrían percibir las empresas para reducir sus costos.³⁵

El factor de productividad X ó de requerimientos de eficiencia presenta dos componentes importantes. Uno que hace referencia a un factor de compensación básica, el cual busca reflejar el aumento de la productividad de la firma en el pasado. Si la situación de la firma en el pasado no refleja eficiencia ó cambios estructurales, es probable que el factor de productividad de referencia sea tomado como información básica en caso de asimetrías de la información. Una vez que el factor de compensación básico sea calculado, es viable añadir los factores de ajuste para lograr un buen indicador de la productividad en el futuro. Otro componente como el factor de ajuste reúne los elementos de mercado determinantes para el desempeño de la firma, como la introducción de un nuevo régimen regulatorio y la apertura de mercado después de presencia de monopolios o una era de privatizaciones.

- **Regulación por tasa de retorno.** En este esquema, la agencia regulatoria establece el capital base de una firma y calcula los ingresos, teniendo en cuenta una tasa de retorno sobre ese capital justa y razonable, la cual es negociada entre el regulador y la firma. Esta metodología es frecuentemente utilizada en la economía de Estados Unidos.

Existe una determinación de los ingresos requeridos que, matemáticamente, se realiza de la siguiente manera:

$$I = AOM + D + X + r(k)$$

Donde:

$$\begin{aligned} I &= \text{Ingresos Totales Anuales Requeridos} \\ AOM &= \text{Gastos de Administración, Operación y Mantenimiento} \\ D &= \text{Gasto de Depreciación Anual} \\ X &= \text{Impuestos y Contribuciones} \\ K &= \text{Capital base de tarifa ajustado por depreciación acumulada} \\ R &= \text{Tasa de Retorno} \end{aligned}$$

Esta información se deduce de auditorias en las empresas e información en los libros de contabilidad.

Los AOM son supervisados de manera estricta de acuerdo a procedimientos estipulados en manuales específicos. Los procedimientos de contabilidad se encuentran estandarizados y existe una unificación de la contabilidad. La auditoría

³⁵ DELGADO, José Alberto. Teoría de la regulación de tarifas. Notas de Clase. [Documento inédito digital en Microsoft Power Point]. En: Curso de Economía de la Regulación. Noveno Semestre. Universidad Autónoma de Occidente. 2005.

tiene la potestad de evaluar los gastos, determinando su viabilidad o anulación de acuerdo a si son innecesarios o excesivos.

La depreciación (D), es aplicada sobre el valor inicial del activo, de acuerdo a tasas anuales de depreciación que comprenden la vida útil del activo. El *Capital Base de Tarifa* (K) describe la inversión realizada que se representa en el valor neto de los activos y una inversión que se considera útil y utilizada para la prestación del servicio, añadiendo un margen correspondiente al capital de trabajo y dejando algunos rubros libres para ser ajustados, ya sea en la base tarifaria o para ser compartidos por consumidores y accionistas, como es el caso de la capacidad ociosa temporal.

La determinación de una tasa de retorno necesaria para el cálculo de los ingresos requeridos se basa en conceptos de “lo justo” y “lo razonable”. Para tal fin, se pueden utilizar diversos métodos como la comparación de beneficios en empresas con similares niveles de riesgo, el análisis del flujo de caja descontado (teniendo en cuenta el valor de los dividendos esperados por los accionistas y el comportamiento tarifario de las empresas con riesgos similares), el análisis de primas de riesgo de las acciones y bonos de empresas de la misma cantidad y, el modelo del precio de capital de activos (expresado como la sumatoria de la tasa libre de riesgo y la tasa de riesgo asociada a la actividad).

The Federal Power Commission, órgano regulador de la industria energética de Estados Unidos, en un fallo contra la firma Hope Natural Gas Co. que tuvo lugar en el año de 1944, trató de dar una definición de “lo justo” y “lo razonable” de la actividad. La definición fue la siguiente.

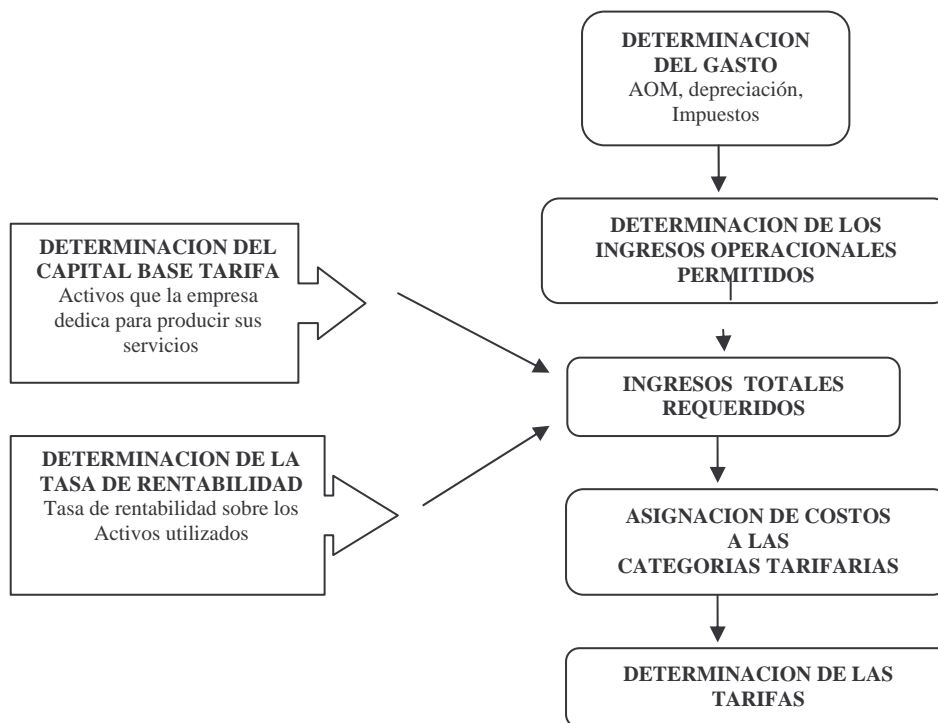
Desde el punto de vista del inversionista o de la empresa es importante que pueda percibir ingresos suficientes para cubrir los costos operativos y también los gastos de capital de la empresa. Estos comprenden los servicios de la deuda y los dividendos de las acciones. Conforme a estos conceptos, la rentabilidad del propietario de las acciones debería ser equivalente a la rentabilidad obtenida por las inversiones realizadas en otras empresas que corran riesgos similares. Además, la rentabilidad deberá ser suficiente como para asegurar la confianza en la solidez financiera de la empresa a fin de que pueda mantener su capacidad crediticia y atraer capitales.³⁶

Posteriormente, cuando se han calculado los ingresos requeridos, se realiza el cálculo de la tarifa media total y unas tarifas discriminadas por tipo de usuarios (turista ó ejecutivo). Para el caso del transporte aéreo, lo que se hace es tener en cuenta una causalidad de costos directos por categoría y los costos comunes como proporción de costos directos, ingresos y la producción. La selección de la

³⁶ DELGADO, Op. cit., Documento inédito digital en Microsoft Power Point.

estructura tarifaria puede considerar también los comportamientos de los horarios y fenómenos estacionales.

Figura 2. Metodología de Tasa de Retorno



Fuente: DELGADO, José Alberto. Teoría de la regulación de tarifas. Notas de Clase. [Documento inédito digital en Microsoft Power Point]. En: Curso de Economía de la Regulación. Noveno Semestre. Universidad Autónoma de Occidente. 2005. Documento digital.

Para la metodología de tasa de retorno se tienen presentes limitaciones como los estímulos a la sobreinversión, cuando se presentan tasas de retorno superiores a las tasas de costo del capital, lo que generaría mayores inversiones que no son, económicamente, necesarias. Asimismo, se consideran los excesos de capacidad instalada ó, en el caso contrario, pueden producirse ausencias de inversión, lo que generaría escasez del bien a producir, con sus efectos secundarios en precios y cantidades. El efecto Averch – Johnson³⁷ indica los incentivos perversos de una regulación por tasa de retorno, caracterizados, principalmente, por la escogencia

³⁷ AVERCH, H. y JOHNSON, L. Behaviour of the Firm Under Regulatory Constraint. En: American Economic Review, Vol. 52 (Dec. 1962); p. 1052-1069. Citado por: STRIMLING, David V. Abbas Mirakhor. En: Southern Economic Journal, Vol. 41, No. 1 (Jul. 1974); p. 149-151.

de las empresas por grandes cantidades de capital de manera relativa a otros *Inputs*, lo que desarrollaría una producción costosa e ineficiente. La variación de los beneficios permitidos a las firmas, en función del capital ó la tasa básica, provocará un comportamiento de sustitución del capital, por otros *Inputs*. La regulación por tasa de retorno no brinda incentivos a las firmas en pro de alcanzar mayores niveles de eficiencia productiva, ya que no propone reducciones en AOM, pues éstas generarían mayores rentabilidades no permitidas por el regulador, por lo que sería el consumidor quien asume vía precios la reducción de costos.

Este esquema de regulación no permite una flexibilidad de fijación de precios que estimule una sana competencia para las firmas involucradas en un mercado. En presencia de monopolios, puede llevar a firmas con integración vertical a efectuar subsidios cruzados con tendencia monopólica. En el caso de ser aplicado para un monopolio, su productividad se verá disminuida en el tiempo, si se compara con un mercado de competencia perfecta, debido a la falta de incentivos para acrecentar la productividad.

Por otro lado, dicha metodología es apropiada para atraer inversión privada, debido al diseño de rentabilidades justas, lo cual se considera como fundamental a la hora de realizar inversiones. Con relación al mecanismo de tope de precios, la regulación por tasa de retorno permite unos menores costos de capital y, a su vez, la reducción de la incertidumbre por circunstancias de asimetrías de la información. Como lo afirma Delgado, la supervisión detallada, en esta metodología, asegura que las tarifas cobradas estén basadas en los costos y la rentabilidad no se encuentre garantizada, por lo que se resalta la importancia de gestiones eficientes para resguardar la rentabilidad, ya que los aumentos de costos no se trasladan, automáticamente, a la tarifa. Se resalta también lo abierto, transparente y democrático del proceso.³⁸

- **Regulación por comparación.** La regulación por comparación permite que el gobierno controle las firmas, de acuerdo a la información que posee sobre la actividad de una firma o grupo de estas, consideradas como modelo para la industria. Las diversas informaciones y criterios de control de algunas de ellas son empleadas para el control de las restantes. La aplicación correcta de este mecanismo es vital para conducir a las empresas a la reducción de sus costos o a mejorar la eficiencia. La restricción de una tarifa a un nivel menor al que se cobra en promedio para toda la industria generaría incentivos para reducción de costos por debajo del promedio y, así, incrementar los beneficios.

Los problemas de este tipo de esquema regulatorio se identifican por la dificultad para conocer las condiciones de diferenciación de las firmas tales, como las condiciones tecnológicas, demandas y problemas de localización. Ante la realidad de mercados poco competitivos, como las *colusiones*, es probable que el diseño

³⁸ DELGADO, Op. cit., documento inédito digital en Microsoft Power Point.

de las políticas sea afectado por este tipo de distorsiones, en busca de obtener mayores ingresos. Por lo anterior, la teoría de juegos se convierte en una herramienta muy poderosa para el control de dichos comportamientos, dentro de lo que se conoce como la *nueva teoría de la regulación*. En esta nueva teoría se resaltan algunos de los más importantes inconvenientes del gobierno en su función reguladora, aunque se sigue señalando la maximización del bienestar social y la defensa del interés público como principales perspectivas de esta política.

1.8 EL DISEÑO DE UNA REGULACIÓN³⁹

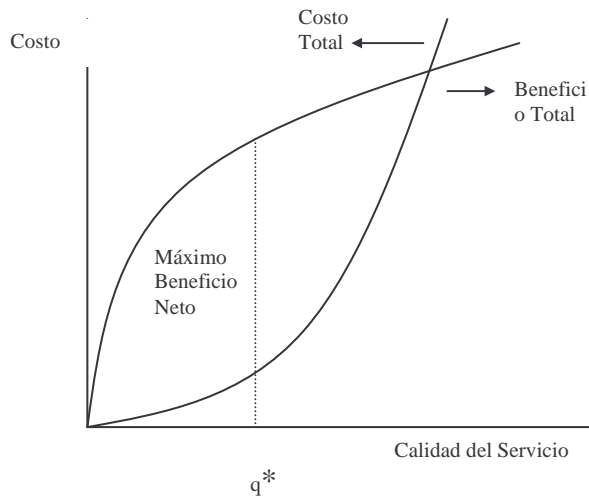
1.8.1 Análisis costo-beneficio. Desde el punto de vista de la eficiencia económica, una aproximada realidad costo beneficio parece ser bastante competente. Es claro que la sociedad racional no perseguiría políticas que no avancen con su interés. Si los beneficios de una política no exceden sus costos, es muy probable que ésta no se siga, ya que causaría más perjuicios que beneficios. Lo que se busca, idealmente, es la maximización de las ganancias netas, resultantes de una política. Las políticas, entonces, deben buscar una máxima diferencia entre los beneficios y los costos.

Citando el principio hicksiano, los ganadores de una política pueden compensar, potencialmente, a los perdedores, mejorando así el estado de cada persona. Sin embargo, no hay manera de asegurar un mejor bienestar para cada miembro de la sociedad si dicha compensación no es pagada en la realidad. Desde el punto de vista práctico, es casi imposible lograr, a través de las políticas regulatorias, el bienestar para cada uno de los miembros de la sociedad.

Como el análisis más simple lo propone, existe una preferencia por un resultado mayor a la unidad, cuando se analiza el ratio *beneficio – costo*, lo que expresa una política regulatoria potencialmente atractiva. Lo anterior constituye un análisis mínimo de la eficacia de una política regulatoria, si el objetivo buscado es la maximización de la diferencia entre los beneficios y los costos. Lo anterior puede ser observado, de manera gráfica, al analizar el costo total de la provisión de la calidad del servicio aéreo y el beneficio total obtenido por tal calidad. El costo de proveer la calidad aumenta, a medida que la calidad en la prestación del servicio mejora; este costo aumenta a una tasa creciente, dado que las mejoras en la calidad del servicio de las aerolíneas llegan a ser muy costosa de lograr.

³⁹ HARRINGTON; VERNON; VISCUSI, Op. cit., p. 335.

Gráfico 11. Análisis costo – beneficio de control de calidad en el servicio de aerolíneas



Fuente: HARRINGTON, Joseph; VERNON, John; VISCUSI, Kip. Economics of regulation and antitrust. Third Edition. Cambridge (Massachusetts): The MIT Press, 2000. p. 336. (El gráfico presenta adaptaciones del autor).

En la cantidad q^* , la política regulatoria logra la maximización de la diferencia entre el beneficio total y el costo total. El beneficio total tiene un comportamiento creciente, a medida que se mejora la calidad en el servicio. La tarea fundamental del regulador entonces es la de encontrar el nivel de calidad en el servicio de las aerolíneas que permita la maximización de los beneficios

La pendiente de la curva de costos totales se conoce como el costo marginal, que representa el incremento en el costo cuando se ofrece una unidad adicional de calidad en el servicio y, para el caso de la pendiente en la curva de beneficios totales, hace referencia al beneficio marginal, que es el beneficio recibido cuando se ofrece una unidad adicional de calidad en el servicio de aerolíneas. Al analizar por separado estos dos conceptos, por medio de las curvas que los representan, es posible encontrar un punto de intersección capaz de expresar la cantidad en donde el *beneficio marginal* iguala al *costo marginal*.

1.8.2 Regulación de precios y entrada. La labor principal de la teoría de la regulación económica es tratar de explicar la necesidad de regulación de un mercado y el efecto que tendrá ésta sobre el mismo, ya que cualquier decisión tomada con un ánimo regulador debe tener en cuenta las esferas económicas y políticas del comportamiento humano. Las acciones regulatorias del mercado son llevadas a cabo por actores políticos, como la burocracia en general, con

funcionarios que administran y operan las agencias reguladoras, el Congreso, el Presidente, quienes colaboran en la aprobación de presupuestos y legislación y las Cortes de Justicia, las cuales legitiman las decisiones de las agencias reguladoras, por lo que la regulación económica lleva a profundos cambios desde la dinámica de los mercados a la realidad política de los países.

La regulación de precios y de entrada se basa, desde el *punto de vista normativo*, en las fallas de los mercados no regulados y los comportamientos no competitivos o anticompetitivos de sus agentes. La regulación, entonces, se sostiene como una defensa del interés público. Los mercados *per se* suelen tener fallas como las asimetrías de la información, las cuales afectan a los consumidores; uno de los más fuertes argumentos para la regulación de entrada y de precios es la presencia significativa de distorsiones de mercado, como los monopolios y oligopolios naturales, dada la presencia de economías de escala y costos hundidos significativos (como es el caso de los mercados aéreos), lo que puede convertirse en un mercado contrario al planteado en la teoría de la competencia perfecta.

Las industrias con estas características desarrollan la tendencia de evolucionar, naturalmente, hacia monopolios u oligopolios, lo que puede tener efectos adversos sobre la eficiencia y afectar, de forma considerable, los intereses de los consumidores y productores. Se afirma, entonces, que la no presencia de regulación en precios y entrada, de acuerdo al comportamiento de estas industrias, puede ocasionar problemas, tales como exceso de ingresos, crecimiento incontrolable de costos de instalaciones, inestabilidad de precios conducente a asimetrías de la información, explotación monopólica, fallas de desempeño y, finalmente, competencia destructiva.

Por ello, existen aseveraciones teóricas acerca de un mejor funcionamiento del mercado al establecer una sola firma dentro del mismo, sometida a la regulación de precios por parte del gobierno; además, se afirma que las restricciones a la entrada permiten alcanzar los beneficios de economías de escala. Por último, una regulación de precios basada en los costos permite el traslado de ganancias en eficiencia a los consumidores.

A lo largo de las últimas décadas, los economistas han sostenido discusiones diversas acerca de las asimetrías de la información por parte de los consumidores. A pesar de lo competitivo de los mercados, algunas firmas pueden mantener la práctica de precios monopólicos, por lo que una regulación de precios podría, de alguna manera, frenar los efectos de tal práctica, sobretodo en los productos de alta sofisticación.

Así las cosas, las explicaciones sobre las fallas de mercado suelen ser un poco deficientes, tanto si se presentan como una teoría de la regulación económica ó como una teoría política de la regulación. La incorporación de asimetrías de la información, economías de escala y costos hundidos a los modelos económicos

lleva a intuiciones de presencia de competencia imperfecta. En la práctica, los mercados reales tienen muchos indicios de competencia imperfecta, las fallas de mercado dan argumentos para regular muchas industrias asumiendo la existencia de la regulación como forma de aminorar las imperfecciones.

Asimismo, se argumenta una imperfección a las barreras de entrada y regulación de precios, debido a problemas de mala información de costos eficientes y precios óptimos de los servicios, una información que, por lo general, la oferta modifica y/o oculta. Esta regulación puede incrementar los costos y retardar el crecimiento de la producción, al igual que incentivar la creación de subsidios cruzados dentro del esquema productivo, lo que afectaría, finalmente, a los consumidores.

Desde la perspectiva teórica normativa, la acción de extender los alcances de una política regulatoria debe tener en cuenta los costos de mantener la competencia imperfecta y los costos de la regulación imperfecta. Una regulación aplicada de manera razonable puede llegar a corregir las imperfecciones de mercado de uno o dos periodos. Sin embargo, dada la dinámica de los mercados, su evaluación y posible modificación también debe gozar de un análisis plenamente dinámico.

Sumado a ello, los ejecutores de las políticas regulatorias tienden a identificar mercados de competencia imperfecta y aplican una regulación temporal, con el ánimo de obtener una respuesta satisfactoria y confiable, por parte de la competencia; de igual forma, los agentes regulados suponen un estado permanente de regulación, por lo que pueden desviar, una vez más, sus comportamientos, para obtener beneficios a través de nuevas prácticas anticompetitivas. En esto radica la importancia de la dinámica y acción en el tiempo de una política regulatoria efectiva.

Las fallas de mercado no explican, por si solas, una regulación persistente y su naturaleza en muchos tipos de industria. Se considera complicada, entonces, la justificación de regular los precios del transporte aéreo, entre otras industrias, con el argumento de una búsqueda de la eficiencia. Los procedimientos aplicados y resultados obtenidos de los procesos regulatorios contradicen los propósitos de simular lo hipotético de la competencia. Como lo sostiene Stigler, "...la regulación del gobierno muchas veces protege de la competencia a los productores ya establecidos y es utilizada para redistribuir los ingresos de un grupo de individuos a otro."⁴⁰

Lo insuficiente de la teoría normativa, para explicar las políticas de regulación, ha desencadenado una serie de nuevas teorías políticas regulatorias. La teoría de las ideas le asigna un papel las labores electorales, pero estas elecciones presionan a

⁴⁰ STIGLER, George. The Theory of Economic Regulation. En: Bell Journal of Economics and Management Science. Vol. 2 (Spring. 1970); p. 14.

los políticos a resolver los problemas más importantes de un país. Dicho planteamiento no asume la preocupación del electorado por la resolución de los problemas o la corriente política utilizada para tal fin, sino que recoge la proyección de los anhelos de la mayoría de la población, para después hacer una espera de los resultados visibles. La teoría de las ideas es, especialmente, congruente con la teoría de la regulación, identificando una especie de distancia entre la acción política y las acciones regulatorias, por lo cual no se lograba, en un grado significativo, la protección de los consumidores, aunque se resalta, en la misma, una validez formal de la teoría económica, por lo que las acciones políticas tuvieron un giro considerable, donde se efectuaron importantes cambios estructurales.

No obstante, esta teoría de las ideas posee la misma fragilidad de la teoría normativa de la regulación, pues no explica la relación entre la norma y la acción. Un hecho frecuente es cuestionar el retardo en la revisión de las leyes y normas, cuando el objetivo legítimo de la regulación es remediar las fallas de mercado, dejando sin explicación la gran brecha entre los resultados de las investigaciones y las reformas políticas. Para el caso de la regulación aérea, por sólo citar un ejemplo, se resaltan los resultados de la investigación de Caves (en 1962), quien precedió con una distancia considerable, en años, la decisión de desregular el mercado aéreo estadounidense y sus posibles resultados.

La versión teórica conocida como *Tarro de Basura (Trash Can)*, similar a otra teoría formulada por Cohen, Marsh y Olson (1972)⁴¹, apunta a la no capacitación de los líderes de las organizaciones por fuera de los mercados, para entender los cambios significativos en el ambiente de las organizaciones, dada la administración de instituciones relativamente estables e inflexibles. Según esta teoría, es muy probable que dichos funcionarios no conozcan los efectos reales de la regulación económica y de las políticas y decisiones técnicas de regulación. Se hace, ahí, una fuerte crítica a los funcionarios por su carácter de mantenimiento burocrático y de *Status Quo*. Los *Shocks* externos hacen que los funcionarios extremen la búsqueda de soluciones, pero en ocasiones no poseen las herramientas suficientes para identificarlas.

Por otro lado, la regulación económica puede llegar a ser sesgada por los intereses de los grupos de presión. La teoría positiva de la regulación se basa, entonces, en el dominio de los procesos políticos adelantados por los grupos de presión y los intereses particulares. La configuración política de la regulación puede deformar este medio en prácticas de clientelismo, ya que las agrupaciones económicas tienden a intervenir para convertir las políticas públicas de manera favorable hacia

⁴¹ COHEN, M. D.; MARCH, J.G.; OLSON, J. A garbage can model of organizational choice. En: *Administrative Science Quarterly*. Vol. 17, No. 1 (1972); p. 1-25.

sus intereses, dando a cambio un apoyo político a sus funcionarios ó hacia sus líderes.

Así las cosas, la teoría de los grupos de presión afirma que la regulación económica se instituye como una respuesta a la demanda de los intereses de las diversas organizaciones de una sociedad, desviándose de sus propósitos y directivas principales, para conferir beneficios a tales organizaciones, lo cual va en contra de la mayoría de los individuos y del bienestar general, pues se carece de una representatividad que suscite razones de ganancia social para los reguladores.

La regulación (expresada en términos de de la teoría de los grupos de interés) resalta la presencia de subsidios cruzados entre bienes y servicios regulados, además de mayores oportunidades para generar y redistribuir rentas en las industrias competitivas. La regulación, entonces, puede retardar la entrada de nuevos competidores, lo que puede ser aprovechado para la formación de precios colusivos, por parte de los antiguos competidores. También puede darse la formación de buenas políticas de precios hacia consumidores de diferentes elasticidades, plenamente enfocadas en sus estructuras de consumo. La regulación hacia los monopolios surgiría sólo con la presencia de monopolios naturales o cuando la fuerza de los agentes de mercado, tanto de oferta como demanda, busquen reducir el poder monopólico.

1.8.3 Regulación económica de los mercados aéreos. La regulación económica de las aerolíneas por parte del estado tiene como objetivo principal prevenir los comportamientos anticompetitivos en los mercados de tráfico aéreo, así como prohibir el abuso de las posiciones dominantes en los mismos mercados, promoviendo, de esta forma, una competencia más saludable. El Estado, a través de la ley y su ejecución, busca mantener el poder y la libertad de los individuos en la sociedad, el cual radica en su libertad de elección, lejos de la interferencia de otros en contra de su voluntad y sin que la libertad de elección de un individuo afecte la de otros.

La estructura legal de una sociedad constituye lo imperativo para mantener la integridad de la misma y el interés general de todos sus individuos, lo que la convierte en una *sociocracia*. El poder del Estado es, entonces, ejercido a través de las leyes, en procura de evitar la imposición de comportamientos sociales por fuera de lo que se considera moral. En ese orden de ideas, lo moral de la libertad se defiende así, con lo que se busca asegurarle a todos sus ciudadanos una libertad social.

1.9 BREVE HISTORIA DE LA REGULACIÓN DE MERCADOS AÉREOS EN EL MUNDO

1.9.1 Acuerdos multilaterales. Puede mencionarse que unas de las razones fundamentales para ejercer una regulación a la actividad aeronáutica son los conceptos de seguridad nacional y la seguridad de los pasajeros. En cuanto a la razón inicial, la Primera Guerra Mundial evidenció tanto el poder de los aviones al ser armas de destrucción, como la necesidad de que las naciones cuidaran su espacio aéreo de manera integral. En cuanto a la segunda razón, dado el riesgo presente para los seres humanos, la actividad de volar (en cualquiera de sus formas) requiere brindar una protección a la vida e integridad física de las personas que viajan dentro de una aeronave, así como a las que reposan a lo largo del territorio nacional.

Originariamente, los países emprendieron una ardua labor de estandarización en los requerimientos técnicos de las aeronaves para permitirles volar, a través de la expedición de licencias para las mismas y certificación de sus tripulaciones operarias. También se ejerció una estricta vigilancia desde el proceso de fabricación de aeronaves en cuestiones técnicas, tales como la revisión en la resistencia de los materiales, los cuales debían sortear duras pero –aún no-sofisticadas pruebas de seguridad de la época. De igual manera, se vigilaban los procesos del mantenimiento de las aeronaves y su regularidad en el tiempo.

Las reglas del tráfico creciente eran más que necesarias para ese entonces. La convención de París de 1919 establecía la soberanía de las naciones sobre su espacio aéreo y promulgaba reglas en pro de disminuir la preocupación acerca de los tópicos ya mencionados. Con el mismo propósito, se firmaron los acuerdos de la Convención Ibero-Americana de Madrid, en 1926, y la Convención Panamericana de 1928.

Actualmente, la regulación en materia de seguridad en la aviación civil se encuentra establecida por la Convención de Chicago de 1944. En este tratado, acogido de manera internacional por la mayoría de países, se establecieron algunos aspectos en los estándares y prácticas recomendadas para el ejercicio de la aviación civil (conocido como SARPS por sus siglas en inglés).

Para proteger a terceras partes de posibles daños causados por la operación de aeronaves, se firmaron los tratados de Roma en 1933 y Bruselas en 1938, los cuales no tuvieron mucha adherencia, dada la poca confiabilidad en la operación de aeronaves comerciales. Hoy en día, dichos tratados fueron reemplazados por la Convención de Roma de 1952 y el Protocolo de Montreal, en 1978. Asimismo, la protección a los pasajeros fue establecida por medio del Tratado de Varsovia de 1929. En resumen, todos los anteriores son los acuerdos multilaterales más importantes a nivel internacional.

1.10 EL USO ECONÓMICO DEL ESPACIO AÉREO NACIONAL Y LA PROPIEDAD DE LOS DERECHOS DE RUTA

El régimen de *Cielos Abiertos* es, en la actualidad, uno de los más importantes tratados firmados por la mayoría de los países, con el ánimo de dar una mayor dinámica a la actividad aeronáutica en sus múltiples modalidades. Sin embargo, una de las definiciones más consistentes de este tratado se dio en Estados Unidos, por el Departamento de Transporte de ese país, en agosto 5 de 1992. Esta definición intentó darle un carácter resumido a la esencia del tratado, al definirlo como de interés público y resaltando algunos de sus logros fundamentales: Libre entrada a todas las rutas, no restricción a la capacidad y frecuencia en las rutas, no restricción a los derechos de rutas y tráfico, oportunidades abiertas de compartir códigos de vuelo, automanejo de las aerolíneas en aeropuertos, compromiso explícito para la operación no discriminatoria de CRS y elementos comunes de seguridad aérea.

De esta manera, *Cielos Abiertos* puede entenderse como la renuncia o suspensión del ejercicio de la soberanía en el uso del espacio aéreo nacional ó, dicho de otra forma, la abolición del control nacional del uso económico del espacio aéreo. El problema real con *Cielos Abiertos* es quién debería controlar el uso económico del espacio aéreo nacional. Una vez que la soberanía es suspendida, al declarar un régimen de *Cielos Abiertos*, lo que se vuelve mucho más complejo al pensar en cómo regular –después de todo- la competencia bajo éste régimen. Además de ello, no todos los Estados se encuentran convencidos de que un régimen liberal es la solución a todos los problemas de la industria de las aerolíneas. Los países pequeños, de mercados aeronáuticos poco desarrollados, se interesan en su mayoría, en la construcción de unos mercados donde se les permita a las aerolíneas nacionales una supervivencia sostenida en condiciones de libre mercado.

La soberanía de un Estado sobre su espacio aéreo hace que la actividad aeronáutica requiera de permisos otorgados por el mismo para cuestiones de aterrizaje, despegue y sobrevuelo y, al mismo tiempo, los Estados asumen el control del embarque y desembarque de tráfico dentro de sus territorio, por lo cual el volar y tener el propósito de volar requieren de la aprobación de la autoridad aeronáutica de una nación. El uso de los aeropuertos y del control del tráfico aéreo es requerido, a su vez, para las operaciones de transporte aéreo.

Así las cosas, la regulación del transporte aéreo, por parte de un Estado, requiere permisos operacionales y económicos para las compañías aéreas. Los procesos técnicos estandarizados internacionalmente y los requerimientos operacionales deben ser conocidos por los transportadores. Los permisos y autorizaciones económicas estatales a los transportadores son decisivos para la dinámica de los mercados internos.

Normalmente, los gobiernos son libres para designar alguna línea aérea nacional para la explotación de cada una de las rutas. Por ello, las aerolíneas designadas deben cumplir con los requerimientos técnicos para operar en los aeropuertos pertenecientes a sus rutas designadas; asimismo, el derecho de acceso a las terminales se vincula a la concesión de la ruta y los derechos de tráfico, que se encuentran garantizados por el gobierno. El uso de un derecho de ruta por parte de una aerolínea junto con los derechos de tráfico concedidos a la misma le da ciertos privilegios que pueden ser vistos como un derecho de propiedad a la explotación de la ruta pertinente. Además, si esta aerolínea no usa dichos derechos, puede llegar a perderlos. La designación de una ruta por parte del gobierno a una aerolínea le da, entonces, una especie de derechos de propiedad sobre la ruta que se le permite explotar.

Los gobiernos controlan su espacio aéreo y su mercado de tráfico aéreo. No obstante, para el caso de *Cielos Abiertos*, la cuestión se dirige más hacia los derechos de propiedad de las rutas y los derechos de tráfico y aeropuerto. La política económica, en el mercado aéreo, es reemplazada por el énfasis en las fuerzas de mercado. La designación de rutas dentro de un tratado de *Cielos Abiertos* ya no es, entonces, una decisión de las autoridades en acuerdo con cierta medida de carácter político por parte del gobierno, sino que confirma la acción de renuncia del mismo al control económico para favorecer las fuerzas de los mercados, como la libre competencia y el límite de control hacía las designaciones, en su carácter económico, técnico, operacional, financiero y legal. El acuerdo de *Cielos Abiertos* hace que los gobiernos se aparten del control para señalar quién debe explotar los derechos de las actividades aéreas.

Así las cosas, la explotación actual de una ruta por cierta aerolínea bajo ese tratado se convierte en una especie de propiedad original del transportador aéreo, ya que él no puede disponer de los derechos para operar en esa ruta con el ánimo de venderlos a otro transportador, así éste sea calificado en todos los aspectos necesarios para tal fin. *Cielos Abiertos* permite a las empresas tener un derecho de designación sobre cada ruta que éstas deseen operar.

Los gobiernos deben garantizar que dicha designación de rutas sea tomada como un interés público nacional. Así, los privilegios y derechos de operación no pueden ser vendidos y sólo pueden ser asignados a transportadores nacionales. Por ello, es una responsabilidad del gobierno tener el control acerca del manejo de las designaciones, ya sea por parte de entidades gubernamentales o por parte de otras agencias específicas.

Una ruta que ha sido asignada y está siendo explotada, en la actualidad, por cualquier operador obtiene un *Goodwill* que, de hecho, puede darle al operador asignado para cubrir esa ruta un derecho primario de compensación si la ruta es transferida a otro. Los gobiernos, quienes han designado los transportadores que operarán las rutas, se reservan el derecho de aprobar o negar, bajo su política de

transporte aéreo, la transferencia a la aerolínea que quiere compensar al transportador asignado por su *Goodwill*, cuando esto sea permitido para llevar a cabo la explotación de la ruta concedida.

Bajo un régimen de *Cielos Abiertos*, el gobierno no debería intervenir en operaciones privadas, excepto en la base de legal y de política de la competencia. En este régimen, las rutas y los derechos de navegación deberían ser libres y disponibles, pero la oferta de un precio para una ruta y los derechos que pertenecen a ella podrían inducir a su propietario a decidir la transferencia de esa ruta y sus derechos, mientras el *Goodwill* del operador de la misma podría ser traído a los términos de negociación. Bajo un régimen económico regulado, el gobierno debe supervisar y aprobar cualquier transferencia de rutas y derechos de tráfico, junto con los derechos de utilización de aeropuertos, necesarios para operar la ruta de manera comercial.

1.11 ACERCA DE LA COMPETENCIA

La libre competencia sólo puede ser sostenida y aceptada si los competidores tienen, más o menos, la misma fortaleza. Por lo general, los mercados no ofrecen esta característica. La competencia debe tener libertad, justicia, trabajo, sensibilidad, optimización y racionalización. Ésta no puede ser, de alguna manera, distorsionada, por lo que una competencia así debe ser promovida y ejercida entre y por los mercados.

La competencia no debe dar lugar a discriminaciones y las mismas reglas deben aplicar para todos los participantes de un mercado. Según Wassenberg, “la competencia es un concepto tan amplio que se encuentra muy lejos de aplicarse en la realidad”⁴², por lo que muchas formas de competencia son posibles. En general, el nivel de vida, la situación financiera y los regímenes fiscales de los países en los que las aerolíneas actúan pueden hacer una gran diferencia en sus habilidades para la competencia, como también en sus estructuras de costos. Tal situación puede ser considerada y tratada como una posición dominante del transportador que posea los más bajos niveles de costo. No obstante, la competencia real solamente es posible cuando un mercado tiene el tamaño suficiente como para acomodar más de un transportador o es considerado contestatario o tiene, al menos, dos competidores.

El tráfico se considera como un recurso escaso en muchas rutas y, por otro lado, (y de acuerdo a muchos conocedores del tema), la competencia real requeriría, definitivamente, más de dos competidores en un mercado cualquiera, lo que

⁴² WASSENBERGH, Henry. Principles and Practices In Air Transport Regulation. Institute of Air Transport, 1993. p. 33.

muchas veces puede ser arbitrario e incorrecto. Lo verdaderamente importante es el costo de la competencia no restringida para los competidores sobrevivientes, dado el interés público y el papel de servicio público de las aerolíneas. Siendo consecuentes, es de vital relevancia el apoyo nacional, la protección y especial tratamiento a las aerolíneas, en muchos aspectos de los Estados a sus transportadores nacionales.

De igual modo, la libre competencia crea posiciones dominantes en el mercado y es un sinónimo de falta de libertad para los competidores más débiles, por lo cual, en muchos mercados, se han adoptado normas sobre el abuso de posiciones dominantes, a través de leyes *Antitrust*, mientras se permiten acuerdos entre aerolíneas para racionalizar la competencia y apoyar al competidor más débil en el mercado.

Cuando el Estado tiene una política subsidiaria del transporte aéreo o de aportes a alguna aerolínea, se ve enfrentado a la posibilidad de salida de esa aerolínea del mercado. La alternativa es dejar lo liberal y ordenar medidas proteccionistas para evitar lo anterior. Pero, incluso, si a nadie le importa la desaparición de un competidor bajo circunstancias competitivas, es aún cuestionable si la libre competencia y entrada a este mercado son económicamente saludables. En el evento de que la libre entrada genere exceso de capacidad los competidores cualificados, se pueden ejecutar prácticas ineficientes y, eventualmente, desaparecer del mercado, dado que solo por insuficiencia de tráfico con tarifas uniformes para todos los competidores de una ruta, hecho que aporta la duda de si esto es saludable y deja indicios de un desperdicio de recursos.

Las políticas de libertad de precios, el liderazgo de precios y otras prácticas son únicamente aceptables bajo un estricto control gubernamental sobre los precios predatorios. Estas tarifas predatorias deben ser juzgadas sobre una base, posiblemente, por el nivel de precios de los países. Después de todo, los gobiernos son los responsables de la creación de un *Campo de Juego* para las aerolíneas incorporadas en el mercado, bajo sus leyes y su nivel de negocios dentro de los países.

1.12 RESTRICCIONES EN LA LIBERTAD DE TARIFAS

Es muy frecuente el otorgar libertad a los transportadores aéreos para la fijación de sus tarifas. Lo que se debe prevenir, a toda costa, es una fijación de tarifas por debajo de los costos medios y las que son, de manera obvia, excesivamente altas.

Existe también cierto riesgo de que, en algunas regiones, no se reciba un servicio adecuado. Por lo tanto, si la operación de una pequeña ruta tiene una obligación de servicio público, la barrera a la entrada sobre esa ruta es justificada y la

operación del servicio, por parte de la aerolínea correspondiente, podría ser subsidiada con la idea de mantener las tarifas en un nivel bajo, sin que el operador pierda dinero en la operación de esa ruta.*

La libertad de tarifas no lleva, necesariamente, a tarifas más bajas, dada la competencia de precios, ya que los transportadores aéreos actúan, de alguna forma, con rendimientos marginales si estos son rentables del todo. Las reducciones incidentales de tarifas están caracterizadas por una capacidad limitada. Los costos de operación en Europa, por ejemplo, suelen ser altos, teniendo en cuenta los altos costos de uso de la infraestructura y los retrasos causados por la congestión en aeropuertos que llevan a una difícil labor, por parte del ATC. La disminución de tarifas por parte de los transportadores, bajo estas circunstancias, significará o dejará entrever una disminución de sus costos de operación.

1.13 EL CONCEPTO DE LIBERTAD Y SUS EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA ENTRE AEROLÍNEAS

Se dice que la libertad crea unas aerolíneas mucho más fortalecidas, aunque por tal fortaleza es muy probable que se presenten fenómenos de corrupción. El uso de la libertad es un abuso de ella cuando otros no pueden igualar dicho uso con respecto al practicado por los más fuertes. Tal como lo afirman Kuttner y Garten “los mercados de hoy no se corrigen por sí solos de una forma que sea políticamente tolerable”. La libre competencia no es la respuesta a todos los problemas, por lo cual la regulación es necesaria. Sin embargo, esta regulación no debe proteger la libre competencia sino asegurar que sea saludable y justa. La competencia justa presupone la honestidad en las personas y comportamientos, acuerdos justos entre los transportadores, lo que significa unos acuerdos de precios no *a priori*, el no abuso de posiciones dominantes y ninguna práctica de restricción a la competencia. Sólo bajo esas condiciones, la competencia obtendrá los resultados esperados de su práctica: tarifas más bajas, supervivencias de las compañías saludables, desarrollo económico óptimo y desarrollo de la sociedad. La regulación *per se* no puede lograr que los competidores sean honestos si puede deshacer sus prácticas anticompetitivas y prevenir a los transportadores acerca de repetir dichas prácticas de nuevo.

* Los transportadores aéreos nacionales que subsidian de manera cruzada las rutas de poco tráfico con ingresos de rutas densas, pueden llevar a los gobiernos a limitar la competencia en las rutas de gran densidad en orden no afectar significativamente los beneficios de la operación de estas rutas y evitar la concesión de cabotaje al introducir competencia foránea. Una solución al abandono de las rutas de poca densidad bajo condiciones de competencia perfecta puede ser la concesión de una licencia de ruta para explotar una ruta de alta densidad con la exigencia de operar a su vez una o dos rutas de baja densidad.

Sumado a ello, lo que se pasa por alto cuando se piensa en una competencia justa es el hecho de que, bajo un régimen regulatorio, no se permiten los roles de las libres fuerzas de mercado, pues éstas son dirigidas por el gobierno a través de su intervención, por lo cual los competidores en el mercado no tienen libertad para actuar de acuerdo a su propio juicio y a su conveniencia de negocio.

Las fuerzas de libre mercado están determinadas por los juicios *Antitrust* en su interpretación de acciones anticompetitivas y, más aún, la interpretación de estas leyes sobre lo que es la competencia. La regulación entra como una manera de garantizar el *juego libre* (Free Play) más que el *Juego Limpio* (Fair Play). Una regulación *a priori* puede traer un orden económico a la competencia, en un mercado, cuando se selecciona, cuidadosamente, a los competidores en su número, calidad y mentalidad.

La libre competencia es limitada por garantizar a cada consumidor la posibilidad de compartir el mercado suficiente para hacer sus operaciones económicamente viables. La competencia justa y libre no es –o al menos no siempre– mejor, entre mayor sea el número de competidores, ya que una sobrepoblación de la competencia, por lo general, tiende a contaminar el comportamiento de los competidores. Es cierto que un número muy grande de competidores en un mercado puede, eventualmente, provocar la desaparición de los más débiles, pero ello puede ser a expensas de la supervivencia de unos y el alto costo de un considerable desperdicio de recursos. La competencia debe ser libre, pero ninguno de los agentes debería convertirse en dominante en un mercado dado. Únicamente, los que brindan una calidad integral en el servicio deberían ser permitidos para competir dentro de un mercado.

Los gobiernos deben hacer un esfuerzo por tratar de encontrar una definición legal de lo que significa *una competencia justa y limpia*, al igual que el establecimiento de lo que distorsiona, realmente, la competencia. Esta definición serviría de forma eficaz como una guía para la interferencia inevitable del gobierno a las fuerzas del mercado y, en algunos, donde muchos competidores aplican para entrar a servir nuevas rutas, con una demanda limitada de tráfico.

La cuestión fundamental debe ser, entonces, la de cuántos competidores y la clase de competidores que podrían ser permitidos para entrar en un mercado, en pro de garantizar un libre y justo juego de las fuerzas de mercado sin la necesidad de una intervención excesiva o la necesidad de severas correcciones por parte del gobierno. La libertad total, inevitablemente, lleva al abuso de la misma, lo que significa que un productor actúe en contra del interés público. En la sociedad humana, no necesariamente, es el más saludable quien sobrevive.

1.14 EL PAPEL DE LOS GOBIERNOS EN LA REGULACIÓN DE LA COMPETENCIA

Básicamente, el papel del Estado como regulador de la competencia en un mercado aéreo posee tres dimensiones: Control, Supervisión y Garantía. Al ejercer su primera dimensión, el gobierno controla la calidad y volumen de la oferta existente, en relación a la demanda y la necesidad de nuevas entradas al mercado, además de tratar de mantener el balance entre la calidad, la oferta y la demanda. En su segunda dimensión, éste supervisa la relación entre los segmentos de mercado de los competidores, para conocer las condiciones de una competencia saludable y configurar las salidas del mercado de aquellos competidores que presenten un mal desempeño dentro del mismo. En su tercera dimensión, el Estado garantiza el establecimiento y la continuidad del servicio, si es necesario, subsidiándolo cuando éste sea de un alto interés público o cuando el servir en áreas remotas no sea lo suficientemente rentable para suplir el servicio.

La libertad para todos los competidores es, de acuerdo a lo anterior, garantizada y, si estas dimensiones estatales regulatorias se llevan a cabo, no existirán posiciones dominantes dentro del mercado. Por ello, es indispensable que los gobiernos impongan una estructura técnica para asegurar la sana competencia.

En resumen, hoy en día, las principales cuestiones que enfrentan los gobiernos en materia regulatoria son:

- La existencia de libre entrada hacia un mercado para las aerolíneas sujetas a rendimientos saludables de las mismas, disposiciones y habilidades.
- Libertad de operación para las aerolíneas sobre todo el espacio aéreo nacional
- Libertad de competencia con correcciones de abusos y comportamientos anticompetitivos *ex post*.
- Libertad de las aerolíneas para cooperar o fusionarse como ellas consideren pertinente todo esto sujeto a las acciones correctivas del gobierno en caso de perjuicio al interés público o a las normas de libre competencia.

1.14.1 Licencias y designación de transportadores. Los transportadores aéreos deben recibir, por parte de la autoridad aeronáutica, una certificación para la operación dentro del espacio aéreo pertinente. La determinación de quiénes deben ser los transportadores aéreos en cada mercado, dadas las necesidades de soberanía territorial de los Estados, requiere permitir a los transportadores el libre establecimiento de la sede de sus bases de operación, de acuerdo a sus necesidades. Las licencias de los operadores de las rutas se basan en

condiciones de seguridad, ambientales, económicas y financieras ofrecidas por el transportador aspirante.

Si la entrada hacia un mercado es cuidadosamente analizada –como debería ser-, es posible que se mantenga la pregunta si un nuevo transportador aspirante a una ruta puede ofrecer un mejor servicio si ésta ruta se encuentra siendo explotada por uno antiguo, al actuar ese con unos buenos criterios económicos. El nuevo transportador deberá demostrar que ofrecerá un buen producto y que atraerá nuevo tráfico ó tratará de obtener un segmento del mercado, tomando algún tráfico de otros transportadores aéreos involucrados en la ruta que, dentro de su óptica, puedan ser deficientes a la hora de prestar el servicio.

El nuevo transportador podría, únicamente, estar dispuesto a tener un mejor rendimiento si se beneficia de alguna ventaja comparativa que puede ser resultado de su posición geográfica o una estructura de bajos costos, pero –a su vez- competitiva en lo esencial, aunque no hay que olvidar que la información y conocimiento de la ruta del antiguo transportador puede darle muchas más opciones de oferta sobre la misma, la cual podría tener un nuevo transportador, dada también la mayor presencia de mercado, su experiencia y tecnología, recursos intelectuales y financieros, entre otras ventajas.

Otros factores que benefician en este caso al antiguo transportador aéreo, en una ruta, es la tenencia de un mercado dentro de un *Hub*, una mayor intensidad publicitaria y una mayor lealtad de los agentes de viaje, dada su dependencia por la aerolínea dominante en el mercado. El transportador de mayor tamaño, el cual opera un número mayor de servicios, por lo general, ofrece atractivos planes de viajero frecuente y mejores herramientas de mercado como los accesos representativos a CRS.

1.14.2 Políticas regulatorias de la industria comercial aeronáutica. Al igual que en muchos otros sectores, la intervención del Estado en la actividad comercial aeronáutica está justificada, teniendo en cuenta las imperfecciones que pueden presentarse en el mercado, si no existiera tal intervención. Las externalidades y concentración del sector, en el ejercicio de pocas ó muy pocas aerolíneas, son los fallos de mercado presentes, con mayor frecuencia, alrededor del mundo.

Se le conoce como externalidad a un fenómeno de beneficios o costos (perjuicios) de una actividad que recae en personas o agentes quienes no participan, directamente, en ella. En el sector aerocomercial se identifican dos externalidades: la *congestión* y el *ruido*, las cuales son generadoras de costos. El Estado se ha visto en la necesidad de intervenir, imponiendo reglas de uso de los espacios físicos de aeropuertos y normas que coadyuvan a la reducción del ruido generado por las aeronaves.

Adicionalmente, en muchos países, se desarrollan políticas de control ante fenómenos de concentración de mercado, en pro de prevenir cualquier práctica que restrinja la competencia (monopolios y oligopolios), dada la presencia, en algunos mercados, de alianzas internacionales entre aerolíneas. Para tal fin, se establecen acciones de tipo normativo en las que se fiscalizan la entrada y salida de las aerolíneas en un mercado, implementando controles de precio a través de fijaciones de tarifas máximas en las rutas donde no hay un alto grado de competencia. También, en algunos países, se ha optado por modelos de desregulación del sector, con lo que el gobierno mantiene una postura distante –pero vigilante, manteniendo el deseo de maximizar el bienestar social.

Es así como las políticas de regulación y los modelos aplicados para ello han sufrido una serie de modificaciones con el paso del tiempo, buscando que la intervención del Estado tenga una mayor adaptación a las condiciones de competencia en cada una de las industrias. Lo anterior ha sido una tendencia en el concierto internacional, que correlaciona, de manera fuerte, las estructuras y marcos regulatorios con la conducta de los agentes participantes en el sector aerocomercial y la dinámica económica del mismo.

Se observa, entonces, que la industria aeronáutica estuvo regulada de manera muy estricta. El mercado de Estados Unidos, el más grande del mundo a nivel doméstico, se mantuvo bajo control estatal durante cuarenta años (1938 – 1978), lo cual permitió que las aerolíneas presentes en el mercado disfrutaran de un mercado regulado, con severas restricciones a la entrada.

La Civil Aviation Board (CAB), se encargó, durante todo este tiempo, de controlar las tarifas, entradas de empresas al mercado y otros aspectos de carácter operativo, haciendo que la competencia en la industria se diera por servicios marginales, enfocándose en la calidad del servicio. Por ello, las aerolíneas tuvieron una dedicación importante a la decoración y mejoramiento de la imagen corporativa, calidad de las comidas y aumentando la frecuencia de los vuelos. Tal estrategia se tradujo en unos costos por encima de los niveles de eficiencia, forzando al aumento de las tarifas por parte de las aerolíneas, lo que fue, en su momento, permitido por la CAB.⁴³

La desregulación en la década de 1970 tuvo unos efectos inmediatos en la dinámica del sector. Las aerolíneas consideradas *Major**, desarrollaron ajustes en sus rutas y algunas que tenían operación regional de forma paralela, expandieron

⁴³ CIVIL AERONAUTIC BOARD. Handbook of Airline Statistics. Washington D.C.: Civil Aviation Board, 1974. Citado por CONNOR, William. An introduction to airline economics. Sixth Edition. Westport Praeger, 2001. p. 86.

* Bajo el sistema de clasificación del Departamento de Transporte de Estados Unidos, las aerolíneas llamadas *Major* son aquellas que han obtenido ingresos, en el ejercicio de un año, por un valor superior a un billón de dólares.

sus operaciones en el territorio estadounidense, al mismo tiempo que otras compañías ingresaron al mercado, lo cual llevó a una desconcentración de significativos impactos sobre las conductas de las aerolíneas. Es así como, a través de controles de centros de distribución Hub, las aerolíneas comenzaron a establecer operaciones con las que se transportaban pasajeros a otros destinos, por medio de rutas de extensión, consolidándose así y logrando la exclusión de otras empresas de su género, trayendo consigo una nueva concentración de mercado.

En Europa se tuvo una reacción en la misma dirección, en respuesta a los hechos desarrollados en Estados Unidos, dada la gran importancia que tenía para el momento el mercado de servicios aéreos trasatlánticos para las compañías europeas. Las aerolíneas obtuvieron una mayor participación de mercado, a través de inversiones y alianzas estratégicas con otras compañías. Sólo a comienzos de la década de los noventa, la comunidad europea inicia sus esfuerzos para la conformación de un mercado único en el continente, lo que –inevitablemente– cambió la orientación de los acuerdos bilaterales existentes. Con la eliminación de barreras entre países europeos, se expandía entonces la tendencia sobre otros mercados con lo que se presenta la aparición de alianzas globales, como una forma de ampliar y consolidar el mercado por parte de las aerolíneas.

En América Latina no se ignoró el proceso desregulatorio, el cual fue acogido con fuerza por parte de los países desarrollados y, como resultado de ello, se lograron importantes uniones de mercados domésticos a los internacionales. En Perú, por ejemplo, la actividad aerocomercial se realizó durante mucho tiempo con dirección basada en esquemas de control gubernamental sobre las tarifas, condiciones de operación, aspectos de seguridad y otros. El proceso de desregulación fue llevado a cabo como parte de unas reformas estructurales de las instituciones gubernamentales, al principio de la década de los noventa.

La industria y su estructura fueron transformadas por la ejecución de la política de *Cielos Abiertos* para los vuelos domésticos nacionales. Entre las medidas implementadas por este tratado se mencionan la flexibilización de los trámites y procedimientos para facilitar el acceso de capitales y nuevas firmas a la industria. Gracias a ello, la competencia en el sector se ha intensificado, permitiendo la entrada, mantenimiento y consolidación de nuevas aerolíneas y, al mismo tiempo, se han dado resultados adversos como la desaparición de algunas aerolíneas.

En otro ejemplo, México, la adquisición de Aeroméxico de capital accionario de Mexicana, significó que el ochenta por ciento (80%) de vuelos regulares de pasajeros dentro del país, se concentrara en la operación de estas aerolíneas, proceso que produjo un incremento real de aproximadamente ocho por ciento (8%) en las tarifas de los servicios de estas aerolíneas en el mercado doméstico.

1.14.3 Tendencias de regulación aeronáutica en el mundo. Alrededor del mundo la regulación económica del transporte aeronáutico se ejerce dadas algunas condiciones comunes entre los países:

- La búsqueda por la protección de intereses públicos, pues, aunque el transporte aéreo no es estrictamente un monopolio natural, es una industria proveedora de servicios tales como una comunicación rápida entre distintos territorios, la defensa nacional o el prestigio del país.
- El mantenimiento de servicios regulares que enlacen, de modo permanente y periódico, diversos puntos geográficos, así como la necesidad de dotarse de una red de transporte integrado.
- La protección contra la competencia destructiva.

En años recientes, una voz masiva de protesta por parte de muchas fuerzas sociales alrededor del mundo se ha levantado contra la excesiva regulación por parte del Estado, ya que desde una perspectiva económica general se aboga por el mercado y la competencia, en detrimento de la intervención del Estado. Desde un punto de vista académico, se han hecho fuertes cuestionamientos acerca de la gestión del aparato estatal ó algún otro ente público en la prestación de los servicios públicos y, desde el punto de vista social, se ha generado una gran desconfianza y hasta rechazo hacia los modos de gestión pública y empresas públicas, por ofrecer servicios de muy mala calidad y de altos precios.

1.14.4 El fenómeno de la desregulación. Sin embargo, la situación de la aviación comercial, en estos últimos años, se caracteriza por la aparición de un factor capaz de dotar al mercado de una nueva configuración: la *desregulación*. Existen algunos organismos que muestran una preferencia por el uso del término liberalización, en vez de desregulación. Este término se considera a nivel internacional, más acorde con el objetivo de introducir competencia donde existe una tendencia a las distorsiones de mercado.

La desregulación debe ser entendida, entonces, como una política tendiente a la eliminación de las normas que buscan dar orden a un sector económico o a la desaparición de la intervención del Estado en la economía, mientras que la liberalización se entiende como la limitación o reducción de la intervención normativa del Estado a la que debe ser su verdadera función: por un lado, velar por los intereses públicos como la seguridad, la salud y el bienestar de los ciudadanos, para los cuales se diseñan normas de seguridad en el tráfico aéreo, inspección y control técnico de las aeronaves, protección del medio ambiente, capacitación técnica de los pilotos, entre otras. Por el otro, se espera –por parte de éste- una defensa de la competencia, en sinergia con las administraciones

sectoriales, pues dicha defensa nunca debe quedar en manos de los agentes regulados o una autorregulación sectorial.

La liberalización no implica una desatención estatal de los objetivos sociales ni una desaparición de lo que se entiende por servicio público. Los fines y objetivos sociales, como el servicio público, son irrenunciables y deben ser mantenidos. Un ejemplo de ello es la existencia de unas líneas de transporte aéreo que comuniquen diversos núcleos de población importantes ó a las capitales de regiones periféricas con los aeropuertos nacionales, las cuales ofrecen conexiones con otros vuelos nacionales o internacionales. La necesidad de prestación de estos servicios tampoco debe entenderse como excusa para el surgimiento de monopolios y, mucho menos, si estos son públicos, pues se puede asegurar su prestación de otras formas, como las concesiones o la imposición a las empresas de obligaciones de servicio público.

1.14.5 La desregulación en Estados Unidos. El proceso de desregulación en Estados Unidos se inició a finales de los años setenta bajo la administración demócrata del presidente Jimmy Carter. Aunque ya se habían realizado algunos intentos para la desregulación, fueron las grandes compañías aéreas quienes se opusieron a la apertura del mercado, argumentando que la liberalización llevaría a una pérdida de la rentabilidad de las líneas aéreas y la supresión de tráficos en las rutas poco rentables, todo ello producido por una naciente competencia salvaje, dada la ausencia de regulación. En 1977, la liberalización de los precios se adelantó para las rutas turísticas, lo cual trajo efectos favorables, en lo que respecta a disminución de precios y la implantación de nuevos servicios.

Finalmente, en 1978, se aprobó la Airline Deregulation Act, la cual permitía a las compañías aéreas la reducción de sus tarifas y una nueva capacidad de establecer un número determinado de líneas al año, sin requerir autorización de la administración, lo cual provocó un cambio radical en el sector. Dicha tendencia se extendió, rápidamente, a otros países.

La citada ley se inspiraba en dos axiomas básicos que presiden todo proceso de liberalización:

- No hay sectores especiales, ni se justifica el mantenimiento de privilegios para algunos de ellos. En consecuencia, no existiendo ninguna razón por la cual el sector del transporte aéreo deba mantenerse al abrigo de la competencia, resulta oportuno su sometimiento a las mismas reglas y principios que rigen para la industria y el resto de los servicios.
- La introducción de competencia beneficiará a las empresas, que ganarán en eficiencia, y a los consumidores, que verán disminuir los precios y aumentar los servicios.

Así las cosas, los efectos de la desregulación fueron los siguientes: en primer lugar, motivó la desaparición de los acuerdos entre compañías para reducir la oferta de sillas y de vuelos, con la finalidad de obtener aumentos en los índices de ocupación y disminuir los costos de explotación. En segundo lugar, se produjo un importante crecimiento del mercado, traducido en un incremento de la frecuencia de los vuelos y un aumento del número de pasajeros. En tercer lugar, dio lugar a una guerra permanente de tarifas que generó, de un lado, una reducción sustancial de los precios y, de otro, importante déficit de explotación en las compañías, así como la reducción del número de nuevos entrantes. Y, todo ello, sin que se produjeran consecuencias negativas para la seguridad del tráfico aéreo.⁴⁴

En conclusión, se podría afirmar que este proceso liberalizador ha provocado un alto grado de concentración en dicho mercado. Para el año de 1998, veinte años después de la reforma, existían diez grandes compañías aéreas, las tres primeras de las cuales representaban más del cincuenta (50%) del mercado, lo cual se produjo a causa de las fusiones o adquisiciones de compañías. Éstas fueron motivadas, en buena medida, por la necesidad de disponer de centros de distribución y de una red amplia y extensa, o de la quiebra de aquellas otras compañías que no pudieron adaptarse a la nueva situación; y, de otro, el reforzamiento de la posición ocupada en el mercado las compañías americanas con respecto a las del resto del mundo.

Por otra parte, se ha mantenido la política de convenios bilaterales, en el ámbito internacional, lo que ha dificultado la entrada al mercado interno de las compañías extranjeras, salvo en aquellos contados casos en los cuales los mencionados convenios han sido sustituidos por los acuerdos llamados de *Cielos Abiertos*. Por último, cabe señalar que, al respecto, la actual administración americana prosigue la política liberalizadora.

1.14.6 La liberalización del transporte aéreo. La situación del transporte aéreo en la Comunidad Económica Europea (CEE) era diferente a la de Estados Unidos, debido –básicamente- a que, en Europa, las grandes compañías de bandera operaban con base a un mercado doméstico fuertemente protegido, en el cual existía alguna competencia marginal; asimismo, estaba presente un mercado internacional regido por acuerdos bilaterales, de modo que no se aprovechaban de las posibilidades y ventajas del mercado único. La CEE considera al transporte aéreo como un elemento fundamental para el proceso de integración y desarrollo

⁴⁴ ALONSO SOTO, Ricardo. Transporte aéreo en España: historia de la liberalización del transporte aéreo [en línea]. Madrid: Cátedra de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid, 1998. [consultado 13 de septiembre de 2006]. Disponible en Internet: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Transporair.pdf

de unas relaciones más estrechas con otras partes del mundo, por su capacidad de reunir, rápidamente, a todas las personas de la Comunidad y de los otros países.

En este sentido, considerando que el sistema de regulación del transporte aéreo existente en Europa no beneficiaba ni los intereses generales ni los de los consumidores, se inició, a partir del año 1987, una política escalonada para introducir un mayor grado de competencia en los mercados aéreos. Esta política se ha centrado en las siguientes áreas de actuación:

- Liberalización, que se presenta en dos dimensiones. La primera es una política de transporte aéreo en materia de tarifas, acceso al mercado, control de la capacidad y licencias para compañías aéreas; y, la segunda es una política de competencia orientada hacia la protección frente a las prácticas restrictivas de la competencia, incluidas las ayudas públicas, y la protección contra la competencia desleal, especialmente, en cuanto a la utilización de precios predatorios, restricciones al tráfico en los aeropuertos, protección excesiva a los nuevos servicios aéreos, obligaciones de servicio público demasiado restrictivas y congelación de la capacidad de crecimiento en caso de dificultades económicas.
- Armonización de las normas de seguridad, medio ambiente (especialmente, en materia de ruido), responsabilidad por transporte, protección de los consumidores frente a la denegación de embarque, etc; asimismo, por medio de la creación de códigos de conducta uniformes para el sistema de reservas informatizado y para la adjudicación de "slots" aeroportuarios.
- Infraestructuras, destacando en este punto las acciones sobre capacidad de los aeropuertos y sobre el establecimiento de un sistema de control de tráfico.
- Relaciones exteriores, en cuyo ámbito se postulan los acuerdos de países comunitarios con países terceros para la liberalización de los mercados.

1.15 BARRERAS DE ACCESO A LOS MERCADOS DE SERVICIOS AÉREOS EN COLOMBIA.⁴⁵

Se consideran como barreras de acceso a los mercados de servicios aéreos aquellas exigencias que, necesariamente, se deben cumplir por parte de los explotadores de servicios aéreos comerciales, con el ánimo de obtener las

⁴⁵ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

correspondientes autorizaciones para su operación y funcionamiento, y así poder acceder al mercado de la explotación de dichos servicios. En Colombia, los servicios aéreos comerciales han estado sujetos a barreras consideradas y contenidas en la ley y reglamento, tanto a nivel nacional, como las leyes correspondientes al sector aeronáutico. Entre las barreras de mayor consideración se encuentran las siguientes:

1.15.1 Barreras de acceso al mercado aplicables a los operadores extranjeros. Existen algunas normas que, en determinado caso, pueden limitar la posibilidad de que algunos operadores extranjeros, puedan trabajar en el país.⁴⁶

Dado el concepto de bilateralismo, entre los cuales se encausan las relaciones aerocomerciales entre Estados, los acuerdos contienen unas disposiciones claras acerca del control del acceso de aerolíneas de otro Estado en el mercado doméstico colombiano. Entre esas disposiciones se pueden citar la determinación de una cantidad de aerolíneas para la asignación de rutas, el señalamiento de unas rutas específicas y los derechos de tráfico, limitados a la tercera y cuarta libertad del aire. Una evidencia de estos convenios son los existentes con Estados Unidos, España, Alemania, Francia, Italia, Holanda entre otros.

1.15.2 Barreras de acceso con referencia a las diferentes modalidades de aviación comercial. La autoridad aeronáutica colombiana tiene la facultad de determinar los requisitos técnicos, económicos y administrativos con el ánimo de garantizar la idoneidad de un transportador aéreo en su función de prestar el servicio de transporte aéreo en cualquiera de sus modalidades.⁴⁷ Cada modalidad de aviación comercial posee, entonces, unos condicionamientos propios, los cuales ejercen como criterio de diferenciación de los tipos de servicios aéreos y limitan la actividad de un operador, en un mercado determinado.

1.15.3 Exigencia de topes mínimos de capital para la obtención del permiso de operaciones. Es una de las barreras de acceso al mercado más claras, teniendo en cuenta que el capital mínimo exigido para la constitución de una empresa de aviación es bastante alto. El cumplimiento de los topes de capital se deriva en hechos de carácter financiero y tributario, los cuales son determinantes para la toma de decisiones de una empresa. Con dicha exigencia se busca una

⁴⁶ CÓDIGO DE COMERCIO. Artículos 1785, 1795, 1802, 1803, 1804, 1863 y 1864. [en línea]. República de Colombia: Decreto 410 de 1971. [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www1.valledelcauca.gov.co/Contracion/normatividad/decreto410-1971.doc>

⁴⁷ *Ibíd.*, Artículo 1852. Disponible en Internet: <http://www1.valledelcauca.gov.co/Contracion/normatividad/decreto410-1971.doc>

garantía de capacidad económica por parte de las empresas, además de procurar la protección a los usuarios, garantizándoles una respuesta ante eventuales perjuicios de la prestación de servicios, por parte de la empresa. Con esta vigilancia, se establecen, entonces, unos topes mínimos a los activos o al patrimonio de la empresa.

1.15.4 Requerimientos de tipo técnico. Las empresas que prestan el servicio de transporte aéreo, en cualquiera de sus modalidades, deben disfrutar de idoneidad técnica, lo cual –sin lugar a dudas- constituye una de las barreras a la entrada de mayor importancia. La ausencia de dicha idoneidad ha sido una de las razones por las que se suspenden las autorizaciones de la prestación del servicio de las aerolíneas en algunas rutas. La autoridad aeronáutica es dueña de esta potestad, de acuerdo las partes II, IV y IX del RAC y el artículo 1852 del Código de Comercio.

1.15.5 Restricciones aplicadas al transporte aéreo secundario y troncal. Las empresas de transporte aéreo regular secundario deben poseer un capital no inferior a siete mil (7000) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV) y, su operación debe ser ejecutada por, al menos, tres aeronaves con certificado de aeronavegabilidad actual. Estas empresas no pueden prestar servicios sobre rutas calificadas como troncales, excepto que cuenten con autorización de AEROCIVIL.⁴⁸

Las empresas de transporte público regular troncal deben poseer un capital no inferior a diez mil (10000) SMMLV y tener una operación cubierta con al menos cinco aeronaves, cada una con certificado de aeronavegabilidad vigente. En esta modalidad, el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC en adelante) es flexible en lo referente a permitir la operación, no sólo en rutas troncales, sino también en secundarias, cuando sea de autorización expresa por parte de AEROCIVIL.

⁴⁸ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. Numeral 3.3.3.3.1.5. [en línea]. En: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). República de Colombia, 2006. [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

Cuadro 4. Rutas troncales colombianas

Rutas Troncales Colombianas
<i>Bogotá – Cali – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Medellín – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Barranquilla – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Bucaramanga – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Pereira – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Cartagena – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Cúcuta – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Santamarta – Bogotá</i>
<i>Bogotá – Montería – Bogotá</i>
<i>Cali – Medellín - Cali</i>

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. [en línea]. En: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). República de Colombia, 2006. [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

1.15.6 Determinación de rutas para la concesión y modificaciones del permiso de operación. En Colombia existen rutas aéreas determinadas sobre las cuales se otorgan los permisos de operación, de acuerdo al artículo 1859 del Código de Comercio. Lo anterior es una barrera para las empresas que deseen prestar el servicio aéreo, en un momento determinado, ya que algunas rutas suelen ser atractivas para las compañías, sin que, necesariamente, dichas rutas sean determinadas, lo cual impide, de manera drástica, el otorgamiento de permisos, por parte de la autoridad aeronáutica.

1.15.7 Procedimiento para la concesión y modificaciones del permiso de operación. La autoridad aeronáutica tiene la potestad para determinar los procesos de concesión del permiso de operaciones, por medio de la celebración de audiencias públicas, con lo cual se procura la garantía del adecuado análisis de las necesidades y conveniencias del servicio propuesto por parte de las aerolíneas. La celebración de audiencias públicas *per se*, puede considerarse como una barrera, puesto que este proceso genera demoras para el trámite de la concesión o las respectivas modificaciones del permiso, todo ello en comparación

si solo se tuviera que tramitar las verificaciones técnicas, por parte de la Aeronáutica Civil.^{49 50}

1.15.8 Autorización por parte de la autoridad aeronáutica para obtener, cambiar o modificar una base de operaciones. Las empresas aéreas comerciales no pueden escoger, de manera libre y de acuerdo a sus propios intereses, sus bases principales de operaciones, lo que también constituye una barrera a la entrada, teniendo en cuenta la necesidad de ubicación estratégica de las aerolíneas. La base principal de operaciones de las empresas aéreas comerciales debe estar autorizada por la Aeronáutica Civil, al igual que las bases auxiliares. De haber necesidad de modificación de bases por parte de las aerolíneas, esta solo podrá efectuarse después de tres años de concedido un permiso.⁵¹

1.15.9 Plazos para iniciar las operaciones. Existe un periodo prudencial de tiempo para el inicio de las operaciones por parte de las empresas comerciales de aviación, una vez otorgados los permisos de funcionamiento. Estos plazos máximos son determinados por la autoridad aeronáutica⁵². Tal situación puede convertirse, en cierto grado, en una dificultad para las empresas, después de superadas las etapas técnicas iniciales y el proceso administrativo exigido que genera la conformación de nuevas rutas. Frecuentemente, se presentan casos en los que los operadores no inician los servicios de rutas en los tiempos previstos.

1.15.10 Exigencia de ciertos certificados. El orden público del país y la presencia de tráfico de estupefacientes o sustancias ilícitas han obligado a la autoridad aeronáutica a fortalecer los controles de otorgamiento de licencias, a

⁴⁹ CÓDIGO DE COMERCIO, Artículo 1861, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www1.valledelcauca.gov.co/Contracion/normatividad/decreto410-1971.doc>

⁵⁰ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. Numeral 3.6.3.2.6 En: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

⁵¹ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. Numeral 3.6.3.2.7.2. En: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

⁵² Ibíd., Numeral 3.6.3.4.3.8. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

través de certificados expedidos por la Subdirección Nacional de Estupefacientes⁵³ y por el Comando de la Brigada Militar, en los cuales se analizan los antecedentes de aeronaves por tráfico de estupefacientes y los antecedentes por actividades subversivas, respectivamente. Dichos certificados son necesarios para la expedición y renovación del permiso de operaciones, el registro de socios y representantes legales de empresas, el registro de la calidad de operador de aeronaves y pistas, entre otros trámites del sector. Estos trámites pueden ser considerados como dispendiosos, por parte de los operadores, y dificultan el libre acceso al mercado, por parte de las empresas del sector.

1.15.11 Matrícula de aeronaves. El procedimiento para matricular, correctamente, una aeronave puede considerarse también como una barrera de acceso al mercado nacional colombiano. Las normas para la matrícula de una aeronave exigen que la propiedad y el control real y efectivo de las aeronaves de servicios comerciales estén en cabeza de nacionales colombiano, además de otros contenidos, expuestos claramente en el artículo 1795 del Código de Comercio y el Numeral 3.4.2. del RAC.

1.15.12 Economías de escala y altas inversiones. No es desconocido que para poder cumplir con los altos requerimientos técnicos, operacionales, financieros y comerciales se necesita, por parte de las compañías, un conjunto de generosas inversiones aptas de garantizar todos los procesos. Además de eso, la mayor competitividad derivada de un alto nivel de operaciones y del manejo de economías de escala, sumado a lo anterior, hacen de este requisito una barrera de entrada de mucha sensibilidad, por parte de los operadores que desean ingresar al mercado. La industria aeronáutica tiene una actividad intensiva en capital, donde la capacidad operativa y las economías de escala son determinantes en el posicionamiento de una compañía dentro del mercado.

1.15.13 Limitaciones de infraestructura. Una empresa aerocomercial debe gozar de una serie de bienes complementarios que permiten el buen funcionamiento de las aeronaves y su parte operativa. Las deficiencias en la disponibilidad de infraestructuras tales como *slots*, espacios físicos en los aeropuertos, bodegas, talleres u oficinas, han sido determinantes para la decisión de incluir nuevos operadores en los servicios aéreos colombianos domésticos.

⁵³ CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Bogotá D.C.: Ley 30 de 1986. Artículo 93. [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: http://www.esecarisma.gov.co/paginas/Comite_prevendrogas/normatividad.htm

1.16 RÉGIMEN TARIFARIO.⁵⁴

Antes del año 1991, las tarifas aéreas para el servicio de pasajeros eran determinadas y reajustadas periódicamente, a través de resoluciones dictadas por la Aeronáutica Civil. En la resolución 20625 de 1988 se determinaron los parámetros que incidían en los costos, resaltando factores tales como devaluación e inflación, dados sus comportamientos quincenales: “La fórmula propuesta por esta resolución calculaba el valor de actualización que se aplicaba uniformemente a todas las tarifas nacionales, lo que dio paso a la llamada *upaquización* de las tarifas aéreas.” Este procedimiento se efectuaba, en conjunto, con la Asociación de Transporte Aéreo Colombiano (ATAC).

Desde el año 1992, se estableció un régimen de libertad vigilada en el que las aerolíneas establecen los criterios determinantes de construcción de sus tarifas y sus condiciones de prestación del servicio. Dada esta información, la Aeronáutica Civil determina la viabilidad de las tarifas propuestas, de acuerdo a los criterios de equidad y suficiencia, definidos en la Resolución 15542 de Noviembre de 1991, para el caso del transporte aéreo nacional. La autoridad aeronáutica tiene en cuenta para la definición de las tarifas criterios propuestos por las empresas, tales como características del trayecto, condiciones de operación, distancias a recorrer, costos de operación y la relación de ingreso por pasajero/Km. recorrido entre otras. Para el caso de las promociones, se tienen en cuenta también determinantes como porcentajes de ocupación, temporadas, condiciones de aplicación de tarifas y características de mercado como la posición ocupada por la empresa, edad de los pasajeros, hora del vuelo y el número de pasajeros estudiantes, entre otras.

El esquema de libertad vigilada tiene dos principales fines en su aplicación: por una parte, evitar los incrementos desmedidos en las tarifas aéreas nacionales, lo cual va en detrimento de los usuarios del transporte aéreo y la competitividad del sector; y, por otra, impedir las guerras tarifarias de las compañías, lo cual puede generar desorden en el mercado, competencia indebida o abusos de posiciones dominantes en rutas. El numeral 3.6.3.4.3.15.2 del RAC establece que, cuando las tarifas propuestas por una empresa en particular no sean inferiores ni superiores a las que ya se encuentran aprobadas a cualquier otra aerolínea, los transportadores pueden aplicarlas libremente, con previo aviso a la autoridad aeronáutica.

Es así como la autoridad aeronáutica colombiana ha sistematizado el proceso de registro y automatización de tarifas, por medio de aplicaciones informáticas

⁵⁴ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Oficina de Transporte Aéreo: Regulación en Materia de Tarifas en Colombia. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

especiales, facilitando dichos trámites para las aerolíneas y a los funcionarios encargados del mismo. Lo anterior, debido al volumen de solicitudes de nuevas tarifas y la adopción del esquema multitarifas, por la mayoría de aerolíneas, logrando que las empresas puedan obtener información de manera clara y actualizada de las aprobaciones de tarifas pertinentes a cada mercado.

No obstante, y a pesar de los esfuerzos de AEROCIVIL, la competencia entre aerolíneas puede generar estrategias de mercado y otras prácticas comerciales, las cuales son difíciles de controlar y regular. Entre estas actividades se destacan:

1.16.1 Tarifas empaquetadas. Son tarifas que ofrecen obsequios y beneficios en sectores distintos al transporte aéreo tales como supermercados, telefonía celular, entre otros. Las aerolíneas han presentado propuestas acerca de una estructura regulatoria más flexible cuando se trata de este tipo de tarifas, optando por una fijación y comercialización libre, siempre y cuando se cumpla el registro establecido y necesario para el esquema de paquete, cumpliendo con la reglamentación. La AEROCIVIL ha determinado la necesidad de unos elementos mínimos distintivos de la tarifa empaquetada, evitando así una eventual liberalización de este concepto que se traduzca en distorsiones sobre las demás tarifas. Los elementos que una tarifa empaquetada debe tener son:

- Cumplir una estadía mínima para utilizar criterios diferenciadores para que esta tarifa se oriente, principalmente, al mercado de turismo.
- Inclusión de una porción terrestre que incluya, al menos, alojamiento de hotel por el mínimo de estadía.
- Registro ante la AERONAUTICA CIVIL de la información de los paquetes discriminando el valor de la tarifa aérea, con lo que se facilita el manejo tributario del IVA aplicado por la aerolínea a la tarifa empaquetada.

1.16.2 Promociones, tarifas de grupo y eventos. La autoridad aeronáutica ha planteado la opción de reglamentar las tarifas de tiquetes a eventos especiales, sin crear nuevos códigos tarifarios y proceder directamente a su registro. Para este fin se plantean dos escenarios:

- Un descuento general que se aplique sobre la clase tarifaria disponible, con la condición de que sea de público conocimiento y no discriminatorio, y hasta un nivel máximo de descuento, para lo que no sería necesario el registro individual de tarifas.
- Debe informarse a la AERONÁUTICA CIVIL las condiciones de la tarifa, para verificar que no se sobrepasen las tarifas mínimas vigentes.

1.16.3 Tarifas vía Internet. Aunque este canal de distribución ha cobrado importancia en los últimos años, se han presentado algunas dificultades relacionadas con la discriminación en la oferta de tarifas, en comparación a la discriminación utilizada en los canales tradicionales, además de las dificultades de consecución de la información por parte de la Autoridad Aeronáutica. Para ello, se debe intervenir, satisfactoriamente, dicho canal de distribución, de manera rigurosa, evitando las guerras tarifarias por debajo de niveles mínimos permitidos.

1.16.4 Procedimientos para igualar tarifas. Han existido propuestas, por parte de algunas aerolíneas, para la aplicación de tarifas no aprobadas por la Autoridad Aeronáutica y publicadas por otras aerolíneas hasta que la entidad estatal decida su suspensión. Tal propuesta es entendida por el ente regulador, pero se considera riesgosa al auspiciar la violación de normas tarifarias, lo que se considera causal de desorden y confusión en el mercado, además de generar caos.

1.16.5 Sobreprecios en tarifas. La autoridad aeronáutica ha autorizado sobreprecios en las tarifas, dados los incrementos en rubros como combustibles y seguros de responsabilidad civil. No obstante, estos mecanismos deben ser vistos como soluciones temporales y no ser factores determinantes de la fijación de precios del servicio.

1.17 CANALES DE DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS⁵⁵

Por distribución de productos se entiende la venta y comercialización de los diversos servicios de transporte aéreo. Para el caso del transporte de pasajeros, el producto principal consiste en los asientos o lugares de pasajeros en una aeronave, lo que se somete a movimientos de mercado, esto es, oferta y demanda.

Para hablar del tema, cabe anotar que la introducción de los Sistemas de Reserva por Computadora (SRC) permite a los agentes de viajes acceder a información actualizada sobre horarios de vuelos, tarifas, disponibilidad de asientos, además de otros servicios como hoteles, alquiler de autos entre otros. No obstante, el acceso masivo a Internet, por parte de usuarios y aerolíneas, ha diversificado las formas de distribución de los productos aeronáuticos, disminuyendo la

⁵⁵ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Oficina de Transporte Aéreo: Regulación en Materia de Tarifas en Colombia. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

dependencia de las líneas aéreas por los servicios SRC y, contribuyendo a significativas reducciones de costos administrativos. A pesar de la gran venta de tiquetes aéreos efectuada por medio de las agencias de viajes, el escenario de Internet para efectuar ventas directas crece, considerablemente, día a día.

En Colombia, los SCR utilizados son *Amadeus*, conocido como un sistema de distribución mundial (GDS), el cual se encarga de proporcionar herramientas de distribución, marketing y ventas En línea a profesionales del turismo. Este sistema es utilizado para distribuir y comercializar productos, en tiempo real, a las agencias de viajes y oficinas de ventas aéreas en más de 139 países, en todo el mundo.

Por otro lado, se encuentra SABRE TRAVEL NETWORK, quien es proveedor líder en tecnología para la industria, conecta alrededor de sesenta mil (60.000) agencias de viajes alrededor del mundo, posee información de cuatrocientas (400) aerolíneas entre otros servicios turísticos. Sus reservaciones al año ascienden a una cifra mayor a \$75 billones de dólares. En los últimos años, las aerolíneas han disminuido el control y propiedad que en otras épocas poseían sobre estos sistemas, lo que se demuestra con la cotización de SABRE en bolsa desde el año 2000, aunque AMADEUS sigue bajo el control de tres aerolíneas europeas, a pesar de que el público posee el 40% de su capital accionario.

1.17.1 Emisión electrónica de pasajes. Este es un medio que ha logrado, en buena parte, suprimir la impresión de pasajes en papel, distribuyendo, a su vez, los productos de las líneas aéreas, logrando una muy completa documentación tanto a nivel de empresas como de usuarios. Se trata, pues, de un medio muy económico para las empresas, pues ha logrado, en términos generales, un ahorro considerable dentro de una era de competencia creciente, además de proporcionar comodidad a los usuarios.

1.17.2 Internet. A pesar de la existencia de otros canales de distribución, Internet sigue siendo uno de los mecanismos más usados alrededor del mundo, aunque su uso dependa, principalmente, del avance y desarrollo de los países y del tamaño de los mercados locales, como base.

Las actividades de comercio electrónico se dividen en dos ramas. La primera hace referencia a la actividad de empresas hacia el consumidor (BC2) y, la segunda, entre empresas (B2B). Los servicios solicitados por los usuarios como acceso a líneas de tarifas, itinerarios de vuelo, disponibilidad y cupos en viajes, así como la posibilidad de hacer reservas por medio de Internet, es una actividad BC2, la cual, a su vez, ha desarrollado cuatro tipo de actividades principales en Internet para el caso del transporte aéreo:

- Sitios web de agentes de viajes, los cuales son una extensión de empresas y procedimientos comerciales tradicionales.
- Agentes de viajes que no tienen puntos de venta convencionales o locales comerciales de manera física.
- Sitios web de líneas aéreas.
- Sitios con una variedad más amplia de productos, por lo general, de propiedad de líneas aéreas, lo que ha logrado una considerable reducción de comisiones pagadas por las aerolíneas a las agencias.

Todas las anteriores se consideran de tipo B2C

Las actividades B2B radican, básicamente, en intercambios, servicios e información entre empresas dentro de las cuales se incluyen las aerolíneas, agencias de viajes, proveedores de SRC y otros proveedores de servicios de transporte aéreo.

1.17.3 Beneficios y riesgos para el consumidor en el uso de Internet. A diario, consumidores de todo el mundo consultan sitios web con el ánimo de conocer información acerca de tarifas e itinerarios, entre otros. No obstante, la preocupación de los organismos regulatorios, en este ámbito, radica en la menor protección de los consumidores cuando se hacen contratos de transporte En línea que de manera personalizada en una agencia. En este aspecto existe una marcada diferencia entre los SRC de las agencias y los sitios de Internet, ya que los primeros ofrecen informaciones más amplias acerca de los productos y servicios ofertados, en comparación con los sitios web, sin desconocer que a través de los mismos pueden ofrecerse un número mayor de opciones adicionales y variedad en viajes y nuevos productos.

Frecuentemente, los consumidores se muestran inquietos al compartir información confidencial requerida para sus trámites de viaje. Por ello, algunos Estados han resaltado los derechos de pasajeros de líneas aéreas aplicando leyes y reglamentos generales de protección al consumidor, en sus transacciones por Internet.

1.17.4 Uso de Internet y la competencia. La preocupación principal del uso de Internet para la oferta de servicios aéreos radica en la posibilidad de debilitamiento de la competencia y las ventajas de los consumidores, aunque se dé un impulso competitivo en el mercado. Aspectos del comercio electrónico pueden fortalecer los comportamientos contrarios a la competencia, lo cual puede dar lugar a fortalecimientos de poderes de mercado, mientras no se tomen medidas necesarias por parte de los entes reguladores. Por otro lado, se ha establecido que el uso de Internet ofrece oportunidades para unas competencias más

vigorosas dentro de los mercados, lo que puede traer como resultado un crecimiento vertiginoso de nuevos productos y servicios y una mayor dinámica tecnológica.

1.17.5 Agencias de viajes. En Colombia, las agencias de viajes aún son determinantes en el proceso de comercialización de los servicios de transporte aéreo de carácter regular. Estas agencias son controladas y vigiladas por la Aeronáutica Civil para garantizar la estabilidad de la industria aérea y los intereses del público⁵⁶. Es así como la autoridad aeronáutica ha regulado el nivel de la comisión que los agentes de viajes deben obtener por la venta de tiquetes aéreos, tanto a nivel doméstico como internacional.

En los últimos años se ha sostenido una discusión bastante extensa en Colombia acerca de la reducción de los niveles de comisión para disminuir los costos de las aerolíneas, para lo cual los agentes se han mostrado muy reacios. Esta discusión ha llevado a las aerolíneas a sostener que la Aeronáutica Civil no tiene autoridad para la regulación de tal asunto. Contrario a lo anterior, los tribunales colombianos han ratificado la competencia de la Aeronáutica Civil a la hora de ejecutar la intervención y regulación de los aspectos económicos del transporte aéreo, en lo que se incluye la comisión de los agentes de viajes.

Aerolíneas y agentes de viajes han realizado solicitudes de revisión de las normas, solicitando la liberación de los esquemas de determinación y proponiendo una libertad de las partes para fijar los montos de las comisiones. Algunas aerolíneas extranjeras redujeron, unilateralmente, el porcentaje de comisión, a través de contratos suscritos con las agencias de viaje.

⁵⁶ CÓDIGO DE COMERCIO. Artículo 1868, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www1.valledelcauca.gov.co/Contracion/normatividad/decreto410-1971.doc>

2. METODOLOGÍA

2.1 METODOLOGÍA PARA LA INVESTIGACIÓN DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA APLICADA A PAÍSES EN DESARROLLO⁵⁷

En la mayoría de estudios aplicados al campo de la regulación, en los países en desarrollo, se ha utilizado una metodología de carácter inductivo, capaz de abordar temas de estudio sobre regímenes regulatorios, sus comportamientos y resultados.

La heterogeneidad de los países desarrollados ha hecho necesaria la creación de una metodología que permita combinar algunas fases de rigor con otras fases flexibles, para describir las diferentes situaciones enfrentadas por estos países. La presente metodología es acorde con las propuestas teóricas de la literatura económica de la regulación y logra, a través de algunos procesos iterativos, asegurar resultados que pueden ser considerados como relevantes en análisis regulatorios *ex ante* y *ex post*. El modelo apunta, entonces, al desarrollo gradual del análisis regulatorio riguroso, aplicable a los retos y circunstancias de las naciones en desarrollo.

El análisis empírico podría incluir estudios de caso y alcanzar algún tipo de análisis econométrico o estadístico de una industria ó economía. El modelo se construye de acuerdo a las proposiciones del contexto institucional, asimetrías de las información, eficiencia y efectividad de la regulación y la importancia de la competencia, lo cual establece el centro de análisis de la regulación.

Es necesario definir, entonces, los escenarios de investigación en regulación, cuyas bases se centrarán en los criterios de eficiencia y efectividad, valorados para los regímenes regulatorios particulares. El proceso de investigación se desenvuelve a través de varios escenarios, para valorar los resultados de la regulación en cuestión; además, se desarrolla para obtener la valoración del contexto institucional, alcances y grados de asimetrías de la información y su verdadero significado en los procesos regulatorios y una valoración del alcance de la competencia efectiva. Lo anterior conducirá, entonces, a conclusiones relevantes acerca de la política regulatoria y su capacidad. De este modo, el

⁵⁷ PARKER, D.; KIRKPATRICK, C. Researching economic regulation in developing countries: developing a methodology for critical analysis. [en línea]. Manchester: Centre On Regulation and Competition. Aston University and University of Manchester. Working Paper Series No. 34 (Dec. 2002). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet: http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp34.pdf

trabajo empírico ayuda a refinar la teoría, en cada uno de los escenarios analizados.

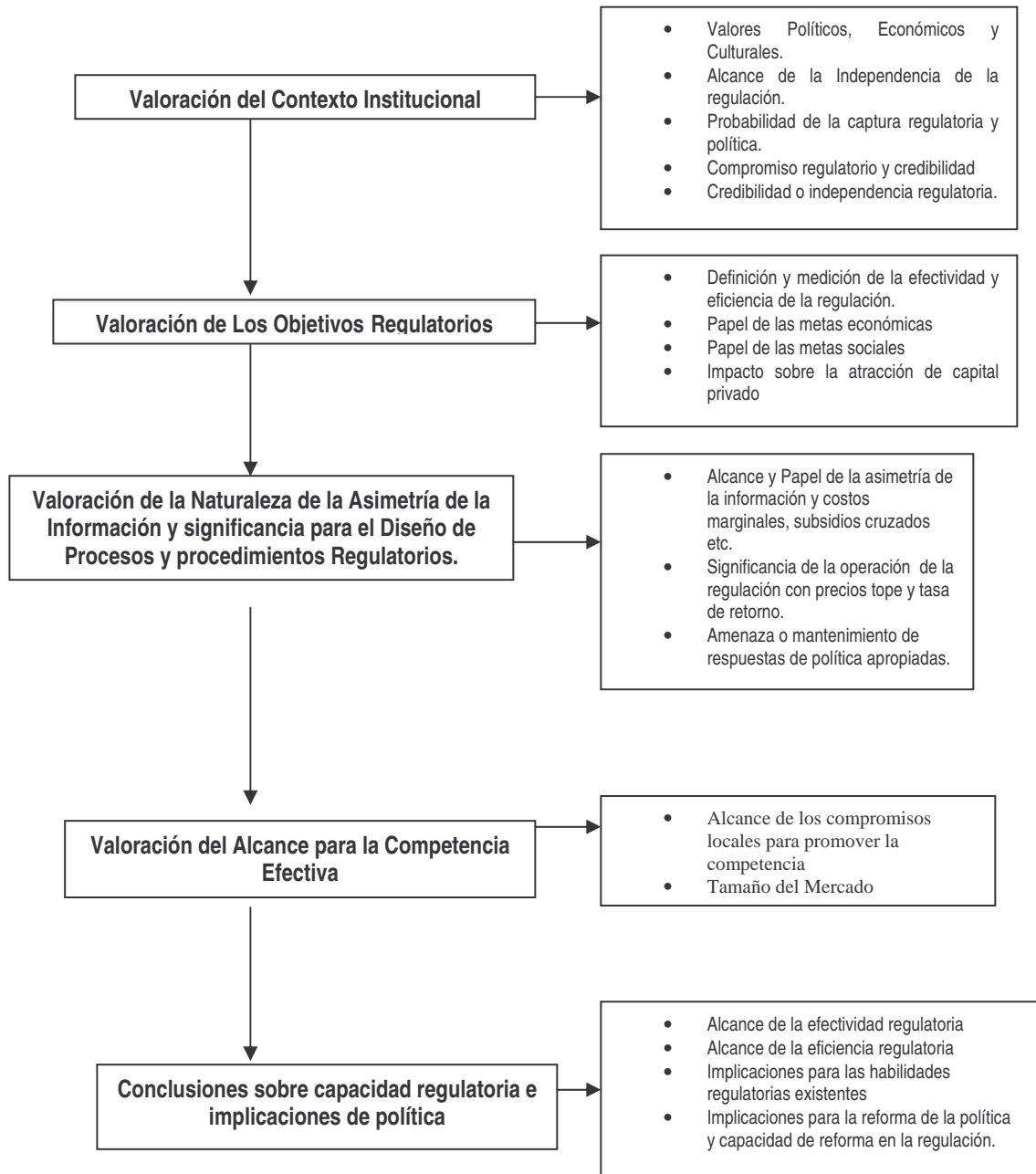
Es así como toda investigación desarrollada con esta metodología debe propender a la valoración de los resultados regulatorios y a tratar de valorar, a su vez, los resultados sociales y económicos, conduciendo a una definición relevante de efectividad y eficiencia, para evaluar el comportamiento de la regulación en el contexto particular seleccionado. Por lo tanto, una valoración del contexto institucional en el cual la regulación es puesta en marcha, donde se incluyan, al mismo tiempo, los valores culturales, económicos y políticos que podrían favorecer o estar en contra de los procesos regulatorios, se hace necesaria. Otro factor de evaluación debe ser el alcance o la probabilidad de mantener la independencia regulatoria de cara a la captura regulatoria o política, en un país y un alcance de los compromisos regulatorios para conducir a una valoración de la credibilidad de la regulación.

Por ello, para desarrollar un análisis de las consecuencias de una asimetría de la información es necesario evaluar la probabilidad de presencia y alcance de las mismas. Todo ello, con el ánimo de realizar un buen diseño de las políticas regulatorias y sus procedimientos. Una valoración del alcance de la competencia, incluido la existencia de un mercado de capitales desarrollado y políticas de competencia, ayudaría a definir algunas formas relevantes de regulación y ejecución de ésta. Un último escenario propuesto, en esta metodología, señala el desarrollo de unas conclusiones acerca del alcance de la capacidad regulatoria y las implicaciones de política, inclusive de las habilidades detectadas, en la actualidad, por parte de las autoridades reguladoras. En dichas conclusiones, podrían involucrarse algunas consideraciones, para llevar a cabo programas de mejoramiento institucional y de resultados.

La figura que resume el proceso de análisis, describe un comportamiento lineal con retroalimentación en cada uno de los escenarios, aunque el proceso no necesariamente deba ser lineal. En el caso de un país en particular, es posible que se presenten campos de análisis en donde se deba alterar la jerarquía de los escenarios. Por eso, esta propuesta metodológica busca producir un análisis sistemático de la regulación en países desarrollados apoyado, particularmente, en la teoría económica de la regulación y empleada, de forma útil, para la contratación de hipótesis. Tal modelo asegura que los procesos de investigación adelantados en temas regulatorios tienen una base teórica muy coherente que, algunas veces, se ignora con otras metodologías y conduce a un mejor entendimiento sobre las necesidades de regulación donde es aplicada.

La metodología se resume en la siguiente figura:

Figura 3. Metodología detallada para análisis de una regulación



Fuente: PARKER, D.; KIRKPATRICK, C. Researching economic regulation in developing countries: developing a methodology for critical analysis. [en línea]. Manchester: Centre On Regulation and Competition. Aston University and University of Manchester. Working Paper Series No. 34 (Dec. 2002). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet:

http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp34.pdf

3. ANÁLISIS DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR AERONÁUTICO EN COLOMBIA

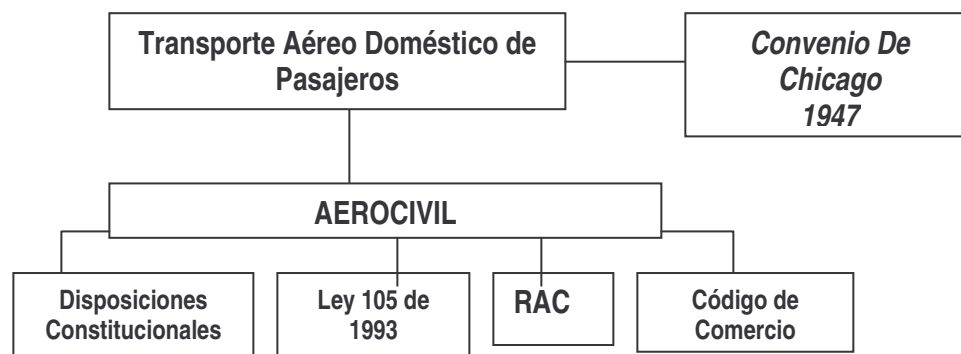
3.1 VALORACIÓN DEL CONTEXTO INSTITUCIONAL

3.1.1 Valores políticos y marco jurídico. En Colombia, la regulación económica del sector es ejecutada por la Aeronáutica Civil. Esta institución se define como “una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, resultado de la fusión del Departamento Administrativo de la Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional ordenada por el artículo 67 del Decreto 2171 de 1992.”⁵⁸

La ley 105 de 1993 y las normas expedidas en desarrollo de la ley 4a, de 1992 le otorgaron a AEROCIVIL unos regímenes especiales de administración, manejo de personal, nomenclatura, clasificación, carrera administrativa, salarios, prestaciones y regímenes disciplinarios. La ley 105 también establece los criterios de régimen presupuestal y clasificación.

3.2 MARCO JURÍDICO DE LA AEROCIVIL PARA LA REGULACIÓN ECONÓMICA DEL TRANSPORTE AÉREO

Figura 4. Normatividad del transporte aéreo doméstico de pasajeros en Colombia



⁵⁸ Naturaleza jurídica de la Aerocivil. [en línea]. Bogotá D. C.: Aeronáutica Civil. [consultado 13 de enero de 2006]. Disponible en Internet: www.aerocivil.gov.co

3.3 CÓDIGO DE COMERCIO

El libro quinto de navegación del Código de Comercio define la actividad de aeronáutica civil como el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, declarándola como una utilidad pública (artículos 1774 y 1776). La autoridad aeronáutica establece, entonces, las normas sobre tránsito aéreo para aeronaves tanto del Estado como civiles. También se considera función de la autoridad aeronáutica establecer los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves, dictar las normas de su operación y mantenimiento de las mismas, expidiendo certificados de navegabilidad y de las condiciones de las aeronaves.

Las matriculas de las aeronaves se deben realizar de acuerdo a los estándares que establezca la autoridad aeronáutica, así como la cancelación de la matrícula, dadas las condiciones necesarias para hacerlo (artículos 1796 y 1797). Asimismo, la autoridad tendrá la discrecionalidad para asignar autorizaciones provisionales de vuelo a las aeronaves.

Según el artículo 1853, son servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o de trabajos aéreos especiales y se definen como empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas, efectúan transporte de personas, correo o carga.

El artículo 1854 le otorga dos dimensiones al transporte público: Regular y No Regular, definiendo al primer servicio como el que se presta con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicio, y horarios fijos anunciados, previamente, al público.

En el artículo 1855 se define el servicio interno (*doméstico*) de transporte como el que se presta, exclusivamente, entre puntos situados en el territorio de la República.

Según el artículo 1856, corresponde a la autoridad aeronáutica otorgar el permiso de operación a las empresas que efectúen servicios aéreos comerciales, así como la vigilancia e inspección para la prestación adecuada de tales servicios.

El artículo 1857, señala la importancia de demostrar una capacidad administrativa, técnica y financiera además de su respectiva vigilancia en relación con las actividades a desarrollar dentro de la aviación civil comercial y el mantenimiento de estas condiciones para acceder a un permiso de operación. Tales permisos no pueden sufrir ventas o traspasos según, el artículo 1858.

Así las cosas, es deber de la AEROCIVIL reglamentar y clasificar los servicios de transporte aéreo, los explotadores y las rutas y señalar las condiciones necesarias para obtener los respectivos permisos de operación, con la finalidad de lograr la

prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos que, al mismo tiempo, garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general, acciones contempladas en el artículo 1860.

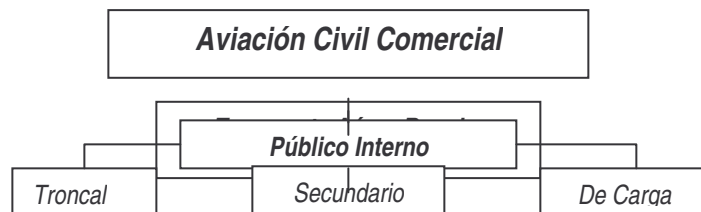
El artículo 1866 le da potestad a la autoridad aeronáutica de aprobar los convenios entre explotadores que impliquen acuerdos de colaboración, integración o explotación conjunta, conexión, consolidación o fusión de servicios que, de cualquier manera, tiendan a regularizar o limitar la competencia ó el tráfico aéreo.

Igualmente, de acuerdo al artículo 1868, con el ánimo de garantizar la estabilidad de la industria aérea, la autoridad aérea podrá inspeccionar a los agentes de viajes intermediarios y operadores de viajes colectivos que, usualmente, explotan la industria del turismo en colaboración o conexión con los servicios aéreos.

3.4 REGLAMENTO AERONÁUTICO COLOMBIANO RAC*

El RAC clasifica la aviación civil comercial de la siguiente Forma:

Figura 5. Clasificación de la Aviación Civil Comercial



3.5 VALORES CULTURALES

3.5.1 Reseña histórica.⁵⁹ Al fundarse, en 1919, la primera empresa comercial de aviación en el país, el Estado vio la necesidad de crear un organismo a cuyo cargo

* Nota: Para efectos de este trabajo se ha omitido en el gráfico la clasificación del transporte público internacional, transporte aéreo no regular y trabajos aéreos especiales, además de la aviación civil privada.

⁵⁹ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

estuviera el control de la aviación, en todos los aspectos. Por medio de la ley 126 de 1919 se autorizó, por primera vez, al poder Ejecutivo para que reglamentara todo lo relacionado con la aeronavegación.

En un comienzo, se creó la Comisión Técnica de Aviación, para asesorar al Ministerio de Industria, despacho al cual estaba adscrita la Aviación Civil. Al trasladar el conocimiento de los problemas de aviación al Ministerio de Guerra, se estableció una Dirección de Aviación.

La Ley 89 de 1938 centralizó el control de la aviación en un organismo especial denominado Dirección General de la Aeronáutica Civil, encargado, especialmente de lo relacionado con los servicios de aeródromos, rutas aéreas, radiocomunicaciones aeronáuticas, meteorología, vigilancia de personas, materiales e instalaciones destinados a la navegación aérea. Esta entidad funcionó como dependencia del Ministerio de Guerra de la Dirección General de la Aviación Militar.

Cabe anotar que, desde el año 1919, nuestro país es miembro activo de los convenios internacionales relacionados con la aviación civil. Es así como en la convención realizada en Chicago, en el año de 1944, se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI); este convenio fue ratificado por el Congreso de la República con la ley 12 de 1947, bajo el Decreto 969 de 1947, por el cual se reglamenta la estructura de la Aeronáutica Civil, adscribiéndola de nuevo al Ministerio de Guerra hasta el año de 1951, fecha en la cual se trasladó al Ministerio de Obras Públicas.

El rápido avance tecnológico hizo pensar en la necesidad de crear un organismo nacional, encargado del control y prestación de servicios de aeródromos y aeronavegación, para ejercer un control directo del espacio aéreo, en razón de la seguridad demandada por la defensa de la soberanía nacional.

Para tal fin, la Nación optó por comprar los aeródromos ya existentes, la mayoría de éstos de propiedad de AVIANCA, con todas las instalaciones de radioayudas de navegación y comunicación, además de la construcción y mantenimiento de nuevos aeropuertos y la adquisición de equipos de radioayudas y servicios aeroportuarios, todo ello para su normal funcionamiento.

Es así como el gobierno nacional, en 1954, mediante Decreto 3269 del 10 de noviembre, creó el instituto descentralizado denominado Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA), encargado de la construcción, mejora y mantenimiento de los aeropuertos públicos, dotado de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

En 1956 se adscribieron las funciones al Ministerio de Guerra. Posteriormente, con el fin de dotar a la autoridad aeronáutica de una autonomía administrativa y

financiera, se creó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC), mediante Decreto 1721 del 18 de julio de 1960, con unas funciones técnicas y administrativas específicas, para dirigir la política aeronáutica.

Más tarde, el Decreto 3140 de 1968 suprimió la E.C.A. y se creó, en defecto, el Fondo Aeronáutica Nacional (F.A.N.), establecimiento público adscrito al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil (DAAC). Mediante la Ley 3a. y Decreto 2332 de 1977 se reorganizó el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil.

No obstante, el Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutica Nacional, en el año de 1984, determinaron un convenio con la Fuerza Aérea Americana, cuyo objetivo era establecer los términos y condiciones bajo los cuales la FAA proveería ayuda al DAAC/FAN, con el objetivo de desarrollar y modernizar la infraestructura de la Aviación Civil de la República de Colombia, en las áreas Gerencial, Operativa y Técnica.

Con la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, por la cual se organiza el sector y Sistema Nacional de Transporte, se adscribió dicha institución al Ministerio de Transporte, como órgano rector de la política y ejecución de las funciones relativas al transporte aéreo; se diseñó, entonces, un organigrama institucional que atiende a la naturaleza de las dos grandes tareas a la entidad: la aeronavegación y el servicio aeroportuario; en consecuencia, se crean la Secretaria Técnico Aeronáutico y la Secretaria Aeroportuaria.

Hoy por hoy, esta AEROCIVIL es el resultado de la fusión del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, ordenado por el artículo 67 del Decreto 2171 de 1992.

3.6 VALORES ECONÓMICOS Y ESQUEMA FINANCIERO.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) es una entidad de ingresos y patrimonio descritos en el Artículo 4 del Decreto 260 de 2004. En éste se describen los siguientes rubros:

1. Los aportes que reciba del Presupuesto Nacional.
2. Los bienes que posea la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, y los que adquiera a cualquier título.
3. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la prestación de servicios de cualquier naturaleza y demás operaciones que realice en cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas.

4. Las sumas, valores o bienes que la Unidad reciba por la enajenación o arrendamiento de cualquiera de los bienes de su propiedad o de los que administre en nombre de la Nación.
5. El producto de los empréstitos internos o externos que contrate conforme a la ley.
6. El producto de las sanciones que imponga conforme a la ley.
7. Los ingresos por concepto de permisos de operación, matrículas de aeronaves y licencias del personal de vuelo, así como los que provengan de autorizaciones para construcción y operación de pistas y aeródromos.
8. Las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

3.7 ALCANCE DE LA INDEPENDENCIA REGULATORIA

A pesar de ser la U.A.E.A.C una entidad adscrita al Ministerio de Transporte, disfruta de discrecionalidad para ejecutar sanciones de acuerdo a las leyes aeronáuticas. El Artículo 260 de 2004 define a la entidad como autoridad aeronáutica con competencia para regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo por parte de la aviación civil y velar por las buenas relaciones con la aviación del Estado. Además, es la encargada de la formulación de la política aeronáutica y los proyectos que contribuyan a su desarrollo, entre otras funciones.

Al ser una entidad de carácter, estrictamente, técnico es la AEROCIVIL quien expone ante el MINTRANSPORTE los parámetros deseables de comportamiento dentro del sector aeronáutico y la necesidad de crear o modificar las políticas que rigen al sector. Asimismo, cuenta con la capacidad técnica y normativa para emitir conceptos de carácter técnico que sean objeto de revisión, modificación o permanencia, dentro de las leyes y reglamentos aeronáuticos.

No obstante, la independencia de AEROCIVIL es una independencia coordinada, lo que significa que sus acciones guardan coherencia con las formulaciones de política emprendidas por el MINTRANSPORTE, a través de su Plan Global de Transporte.

El grado de independencia de AEROCIVIL, como ente regulador, reposa en su máxima capacidad de ejecución del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), dado todo el conocimiento que, en esta entidad, tiene de los fenómenos del aire y el aprovechamiento civil y comercial del transporte aéreo.

Según el Artículo 5 del Decreto 260 de 2004, las funciones de AEROCIVIL se limitan y definen como las siguientes:

1. Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del Plan Global del Transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
3. Garantizar el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional y sus anexos.
4. Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.
5. Dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo.
6. Controlar, supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.
7. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario.
8. Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.
9. Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia.
10. Expedir, modificar y mantener los reglamentos aeronáuticos, conforme al desarrollo de la aviación civil.
11. Vigilar, evaluar y controlar el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias en los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados.
12. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.
13. Intervenir y sancionar en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.
14. Fijar y desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
15. Desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo y sancionar su violación.
16. Establecer las tarifas, tasas y derechos en materia de transporte aéreo.

17. Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.
18. Dirigir, organizar, operar y controlar con exclusividad y en lo de su competencia, las telecomunicaciones aeronáuticas.
19. Conducir en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.
20. Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.
21. Propender por el perfeccionamiento, actualización y capacitación técnica del personal aeronáutico, conforme a los desarrollos tecnológicos.
22. Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo.
23. Fomentar y estimular las investigaciones en ciencia y en tecnología aeronáutica y aeroespacial.
24. Facilitar la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derecho público internacionales o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.
25. Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte.

Desde el punto de vista organizacional, el consejo directivo de AEROCIVIL está conformado por:

1. El Ministro de Transporte o el Viceministro, quien lo presidirá.
2. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
3. Un (1) representante del Presidente de la República.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, asistirá a las reuniones del Consejo Directivo con derecho a voz.

Igualmente, asistirán con derecho a voz, el Director de Infraestructura y el Jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte.

Así mismo, podrán asistir las demás personas que estime conveniente el Consejo Directivo.

El Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, o quien haga sus veces en la entidad, actuará como Secretario del Consejo Directivo de la misma.

Lo anterior demuestra cierto grado de intervención de otros organismos, lo cual se explica por la importancia del sector en la dinámica económica y su especificidad técnica. La participación del Departamento Nacional de Planeación es vital para el desarrollo del sector y la labor de AEROCIVIL, ya que este organismo es el encargado de formular la dirección y ejecución del presupuesto que la nación asigna a la entidad. Dicha intervención es complementaria a la actividad de AEROCIVIL y, al parecer, no genera dificultades en la ejecución de sus procesos económicos y técnicos de regulación. De acuerdo con la metodología CRC, la AEROCIVIL es una agencia semi-independiente que alcanza cierto grado de independencia del Ministerio a la que se encuentra adscrita, pero sus decisiones pueden ser aceptadas o rechazadas, en cualquier momento, por parte de una autoridad superior del gobierno, en este caso el MINISTERIO DE TRANSPORTE, una vez estudiadas las causas y consecuencias de tales decisiones de regulación.

3.8 CAPTURA REGULATORIA Y CAPTURA POLÍTICA

Tal como lo expresa la literatura, al concentrar el poder económico en las agencias regulatorias, es normal que se incremente el riesgo de sufrir algún tipo de captura regulatoria, especialmente, en sociedades donde han sido tradicionales figuras como las del clientelismo.⁶⁰ El comportamiento de captura regulatoria implica un proceso sesgado de regulación que, por lo general, tiende a favorecer los intereses de grupos particulares notablemente regulados. Lo que se busca –al menos, idealmente- es una neutralidad, por parte del regulador, para sopesar de manera balanceada los excedentes, tanto del consumidor como del productor.

Así las cosas, la captura del regulador es, generalmente, asociada a favorecer el excedente del productor por encima del excedente del consumidor y, en casos extremos, señalados en la literatura, lleva a unos resultados considerados sub-óptimos, dada la ineficiencia en las negociaciones entre los grupos de poder y sus acuerdos de rentas potenciales o esperadas. En el contexto de Chicago acerca de la captura del regulador, se afirma una presunción de favorecer los intereses de los productores por parte del regulador, dada la concentración de beneficios

⁶⁰ GUASCH, J.L.; HAHN, R.W. The Cost And Benefits Of Regulation: Implications For Developing Countries. World Bank Research Observer, Vol. 14, No. 1 (1999); p. 691-719. Citado por JALILIAN, Hossein; KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Creating the Conditions for International Business Expansion: The Impact of Regulation on Economic Growth in Developing Countries - A Cross-Country Analysis. [en línea]. Manchester: Centre of Regulation and Competition. University of Bradford, University of Manchester y Aston University. Working Paper Series No. 54 (Jul. 2003). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet: http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp54.pdf

regulatorios y la difusión de costos regulatorios, lo cual permite la acción de *Lobbying*, por parte de los grupos de presión.⁶¹

La captura política hace referencia a un resultado de mayor riesgo con respecto a la captura regulatoria, en donde los resultados del proceso regulatorio se distorsionan con el ánimo de perseguir fines políticos y se presenta, con mayor probabilidad, en mercados donde la regulación es directamente ejercida por algún ministerio gubernamental. Bajo una captura política, la regulación se convierte, entonces, en una herramienta de propios intereses dentro del gobierno o la élite que tiene el mando.⁶²

El análisis de Rufin y Romero⁶³ considera la captura del regulador como una función del grado de independencia que las agencias mantienen con respecto a funcionarios políticos elegidos e intereses de tipo no gubernamental, cuya probabilidad de aumento es más significativa en sectores con agentes que persiguen rentas monopólicas. El grado de captura es determinado, entonces, por la disponibilidad de recursos y capacidades de los reguladores y las características técnicas del régimen de construcción tarifaria.

Dados los niveles de economías de escala y barreras de entrada, además de la constante necesidad de mantenimiento y seguridad por parte de las aerolíneas, la

⁶¹ PELTZMAN, S. Toward a More General Theory of Regulation. En: Journal of Law and Economics. Vol. 14 (Aug. 1976); p. 109-48.; STIGLER, George. The Theory Of Economic Regulation. En: Bell Journal of Economics and Management Science. Vol. 2 (Spring. 1970); p. 3-21. Citados por JALILIAN, Hossein; KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Creating the Conditions for International Business Expansion: The Impact of Regulation on Economic Growth in Developing Countries - A Cross-Country Analysis. [en línea]. Manchester: Centre of Regulation and Competition. University of Bradford, University of Manchester y Aston University. Working Paper Series No. 54 (Jul. 2003). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet: http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp54.pdf

⁶² STIGLITZ, J. Private Uses of Public Interests: Incentives and Institutions. En: Journal of Economic Perspectives. Vol. 12, No. 2 (1998); p. 3-22. Citado por JALILIAN, Hossein; KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Creating the Conditions for International Business Expansion: The Impact of Regulation on Economic Growth in Developing Countries - A Cross-Country Analysis. [en línea]. Manchester: Centre of Regulation and Competition. University of Bradford, University of Manchester y Aston University. Working Paper Series No. 54 (Jul. 2003). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet: http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp54.pdf

⁶³ ROMERO, Evanán. y RUFIN, Carlos. Sustainability of Regulatory Reform in Latin America Unraveling Commitments. [en línea]. Washington, D.C.: The 2004 Annual Research Conference of the Association for Public Policy Analysis and Management. (Nov. 2004). [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet: www.ksg.harvard.edu/hepg/Papers/Rufin.Romero.sustain.reg.reform.lat.amer.11.03.pdf

industria colombiana de transporte aéreo de pasajeros presenta un elevado nivel de regulación por parte del Estado. Su carácter de servicio público esencial lo hace un sector estrechamente vinculado al desarrollo de la nación.

Es así como algunas evidencias sostienen que la intervención en el mercado es justificada, dado el poder de mercado que algunas aerolíneas ejercen sobre las rutas troncales, cobrando un *Mark-Up* que da un espacio al gobierno para solucionar la falla de mercado, favoreciendo, de forma esperada, al consumidor final. Lo anterior denota un compromiso esencial de reducir las fallas de mercado que puedan, en cierta forma, crear severas distorsiones en la dinámica sectorial y unas políticas tarifarias irrestrictas que lleven a competencias destructivas, por parte de los agentes.

No obstante, la captura del regulador se explica, en parte, por el nivel de información requerida por la agencia reguladora y el conocimiento técnico que los agentes regulados tengan de sus procesos. Para el caso de las aerolíneas colombianas, las altas inversiones en capital y una rápida recuperación de las mismas preocupan, frecuentemente, las empresas aéreas. El conocimiento de sus estructuras de costos y su evolución pueden llegar a convertirse en un aliado fuerte para generar asimetrías de información peligrosas para la toma de decisiones del regulador, si esta información no se acoge a la realidad como sería lo deseable.

Para el caso de la regulación de tarifas, unos reportes de costos más altos en la prestación de servicios de ruta pueden conducir al establecimiento de pisos y techos más altos que los necesarios para cubrir los costos unitarios por pasajero, infringiendo pérdidas en los usuarios y, a su vez, beneficios más altos para las empresas. Evidenciar efectos adversos de la aprobación de tarifas, basados en costos que no reflejan la realidad de la prestación del servicio de una ruta, puede ser una labor bastante compleja, la cual debe ser soportada por una amplia evidencia estadística y por un compromiso esencial de parte de las empresas aéreas a respetar las reglas de juego del mercado y, sobretodo, la labor del regulador.

Los regímenes sancionatorios de carácter pecuniario presentes en el mercado aéreo colombiano, en el caso de violación a la ley tarifaria, han contribuido de manera eficaz, aunque correctiva y no preventiva, a la disminución de prácticas que distorsionan el comportamiento deseable de mercado.

3.9 COMPROMISO REGULATORIO

Durante frecuentes reuniones sostenidas en la última década por parte de la Oficina de Transporte Aéreo de la U.A.E.A.C se han llevado a cabo notables

revisiones de política aerocomercial, entre las cuales se incluyen reordenamientos de rutas, autorizaciones de nuevas bases para las aerolíneas, autorizaciones para uso o retiro de nuevos equipos y análisis operativo de modalidades. Todo ello, con el ánimo de cumplir a cabalidad con su función reguladora, en un tipo de complemento técnico y económico de su actividad. Estas acciones han contribuido a reordenar, de acuerdo a la necesidad del sector, aspectos como la prestación de rutas por parte de las aerolíneas, diseñar una nueva configuración de horarios y frecuencias en algunas terminales aéreas y, un manejo más ordenado del establecimiento de tarifas por parte de las empresas, en pro de mayores niveles de competencia. Para el caso de la aviación doméstica regular se resaltan las decisiones de política aerocomercial (ver anexos 1).

3.10 VALORACIÓN DE LAS METAS REGULATORIAS

3.10.1 Definición y medición de la efectividad y eficiencia regulatoria. Como puede deducirse de la anterior información, es de vital importancia para la AEROCIVIL proteger los derechos adquiridos de las aerolíneas prestadoras de servicios con anterioridad en algunas rutas que desean ser explotadas a través de nuevas empresas aéreas, teniendo en cuenta un criterio que procura evitar excesos de capacidad de las empresas para servir rutas, conducentes a políticas de precios atractivos de nuevos usuarios, pero poco sanas para la competencia. Esto último sucede porque se pone en riesgo la dinámica del mercado y se pueden generar niveles de congestión mayores en las terminales servidas.

Además, cabe resaltar que a pesar de que, si bien existen barreras y restricciones para las empresas, dados unos niveles de tráfico pertinentes y el cumplimiento de los estándares exigidos para el servicio de una ruta, es viable la entrada de nuevas empresas a cubrir servicios. Los anteriores son unos criterios básicos y muy importantes, constantemente revisados a la hora de negar o aprobar la prestación del servicio en una ruta y pueden verse como incluidos repetidamente en las audiencias públicas sostenidas para este fin.

De las acciones emprendidas por las empresas y que fueron evaluadas por parte del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (GEPA) se tienen un total de 68 solicitudes para adición y modificación de rutas, de las cuales el 55.88% fueron aprobadas y el 44.11% fueron rechazadas. Este diferencial entre solicitudes aprobadas y rechazadas (11.77%) puede considerarse como saludable para el sector, pues –en cierta forma- se busca conservar la dinámica de entrada de servicio de nuevos operadores en el mercado, procurando así una mayor y mejor eficiencia de recursos. Al ser mayor el porcentaje de solicitudes aprobadas con respecto a las que se rechazaron, se puede concluir que se está favoreciendo la posibilidad de las empresas a una mayor cobertura, dada la oportunidad de explotación de las rutas y unos niveles de demanda considerables, lo cual puede

beneficiar al consumidor final para que aumente sus posibilidades de consumo y elección, evitando –a su vez- con mucha cautela una sobreoferta de tiquetes y excesos de capacidad instalada en las nuevas rutas solicitadas, por parte de las empresas.

Un alto número de aprobaciones de solicitudes conduciría a sobreofertas en los vuelos de las rutas propuestas, capacidad ociosa, competencia destructiva vía precio y practicas predatorias de competencia, mientras que un bajo número pondría en peligro la prestación de servicios, conduciendo a tarifas más altas afectando, considerablemente, los intereses de los consumidores y la competencia de mercado en sí. Para el caso del mercado doméstico colombiano, es positivo el estrecho margen diferencial de solicitudes aprobadas y negadas, pues esto refleja un compromiso por parte del regulador de mantener una dinámica saludable del mercado aéreo, sin someter a nuevos Shocks de oferta y demanda el funcionamiento del mismo.

Cuando se efectúan análisis de esquemas regulatorios, en países en vías de desarrollo, es muy probable que se presenten evidencias de una búsqueda de eficiencia económica, además del alcance de algunas metas de bienestar para promover la sostenibilidad económica y una reducción de la pobreza. Es frecuente encontrar, entonces, un *trade-off* entre la promoción de metas económicas y metas sociales. Según Smith,⁶⁴ suelen presentarse dificultades en encontrar unas nociones de efectividad y eficiencia regulatoria con sentido propio.

Por ello, algo que se tiene muy en cuenta a la hora de hacer este tipo de análisis son los cambios en los esquemas regulatorios presentados dentro de un sector. Para el caso del mercado aéreo colombiano, tal transformación correspondería a la nueva formulación de propuesta tarifaria que, desde 1992, ofreció a las empresas un régimen de tarifas con libertad vigilada, donde se establecen los criterios de equidad y suficiencia para la determinación de las mismas. Así entonces, no cabe duda que un cambio estructural como el mencionado puede presentar un fuerte impacto sobre el bienestar de los consumidores y sobre los rendimientos esperados de las empresas, como beneficio de la prestación de sus servicios.

Otro factor clave de análisis de la efectividad y eficiencia regulatoria es la promoción del desarrollo económico y de infraestructura por parte de la autoridad aeronáutica. El regulador, como tal, debe convertirse en un facilitador del desarrollo económico y no en un obstáculo para ello. Es así como se encuentra en

⁶⁴ SMITH, W. Utility Regulators: The Independence Debate. En: Viewpoint 127, World Bank. Washington DC, 1997. Citado por KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Researching economic regulation in developing countries: developing a methodology for critical analysis. [en línea]. Manchester: Centre On Regulation and Competition. Aston University y University of Manchester. Working Paper Series No. 34 (Dec. 2002). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet: http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp34.pdf

la obligación de generar nuevos espacios sanos que alienten la inversión y mayor crecimiento del sector. Las barreras a la entrada presentes en el mercado aéreo colombiano pueden, en cierta forma, desincentivar la inversión de nuevas empresas, aunque el mismo tiempo se esté cuidando el interés colectivo y preservando la seguridad nacional y aérea.

Para el caso de las naciones en vías de desarrollo, un objetivo importante de la valoración de la eficacia y eficiencia regulatoria son las necesidades de reducción de la pobreza y la exclusión social. Tomando esto como un principio fundamental de la esencia regulatoria, es difícil determinar cómo la intervención, por parte del Estado, en el mercado aéreo contribuye a estos fines, ya que en el mercado colombiano no se cuenta con un índice estadístico confiable que mida, por ejemplo, el acceso de *nuevos usuarios ó usuarios que usen los servicios del transporte aéreo por primera vez*, dada una mejora en su nivel de ingresos o una eficaz intervención del Estado por establecer unas tarifas reales más bajas y accesibles para ellos.

Teniendo en cuenta lo anterior, el expandir los servicios de un sector regulado a un mayor número de usuarios quienes no tienen la posibilidad de acceso a dicho sector por diversas razones, se considera, dentro de la teoría económica de la regulación, una meta importante de la función reguladora del Estado. Por ello, es necesaria una identificación rigurosa de los pasajeros con el ánimo de mantener una observación de su historial de vuelo, con lo cual se propone observar el aumento de frecuencias y repetición de vuelos, además de la identificación del usuario que, por *primera vez*, accede al servicio de transporte aéreo.

Estadísticamente, podría lograrse una medición que permitiera la identificación del tipo de usuario de la siguiente manera:

- Usuario antiguo que repite recorrido de una ruta específica (fácilmente identificable por los programas de viajero frecuente adelantado por las empresas aéreas)
- Usuario antiguo que aumenta frecuencias, tanto en rutas ya recorridas como en nuevas rutas.
- Usuario Nuevo que por *primera vez* accede a los servicios de transporte aéreo.

Al observar el incremento o decremento de nuevos usuarios accediendo al servicio de transporte aéreo en Colombia, se podría pensar, de manera importante, acerca de una redistribución del ingreso representada en una mejora del mismo por parte de los nuevos consumidores potenciales del sector, quienes aprovechan unas tarifas más bajas, derivadas de la libertad vigilada establecida a las empresas aéreas para la regulación de tarifas del sector.

Otro análisis interesante derivado de dicha aplicación sería una propuesta de realizar una confrontación entre las tarifas sin regulación y con regulación. Es decir, cuantificar los diferenciales de tarifas, en los dos casos, para tratar de medir si existe, efectivamente, una diferencia significativa en el excedente de los consumidores bajo las dos situaciones, aunque este análisis debe ser muy estricto, dado que se necesita tener en cuenta factores como los diferentes tipos de tarifas y usuarios, elasticidades, precio de la demanda, además de la construcción de tarifas por parte de las empresas y sus determinantes entre otras variables.

Para el caso del transporte aéreo doméstico colombiano, la AEROCIVIL no cuenta con la información suficiente, ya que sólo conoce las tarifas propuestas por las empresas para la prestación del servicio y las tarifas aprobadas bajo el régimen aplicado de libertad vigilada. Las tarifas del transporte aéreo colombiano y su construcción constituyen una parte importante del secreto comercial de las aerolíneas colombianas.

En lo que respecta a la calidad en el servicio como parte de la efectividad del ente regulador, AEROCIVIL adelanta, constantemente, la inspección del cumplimiento en los estándares de calidad, por medio de registros electrónicos de quejas de los usuarios de aerolíneas. Durante los últimos años, esta entidad ha tratado de dar un mayor campo de atención a las quejas y requerimientos de los usuarios, a través de procesos de mayor integración funcional, con el ánimo de buscar la satisfacción de los mismos, prevenir las situaciones que pongan el riesgo el buen funcionamiento de la dinámica del sector e involucrar, en mayor grado, la responsabilidad de las compañías aéreas con el buen servicio, buscando una compensación efectiva por parte de las empresas a los usuarios, en el caso de incurrir en incumplimientos de cualquier tipo.

Es por esta razón que AEROCIVIL modificó algunos procesos institucionales que han conducido a una mejor interacción entre pasajero – agencia reguladora – aerolínea. Entre dichos procesos se encuentra la exigencia por parte de la autoridad aeronáutica de la conformación, por parte de las aerolíneas, de sistemas integrales de atención a los usuarios, basados en el esquema de la conciliación.

Además, puede decirse que las aerolíneas han tomado un mayor papel y conciencia de la atención al usuario como tema fundamental de su funcionamiento, a partir de la afeción en su dinámica después los atentados del 11 de septiembre. La responsabilidad por la defensa del usuario se hace mayor después de estos lamentables hechos que golpearon, de manera contundente, los intereses de las empresas aéreas, sus estructuras de costos y las expectativas de los usuarios.

Con el ánimo de protección al usuario, la UAEAC creó, por medio de la resolución 4498, el compendio de *Derechos y Deberes de los Usuarios del Sector Aéreo*,

texto que, hoy en día, ha servido como referencia para el mismo fin en la CLAC y circula en todos sus países miembros, después de unas breves modificaciones, además de haber sido objeto de estudio por parte del Comité Andino de Autoridades de Autoridades Aeronáuticas. La protección al usuario ha sido un compromiso firme, no sólo en Colombia, sino en la mayoría de países que, dadas las problemáticas del sector, han adoptado medidas eficaces para dar un mayor peso a los derechos de los pasajeros y lograr una mayor cooperación por parte de las aerolíneas, lo cual evita, de manera considerable, la necesidad de tomar medidas legislativas, procurando así una mayor eficacia.

Bajo la ley colombiana, contemplado en la ley 105 de 1993 y el Decreto 2724 de 1994, es la UAEAC quien tiene potestad para proteger al usuario del sector aeronáutico, dictaminando sus derechos y deberes, acogándose fielmente a las disposiciones del Reglamento Aeronáutico Colombiano y, para tal fin, se trabaja en cooperación con otras entidades estatales entre los que se destacan MINTRANSPORTE, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Defensoría del Pueblo y Contraloría General de La Nación.

Cuadro 5. Análisis de cumplimiento Agosto 2006. Empresas aéreas regulares nacionales colombianas

Concepto de Vuelos	AEROREP	AVIANCA	SAM	TOTAL
Programados	2456	4794	2001	9251
Adicionales	0	3	9	12
Charters	0	0	0	0

Vuelos Cancelados	AEROREP	AVIANCA	SAM	TOTAL
Falta Tráfico	1	0	0	1
Incontrolables	16	33	12	61
Daños Tecn.	51	25	23	99
Operacionales	1	6	9	16
Incon + Traf	17	33	12	62
Tecn + Oper.	52	31	32	115
Total Canc.	69	64	44	177

Vuelos Demorados Vuelos (Min)	AEROREP	AVIANCA	SAM	TOTAL
Falta Tráfico Incontrolables	1 (33")	0 (0")	0 (0")	1 (33")
Daños Tecn. Operacionales	89(3054")	334 (18308")	164 (8102")	587 (29464")
DEMORADOS	210 (14364")	204 (11107")	78 (5400")	492 (30871")
	63 (1269")	49 (1861")	49 (1861")	164(6379")
	363 (18720")	52 (3249")	291 (15363")	
		590 (32664")		1244(66747")

Vuelos	AEROREP	AVIANCA	SAM	TOTAL
Totales	2456	4797	2010	9263
Vendidos	2439	4764	1998	9201
Cumplidos	2024	4143	1675	7842
Cumplimiento de la Empresa	87%	94%	92%	91% (Prom)
Cumplimiento del Servicio	82%	86%	83%	83.6% (prom)
Tiempo Promedio en Demora (Min)	52''	55''	53''	53.3'' (Prom)

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

3.11 IMPACTO DE LA REGULACIÓN SOBRE LA ATRACCIÓN Y/O PERMANENCIA DE CAPITAL PRIVADO

No cabe duda de que uno de los sucesos que más dificultades trajo al sector aéreo a nivel mundial han sido los atentados del 11 de septiembre. Las principales consecuencias de dichos actos terroristas para el mercado colombiano fueron básicamente *incrementos sobre las primas de seguros*, pues muchas

aseguradoras ejecutaron cancelaciones de pólizas de responsabilidad civil frente a terceros por riesgos de guerra, los cuales antes eran adquiridos junto con los seguros de responsabilidad civil y, con el ánimo de restitución de amparos, las tasas por pasajero tuvieron un incremento desde US \$ 1.25 hasta US \$ 3.10 si se tenían cubrimiento hasta de mil (1000) millones de dólares.

Asimismo, tal situación afectó las estructuras de costos de las empresas, ya que modificó, considerablemente, la cantidad de recursos necesarios para la consecución de pólizas y permisos de operación. Los atentados condujeron al sector financiero a obstaculización de acceso al crédito por parte de las empresas, al subir la calificación de riesgo del sector, además de afectar la contratación de arrendamiento de aeronaves y la colocación de papeles y acciones en el sistema financiero.

Para el caso colombiano, la UAEAC aprobó el cobro de una sobretasa aeroportuaria con el ánimo de cubrir el pago de seguros y modificó los plazos de pago de obligaciones, por parte de las aerolíneas, con la misma. Ello, además de seguir promoviendo la competencia por parte de las empresas, contribuyó a que el mercado siguiera siendo atractivo para los inversionistas, superando así, de manera inicial, los traumatismos generados, no sólo a nivel doméstico sino también mundial. Entre los hechos considerables para el sector se tienen la firma del Convenio de Competitividad de Empresas Colombianas de Transporte Aéreo y la Alianza Estratégica de Itinerario Integrado, Código Compartido y Fletamento de Aeronaves para AVIANCA, ACES Y SAM.

Las barreras a la entrada también constituyen elementos determinantes a la hora de atraer capital privado, entre las que, ya se mencionaron y explicaron, se encuentran las de tipo técnico, financiero, entre otras. Es de resaltar que, dado el tamaño de mercado, el número de aerolíneas participantes, las cortas distancias entre ciudades troncales, en comparación con otros países y el ingreso de los usuarios –principalmente-, es poco probable que la inversión en este sector sea atraída de manera muy creciente solo por la acción regulatoria de la UAEAC.

Lo anterior provocaría la entrada de mayor número de empresas de forma masiva o que se presentara una modificación de la estructura de mercado de manera drástica. Para el caso colombiano, podría pensarse en una mayor probabilidad de fortalecimiento de largo plazo de las empresas regulares de menores participaciones en el mercado, con el ánimo de fortalecer la competencia en rutas troncales y mejorar su posicionamiento de mercado.

Para ello existe un resumen de medidas ejecutadas, por la autoridad aeronáutica, en pro de mantener la participación de las empresas aéreas en el mercado y dotarlo de elementos atrayentes para las inversiones ya establecidas y evitar el retiro de empresas del sector, lo que dañaría drásticamente las condiciones de mercado. Se citan las siguientes:

- Aprobación del convenio de competitividad de las empresas colombianas de transporte aéreo en Julio de 2001.
- Resolución 1141 del 21 de septiembre de 2001 que autorizó el cobro de una sobretarifa para cubrir los costos de los seguros, así como una modificación de plazos para pago de obligaciones con la UAEAC, por parte de las empresas aéreas.
- Resolución 4888 de 12 de diciembre de 2001 que aprueba los acuerdos de itinerario compartido y contrato de fletamento de aeronaves para las aerolíneas ACES, AVIANCA Y SAM, lo que da una mayor viabilidad de funcionamiento y servicio a estas empresas colombianas.
- Documento CONPES 3163 de mayo de 2002 que establece acciones estratégicas de competitividad para el transporte aéreo colombiano, entre ellas –y de manera importante- el otorgar descuentos en los precios de combustibles y mejorar las condiciones para adquisiciones de flota (Convenio UNIDROIT) y equipos de transporte, además de proponer un régimen de productividad para el personal de vuelo.
- Resolución 0839 de 2003 que aprobó el cobro de una sobretarifa de compensación por los incrementos de los combustibles de aviación, dado el incremento de 48% en el precio de éste, en tan solo un mes (dic. 2002 y enero 2003).
- Realización de un importante simposio de política aerocomercial en agosto de 2003, el cual conllevó a conclusiones importantes sobre las necesidades de reformar la política de acceso a los mercados y reformas al RAC, en cuanto a mayores exigencias en el cumplimiento de proyectos a nuevas empresas.

Los criterios derivados de este simposio para la entrada de nuevas empresas al mercado dotaron este proceso de mayor rigidez. Lo anterior tiene su explicación en la necesidad de la autoridad aeronáutica de mantener una saludable dinámica de mercado, sin someter al mismo a traumatismos de gran orden dentro de su estructura. Estos criterios se describen de la siguiente manera:

- La existencia de una nueva propuesta de servicio entre un origen y destino que, anteriormente, no estuviera conectado de manera directa por vuelos comerciales, es un causal determinante de aprobación del servicio.
- La existencia de una ruta servida por una sola empresa aérea comercial es causal de autorización para la entrada en la explotación de esa ruta por otra empresa, siempre y cuando cumpla con los requerimientos establecidos en el RAC y AEROCIVIL.

El número de pasajeros es determinante de las ofertas de servicios en una ruta, por lo tanto las autorizaciones de operación de una nueva ruta se efectúan de

acuerdo al número de pasajeros del año anterior. Además de ello, se han definido el número máximo de oferentes en un mercado* en función del número de pasajeros movilizados, criterio que procura garantizar la competencia de la siguiente manera:

Cuadro 6. Criterios anteriores 2003

<i>Criterios Anteriores 2003</i>
Rutas donde Pax > 400.000; Máximo de 4 Operadores
Rutas donde 400.000 < Pax < 100.000: Máximo de 3 Operadores
Rutas donde Pax < 100.000: Máximo de 2 Operadores

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

No obstante, y a pesar de las restricciones y coyunturas que el mismo mercado plantea, la revisión de política aero comercial emprendida en 2006, tres años después de la aplicación anterior de política, ha definido la necesidad de implementar unos criterios más flexibles, con respecto a la entrada de nuevos operadores al sector. Entre las observaciones de coyuntura, se tuvieron en cuenta la evolución positiva del mercado aéreo y sus niveles de ocupación, la desaparición del mercado de agentes importantes. Lo anterior condujo a una mayor concentración y los efectos tarifarios dados por la coyuntura en los precios del petróleo, ente otros fenómenos, lo que hace necesaria la entrada de nuevos operadores al servicio, dando vía así las condiciones para tal fin. Se piensa por parte de AEROCIVIL que, de esta forma, los usuarios tendrían un mayor acceso a servicios de transporte aéreo en condiciones de calidad, comodidad y seguridad, al lograrse mayores niveles de competencia en el mercado.

La nueva política de acceso a los mercados establece nuevos criterios de examen para la viabilidad de entrada de un operador a una ruta entre los que se destacan:

* Entiéndase mercado como la cobertura de transporte aéreo entre dos ciudades.

- Cambios en el criterio de tamaño de ruta, el cual evaluará el número de pasajeros a bordo y no las cifras origen - destino: se mantienen, entonces, los rangos de evaluación anteriores, pero se modificará el análisis teniendo en cuenta el número de pasajeros a bordo, mejor conocido como *tráfico por equipo*. Este indicador se considera más apropiado, porque logra describir el potencial total de un segmento y considera la contribución de los pasajeros en conexión, en lo que respecta a los niveles de ocupación de las rutas en general.
- Se define *mercado servido*, como un mercado que cuenta con vuelos de ida y regreso en servicio directo, criterios que hacen parte de una buena señalización del servicio, por parte de los usuarios.
- Incremento de número de operadores máximos por ruta, dados unos niveles de pasajeros: se modifican los criterios anteriores, en lo que respecta a número operadores por ruta, dejando los mismos rangos de pasajeros, de la siguiente forma:

Cuadro 7. Nuevos criterios 2006

<i>Nuevos Criterios 2006</i>
Rutas donde Pax > 400.000; Máximo de <u>6</u> Operadores
Rutas donde 400.000 < Pax < 100.000: Máximo de <u>5</u> Operadores
Rutas donde Pax < 100.000: Máximo de <u>3</u> Operadores

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

- *Uso de otros criterios adicionales de evaluación.* Es la capacidad financiera y cumplimiento, quejas recibidas, cantidad de rutas autorizadas en comparación con las que, actualmente se operan, aeronaves disponibles etc.
- *Incremento de ciertos cupos determinados en algunas rutas.* Si en esas rutas existen dos o más operadores, se podrá aumentar los cupos si uno de los operadores concentra el 85% del mercado o un número mayor a la oferta mensual de sillas, teniendo en cuenta datos promedio de los últimos seis meses.

- *Alta exigencia en la demostración de Capital de Trabajo para nuevos operadores.* Pues un proyecto de aerolínea requiere de recursos disponibles desde el inicio del mismo.
- *Cumplimiento de cauciones para transporte de pasajeros.* Todo ello con la idea de obligar a los transportadores a cumplir, anticipadamente, la constitución y pólizas de garantías de cumplimiento tanto a nuevos operadores como a antiguos operadores.
- *Modificaciones en los plazos de consecución de flota y equipo de transporte.* Transformación que requiere de seis meses, una vez se tenga el 60% de la flota necesaria para el tipo de operación al que cual se esté dando acceso.

Se espera, entonces, que estas nuevas medidas de promoción a la competencia, atracción y permanencia del capital produzcan unos resultados de interés para el mercado en general y su evolución y transición a posibles escenarios de mayor demanda y dinámica de mercado. Es probable que los efectos de tales modificaciones a la política se comiencen a observar durante los primeros tres años de su ejecución y, muy probablemente, bajo el ambiente de desarrollo del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos que, según se tiene proyectado, aumentará los volúmenes de negocios establecidos en Colombia y sus posibles positivos efectos sobre la economía colombiana, los cuales harán necesario una mayor oferta de vuelos a nivel nacional e internacional.

3.12 VALORACIÓN DE LA NATURALEZA DE LA ASIMETRÍA DE LA INFORMACIÓN Y SIGNIFICANCIA DE LO APROPIADO DE LOS PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS REGULATORIOS

3.12.1 Alcance y papel de las asimetrías de la información. En un esquema regulatorio de países en vías de desarrollo se presenta una mayor probabilidad de asimetrías de la información, por lo cual se hace indispensable la experticia de las agencias reguladoras para controlar los comportamientos oportunistas de los agentes para reportar la información requerida por las agencias de manera incorrecta y así obtener beneficios derivados de las decisiones adversas del regulador, dada esa información. El tema de las asimetrías de la información preocupa, enormemente, a agencias adscritas y ministerios gubernamentales, de forma constante, alrededor del mundo, pues una política o decisión regulatoria ejecutada, a partir de información incorrecta, puede llevar a costos sociales y políticos de gran impacto para los consumidores finales y a desmejoras en el bienestar social.

La UAEAC solicita, de manera regular, a los transportadores aéreos troncales la siguiente información:⁶⁵

- **Pasajeros origen–destino.** Estadísticas mensuales de pasajeros indicando la regularidad de la operación. Se debe enviar dentro de los diez primeros días calendario del mes siguiente al de las operaciones reportadas.
- **Tráfico por equipo.** Estadísticas de sillas ofrecidas y pasajeros a bordo, distancia, tiempo, regularidad y tipo de equipo por vuelo y ruta. Se debe enviar dentro de los diez primeros días calendario del mes siguiente al de las operaciones reportadas.
- **Cumplimiento.** Estadísticas mensuales de vuelos programados, cancelados y cumplidos indicando las causas de cancelaciones y demoras (comerciales, técnicas, operacionales e incontrolables). Se debe enviar dentro de los diez primeros días calendario del mes siguiente al de las operaciones reportadas.
- **Balances y estados de resultados.** Con periodicidad anual, entregada los primeros cuatro meses del año siguiente al de las operaciones reportadas.
- **Estados financieros provisionales.** Deben ser enviado antes del día 20 de julio, reportando las operaciones del primer semestre de cada año conteniendo el balance y estados de resultados provisionales.
- **Costos de operación.** Estadísticas semestrales de los costos promedio por equipo y hora de vuelo, discriminando por costos directos (tripulación, seguros, servicios aeronáuticos y servicios a pasajeros, combustible, depreciación y arriendo de aeronaves), e indirectos (administración, ventas y financieros), además de la diferenciación de costos fijos y variables. Descripción del número de aeronaves, horas bloque y ciclo por tipo de equipo. Se envía veinte días después de cumplido el periodo contenido en la información.

Para el año 2005, la UAEAC reportó un ciento por ciento de recolección de información, por parte de las empresas que cubren las rutas troncales, representada en la información financiera de tres (3) empresas, las cuales –a su vez- representan un cuatro por ciento (4%) de la cantidad total de empresas aéreas, en el país. Las empresas que reportaron información fueron AVIANCA, SAM y AEROREPÚBLICA. La empresa WEST CARIBBEAN, la cual tradicionalmente venía participando del mercado regular troncal, no reportó sus

⁶⁵ UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. Sección 3.8, Op. cit., Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

costos para este año dada la suspensión y sanción de su servicio en 2005, por lo que su información financiera sólo se generó hasta 2004.*

Cuadro 8. Cumplimiento en el envío de la información financiera por modalidad (Año 2005)

MODALIDAD	TOTAL EMPRESAS		EDOS FINANC.		
	No.	PART. %	No.	PART. %	CUMPLIMIENTO
COMERCIAL TRONCAL	3	4%	3	5%	100%
COMERCIAL SECUNDARIA	2	3%	2	3%	100%
ESPECIAL DEL GOBIERNO	1	1%	1	2%	100%
COMERCIAL REGIONAL	5	6%	5	8%	100%
AEROTAXI	60	75%	40	67%	67%
COMERCIAL DE CARGA	7	9%	7	12%	100%
ESPECIAL DE CARGA	2	3%	2	3%	100%
TOTAL	80	100%	60	100%	75%

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

La consecución de información, por parte del regulador, es elemento vital de su habilidad y experticia reguladora. El transporte aéreo presenta una disyuntiva interesante, al exponer que unos costos muy altos en el servicio de ruta pueden reflejarse en altos precios finales al consumidor y unos costos muy bajos pueden poner en peligro la rentabilidad de las rutas y el servicio y pueden provocar descuidos en temas de mayor atención, como la inversión en seguridad aérea. La

* Para efectos de este trabajo fue imposible acceder a información financiera de las empresas aéreas regulares troncales, en un horizonte temporal más amplio. Los constantes cambios en la estructura de mercado, el efecto de la ALIANZA SUMMA para el cruce de información de las empresas involucradas y la desaparición por sanción de West Caribbean son algunas de las razones por la que dicha información es de carácter limitada. Cabe aclarar que la información financiera de las empresas aéreas hace parte de lo que constituye su secreto comercial, por lo que se hace más difícil el acceso a ella.

vigilancia del funcionamiento financiero de las empresas procura establecer la viabilidad de las mismas en la prestación de los servicios, lo cual es una de las funciones del regulador, para asegurar, de esta forma, una estabilidad en los servicios y dinámicas saludables de mercado.

Cuadro 9. Estados financieros consolidados transporte aéreo comercial troncal (miles de pesos)

rubros / periodos	comercial troncal	
	2.004	2.005
balance general		
a c t i v o s		
activo corriente	334.635.243	439.395.448
activo fijo	120.397.283	100.490.346
otros activos	886.337.352	984.194.196
total activo	1.341.369.878	1.524.079.990
p a s i v o s		
pasivo corriente	628.530.172	640.979.022
pasivo a largo plazo	685.376.433	705.314.701
otros pasivos	-	-
total pasivo	1.313.906.605	1.346.293.723
p a t r i m o n i o		
capital (pagado)	44.444.082	24.745.430
utilidad (perdida) del ejercicio	298.132.283	166.626.895
utilidad (perdidas) acumuladas	(1.380.622.480)	(1.044.811.242)
Otros	1.065.509.388	1.031.225.184
total patrimonio	27.463.273	177.786.267
total pasivo y patrimonio	1.341.369.878	1.524.079.990
ingresos y egresos		
i n g r e s o s		
ingresos operacionales	2.272.403.271	2.389.037.749
otros ingresos	563.725.427	327.760.518
total ingresos	2.836.128.698	2.716.798.267
g a s t o s		
costos y gastos operacionales	2.172.648.143	2.328.857.732
otros gastos	363.795.566	229.441.920
provisión para impuestos	1.552.706	(8.128.280)
total gastos	2.537.996.415	2.550.171.372
utilidad (perdida) operacional	99.755.128	60.180.017
utilidad (perdida) neta	298.132.283	166.626.895

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

El transporte aéreo comercial troncal colombiano presentó un aumento de 13.62% de sus activos en 2005, con respecto a la de 2004. Asimismo, se vieron incrementados sus pasivos en 2.46% al incrementarse los pasivos de largo plazo del sector, dado el mayor incremento de los activos. Con respecto a los pasivos, se obtuvo un patrimonio más alto comparado con 2004, explicado ello, a su vez, por los aumentos en pasivos de largo plazo y pasivo corriente. Desde el punto de vista de patrimonio, se redujo el capital pagado por el sector entre un año y otro, al igual que las utilidades del ejercicio. Esto último puede verse explicado, en cierta forma, por la salida del mercado de West Caribbean y las obligaciones contractuales que, de ese hecho, se derivaron. Las utilidades netas también tuvieron un decrecimiento de 44.10% en el 2005.

Cuadro 10. Coeficientes financieros transporte aéreo comercia troncal

rubros / periodos	2.005	2.004
de liquidez		
razón corriente :a.corriente/p.corriente	72,66%	53,24%
de endeudamiento		
pasivo corriente / total pasivo	55,23%	47,84%
total pasivo/patrimonio	435.02%	4784.23%
pasivo largo plazo/patrimonio	190.54%	2495.61%
total pasivo / total activo	81.31%	97.95%
de solidez		
total activo/total pasivo	122,99%	102,09%
total activo/ pasivo corriente	222,68%	213,41%
de estabilidad		
activo fijo/ pasivo largo plazo	39,25%	17,57%
activo total/ pasivo total	122,99%	102,09%
de propiedad de la empresa		
total patrimonio/total activo	18,69%	2,05%
de rentabilidad		
utilidad oper./ingreso oper.	2,77%	4,39%
utilidad neta/ingresos totales	4,77%	10,51%
activo corriente-pasivo corriente	(266.305.142)	(293.894.929)

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

En el año 2005, las empresas de transporte aéreo comercial troncal colombiano presentaron una disminución de su liquidez, al reducirse su razón corriente. Aunque este índice carece de una validez dinámica y hace mayor referencia a un estado estático de la liquidez (además de la influencia directa de factores estacionales dentro de su comportamiento), su disminución para 2005 da una idea del menor respaldo por parte de las empresas sobre los pasivos corrientes, a pesar de que, en consolidado, este activo corriente haya aumentado para las empresas de la modalidad troncal comercial de transporte aéreo. Las fluctuaciones de precios, de manera poco controlada, afectan considerablemente el comportamiento de dicho indicador, puesto que unos precios muy bajos harían que las empresas no cuenten con un respaldo eficaz para sus activos corrientes y enfrentar problemas de liquidez.

Dificultades de tal calibre, en el transporte aéreo, se consideran graves, teniendo presente las necesidades de cubrir costos fijos de viajes y otros rubros, además de la imposibilidad, en la tenencia de recursos, para el pago de sus obligaciones. La regulación de los precios, en procura de su estabilidad ó poca fluctuación y el manejo cuidadoso por parte de las empresas de sus estructuras de costos, previenen situaciones de iliquidez de manera satisfactoria.

Igualmente, se observa de manera muy positiva la reducción del endeudamiento, por lo que se disminuye el compromiso del patrimonio, para que las empresas cubran obligaciones. Su reducción se puede considerar como muy significativa, dada la crisis de los últimos años y las dificultades de las empresas a nivel financiero. No cabe duda que esta reducción permitirá a las empresas continuar en el sector con una menor incertidumbre hacia su futuro, aunque los índices continúan siendo altos, teniendo en cuenta las necesidades de altas inversiones en capital que, muchas veces, se suplen con endeudamiento, dentro de lo que el transporte aéreo respecta. Se evidencia también una mejora en la situación de estabilidad del sector, debido al aumento de los activos fijos con respecto a los pasivos de largo plazo y, en la fracción de activos totales con respecto a pasivos totales, la cual ya supera el 100%.

A continuación se presenta la información financiera para las empresas de transporte aéreo troncal en los años 2004 – 2005, de la cual se ha excluido a WEST CARIBBEAN, por efectos de la sanción impartida a ella en 2005.

Cuadro 11. Estado financiero consolidado AEROREPÚBLICA Comparativo años 2004 – 2005 (Miles de Pesos)

Balance General	2004	2005
ACTIVO		
Activo corriente	67.146.251	75.394.955
Activo Fijo	49.255.754	34.241.466
Otros Activos	13.836.827	47.004.059
TOTAL ACTIVO	130.238.832	157.180.520
PASIVO		
Pasivo corriente	76.056.301	112.211.024
Pasivo Largo Plazo	28.574.547	37.308.544
Otros pasivos	-	-
TOTAL PASIVO	104.630.848	149.519.568
PATRIMONIO		
Capital (Pagado)	31.820.431	14.600.870
Utilidad (pérdida) del ejercicio	4.787.968	(34.887.737)
Utilidades (perdidas) acumuladas	(24.637.143)	(756.917)
Otros	13.636.728	27.704.736
TOTAL PATRIMONIO	25.607.984	7.660.952
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	130.238.832	157.180.520
INGRESOS Y EGRESOS		
INGRESOS		
Ingresos operacionales	315.148.560	311.146.488
Otros ingresos	2.420.200	1.992.899
TOTAL INGRESOS	317.468.760	313.139.387
GASTOS		
Costos y Gastos de Operación	287.797.078	309.764.933
Otros Gastos	21.663.858	47.776.173
Provisión para impuestos	1.219.856	(9.513.982)
TOTAL GASTOS	312.680.792	348.027.124
UTILIDAD (PERD) OPERACIONAL	25.251.482	1.381.555
UTILIDAD (PERD) NETA	4.787.968	(34.887.737)

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

AEROREPÚBLICA presentó una mejora del total de sus activos durante 2005 con respecto a 2004, aunque se produjeron importantes cambios en su composición de activos fijos y otros activos. Su pasivo corriente se vio incrementado en un 47.53%, lo que puede observarse como riesgoso, si se compara con el menor aumento del pasivo a largo plazo, el cual fue sólo del 30.56%; lo anterior se basa en la obligación que se adquiere con los pasivos corrientes, al tener que pagar al cumplirse el año después del periodo contable en el que fueron suscritas. Tal situación preocupa, debido a la pérdida del ejercicio obtenida por

AEROREPÚBLICA en 2005, la cual es negativa. Se habla pues de su disminución patrimonial, su disminución de ingresos operacionales y el aumento de gastos de operacionales. El aumento de rubros, como otros gastos y una provisión para impuestos que, para 2005, aparece como negativa, obligan a la empresa a hacer excesivos ajustes para años venideros, con la idea de garantizar su servicio y permanencia dentro del sector.

Cuadro 12. Coeficientes financieros AEROREPÚBLICA

RUBROS / PERIODOS	AEROREPÚBLICA	
	2.004	2.005
DE LIQUIDEZ		
RAZONCORRIENTE:A.Corriente/P.Corriente	88,28%	67,67%
DE ENDEUDAMIENTO		
PASIVO CORRIENTE / TOTAL PASIVO	72,69%	75,05%
TOTAL PASIVO/PATRIMONIO	408,59%	1951,71%
PASIVO LARGO PLAZO/PATRIMONIO	111,58%	487,00%
TOTAL PASIVO / TOTAL ACTIVO	80,34%	95,13%
DE SOLIDEZ		
TOTAL ACTIVO/TOTAL PASIVO	124,47%	105,12%
TOTAL ACTIVO/ PASIVO CORRIENTE	171,24%	140,08%
DE ESTABILIDAD		
ACTIVO FIJO/ PASIVO LARGO PLAZO	172,38%	91,78%
ACTIVO TOTAL/ PASIVO TOTAL	124,47%	105,12%
DE PROPIEDAD DE LA EMPRESA		
TOTAL PATRIMONIO/TOTAL ACTIVO	19,66%	4,87%
DE RENTABILIDAD		
UTILIDAD OPER./INGRESO OPER.	8,02%	0,44%
UTILIDAD NETA/INGRESOS TOTALES	1,51%	-11,14%
CAPITAL TRABAJO		
ACTIVO CORRIENTE-PASIVO CORRIENTE	(8.910.050)	(36.276.029)

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

En términos de razones financieras, la situación de AEROREPÚBLICA reporta un aumento muy significativo de sus coeficientes de endeudamiento, al tener una fracción muy grande del patrimonio, en términos de pasivo (1951.71%), lo que pone a la empresa en una situación bastante crítica, si se tiene en cuenta también el aumento del pasivo de largo plazo con respecto a patrimonio (487%). La empresa estaría en riesgo, tanto en el corto como en el largo plazo, de no

presentar una recuperación generosa en los próximos ejercicios que lleve a cabo. También, la desaparición de la empresa West Caribbean en el mercado comercial troncal podría beneficiar, en cierta forma, a AEROREPÚBLICA, al obtener una fracción de pasajeros en los mercados troncales servidos, anteriormente, por esta aerolínea, obteniendo mayores niveles de ocupación en sus rutas.

Se espera que AEROREPÚBLICA disfrute de una recuperación, en los próximos años, con su incursión en el programa *One Pass* al que pertenecen las aerolíneas CONTINENTAL AIRLINES y COPA HOLDINGS, esta última, actualmente, es propietaria de COPA y AEROREPÚBLICA. Dichas dos aerolíneas disfrutaban, desde el mes de febrero de 2006, un código compartido y programas de viajero frecuente. Además de ello, AEROREPÚBLICA incursionó en vuelos directos a Panamá, lo que amplía sus oportunidades de mercado para los próximos años.

Cuadro 13. Estado financiero consolidado SAM S.A Comparativo años 2004 – 2005

Balance General	2004	2005
ACTIVO		
Activo corriente	23.181.329	36.049.370
Activo Fijo	2.296.816	1.916.642
Otros Activos	81.457.512	88.343.272
TOTAL ACTIVO	106.935.657	126.309.284
PASIVO		
Pasivo corriente	51.600.502	50.129.079
Pasivo Largo Plazo	70.878.961	75.070.499
Otros pasivos	-	-
TOTAL PASIVO	122.479.463	125.100.578
PATRIMONIO		
Capital (Pagado)	1.401.240	1.401.240
Utilidad (pérdida) del ejercicio	6.210.039	22.117.779
Utilidades (perdidas) acumuladas	(116.747.287)	(110.537.247)
Otros	93.592.202	88.127.934
TOTAL PATRIMONIO	(15.543.806)	1.109.706
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	106.935.657	126.309.284
INGRESOS Y EGRESOS		
INGRESOS		
Ingresos operacionales	169.624.897	212.249.272
Otros ingresos	23.880.177	10.412.352
TOTAL INGRESOS	193.505.074	222.661.624
GASTOS		
Costos y Gastos de Operación	147.327.730	166.245.212
Otros Gastos	39.797.295	32.912.931
Provisión para impuestos	170.010	1.385.702
TOTAL GASTOS	187.295.035	200.543.845
UTILIDAD (PERD) OPERACIONAL	22.297.167	46.004.060
UTILIDAD (PERD) NETA	6.210.039	22.117.779

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

SAM S.A. obtuvo un aumento importante de sus activos (18.11%) en 2005, por encima del aumento de sus activos (2.14%), al igual que presentó una recuperación positiva de su patrimonio con respecto al año anterior. Los pasivos de largo plazo sólo se incrementaron, prudentemente, en un 5.91%, además de presentarse una reducción en su pasivo corriente y un aumento de, únicamente, 2.14% en sus pasivos totales. A pesar del aumento en sus costos y gastos de operación, lo cual representa una situación coyuntural del sector, esta aerolínea logró el aumento de sus ingresos por encima de sus costos, generando utilidades positivas.

Es importante señalar que SAM es participante junto con AVIANCA Y ACES de la ALIANZA SUMMA, lo que le ha permitido atenuar un poco –y de manera exitosa– los efectos coyunturales de la industria en su estructura de costos, en comparación a lo que hubiera sufrido si hubiera continuado operando de manera individual en el mercado. En dicha coyuntura, descrita anteriormente, las alianzas se convierten en una herramienta de acción de mercado, donde se buscan aprovechar ventajas de manera sinérgica, sobretodo en sectores con altas inversiones de capital como el de transporte aéreo.

Cuadro 14. Coeficientes Financieros SAM S.A.

RUBROS / PERIODOS	SAM S.A.	
	2.004	2.005
DE LIQUIDEZ		
RAZON CORRIENTE:A.Corriente/P.Corriente	44,92%	71,91%
DE ENDEUDAMIENTO		
PASIVO CORRIENTE / TOTAL PASIVO	42,13%	40,04%
TOTAL PASIVO/PATRIMONIO	-787,96%	11282,23%
PASIVO LARGO PLAZO/PATRIMONIO	-455,99%	6764,90%
TOTAL PASIVO / TOTAL ACTIVO	114,54%	99,12%
DE SOLIDEZ		
TOTAL ACTIVO/TOTAL PASIVO	87,31%	100,89%
TOTAL ACTIVO/ PASIVO CORRIENTE	207,24%	251,97%
DE ESTABILIDAD		
ACTIVO FIJO/ PASIVO LARGO PLAZO	3,24%	2,55%
ACTIVO TOTAL/ PASIVO TOTAL	87,31%	100,89%
DE PROPIEDAD DE LA EMPRESA		
TOTAL PATRIMONIO/TOTAL ACTIVO	-14,54%	0,88%
DE RENTABILIDAD		
UTILIDAD OPER./INGRESO OPER.	13,14%	21,67%
UTILIDAD NETA/INGRESOS TOTALES	3,21%	9,93%
CAPITAL TRABAJO		
ACTIVO CORRIENTE-PASIVO CORRIENTE	(28.419.173)	(14.079.709)

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

Para 2005, SAM vio incrementada su liquidez de manera importante en un 27% con respecto a 2004. No obstante, sus coeficientes de endeudamiento continúan siendo altos, si se tienen en cuenta que los pasivos son mucho mayores que niveles de patrimonio, tanto en el corto como en el largo plazo. También, para este año, SAM logró una mayor estabilidad al tener un 100% de cobertura del pasivo total con los activos totales.

Cuadro 15. Estado Financiero Consolidado AVIANCA S.A. Comparativo Años 2004 – 2005

Balance General	2004	2005
ACTIVO		
Activo corriente	226.586.235	327.411.083
Activo Fijo	62.971.435	64.332.238
Otros Activos	761.904.807	848.846.865
TOTAL ACTIVO	1.051.462.477	1.240.590.186
PASIVO		
Pasivo corriente	453.364.513	478.638.919
Pasivo Largo Plazo	583.716.677	592.935.658
Otros pasivos	-	-
TOTAL PASIVO	1.037.081.190	1.071.574.577
PATRIMONIO		
Capital (Pagado)	8.132.411	8.743.320
Utilidad (pérdida) del ejercicio	304.830.996	179.396.853
Utilidades (perdidas) acumuladas	(1.238.348.074)	(933.517.078)
Otros	939.765.954	914.392.514
TOTAL PATRIMONIO	14.381.287	169.015.609
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	1.051.462.477	1.240.590.186
INGRESOS Y EGRESOS		
INGRESOS		
Ingresos operacionales	1.711.762.043	1.865.641.989
Otros ingresos	535.788.233	315.355.267
TOTAL INGRESOS	2.247.550.276	2.180.997.256
GASTOS		
Costos y Gastos de Operación	1.643.628.373	1.852.847.587
Otros Gastos	299.090.907	148.752.816
Provisión para impuestos	-	-
TOTAL GASTOS	1.942.719.280	2.001.600.403
UTILIDAD (PERD) OPERACIONAL	68.133.670	12.794.402
UTILIDAD (PERD) NETA	304.830.996	179.396.853

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

AVIANCA logró, durante 2005, un incremento de sus activos de 17.98%, lo que está por encima del crecimiento de sus pasivos, los cuales sólo aumentaron un 3.3%. El crecimiento de sus pasivos corriente y de largo plazo se da de manera normal y a tasas muy bajas de 5.57% y 1.57%, respectivamente. A pesar de esa estabilidad, sus ingresos para 2005 se redujeron en un 2.96% y sus gastos aumentaron un 3.03%, lo que desembocó en una reducción de su utilidad neta de 41%. Cabe recordar que AVIANCA se encuentra en un proceso de adaptación de nuevos modelos administrativos derivados de la adquisición de la empresa por

parte del grupo brasilero Sinergy, lo que podría, en años iniciales, golpear fuertemente sus estructuras financieras, hasta volver a su consolidación.

Las diferencias en cantidades de montos en rubros de AVIANCA, con respecto a las otras empresas, se consideran abismales. Esto dado que es muy probable que AVIANCA presente sus estados financieros de manera consolidada en todas las modalidades de transporte ofrecidas por ella. Lo anterior puede convertirse en una gran dificultad para el regulador, puesto que si no se conocen los costos reales de la prestación del servicio en la modalidad regular troncal, por parte de AVIANCA, podría estarse prestando una situación de subsidio cruzado de la modalidad, a través de ingresos provenientes de otras modalidades, como la regular internacional.

Una situación así es, desde el punto de vista de la economía de regulación, una posibilidad de entorpecer el ritmo de la competencia, lo que –además- deja en una considerable desventaja a las demás empresas. Exponer, entonces, los coeficientes financieros de AVIANCA, dada esta situación, no sería muy dicente para explicar su comportamiento dentro del sector, pues todos sus rubros iniciales de construcción de coeficientes estarían muy por encima del promedio de la modalidad.

La asimetría de la información, en un caso de tal naturaleza, juega un papel vital a la hora de velar por la sana competencia. En un grado muy alto una regulación por comparación, por ejemplo, usando como referencia la información de eficiencia de AVIANCA en sus aspectos financieros, llevaría a las demás empresas a simular algo que, dentro de su capacidad instalada, no es posible cumplir. Es probable, entonces, que el estado financiero consolidado de la modalidad se haya visto afectado por las diferencias de AVIANCA con respecto a sus otros competidores.

3.13 SIGNIFICANCIA DE LA OPERACIÓN DE LA REGULACIÓN CON PRECIOS TOPE (PRICE CAP) Y/O TASA DE RETORNO.

La regulación de precios del transporte aéreo en Colombia se ejerce, según la resolución 15542 de 1991, donde se establece la introducción de tarifas por parte de las aerolíneas, siempre y cuando éstas cumplan con los criterios técnicos de equidad y suficiencia.

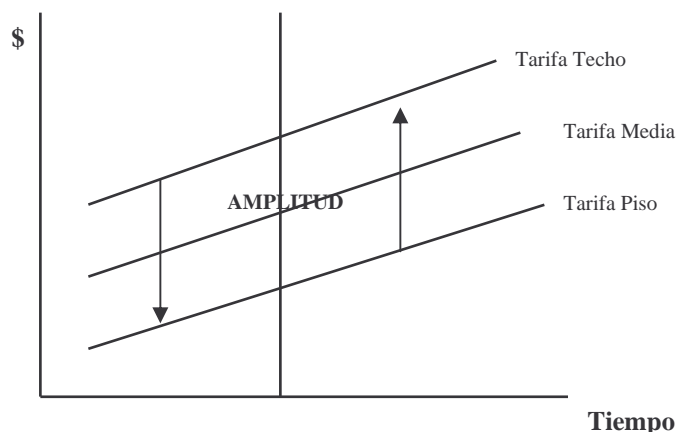
Dicho criterio determina que la tarifa debe ser proporcional al tipo de servicio prestado y se relacionará, de manera directa, con las características del trayecto y condiciones de operación de la ruta (distancia y topografía), mientras que el de eficiencia apunta al cubrimiento de los costos de operación (combustibles, mantenimiento de equipo), los costos fijos y las utilidades de la aerolínea por la explotación de esas rutas.

La resolución 297 de 1994 establece los procedimientos para determinación de tarifas en el transporte aéreo regular de pasajeros, a través de una banda tarifaria que sirve como referencia para la fijación libre de tarifas, con el objetivo de que las mismas no sean ni inferiores a la mínima ni superiores a la máxima establecida, o estén autorizadas a otras aerolíneas. Las tarifas deben cumplir con los criterios establecidos en la resolución 15542 de 1991.

La banda tarifaria consta de una estructura en donde se establece una tarifa piso (mínima) relacionada, en la mayoría de los casos, con la tarifa de clase económica (supereconómica) y una tarifa techo (máxima) que, por lo general, corresponde con la tarifa de clase ejecutiva. La distancia entre las dos tarifas se denomina *amplitud* y es el espacio aprobado para la libre fluctuación de las tarifas.

En ese orden de ideas, la modificación de tarifas se considera como un mecanismo automático, en donde se tienen en cuenta conceptos como la inflación y la devaluación, además de los costos incurridos por las empresas para prestar el servicio. Una vez una empresa demuestre unos costos más altos en la prestación de un servicio, es probable que sean aprobadas unas tarifas más altas que le permita cubrir esos costos. Si las demás empresas no presentan modificaciones en sus costos, eso no implica que no puedan cobrar tarifas más altas, una vez éstas hayan sido aprobadas para cualquier operador por parte de la AEROCIVIL.

Gráfico 12. Estructura de la banda tarifaria



De manera tradicional en el transporte aéreo, la regulación de tarifas ha basado su ejecución a través de instrumentos regulatorios, tales como tarifas *peak load*, tarifas en dos partes y discriminación de precios. La determinación del instrumento, como tal, depende de la decisión del regulador de conservar

aerolíneas de posición dominante sobre una ruta o rutas, las cuales aprovechen las economías de escala y alcance. Por esta razón, el instrumento dota a AEROCIVIL de herramientas para evitar el abuso de dicha posición.

Ante ello, la postura dominante de una empresa puede ser combatida con la introducción de competencia en el mercado, lo que puede ir en detrimento de los beneficios de la empresa con posición dominante, en el caso que ésta exista, dada la participación en el mercado de nuevas aerolíneas. La presencia de firmas con posición dominante se convierte, entonces, en un determinante para la elección del modelo regulatorio de tarifas a seguir, pues se debe establecer la tarifa óptima para la firma, en donde esta pueda cubrir sus costos, así sean mayores a su costo marginal.

A partir de tal condición se debe, entonces, establecer un nivel tarifario que haga máximo el excedente de los consumidores y evite pérdidas de las firmas reguladas, para que así se puedan financiar sus costos fijos y se permita la aplicación de precios diferenciados, según el tipo de consumidores y sus elasticidades, las zonas geográficas de desplazamiento o fluctuaciones de la demanda.

Las tarifas *peak load* permiten elegir la capacidad y el precio de un bien o servicio, teniendo en cuenta las fluctuaciones de la demanda. Como es sabido, la demanda de servicios de transporte aéreo responde a fenómenos de carácter estacional, mientras que la capacidad de las empresas se considera fija en el corto plazo, por lo cual a una silla vacía de avión se le ha dado el término de bien altamente perecedero. La utilización de este esquema permite satisfacer las proyecciones de incrementos en los niveles de demanda, en un periodo determinado, cuando las firmas deciden realizar un cobro de costos fijos y variables, dentro de periodos de demanda alta, mientras que, en periodos de baja, sólo se cobren los costos de operación.

Por otro lado, las tarifas en dos partes obligan al consumidor al pago de unos derechos fijos más un pequeño precio constante por cada unidad después de la primera. Por ello, el precio pagado por cada consumidor no es constante y varía de acuerdo a las cantidades adquiridas, decreciendo a medida que aumentan las cantidades. Una asociación de tarifa en dos partes, por concepto de descuentos por calidad, puede llevar a la formulación de una tarifa en donde el precio decrece con el grado de calidad de producto.

El fenómeno de fluctuación de la demanda hace necesario la diferenciación de precios, donde sea posible, para las firmas, el establecimiento de precios que les permitan cobrar un precio capaz de reflejar los costos variables y fijos, tanto en temporada alta como en temporada baja, sólo los variables, teniendo en cuenta que dichas fluctuaciones hacen necesarias inversiones elevadas en infraestructura, las cuales condicionan la capacidad de producción para satisfacer

los niveles de demanda inciertos en el corto y largo plazo. Para el caso de las aerolíneas, es deseable el hecho de poder desviar la demanda de temporada alta a la baja, dadas las restricciones de capacidad para ofrecer sillas.

En temporada alta, la firma no puede diferenciar, adecuadamente, sus consumidores, por lo que introduce en el producto restricciones de auto selección y compatibilidad de incentivos, lo cual hace posible ejercer una tarifa en dos partes, para ofrecer un menú de paquetes, realizando discriminaciones de precio de segundo grado. Las mayores diferencias entre un paquete y otro responden a diferencias en la elasticidad precio de la demanda.

Es así como las aerolíneas pueden contemplar la posibilidad de formar nichos de mercado y tener algún poder sobre sus consumidores. A pesar de la no diferenciación del bien como tal, dado la necesidad de transporte de las personas, las líneas aéreas tienden a diferenciar sus tarifas ofreciendo primera clase, clase ejecutiva, clase normal y clase turista. Las preferencias definidas de los consumidores para hacer su elección final de servicio y silla toma mucha importancia a la hora de la fijación de las tarifas. Las aerolíneas, por ejemplo, tienen diferentes criterios de diferenciación para la clase normal, a partir de sus conocimientos de nichos de mercado, las preferencias de sus consumidores y imposibilidad de sustitución.

En el mercado colombiano, las características de servicio más notables existentes para las empresas de transporte aéreo pueden describirse en las siguientes:

- *Clase Ejecutiva:* donde se concentran consumidores dispuestos a pagar tarifas más altas, dada su necesidad inaplazable de viajar y lo innecesario de procedimientos como reservas o confirmación previas.
- *Clase Normal:* Para consumidores que viajan con cierta frecuencia, dispuestos a pagar tarifas más altas para evitar problemas de tiempo, aunque, en este caso, se haga necesario las reservas y confirmaciones.
- *Clase Intermedia:* Los pasajeros se transportan con mucha frecuencia y su tarifa es proporcional a sus desplazamientos, por lo que se requieren altos niveles de reservas y confirmaciones.
- *Clase Económica:* Sostiene cupos limitados dados los tipos de ruta, donde el consumidor está obligado a realizar sus reservas con 15 o 20 días de anticipación a su vuelo.
- *Clase Supereconómica:* No es disponible en todas las rutas y se ofrece para asegurar unos niveles de demanda por vuelo. Sus cupos son muy restringidos, teniendo en cuenta la necesidad de reservarlos con varios meses de anticipación.

Dadas estas diferencias, la AEROCIVIL, dentro del régimen de libertad vigilada que ejecuta para regular las tarifas aéreas, clasifica las tarifas con las letras J,S,Y, las cuales se determinan por parte de las empresas, según un conjunto de variables, entre las que sobresalen la hora y tipo de vuelo, tipo de tráfico, etcétera. Sustancialmente, existe la discriminación de segundo grado, pues la oferta separa a sus consumidores en pequeños grupos de mercado con plena identificación de preferencias y diferenciación de precios. Tal discriminación también es observable, dados los descuentos y promociones a grupos que viajan en temporada alta a menores tarifas, por lo que se espera una mayor demanda por tiquetes aéreos.

Dado lo anterior, para el mercado colombiano se espera que:

$$S < Y < J$$

A continuación, se mostrarán las diferentes tarifas que fueron observadas y reportadas por las empresas a la autoridad aeronáutica, observadas desde el año 2000 hasta 2005, en las rutas troncales colombianas, discriminadas por empresas vigentes en el mercado (3), tipos de tarifa (J, S, Y), un solo trayecto (OW) e ida y vuelta (RT).

Cuadro 16. Rangos Observados de Flotación de Tarifas Reales J, S, Y OW /RT y Cambios Porcentuales de Espacios Diferenciales de Flotación OW/RT. Rutas Troncales Colombianas Por Empresas. (2000 = 100)*

Aerolínea	Rango J (OW)	Rango S (OW)	Rango Y (OW)
AVIANCA	150.000 < t < 530.000	80.000 < t < 350.000	50.000 < t < 360.000
AEROREPÚBLICA	n.d	50.000 < t < 440.000	140.000 < t < 270.000
SAM	190.000 < t < 530.000	60.000 < t < 280.000	80.000 < t < 340.000

Aerolínea	Rango J (RT)	Rango S (RT)	Rango Y (RT)
AVIANCA	160.000 < t < 540.000	80.000 < t < 500.000	n.d
AEROREPÚBLICA	n.d	70.000 < t < 440.000	n.d
SAM	240.000 < t < 560.000	80.000 < t < 440.000	n.d

Aerolínea	Δ% Rango J OW/RT	Δ% Rango S OW/RT	Δ% Rango Y OW/RT
AVIANCA	0%	55.55%*	n.d
AEROREPÚBLICA	n.d	-5.12%*	n.d
SAM	-5.88%*	63.63%*	n.d

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

* Valores que se calculan al encontrar la diferencia del límite superior e inferior para posteriormente calcular el cambio porcentual de la diferencia entre OW y RT.

Al analizar los cambios porcentuales de los rangos de tarifas observados para *OW* y *RT*, en las empresas AVIANCA, AEROREPÚBLICA y SAM, se pueden observar con claridad que la primera conserva el mismo rango de flotación en las tarifas *OW* y *RT* para la categoría J de tarifas, las cuales se relacionan con la tarifa ejecutiva, por lo que puede decirse que estos consumidores obtienen beneficios al no verse modificado el rango de flotación de precios observado en *RT* con respecto al de *OW*. Bajo dicho principio es muy notoria la presencia de economías de escala al establecer que, una vez sea mayor la distancia a recorrer, el costo silla–milla para la empresa disminuye, así como sus costos administrativos, puesto que tales tarifas, generalmente, no poseen restricciones considerables en relación con las de otras categorías.

Lo otro que puede explicarse, por medio de esta modificación nula del rango, es que, comúnmente, estas tarifas son adquiridas de manera previa a través de planes especiales, con los cuales las empresas aseguran cupos en vuelos para sus ejecutivos, logrando ahorros considerables. Una modificación nula del rango de flotación supone una ganancia para estos consumidores, dado que la distancia recorrida en una ruta *RT* es el doble de una *OW*.

Además, es de resaltar el decremento sufrido en el rango por parte de SAM para las tarifas J que, a pesar de no ser muy considerable, puede constituirse como un buen factor de análisis de sus economías de escala para esta categoría de tarifas. Dicha variación negativa de -5.88% del rango de variación *OW/RT* representa un mayor beneficio a lo largo del horizonte temporal propuesto para los usuarios de SAM con respecto a AVIANCA, en esta categoría.

Por su parte, las economías de escala para AEROREPÚBLICA se observan de acuerdo a la disminución de su rango en las tarifas S, la cual varía de forma negativa al comparar ambos tipos de trayecto. Es importante ver como cada aerolínea, al parecer, tiene señalados unos nichos de mercado en los que prefiere apuntar a este tipo de variaciones negativas, con el ánimo de atraer pasajeros con ciertas características, y quienes busquen mayores excedentes a la hora de viajar en trayectos dobles. Es de esperar una similitud entre el comportamiento de SAM y AVIANCA, debido a la condición de empresa que disfruta la primera respecto a la segunda, situación que se comentará más adelante.

Igualmente, las fluctuaciones de precios para las tarifas S pueden ser explicadas por las diferentes competencias tarifarias emprendidas por las empresas, con el ánimo de captar usuarios. Esta es una situación que, en cierta forma, puede alertar al regulador, ya que puede generar problemas de información hacia los usuarios y algunos incumplimientos de contrato de transporte por parte de las empresas, ocasionando desórdenes en el mercado.

Así las cosas, una vez se calculan las tarifas promedio reales para cada ruta, es posible la construcción de un índice de diferenciación de tarifas IDT, el cual tiene como fórmula la expresión:

$$IDT\ i = \text{Tarifa Promedio real } i / \text{Tarifa Máxima real } i$$

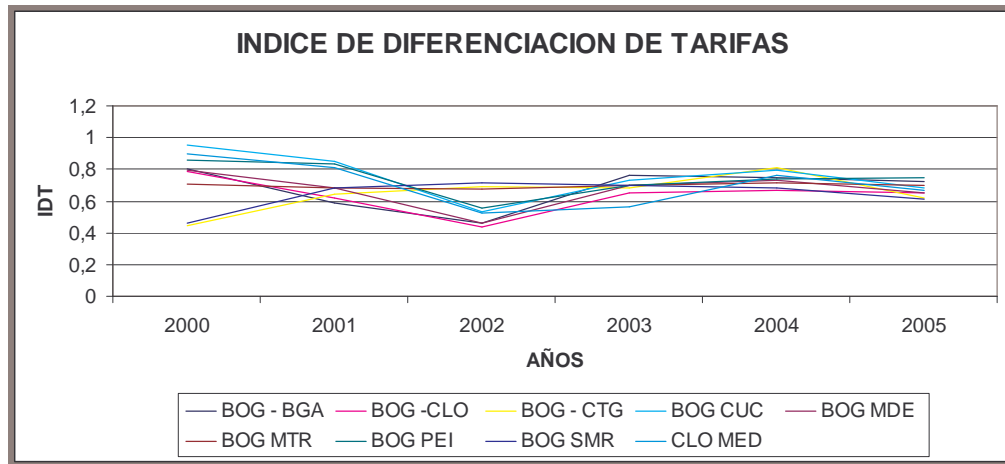
Éste se calcula para cada ruta troncal, durante el horizonte temporal propuesto 2000 -2005, siendo deducido, esencialmente, para las tarifas económicas, por tener una mayor presencia de reporte de tarifas y dadas sus interesantes fluctuaciones.

Cuadro 17. Índices de Diferenciación de Tarifas Reales OW para Rutas Troncales (2000 = 100)

Ruta/ Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005
BOG -BGA	0,79883326	0,58744993	0,45802005	0,76539694	0,74684474	0,72168415
BOG -CLO	0,78703704	0,62337286	0,43859928	0,65163714	0,67071024	0,65397845
BOG -CTG	0,44848485	0,64361001	0,6951292	0,68137109	0,81424149	0,62164385
BOG CUC	0,95550847	0,84836601	0,53513171	0,72716091	0,79120035	0,68316327
BOG MDE	0,79717172	0,67977528	0,46104834	0,70214256	0,73044998	0,65446964
BOG MTR	0,70418251	0,68501921	0,67238451	0,69548872	0,71193609	0,69817563
BOG PEI	0,85517241	0,83280255	0,55797101	0,70227713	0,73806711	0,74506849
BOG SMR	0,46435407	0,68034483	0,7177124	0,69882867	0,68388925	0,6148423
CLO MED	0,89487179	0,8135861	0,52479606	0,56644977	0,76112169	0,66861004

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

Gráfico 13. Índice de Diferenciación de Tarifas OW Rutas Troncales Colombianas 2000 – 2005*



Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

Tal como le muestra el gráfico, puede observarse un comportamiento similar para el IDT en las rutas troncales. Si este índice toma el valor de 1, se interpreta como una identidad entre la tarifa promedio y la máxima existiendo una tarifa única y, cuando se aleja de 1 representa una mayor diferenciación de las tarifas. Las tarifas de la costa norte BOG – CTG, BOG – SMR mostraron un alto grado de diferenciación a comienzos de la muestra, muy contrario al de las demás rutas troncales. Posteriormente, su índice comenzó a ubicarse de manera más estable entre los valores de 0,6 y 0,8.

Del mismo modo, se observa una fuerte convergencia para todas las rutas troncales OW durante el año 2002, donde el IDT presentó una fluctuación regular entre 0.4 y 0.6, mostrando un nivel medio de diferenciación de tarifas. Sin embargo, debe resaltarse que, a partir de este año, el índice comienza un proceso de estabilización para las rutas de la costa norte. La convergencia del índice, en el año 2002, para las rutas podría explicarse de acuerdo a las necesidades de las aerolíneas por una estabilización financiera posterior a los sucesos del 11 de septiembre en Nueva York, lo cual se tradujo en políticas agresivas de diferenciación de precios, entre otras medidas mencionadas anteriormente.

Así las cosas, es muy probable que los destinos turísticos tengan un mayor grado de diferenciación de tarifas, a pesar de observarse, inicialmente, en la muestra

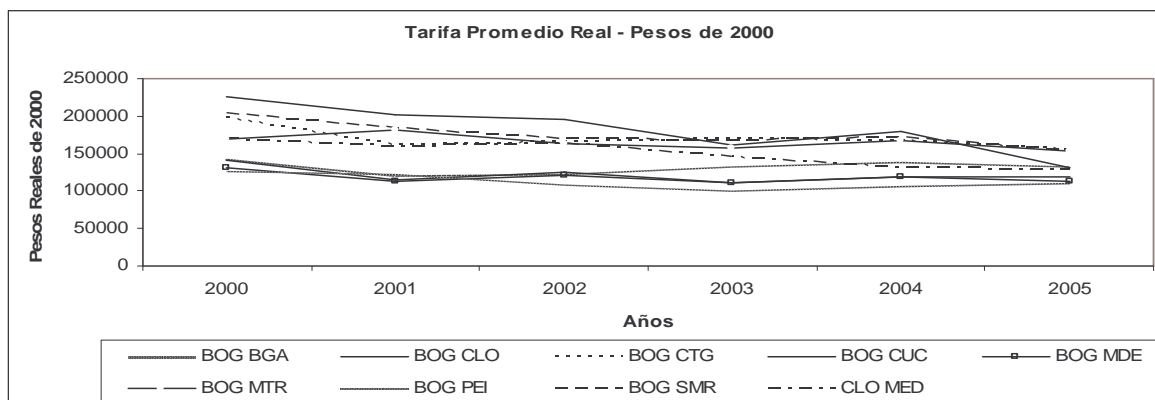
* Construido Para Tarifas Tipo S.

que estas rutas comienzan con una alta diferenciación y la reducen a lo largo de dos años (2000 – 2002), para luego permanecer casi de manera estable, puesto que los valores del IDT varían sin presentar bruscas modificaciones, logrando una mayor convergencia del índice para los últimos años.

Como se pudo observar al analizar los cambios porcentuales de los rangos de flotación de tarifas, cada aerolínea selecciona un nicho de mercado para favorecer a los consumidores presentes ellos, por medio de una estabilidad de precios. Esta última es evidente a la hora de seleccionar un doble recorrido, en alguna ruta troncal, localizando sus economías de escala dentro de ciertos segmentos de mercado diferenciados, básicamente, por la elasticidad de precio de la demanda de sus consumidores.

Es así como el consumidor participa de un proceso de autoselección dirigida, la cual brinda la posibilidad a la empresa de obtener información acerca de sus preferencias, lo cual hará procurar a las mismas un diseño apropiado de políticas de precios. Por último, dada la diversificación de tarifas, es más probable que un mayor segmento de la población acceda a la utilización de servicios aéreos, teniendo en cuenta la mayor comprensión de la demanda y sus fenómenos por parte de las firmas. Ello se derivará en comportamientos más apropiados y acogidos a las expectativas de los usuarios.

Gráfico 14. Tarifa Promedio Real Por Ruta Troncal OW. (Pesos de 2000)*

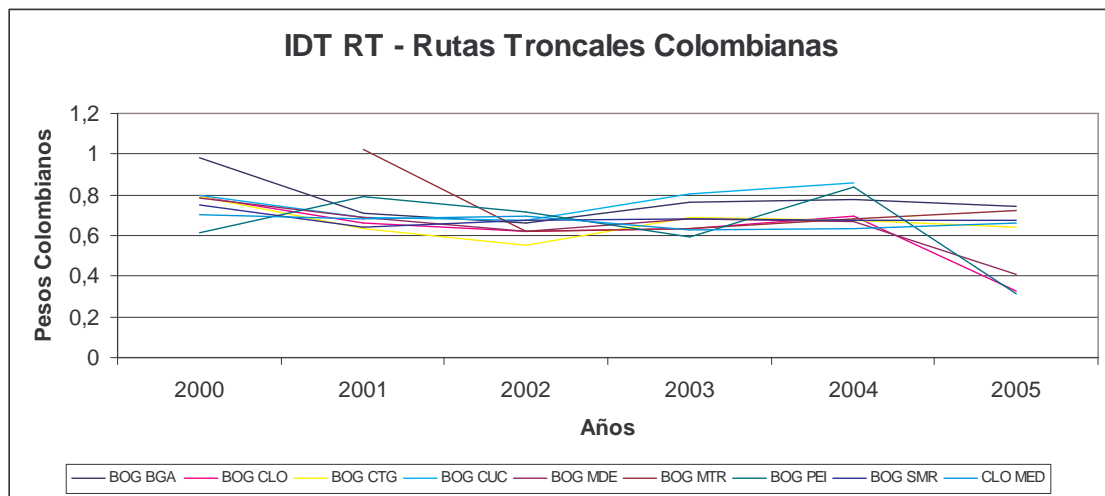


Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

* Construido para Tarifas S

La tarifa promedio real ha conservado una estabilidad con tendencia a una disminución considerable, a lo largo de los años analizados, lo cual se ha traducido en mayores beneficios para los consumidores de tarifas económicas, puesto que no se han visto enfrentados a fluctuaciones drásticas. Lo anterior impide, a su vez, fenómenos asociados a las fluctuaciones de precios como las asimetrías de información, selección adversa y generando confianza a los consumidores. La estabilidad en los precios de las tarifas económicas es apropiada para los consumidores, teniendo en cuenta su alta elasticidad a los cambios en los precios, los cuales son influenciados, principalmente, por las restricciones administrativas impuestas por las empresas. El comportamiento de dichos consumidores influye, de manera sustancial, en el comportamiento estacional de la demanda.

Gráfico 15. Índice de diferenciación de tarifas RT. (Pesos de 2000)*



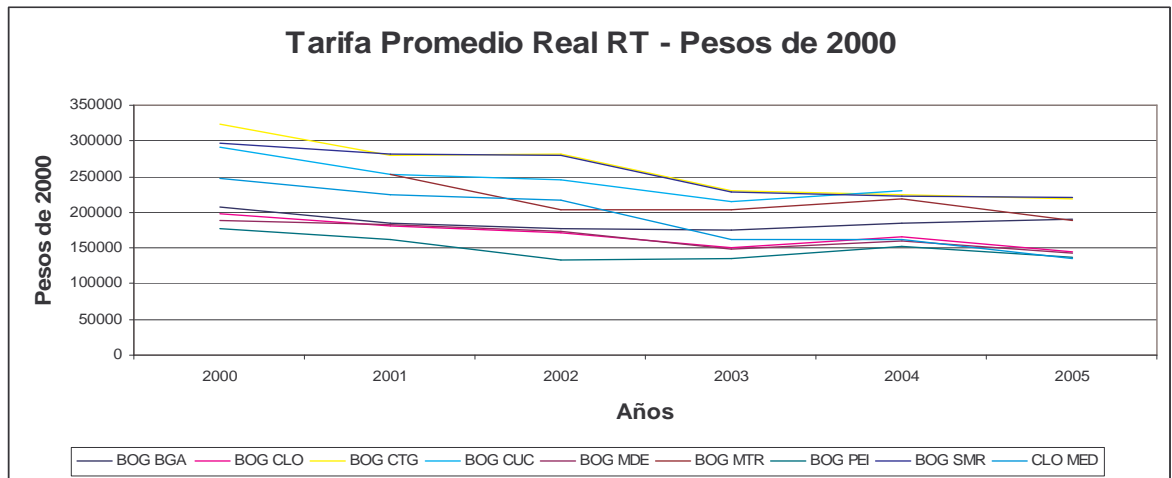
Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

El índice de diferenciación de tarifas para las de tipo *RT* muestra también un proceso de convergencia hacia la estabilidad un poco más prolongado que las tarifas *OW* en los años 2002 – 2003. no obstante, la diferenciación tiende a aumentar para los años 2004 – 2005. El índice tiene una flotación significativa entre los valores 0.6 y 0.8 (un poco más alto que las tarifas *OW* dada la doble distancia recorrida y el aumento de precios que ello genera). Las tarifas de las rutas de la zona centro del país muestran una disminución considerable de su

* Fuente: Elaboración Autor – Construido Para Tarifas S.

índice, lo cual significa un mayor grado de diferenciación en sus tarifas, mientras que las de las rutas hacia la costa norte se conservan en las zonas altas del rango, aunque no lo suficiente para mostrar una característica de tarifa única (cuando el IDT se acerca a 1).

Gráfico 16. Tarifa promedio real por ruta RT. (Pesos de 2000)*



Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

La tarifa promedio real ha mostrado una disminución, a lo largo del periodo observado, para comportarse con cierta estabilidad después de 2003. Esto se considera importante, dado que los últimos años son un resultado de un proceso de adaptación posterior a las reformas emprendidas por la autoridad aeronáutica, emprendidas éstas con la idea de atenuar los efectos administrativos y financieros derivados de los hechos del 11 de septiembre de 2001. Otras variables de influencia para dicha estabilidad se deben al logro de unos costos de operación más estables, por parte de las empresas. A su vez, tal condición se debe a unas medidas de política pertinentes, por parte de la autoridad aeronáutica, para alivianar la carga financiera sostenida por las empresas y las alianzas entre las mismas para la prestación de servicios aéreos, en procura de mejores opciones para los consumidores.

* Fuente: Elaboración Autor. Construido Para Tarifas S.

3.13.1 Comprobación de niveles correctos en estructuras tarifarias OW - RT

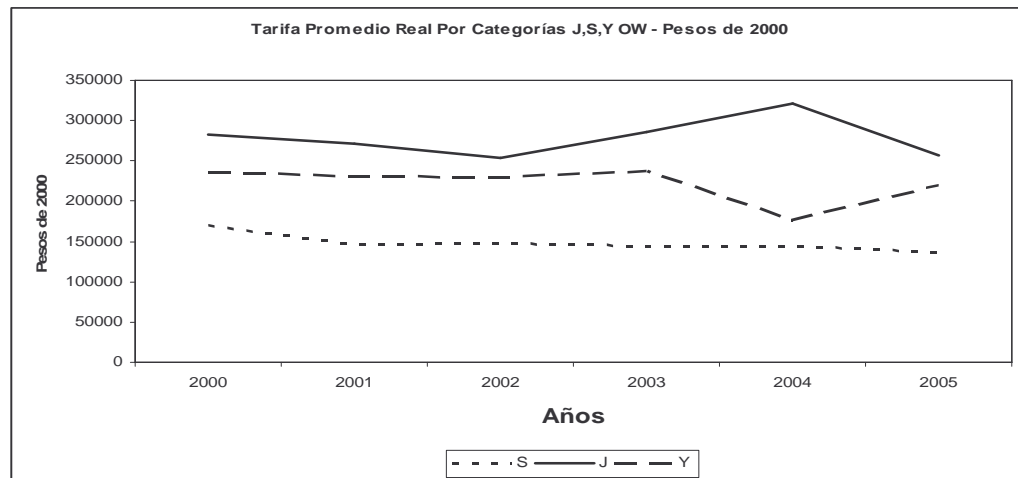
Como se mencionó, anteriormente, es de esperarse que la estructura tarifaria correcta tenga el siguiente comportamiento:

$$S < Y < J$$

Para el caso de las rutas troncales colombianas, las empresas aéreas participantes –y aún vigentes en el mercado- han tenido un comportamiento de estructura tarifaria ajustado a las exigencias de la autoridad aeronáutica. Al graficar la tarifa promedio real a pesos de 2000, puede verse con claridad como la tarifa *J* es superior en todo el horizonte temporal. Para el año 2004 se produce la mayor amplitud entre las categorías de tarifas *J* con respecto a las *S* y *Y*, al igual que un acercamiento importante entre las tarifas *S* y *Y*, después de alejarse de haber mostrado una distancia considerable de sus valores promedio en 2003.

Infortunadamente, la poca regularidad y faltantes de información en las tarifas *RT* no hace posible la observación de la tarifa promedio real por categorías, pero en lo poco que puede observarse también se conservan estas jerarquías de tarifas, por lo que puede concluirse que la regulación de precios ha sido eficaz para controlar los niveles tarifarios en cada una de las categorías, dado que respetan su jerarquía y diferenciación entre ellas, lo cual pudo distinguirse al realizar el análisis de tendencia de las tarifas promedio reales para cada una de ellas.

Gráfico 17. Tarifa Real Promedio Según Categorías J, S, Y OW. (Pesos de 2000)





Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

3.14 FLOTA Y EQUIPO DE TRANSPORTE PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN RUTAS COLOMBIANAS – MODALIDAD TRONCAL

Como se mencionó en la primera parte, uno de los determinantes más importantes de las estructuras de costos de las empresas de servicio aéreo lo constituye la escogencia de la flota y equipo de transporte para la prestación del servicio. Lo anterior dado que unas de las preocupaciones de las empresas de servicios aéreos son, entre otras, la ocupación estacional de las aeronaves por parte de los consumidores, los diferentes patrones de ocupación de las mismas, teniendo en cuenta la elasticidad y las necesidades de los usuarios, así como los trayectos servidos.

Todo ello configura unos criterios específicos, dentro de los cuales se analizan qué aeronaves deben ser las que brinden una mayor estabilidad a los costos del servicio y operación de la aerolínea. La mayoría de aerolíneas acuden a la figura de leasing para adquirir la flota y equipo de transporte, lo cual se asimila a la figura de alquiler o un alquiler con derecho de compra en el largo plazo

Cuadro 18. Flota de aeronave* por empresa modalidad troncal

Empresa Aérea	Flota
	2 Boeing 767 - 300 5 Boeing 767 - 200 7 Boeing 757 - 200 15 MD 83* 6 Jet Fokker 50*
	4 MD DC – 9 30* 5 MD 81* 3 MD 82* 3 MD 83* 8 Embraer 190
SAM (SAM)	10 Fokker F 100 (AVA)* 3 MD 83 (AVA)* 4 Fokker F 50 (AVA)*

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

*Flota usada para cubrir rutas troncales.

Cuadro 19. Cuadro de rutas troncales por empresa

Aerolínea/Ruta	BOG - BGA	BOG - BAQ	BOG - CLO	BOG - CTG	BOG - CUC	BOG - MDE	BOG - MTR	BOG - PEI	BOG - SMR	CLO - MED
AVA	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
RPB	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SAM	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

Las empresas participantes en el mercado cubren la totalidad de las rutas troncales colombianas. A pesar de que, en número, las empresas son pocas, se considera como positivo esta cobertura, pues se amplían las opciones de los consumidores para la elección de la aerolínea deseada para cubrir sus necesidades, a pesar de la poca cantidad de firmas en el sector. Es por ello que la diferenciación en tarifas, horario y calidad toman importancia dentro del mercado.

Sumado a ello, la desaparición de antiguas empresas como ACES e INTER (West Caribbean), sufrida en los últimos años, ha fortalecido la posición de mercado, principalmente, en AVIANCA, ya que ha obtenido mejores resultados financieros que su rival de mercado AEROREPÚBLICA, situación que, como se dijo antes, obligó a esta empresa a unirse a COPA Holdings para continuar su actividad.

Cuadro 20. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en pesos colombianos 2003–I)

TIPO DE AERONAVE :	MD-83	F-50	DC9-31/32	DC9-81	DC9-83
COSTOS-DIRECTOS					
1- TRIPULACION COMANDO	529.198	518.059	426.888	432.696	438.504
2- TRIPULACION CABINA.	345.484	147.205	-	-	-
3- SEGUROS.	106.915	34.558	531.432	554.664	499.488
4- SERVICIOS AERONAUTICOS	1.169.567	556.242	342.672	438.504	386.232
5- MANTENIMIENTO	1.759.305	1.011.024	1.600.104	1.568.160	1.245.816
6- SERVICIO A PASAJEROS	1.482.806	590.065	182.952	226.512	211.992
7- COMBUSTIBLE	2.576.896	497.506	2.346.432	2.567.136	2.642.640
8- DEPRECIACION	-	-	-	-	-
9- ARRIENDO AERONAVE	1.279.187	522.394	769.560	1.260.336	1.138.368
10-OTROS	-	-	-	-	-
TOTAL COSTOS DIRECTOS	9.249.358	3.877.053	6.200.040	7.048.008	6.563.040
COSTOS-INDIRECTOS					
9- ADMINISTRATIVOS.	733.794	155.864	1.873.080	1.719.168	1.727.880
10- VENTAS	2.531.317	645.313	891.528	824.736	853.776
11- FINANCIEROS	337.533	79.632	360.096	331.056	342.672
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	3.602.644	880.809	3.124.704	2.874.960	2.924.328
TOTAL - COSTO - H O R A .	12.852.002	4.757.862	9.324.744	9.922.968	9.487.368

Para el año 2003, las aerolíneas que dentro de su flota tienen aeronaves MD – 83 reportaron el mayor costo-hora de operación, ya que presenta altos costos directos de manera relativa en rubros como servicios aeronáuticos, servicios a pasajeros y, a su vez, los costos de ventas, en el caso de los costos indirectos. Dicha diferencia es importante, teniendo en cuenta que el MD-83 es un avión grande, similar al DC-9: el primer avión supera en 3 y 2 millones los costos hora del segundo. Es posible que esto se deba a diferenciaciones técnicas entre las aeronaves y la continuidad y frecuencia de las rutas asignadas a las mismas.

Por otra parte, los aviones MD y DC tienen un patrón común de comportamiento en sus mantenimientos y, el diferencial con el Fokker, en este rubro no es muy alto. Cabe anotar también que, a pesar que el MD 83 posee los costos totales hora más altos, sus costos administrativos reportaron el costo administrativo más bajo en el primer semestre de 2003.

Cuadro 21. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2003 – II

TIPO DE AERONAVE :	MD-83	F-50	DC9-31/32	MD-81
COSTOS-DIRECTOS				
1- TRIPULACION COMANDO	513.789	469.964	438.746	486.283
2- TRIPULACION CABINA.	168.615	82.293	-	3.126
3- SEGUROS.	80.771	32.214	316.239	389.156
4- SERV. AERONAUTICOS	1.479.456	540.409	182.336	463.409
5- MANTENIMIENTO	1.856.212	1.104.078	1.307.691	1.485.774
6- SERVICIO A PASAJEROS	288.601	52.754	227.920	250.532
7- COMBUSTIBLE	2.470.069	464.119	2.259.257	2.616.385
8- DEPRECIACION	-	-	957.264	1.269.662
9- ARRIENDO	907.846	472.386	227.920	196.156
10-OTROS	-	-	-	47.014
TOTAL COSTOS DIRECTOS	7.765.360	3.218.216	5.917.373	7.207.496
COSTOS-INDIRECTOS				
9- ADMINISTRATIVOS.	754.470	742.549	1.740.739	1.525.631
10- VENTAS	2.894.208	1.890.975	1.857.548	1.783.312
11- FINANCIEROS	552.191	268.522	390.313	372.470
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	4.200.869	2.902.046	3.988.600	3.681.413
TOTAL - COSTO-HORA.	11.966.229	6.120.262	9.905.973	10.888.909

Para el segundo semestre de 2003 se involucran los datos de MD-81 quien, al lado del MD-83, enfrenta los costos más altos por hora de servicio. Como dato interesante, se observan los incrementos para toda la flota de aviones en el rubro

de costos indirectos ventas, así como la reiteración de un rubro mayor en servicios aeronáuticos para el MD 83, en el segundo semestre de 2003.

En el primer semestre de 2004 sólo se tiene reporte de dos tipos de aeronave que son, significativamente, diferentes en capacidad técnica y en operación. Sin embargo, es útil ver que el MD-83 es utilizado durante todo el periodo de la información analizada. Además, se observa un incremento considerable de casi un 45.35% en el costo-hora del dicha aeronave. Estas variaciones en los reportes se deben, en principio, a los efectos de las alianzas y convenios entre aerolíneas y a la modificación de sus contratos de Leasing de renovación y adquisición de nueva flota, procesos que, en cierto caso, pueden hacer muy difícil el reporte de información a la autoridad aeronáutica.

No obstante, la información acerca de la evolución de los costos de funcionamiento de la flota constituyen uno de los pilares fundamentales de la regulación de tarifas, pues eso ayuda a la construcción del criterio de suficiencia, el cual se refiere al diseño de unas tarifas, por parte de las empresas, que permitan cubrir sus costos de manera satisfactoria, sin poner en riesgo la operación aérea ni la seguridad de los pasajeros a bordo de una avión comercial.

Cuadro 22. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2004 – I

TIPO DE AERONAVE :	MD83	F50
COSTOS-DIRECTOS		
1- TRIPULACION COMANDO	519.193	512.367
2- TRIPULACION CABINA.	250.536	100.291
3- SEGUROS.	454.069	188.028
4- SERV. AERONAUTICOS	956.262	300.642
5- MANTENIMIENTO	1.889.653	1.130.084
6- SERVICIO A PASAJEROS	257.580	42.823
7- COMBUSTIBLE	2.775.891	539.509
8- DEPRECIACION	42.796	67.694
9- ARRIENDO	846.071	495.391
10-OTROS	-	-
TOTAL COSTOS DIRECTOS	7.992.051	3.376.831
COSTOS-INDIRECTOS		
9- ADMINISTRATIVOS.	2.157.611	540.048
10- VENTAS	617.811	982.642
11- FINANCIEROS	6.625.712	2.604.388
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	9.401.134	4.127.077
TOTAL - COSTO-HORA.	17.393.185	7.503.908

**Cuadro 23. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión
reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2004 – II**

TIPO DE AERONAVE :	MD83	MD81	DC93	F50
COSTOS-DIRECTOS				
1- TRIPULACION COMANDO	677.891	480.331	467.761	582.379
2- TRIPULACION CABINA.	314.759	6.039	-	101.855
3- SEGUROS.	491.344	235.608	222.564	157.169
4- SERV. AERONAUTICOS	1.039.334	533.240	236.179	277.002
5- MANTENIMIENTO	2.543.092	1.459.705	390.097	1.415.093
6- SERVICIO A PASAJEROS	327.384	261.196	208.887	42.521
7- COMBUSTIBLE	3.918.170	3.578.193	3.289.224	662.058
8- DEPRECIACION	53.170	-	-	61.967
9- ARRIENDO	892.995	1.006.981	989.168	416.976
10-OTROS	3.616	158.711	258.424	-
TOTAL COSTOS DIRECTOS	10.261.755	7.720.005	6.062.304	3.717.020
COSTOS-INDIRECTOS				
11- ADMINISTRATIVOS.	2.337.752	1.564.902	1.806.722	504.379
12- VENTAS	719.857	1.249.920	1.758.855	859.440
13- FINANCIEROS	2.557.056	743.383	1.072.879	574.655
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	5.614.665	3.558.205	4.638.456	1.938.475
TOTAL - COSTO - H O R A .	15.876.420	11.278.210	10.700.760	5.655.494

**Cuadro 24. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión
reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2005 – I**

TIPO DE AERONAVE :	MD83	MD81	DC93	F50
COSTOS-DIRECTOS				
1- TRIPULACION COMANDO	549.831	634.832	509.787	506.499
2- TRIPULACION CABINA.	273.785	-	-	115.956
3- SEGUROS.	328.715	226.588	144.455	120.521
4- SERV. AERONAUTICOS	1.051.842	486.794	328.479	503.915
5- MANTENIMIENTO	2.208.068	1.765.456	954.388	1.109.028
6- SERVICIO A PASAJEROS	235.331	266.278	242.235	37.348
7- COMBUSTIBLE	3.414.184	3.442.118	3.056.353	669.364
8- DEPRECIACION	41.525	-	-	56.731
9- ARRIENDO	750.298	849.091	539.855	339.662
10-OTROS				
TOTAL COSTOS DIRECTOS	8.853.579	7.671.157	5.775.552	3.459.023
COSTOS-INDIRECTOS				
11- ADMINISTRATIVOS.	1.510.036	1.835.440	2.290.558	371.246
12- VENTAS	2.284.392	1.306.259	1.630.161	561.624
13- FINANCIEROS	119.508	248.346	309.926	29.381
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	3.913.936	3.390.045	4.230.645	962.251
TOTAL - COSTO - H O R A .	12.767.515	11.061.202	10.006.197	4.421.274

Cuadro 25. Costos hora de prestación de servicio troncal por flota de avión reporte semestral 2003 – 2006 (Datos en Pesos Colombianos 2005 –II

TIPO DE AERONAVE :	MD83	MD81	F50	DC91
COSTOS-DIRECTOS				
1- TRIPULACION COMANDO	615.453	625.684	637.483	509.657
2- TRIPULACION CABINA.	256.544	-	134.816	-
3- SEGUROS.	324.905	211.632	122.976	192.649
4- SERV. AERONAUTICOS	918.609	487.714	293.611	324.848
5- MANTENIMIENTO	1.222.405	691.055	865.237	381.826
6- SERVICIO A PASAJEROS	251.193	363.728	110.771	388.615
7- COMBUSTIBLE	4.451.580	4.166.938	859.621	3.642.306
8- DEPRECIACION	100.480	-	8.590	-
9- ARRIENDO	983.147	929.629	611.493	791.799
10-OTROS				
TOTAL COSTOS DIRECTOS	9.124.315	7.476.380	3.644.598	6.231.700
COSTOS-INDIRECTOS				
11- ADMINISTRATIVOS.	1.617.003	1.090.796	477.489	1.434.127
12- VENTAS	2.567.560	161.846	1.047.426	1.527.540
13- FINANCIEROS	199.928	458.164	48.592	602.372
TOTAL COSTOS INDIRECTOS	4.384.491	1.710.806	1.573.507	3.564.039
TOTAL - COSTO - HORA.	13.508.806	9.187.186	5.218.106	9.795.739

Para el segundo semestre de 2004 la información vuelve a ampliarse, en términos de mayor flota presente en el mercado, mostrando un aumento considerable de los costos de mantenimiento del MD-83 con respecto al semestre inmediatamente anterior. Otros aumentos importantes son observados en el rubro de combustible, una de las variables fundamentales y de gran influencia en el transporte aéreo. Específicamente, a lo largo del periodo, el combustible ha tenido un comportamiento alcista, lo cual ha obligado a la autoridad aeronáutica a tomar medidas en pro de evitar efectos negativos, en la prestación de servicios, por parte de las líneas aéreas mencionadas antes.

En cuanto al año 2005, éste representa para las empresas una estabilidad más pronunciada en sus estructuras de flotas de costo por flota de avión, si se entiende tal apreciación desde el punto de vista del tamaño de avión. El MD-83 continúa siendo la aeronave de mayores costos-hora de todo el mercado, lo cual puede repercutir, de manera significativa, en la estructura de costos de AVIANCA, empresa que posee, en su flota, 15 de estos aviones. Debe tenerse presente también que se han excluido los aviones Boeing para este análisis, ya que estos no cubren las rutas troncales colombianas.

El siguiente es un ejercicio reciente propuesto por AEROCIVIL para conocer el costo hora-silla por flota de avión en pesos colombianos:

Cuadro 26. Estimación realizada por AEROCIVIL costo hora/silla por flota de avión (datos en pesos colombianos)

AVION	COSTO	NRO.SILLAS	COSTO HORA SILLA
TWIN OTTER	\$ 2.403.810	20	\$ 120.191
JETSTREAM	\$ 1.885.759	19	\$ 99.250
DASH 8-100	\$ 5.328.191	37	\$ 144.005
DASH 8-200	\$ 4.407.912	37	\$ 119.133
DASH 8-300	\$ 5.618.936	50	\$ 112.379
B767-300	\$ 23.775.971	221	\$ 107.584
B767-200	\$ 20.325.395	186	\$ 109.276
B757-200	\$ 17.893.613	176	\$ 101.668
F50	\$ 4.352.412	52	\$ 83.700
MD 83	\$ 12.735.185	148	\$ 86.049

Fuente: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aerocomercial. Regulación en Materia de Tarifas en Colombia. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

Con el ejercicio planteado por AEROCIVIL se puede ver como, a pesar de los altos costos hora de operación del MD-83, la relación de este avión de costo hora-silla se reduce, al tratarse de aeronaves de gran capacidad para el servicio de las rutas troncales. Sin importar que cuente con una capacidad menor a la del Boeing 757, los costos hora de los últimos son, significativamente, mayores con respecto al MD-83.

Por ello, la escogencia de un avión MD-83 puede considerarse como óptima para servir al mercado troncal colombiano, teniendo en cuenta la mayor cantidad de pasajeros que pueden movilizarse a menores costos hora-silla, si se compara dicha situación, por ejemplo, con la de los aviones DASH, pertenecientes a AIRES, aerolínea no participante en el mercado troncal, sino en el secundario, con una flota de aviones con unos costos hora-silla más altos. En estos hechos se hace una nueva referencia a las economías de escala presentes en el mercado aéreo.

3.15 VALORACIÓN DEL ALCANCE DE LA PROMOCIÓN A LA COMPETENCIA

3.15.1 Alcance del compromiso local para promover la competencia. Uno de los hechos que marcó, contundentemente, el mercado aéreo colombiano fue la unión entre AVIANCA, SAM y ACES, conocida como ALIANZA SUMMA. Lo anterior fue un reto para el ente regulador del mercado, ya que –siguiendo a

Gallego y Romano-, se produjo un cambio en el mercado, luego de la imposición del régimen de libertad vigilada. La ALIANZA SUMMA de nuevo traería al protagonismo el debate entre competencia y concentración. El régimen de libertad vigilada abrió las puertas para una mayor redistribución de participaciones en el mercado, por parte de las empresas, aunque no logró reducir, significativamente, los índices de concentración.

Uno de los resultados más contundentes con el nuevo régimen de libertad vigilada fue la reestructuración de las redes pasando al sistema de nodos (HS). Dado el aumento en la competencia generada, se logró la disminución de rutas directas sin escala, al sustituirlas por rutas que parten desde una ciudad origen a una única ciudad (*Hub*) y, desde ahí, hacía su destino final.

Otro de los resultados importantes que fueron evidentes con el cambio de régimen fue el agregar una nueva dimensión a la competencia cuando se resalta la diferenciación en la calidad del servicio. ACES (hoy desaparecida) se consolidó como la empresa con mejor prestación de servicio, al obtener los niveles más altos en lo que a puntualidad respecta lo que influye, positivamente, en su reputación, lo que se considera un determinante fundamental de la demanda por servicios de transporte aéreo.⁶⁶

⁶⁶ Es muy común en el transporte aéreo observar *la estrategia del gatillo*, la cual en un juego repetido como la relación entre una empresa y sus clientes: un jugador al ser víctima de traición durante un periodo de tiempo, penaliza a su traidor o adversario drásticamente, ya sea para siempre o por un tiempo. GALLEGO, Jorge; ROMANO, Giancarlo. ALIANZA SUMMA: Una primera aproximación desde la teoría de la organización industrial [en línea]. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia, 2005. [consultado 05 de junio de 2006]. Disponible en Internet: http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

Cuadro 27. Distribución ponderada de quejas en vuelos nacionales según CGR Semestre II/02

Aerolínea	Participación Ponderada (%)
Intercontinental	64
AEROREPÚBLICA	9
AVIANCA	9
ACES	5
SAM	3
Otras	10
Total	100

Fuente: GALLEGO, Jorge; ROMANO, Giancarlo. ALIANZA SUMMA: Una primera aproximación desde la teoría de la organización industrial [en línea]. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia, 2005. [consultado 05 de junio de 2006]. Disponible en Internet:

http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

Cuadro 28. Aerolíneas con mejor prestación de servicio según CGR Sem II/02

Aerolínea	Participación Ponderada (%)
ACES	46
AVIANCA	21
AEROREPÚBLICA	7
SATENA	7
Intercontinental	5
SAM	3
Aires	4
Aerotaca	2
Otros	1
NS / NR	6
Total	100

Fuente: GALLEGO, Jorge; ROMANO, Giancarlo. ALIANZA SUMMA: Una primera aproximación desde la teoría de la organización industrial [en línea]. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia, 2005. [consultado 05 de junio de 2006]. Disponible en Internet:

http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

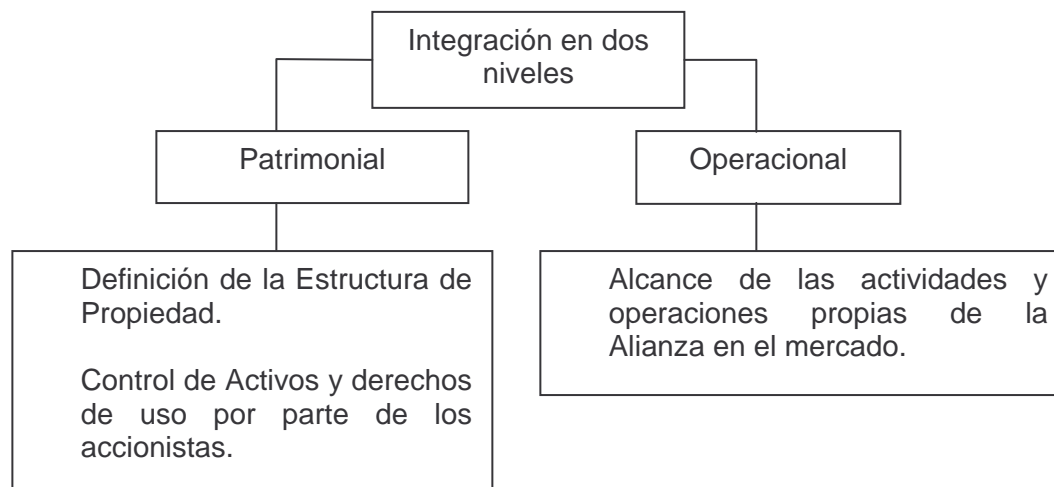
Si se toman las quejas recibidas por aerolínea como una medida de la reputación de las firmas, se puede observar que, para 2002, ACES tenía un porcentaje menor de quejas con respecto a AVIANCA y la que tenía menor reputación era Intercontinental, dado el mayor porcentaje de quejas. La posición de ACES como mejor aerolínea queda confirmada en el cuadro siguiente donde goza de la mejor reputación, según el estudio de la Contraloría General de la República.

Teniendo en cuenta el contexto de la creación de ALIANZA SUMMA, cabe resaltar como un hecho considerable que, a pesar de que ACES, hasta 2001 ocupó el primer lugar en la participación de mercado, su participación se vio disminuida después de su incorporación a la Alianza

3.15.2 Conformación de ALIANZA SUMMA. ALIANZA SUMMA se concibió como una alianza entre transportadores aéreos con acuerdos de itinerarios integrados, lo que permitía, por definición, realizar conjuntamente operaciones aéreas dentro del acuerdo, con códigos compartidos y con contratos comunes de fletamento. Tal situación daba lugar a una combinación de los activos de las firmas, las cuales dejan de actuar de forma independiente, vinculándose a una nueva firma que actúa como una unidad común. Bajo tal acuerdo no se incluyeron figuras como integraciones ni fusiones.

Desde el punto de vista de las firmas, ALIANZA SUMMA propuso una integración de patrimonio y operaciones que se define, de acuerdo a Hart y Moore, con la siguiente figura:

Figura 6. Integración a dos Niveles ALIANZA SUMMA⁶⁷



3.15.3 Razones de la conformación de la ALIANZA SUMMA. Dada la coyuntura de mercado que, en poco tiempo, enfrentó tres fenómenos importantes, como lo fueron la recesión de 1999, los atentados del 11 de Septiembre y el incremento del costo del combustible, las empresas comenzaron a preocuparse por el éxito, la competencia y la permanencia dentro del mercado, lo cual dependía, fundamentalmente, de sus estructuras de costos y su capacidad de adaptación a las coyunturas.

De nuevo, las economías de escala de cada una de las firmas y sus aprovechamientos en cada una de las participantes de la Alianza requerían de toda la atención. Es así como, con el ánimo de propender a asignaciones de recursos de una manera más eficiente y, a su vez, de procurar una ampliación de mercados, buscaron fortalecerse, lo que –muy probablemente- permitiría a futuro una conformación de alianzas con otras aerolíneas.

La resolución 4888 de 2001 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) estableció unas condiciones de aprovechamiento de economías de escala, las cuales serían el fundamento para la conformación de la ALIANZA SUMMA. Dichas razones fueron:

⁶⁷ HART, O.; MOORE, J. Property Rights and the Nature of the Firm. *En: Journal of Political Economy*. Vol. 98 (1990); p. 1119-1158. Citados por Fuente: GALLEGO, Jorge; ROMANO, Giancarlo. ALIANZA SUMMA: Una primera aproximación desde la teoría de la organización industrial [en línea]. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia, 2005. [consultado 05 de junio de 2006]. Disponible en Internet: http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

- La comercialización de itinerarios conjuntos y la eliminación de rutas de bajo tráfico.
- Suscripción de acuerdos de código compartido.
- La posibilidad de compartir costos fijos
- La unificación de la parte organizacional y de administración de las empresas.
- La unificación de operaciones de mantenimiento e ingeniería.
- La unificación de operaciones en ventas, operación y publicidad.
- La unificación en compras de insumos y suministros.
- Coordinación de negociaciones frente a terceros.
- Unificar y compartir información.
- Compartir el uso y los costos de la infraestructura aeroportuaria y de servicios.
- Fortalecer acciones dentro del mercado de capitales así como procurar una mejora al acceso del mismo.

Gallego y Romano sostienen que la ALIANZA SUMMA fue un acuerdo estratégico antes de la desaparición de ACES, ya que no hubo ningún tipo de fusión entre las firmas, las cuales continuaron de manera independiente, ejerciendo así los aspectos no contemplados en la misma sin presentarse, entonces, una integración horizontal de manera plena, al no ser la competencia entre las firmas objeto de una adquisición por ninguna de ellas.⁶⁸

La liquidación de ACES dejó a sólo dos participantes dentro de la Alianza, dejando a AVIANCA como la única aerolínea que sirve las rutas anteriores de ACES y, dado que las autoridades pertinentes no sancionaron de manera legal la fusión, se considera una fusión implícita. Por último, son AVIANCA y SAM los que deciden sobre los activos de ACES.

En su momento, dados los cambios en la ALIANZA SUMMA y la desaparición de ACES, las decisiones de producción se vieron, considerablemente, modificadas, a partir de la coyuntura y lo económico del fenómeno. Se le dio al itinerario integrado una dimensión alejada de la competencia para convertirlo en un acuerdo de frecuencias, con la idea de reducir sillas no utilizadas en los aviones, sustituyendo la competencia por la cooperación, reducir costos y optimizar las condiciones de vuelo.

En un escenario de no integración, ninguna firma tiene control financiero de sus activos sobre otra. Para AVIANCA y SAM, las decisiones de producción dependerían de las decisiones de ACES. Los ingresos de AVIANCA se

⁶⁸ GALLEGO; ROMANO, Op. cit., Disponible en Internet:
http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

modificarían, entonces, de acuerdo a sus decisiones, pero dependían enormemente de las decisiones de servicios que ACES tomaría. Bajo la no integración los comportamientos no cooperativos, estarían en detrimento de las aerolíneas. Así las cosas, la salida de ACES es considerada una decisión estratégica de (des) inversión y producción.

La ALIANZA SUMMA sirvió a las empresas. Sin duda modificó sus estructuras de costos, pero también ayudo a la reducción de sus pérdidas que, en 2001, antes de la integración, alcanzaron los 156 millones de dólares, logrando recuperarse en 2002 con 100 millones de dólares en pérdidas.

Un resultado importante de la Alianza son los considerables movimientos de variables, tales como las decisiones de inversión y producción, conducentes a cambios en los beneficios, aunque resaltan Gallego y Romano que tal hecho no fue suficiente para ACES.

3.15.4 ALIANZA SUMMA y la regulación. Dados todos los efectos posibles que pueden resultar de una acción integradora como lo fue ALIANZA SUMMA, el aparato regulador del mercado aéreo debe estar preparado para determinar si tal alianza es beneficiosa, tanto para la oferta como para la demanda. Las economías de escala afectan el grado de competencia efectiva en los mercados.

No cabe duda que la liquidación de ACES y su salida del mercado constituyen una pérdida social, ya que -como se mencionó anteriormente- era la aerolínea con la mejor señalización de mercado por parte de los consumidores, quienes ya habían establecido patrones de preferencia hacia sus servicios, incluso por encima de AVIANCA. A pesar de que los argumentos, tanto teóricos como de mercado, tratan de entender el comportamiento de las aerolíneas si operan con economías de densidad y de escala, es importante que la autoridad reguladora sopesa los argumentos en pro de favorecer los resultados equitativos y de menor impacto para la sociedad.

Sobre lo anterior, Gallego y Romano señalan que “las reorganizaciones dentro y por el mercado pueden ser a la vez deseables en términos privados e indeseables en términos sociales, por lo que toda evaluación de sus efectos ha de ser cautelosa.”⁶⁹

La firma de transporte aéreo, por lo general, enfrenta un *trade-off* de reducciones de costos y reducciones en el producto derivado de sus economías de escala y alcance, por lo que una medición eficaz de los efectos debe tener en cuenta

⁶⁹ GALLEGO; ROMANO, Op. cit., Disponible en Internet:
http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

conceptos como elasticidades precio de la demanda y los costos del producto, los grados de colusión y cambios en la estructura de la competencia.

En este sentido, al usar supuestos razonables, se puede entender que la presencia de economías de escala o alcance harán atractivo un número bajo de firmas dentro del mercado, lo cual puede no ofrecer unos resultados eficientes.

Otro aspecto importante, y el cual hace parte de los resultados de la ALIANZA SUMMA, se refiere a un aumento del índice de concentración del mercado que se ha visto aumentado, notablemente, con la aparición de la figura de la Alianza. La desaparición de ACES contribuyó, de manera evidente, al aumento de poder de mercado de las aerolíneas restantes del acuerdo, en especial AVIANCA. Es así como 2002 es un año señalado de *convergencia* para la industria, debido a la aparición de la Alianza y los resultados financieros derivados del 11 de septiembre, hechos que sugieren un comportamiento común de las tarifas señalado antes.

En la actualidad, AVIANCA enfrenta una demanda interpuesta por ACES, donde esta última compañía le exige el pago de 780.000 millones de pesos por perjuicios y detrimento patrimonial causados por la creación de ALIANZA SUMMA, luego de ser imposible la conciliación entre las partes. Así las cosas, parte de los dineros que se demandan se refieren a los pagos por finalización anticipada del contrato con el cual se arrendaban los aviones ATR, además de otra obligación financiera en dólares por la culminación con el contrato con Airbus, más los desembolsos de indemnización por terminación.

ACES también acusa a AVIANCA de realizar autopréstamos con dineros de su propiedad, teniendo en cuenta que AVIANCA tenía la directriz administrativa de la Alianza, además de tener en cuenta los rubros sobre su pasivo pensional. Cabe resaltar que, desde el punto de vista de control regulatorio, la Superintendencia de Industria y Comercio se negó a aceptar la fusión entre estas tres empresas.

La relación de rubros y cantidades por la que ACES demanda a AVIANCA se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro 29. Demanda de ACES a AVIANCA

Rubro	Cantidad
Perjuicios y Detrimento Patrimonial	\$ 780.000.000.000
Indemnización Por Terminación Anticipada de Contrato ATR 42	\$31.467.000.000
Indemnización Por Terminación Anticipada de Contrato AIRBUS A320	USD \$ 207.000.000 (TRM Móvil)
Autopréstamos AVIANCA	\$ 3.601.000.000
Pasivo Pensional	\$ 74.971.000.000

3.16 TAMAÑO DE MERCADO

Dados los constantes cambios observados en el número de empresas presentes, la participación de las mismas dentro del mercado tiende a variar de manera considerable.

El tamaño de mercado puede describirse en términos de rutas y en términos de empresas, las cuales se pueden apreciar a continuación. En ambos casos, el tamaño de las rutas como de la participación de las empresas en el mercado será expresado en términos de pasajeros movilizados.

3.16.1 Pasajeros movilizados en las rutas troncales colombianas [(1992 – 1999), (2000 – 2005)]. Para describir el movimiento de pasajeros, a través de las rutas domésticas troncales colombianas, es necesario dividir su observación en dos horizontes temporales importantes. En el año 1994, Colombia obtiene el crecimiento más alto observado, hasta ese entonces, en el PIB, hecho de consideración si se tiene en cuenta la dinámica procíclica de los mercados aéreos con respecto a los cambios en los niveles de productividad de las naciones. Por último, el año 1999 cobra importancia al mostrar la mayor recesión económica observada en la historia de Colombia, al obtener una caída en el crecimiento del PIB de -4.25%, lo que, por el criterio mencionado anteriormente, también debe resaltarse.

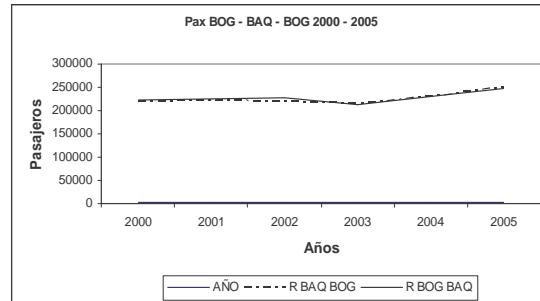
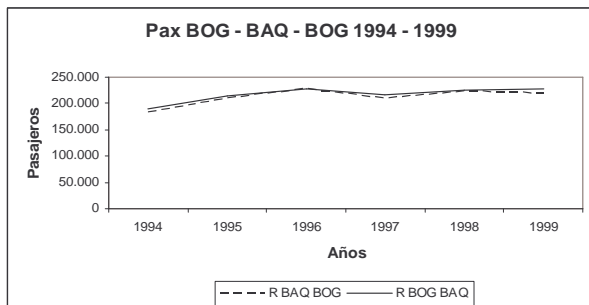
Por otro lado, el horizonte temporal 2000–2005 refleja, a su vez, las coyunturas enfrentadas por la industria aérea colombiana. El año 2000 se muestra como un reto para superar los traumatismos de la recesión económica de fin de siglo. Seguidamente, 2001 tiene, dentro de sus efectos, los atentados del 11 de septiembre y sus efectos negativos para los pasajeros y las empresas, lo cual se puede observar hasta 2002, con los ajustes y medidas tomadas por las autoridades aeronáuticas para preservar la dinámica de mercado y no enfrentar traumatismos más severos que alejarán a las empresas de la prestación de servicios dentro del mercado colombiano. También pueden resaltarse, dentro de este rango de años, los efectos de la conformación de ALIANZA SUMMA y las reformas planteadas en el Simposio de Política Aerocomercial de Rionegro en 2003. Los Años 2003, 2004 y 2005 toman importancia, dada la desaparición de ACES, la disolución de ALIANZA SUMMA, que llevó a la reducción del número de empresas y la sanción a WEST CARIBBEAN por motivos de seguridad aeronáutica.

En este sentido, debido a que el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), como se mencionó anteriormente, define las rutas troncales en dos trayectos (i.d [BOG – [[CLO] – BOG]]), los pasajeros serán descritos de esa manera, en los horizontes temporales mencionados.

Cuadro 30. Pasajeros Movilizados BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 - 2005

AÑO	R BAQ BOG	R BOG BAQ	AÑO	R BAQ BOG	R BOG BAQ
2000	220361	222029	1994	183.433	189.502
2001	222945	225420	1995	210.117	214.667
2002	219589	226620	1996	226.885	228.740
2003	215991	211613	1997	210.883	216.089
2004	230694	230304	1998	222.267	226.002
2005	250640	246981	1999	218.856	227.063

Gráfico 18. Pasajeros Movilizados BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 – 2005

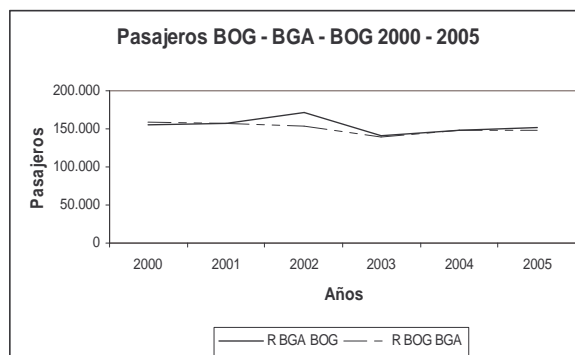
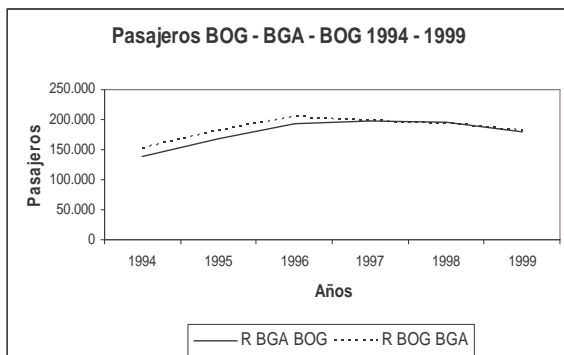


Cuadro 31. Pasajeros Movilizados BOG – BGA – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R BGA BOG	R BOG BGA
1994	139.279	153.339
1995	168.123	180.834
1996	193.480	204.354
1997	198.689	196.972
1998	195.590	192.531
1999	178.690	180.839

AÑO	R BGA BOG	R BOG BGA
2000	154.817	158.645
2001	157.550	157.229
2002	170.997	152.834
2003	141.183	140.145
2004	148.425	147.488
2005	151.453	149.102

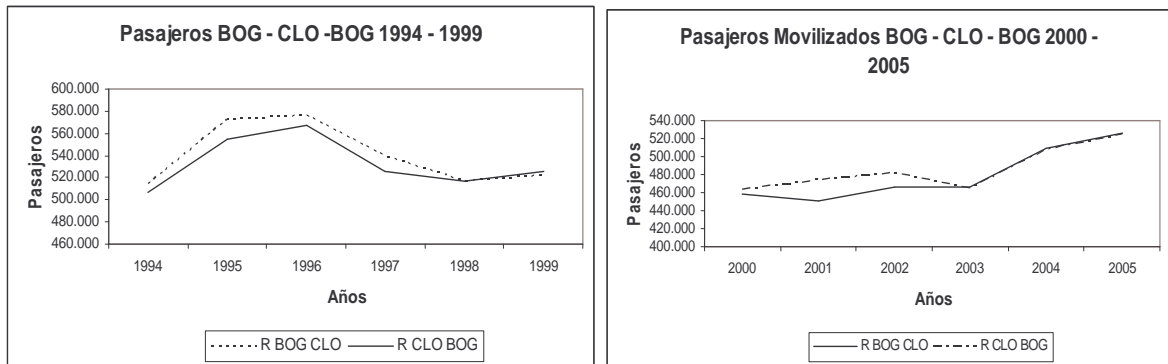
Gráfico 19. Pasajeros Movilizados BOG – BGA – BOG entre 1994 – 1999 y 2000 – 2005



Cuadro 32. Pasajeros Movilizados BOG – CLO – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R BOG CLO	R CLO BOG	AÑO	R BOG CLO	R CLO BOG
1994	513.616	506.753	2000	458.855	462.447
1995	572.775	554.634	2001	450.813	473.937
1996	576.479	567.708	2002	466.268	481.675
1997	539.079	526.083	2003	466.585	463.865
1998	516.218	517.179	2004	509.047	508.308
1999	522.084	524.985	2005	525.594	525.305

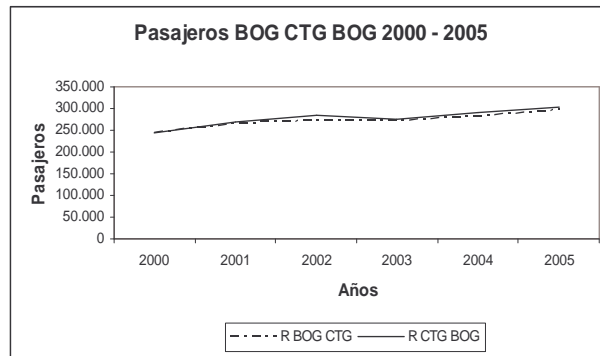
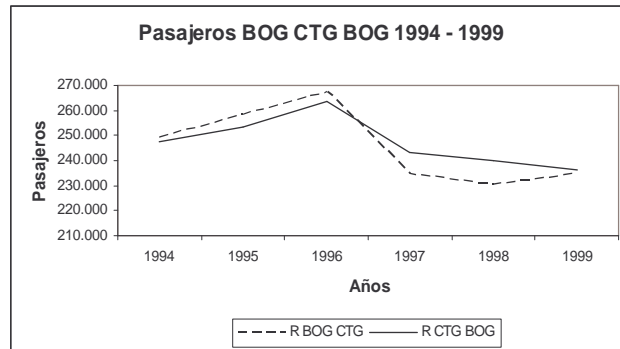
Gráfico 20. Pasajeros Movilizados BOG – CLO – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 33. Pasajeros Movilizados BOG – CTG – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R BOG CTG	R CTG BOG	AÑO	R BOG CTG	R CTG BOG
1994	248.936	247.345	2000	244.096	244.216
1995	258.382	253.429	2001	266.876	268.017
1996	267.159	263.720	2002	270.904	284.844
1997	234.655	243.275	2003	272.322	276.502
1998	230.423	240.059	2004	282.189	291.110
1999	234.742	236.275	2005	295.452	303.754

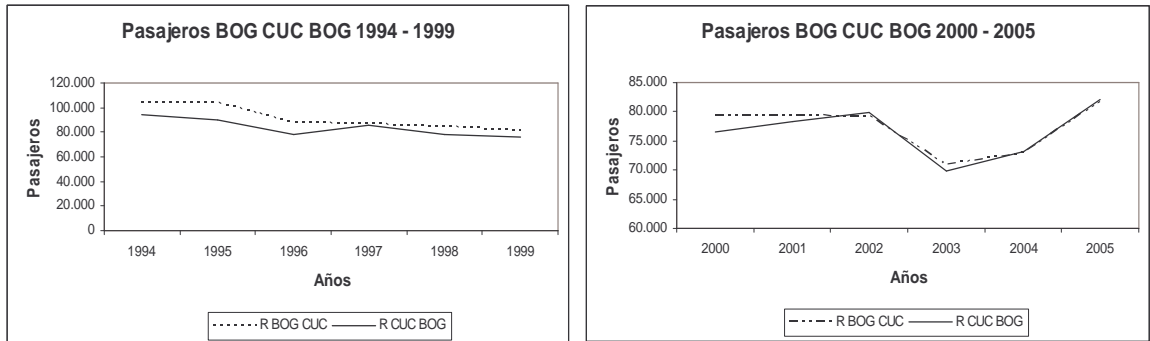
Gráfico 21. Pasajeros Movilizados BOG – CTG – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 34. Pasajeros Movilizados BOG – CUC – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

Año	R BOG CUC	R CUC BOG	Año	R BOG CUC	R CUC BOG
1994	104.164	94.047	2000	79.339	76.420
1995	103.991	90.419	2001	79.426	78.355
1996	87.900	78.171	2002	79.170	79.776
1997	86.542	85.831	2003	71.045	69.765
1998	84.779	78.413	2004	72.879	73.108
1999	81.452	76.545	2005	81.649	82.024

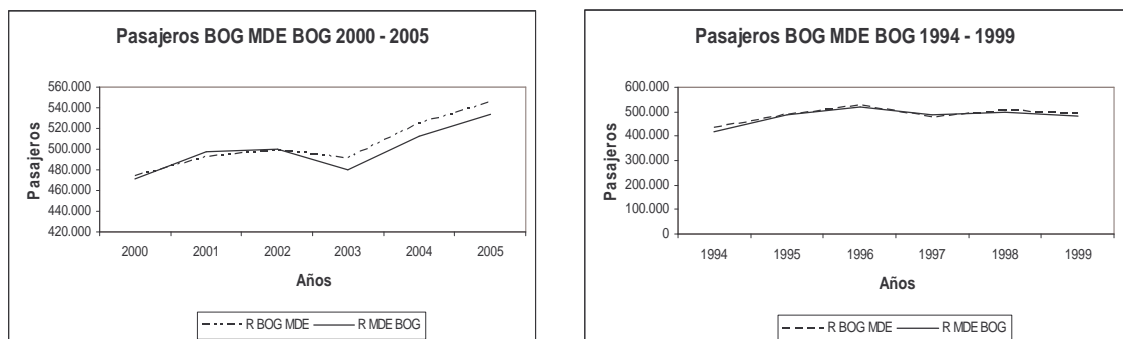
Gráfico 22. Pasajeros Movilizados BOG – CUC – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 35. Pasajeros Movilizados BOG – MDE – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

Año	R BOG MDE	R MDE BOG	Año	R BOG MDE	R MDE BOG
1994	435.925	418.008	2000	474.116	471.559
1995	487.265	484.971	2001	492.718	497.972
1996	526.848	522.235	2002	499.255	500.407
1997	476.930	489.791	2003	491.281	479.982
1998	501.635	498.057	2004	525.467	512.642
1999	493.168	483.842	2005	545.497	534.244

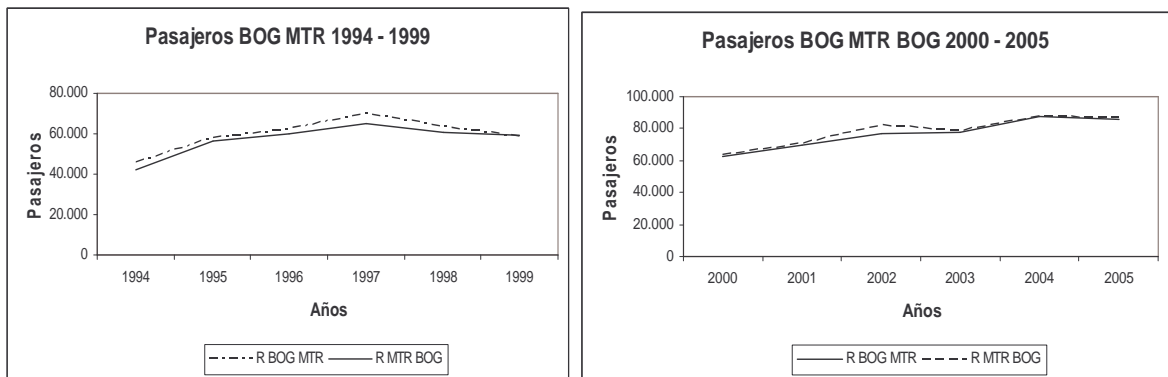
Gráfico 23. Pasajeros Movilizados BOG – MDE – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 36. Pasajeros Movilizados BOG – MTR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

Año	R BOG MTR	R MTR BOG	Año	R BOG MTR	R MTR BOG
1994	45.952	42.167	2000	62.252	63.143
1995	57.955	56.468	2001	69.784	70.328
1996	62.312	59.874	2002	77.174	82.114
1997	69.680	65.219	2003	77.973	78.540
1998	63.430	60.978	2004	87.342	87.733
1999	58.720	59.487	2005	85.354	86.443

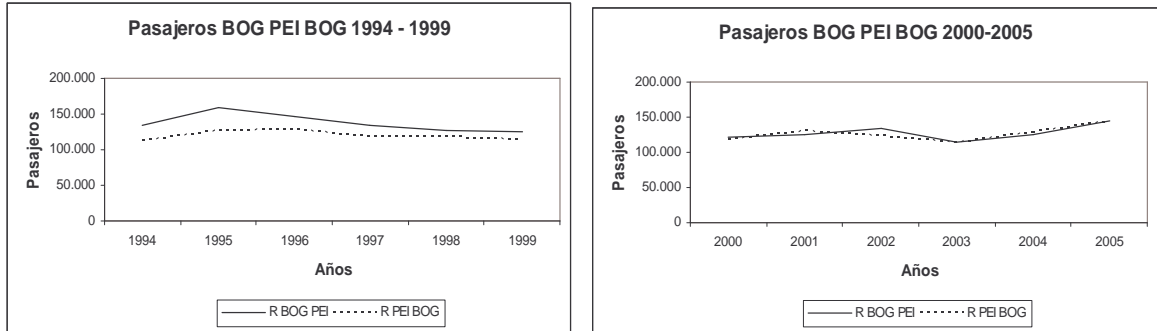
Gráfico 24. Pasajeros Movilizados BOG – MTR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 37. Pasajeros Movilizados BOG – PEI – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R BOG PEI	R PEI BOG	AÑO	R BOG PEI	R PEI BOG
1994	133.046	112.887	2000	121.524	117.077
1995	158.444	127.332	2001	125.364	130.501
1996	147.261	128.797	2002	133.694	122.414
1997	133.191	117.122	2003	115.077	114.816
1998	126.682	117.106	2004	125.876	128.951
1999	124.878	114.704	2005	145.335	143.846

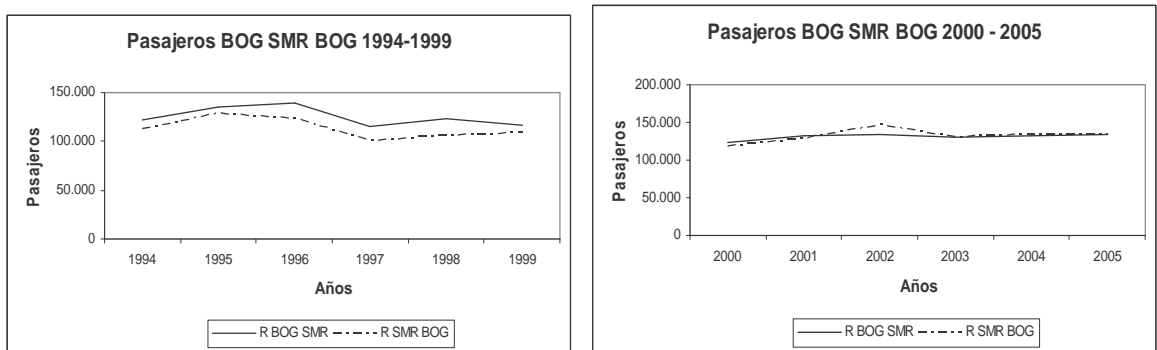
Gráfico 25. Pasajeros Movilizados BOG – PEI – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 38. Pasajeros Movilizados BOG – SMR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R BOG SMR	R SMR BOG	AÑO	R BOG SMR	R SMR BOG
1994	122.414	111.934	2000	122.877	117.619
1995	135.388	128.104	2001	132.678	129.377
1996	139.559	123.345	2002	134.217	147.182
1997	114.956	100.661	2003	131.130	131.222
1998	123.779	105.817	2004	132.273	134.652
1999	116.762	108.991	2005	133.092	133.980

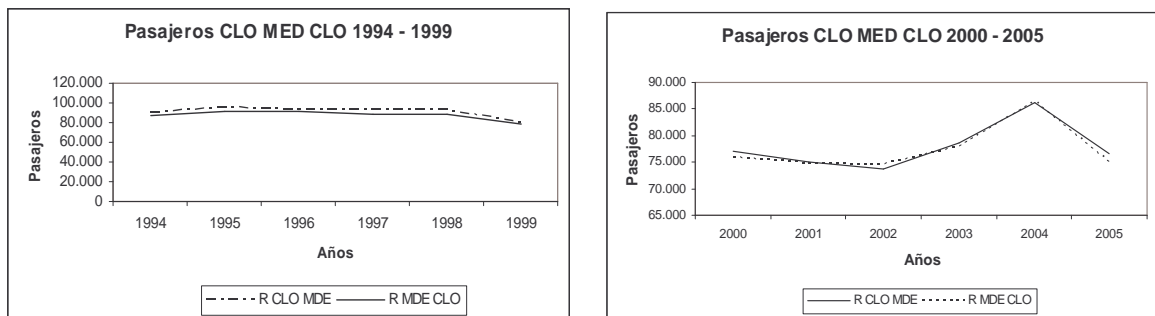
Gráfico 26. Pasajeros Movilizados BOG – SMR – BOG entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Cuadro 39. Pasajeros Movilizados CLO – MED – CLO entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

AÑO	R CLO MDE	R MDE CLO	AÑO	R CLO MDE	R MDE CLO
1994	89.744	86.448	2000	77.154	75.835
1995	96.327	91.701	2001	75.117	74.760
1996	92.856	90.832	2002	73.787	74.659
1997	92.216	88.378	2003	78.517	77.892
1998	93.525	88.945	2004	86.104	86.418
1999	79.633	79.098	2005	76.647	75.075

Gráfico 27. Pasajeros Movilizados CLO – MED – CLO entre 1994 – 1999; 2000 – 2005



Al observar la dinámica de movimiento de pasajeros en las rutas troncales colombianas, con los horizontes temporales propuestos, puede concluirse que se presenta un ajuste de dicha dinámica. Es decir, en cada ruta troncal, el movimiento de pasajeros es similar si se mira la ruta, desde el punto de vista de las rutas que la componen, sin que ello implique un doble trayecto (*RT*), pues la estadística mensual realizada por AEROCIVIL no permite saber cuántos de estos pasajeros contabilizados adquirieron un tiquete One Way (*OW*) ó Roundtrip (*RT*), por lo cual se recurre a una suma de los pasajeros en cada uno de los trayectos de la ruta. No se observan diferencias significativas en el tráfico de pasajeros, al compararse por trayectos de ruta; por el contrario, ambos tráficos han mostrado una correlación estrecha para cada una de las rutas troncales.

Cuadro 40. Total de Pasajeros Rutas Troncales Colombianas entre 1994 – 1999; 2000 – 2005

RUTA	1994 - 1999	2000 - 2005
CLO MED	1.069.703	931.965
BOG BAQ	2.574.504	2.723.187
BOG BGA	2.182.720	1.829.868
BOG CLO	6.437.593	5.792.699
BOG CTG	2.958.400	3.300.282
BOG CUC	1.052.254	922.956
BOG MDE	5.818.675	6.025.140
BOG MTR	702.242	928.180
BOG PEI	1.541.450	1.524.475
BOG SMR	1.431.710	1.580.299
TOTAL	25.769.251	25.559.051

Cuadro 41. Participación Porcentual de Rutas Troncales en Tráfico de Pasajeros [1994 – 1999] [2000 – 2005]

RUTA	1994 - 1999	2000 - 2005	Diferencia
CLO MED	4,15	3,65	- 0.50
BOG BAQ	9,99	10,65	0.66
BOG BGA	8,47	7,16	-1.31
BOG CLO	24,98	22,66	- 2.32
BOG CTG	11,48	12,91	1.43
BOG CUC	4,08	3,61	- 0.47
BOG MDE	22,58	23,57	0.99
BOG MTR	2,73	3,63	0.91
BOG PEI	5,98	5,96	- 0.02
BOG SMR	5,56	6,18	0.63
Total	100,00	100,00	-----

Gráfico 28. Participación Porcentual de Rutas Troncales en Tráfico de Pasajeros 1994 – 1999; 2000 – 2005

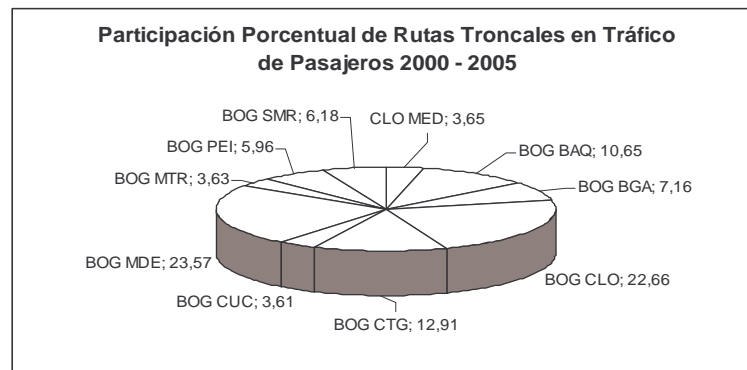
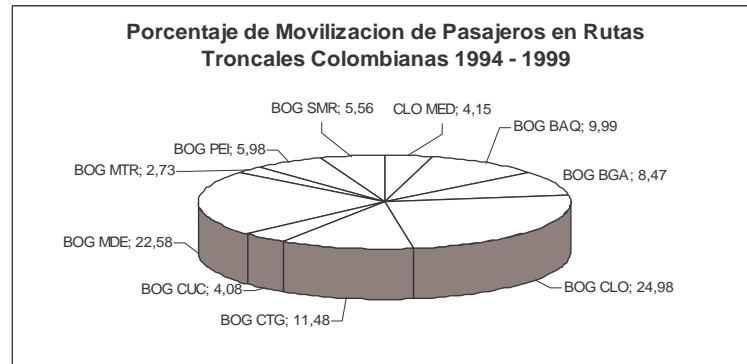
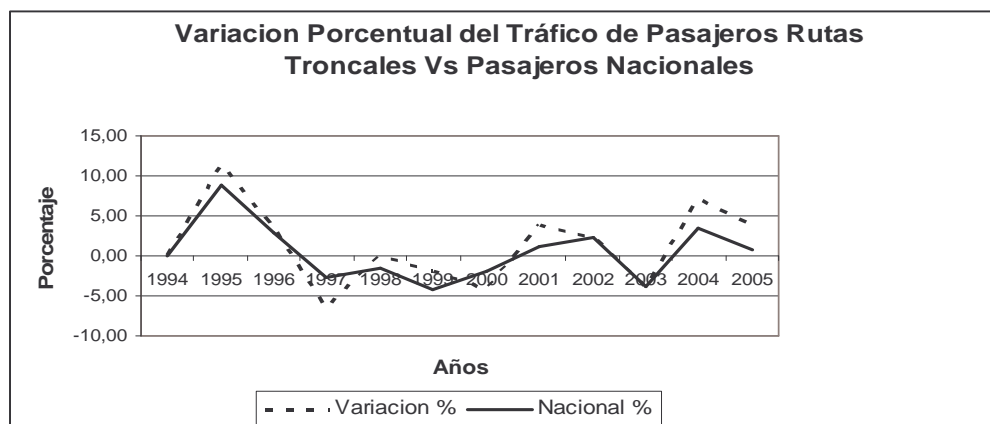


Gráfico 29. Variación Porcentual Tráfico de Pasajeros Rutas Troncales Vs Pasajeros Nacionales entre 1994 – 2005



3.17 PARTICIPACIÓN DE EMPRESAS DENTRO DEL MERCADO AÉREO TRONCAL COLOMBIANO AÑOS 1994 – 2005

Describir la participación de las empresas aéreas dentro del mercado aéreo troncal colombiano puede llegar a ser complicado, debido a los diferentes cambios presentados en el mercado, mencionados con anterioridad. Sin embargo, aquí se resaltan los siguientes hechos: conformación y disolución de ALIANZA SUMMA; salida del mercado de la Aerolínea ACES*, dada la disolución de ALIANZA SUMMA;

salida del mercado de la Aerolínea WEST CARIBBEAN, teniendo en cuenta dos siniestros que comprometían su seguridad aeronáutica en la prestación de su servicio, por lo que fue sancionado, drásticamente, por la Autoridad Aeronáutica Colombiana.

Gráfico 30. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – BAQ – BOG entre 1994 – 2005

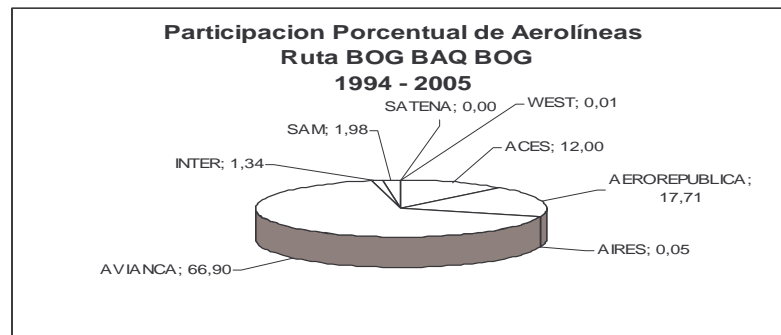
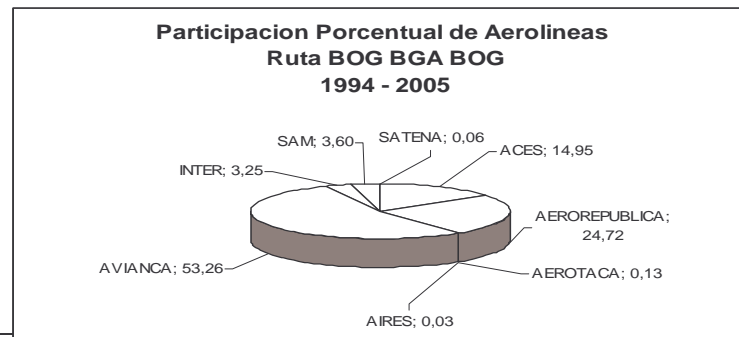


Gráfico 31. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – BGA – BOG entre 1994 – 2005



* ACES no presenta reportes de pasajeros para el año 2004 y 2005. Aunque su salida del mercado se produjo en 2003, prestó su servicio hasta el mes de agosto, por lo cual es necesario contabilizar los pasajeros de 2003 hasta ese mes.

Gráfico 32. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CLO – BOG entre 1994 – 2005

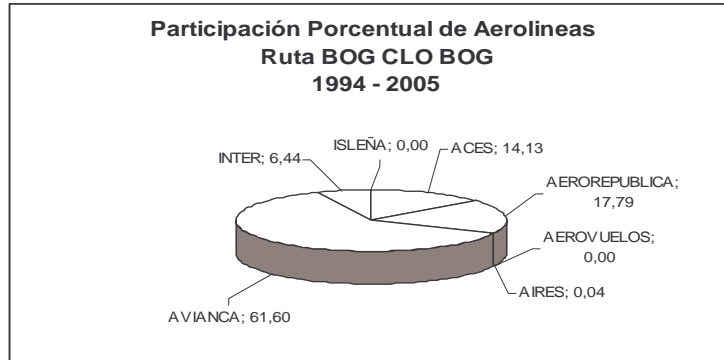


Gráfico 33. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CTG – BOG entre 1994 – 2005

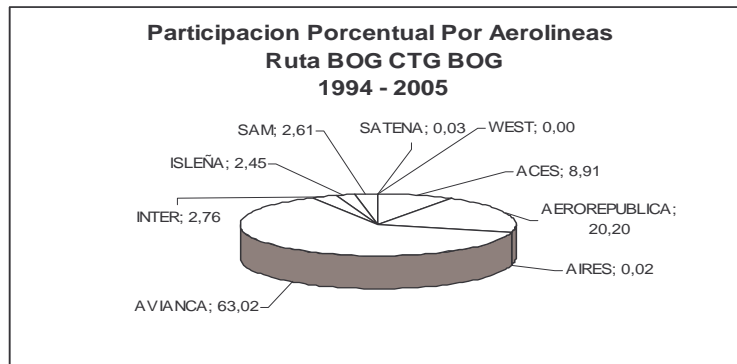


Gráfico 34. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – CUC – BOG 1994 – 2005

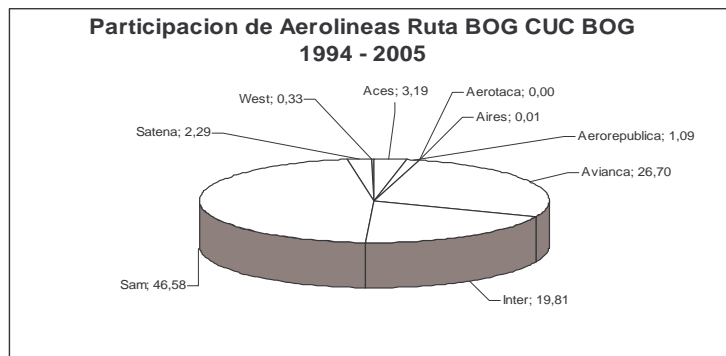


Gráfico 35. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – MDE – BOG entre 1994 – 2005

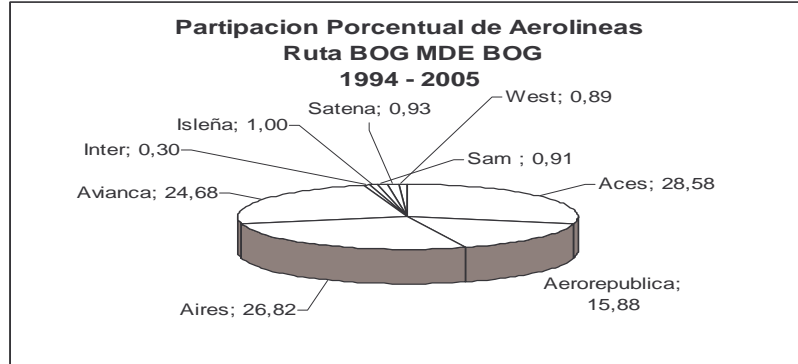


Gráfico 36. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG MTR BOG 1994 – 2005

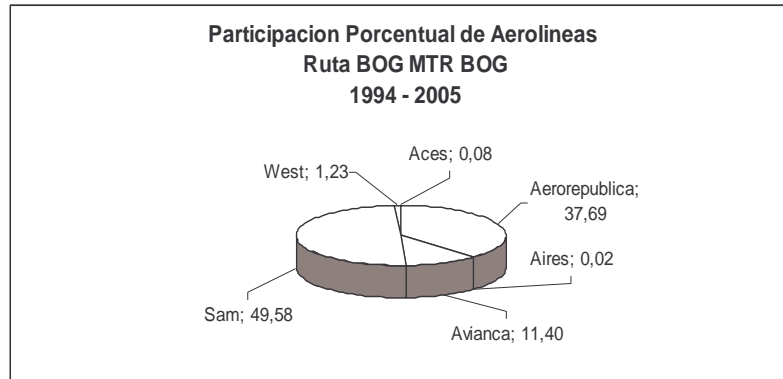


Gráfico 37. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – PEI – BOG entre 1994 – 2005

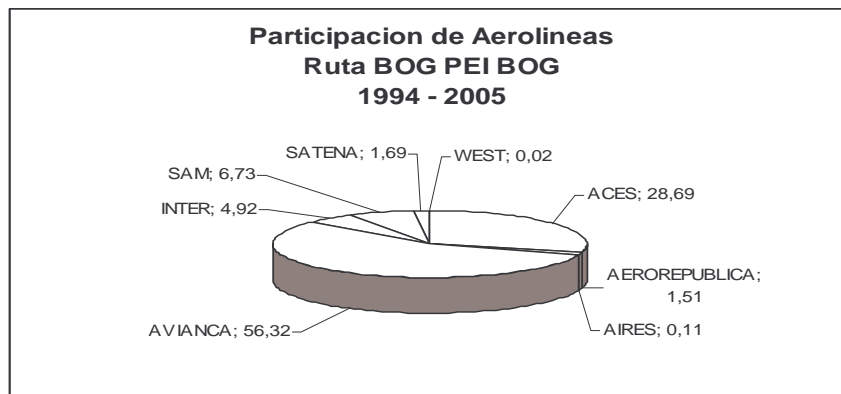


Gráfico 38. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta BOG – SMR – BOG entre 1994 – 2005

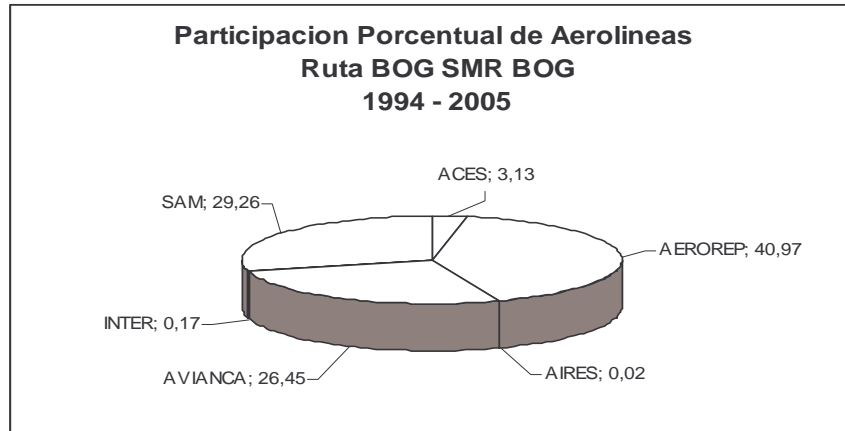


Gráfico 39. Participación Porcentual de Empresas en Rutas Troncales Ruta CLO – MED – CLO entre 1994 – 2005

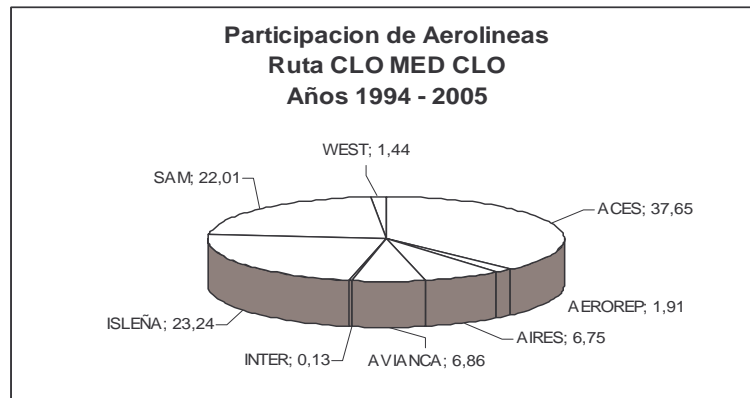


Gráfico 40. Pasajeros Transportados por Aerolínea Rutas Troncales Colombianas 1994 – 2005

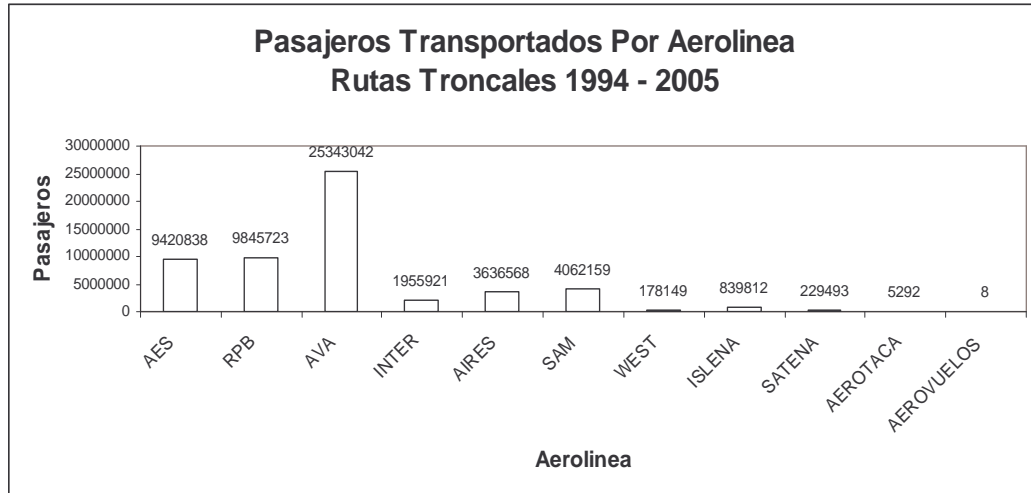
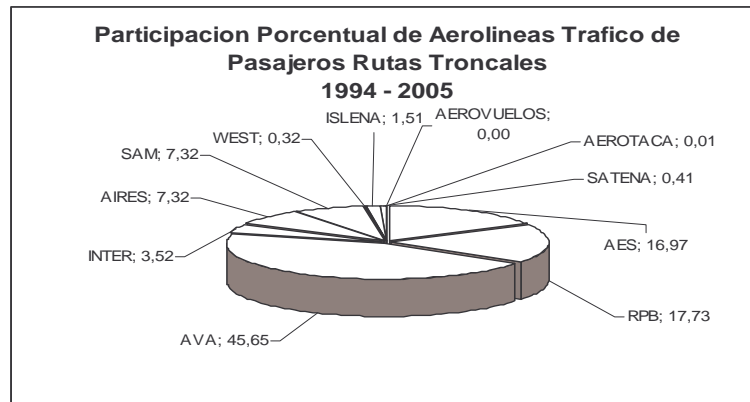


Gráfico 41. Participación Porcentual Pasajeros Transportados por Aerolínea Rutas Troncales Colombianas 1994 – 2005



En la dinámica del mercado se resalta, de manera considerable, la participación de AVIANCA como la aerolínea de mayor tráfico de pasajeros en las rutas troncales, con un 45.65% del mercado, mientras que AEROREPÚBLICA reporta un 17.73%. Seguidamente, se encuentra ACES que, a pesar de su desaparición del mercado en 2003 representa, dentro del tráfico de pasajeros en las rutas troncales, un 16.97%, lo que se considera muy importante en el análisis de competencia, dado que no se reportan datos de para el último trimestre de 2003 y los años 2004 y 2005. SAM representa un 7.32% del mercado troncal, pero es de importancia recordar que, en la actualidad, SAM es una empresa filial de

AVIANCA, por lo que el conteo de pasajeros para SAM/AVIANCA tendría que revisarse de manera minuciosa.

Por el lado de las rutas, debe destacarse que, a pesar de que AVIANCA es la de mayor tráfico de pasajeros, no necesariamente lo es así para el servicio de rutas, permitiendo que sean otras aerolíneas aquellas con mayor participación. AVIANCA tiende a dominar el tráfico de pasajeros dentro de las rutas BOG-PEI-BOG, BOG-CTG-BOG, BOG-CLO-BOG, BOG-BGA-BOG y BOG-BQ-BOG. Otras participaciones de mercado que dejan ver un manejo importante –y de gran diferencia entre aerolíneas- son las de SAM, en las rutas BOG-CUC-BOG y BOG-MTR-BOG y el de AEROREPÚBLICA para la ruta BOG-SMR-BOG.

En términos de pasajeros, las rutas BOG-MDE-BOG (23.57%), BOG-CLO-BOG (22.66%), BOG-CTG-BOG (12.91%) y BOG-BAQ-BOG (10.68%) concentraron las mayores participaciones de pasajeros movilizados, siendo estas rutas consideradas como ejecutivas, aunque la ruta BOG-CTG-BOG tiene los dos tipos de tráfico (ejecutivo y turista, aunque este último se distinga por ser de carácter estacional). A su vez, se resalta que estas cinco ciudades son las de mayor importancia económica para la nación, hecho que tiene correlación con la concentración en el tráfico de pasajeros, muy probablemente, de tipo ejecutivo.

4. CONCLUSIONES

4.1 CONCLUSIONES SOBRE CAPACIDAD REGULATORIA E IMPLICACIONES DE POLÍTICA

4.1.1 Alcance de la efectividad regulatoria. La regulación económica del transporte aéreo posee tres dimensiones fundamentales: la regulación de precios, la regulación de entrada y salida del mercado por parte de los agentes y la regulación de la competencia. A partir de estas tres dimensiones, el regulador del transporte aéreo, en este caso la AEROCIVIL, se enfrenta a la búsqueda de soluciones a los fallos de mercado típicos en un mercado aéreo, como la destrucción de la sana competencia, la disminución de los excedentes de los consumidores, cuando enfrentan tarifas muy altas y las sobreofertas de tiquetes al presentarse excesos de capacidad.

4.1.2 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de entradas y salidas de mercado. La U.A.E.A.C ha sido cautelosa en el manejo de las entradas y salidas de mercado por parte de las aerolíneas, teniendo en cuenta siempre el nivel de tráfico en cada una de las rutas y las aerolíneas que sirven estos mercados. Lo anterior, con el ánimo de mantener una oferta equilibrada con respecto a la demanda de transporte aéreo en procura de evitar guerras tarifarias y abusos de poder de mercado.

La labor del regulador por mantener unos niveles sanos de oferta de sillas en cada una de las rutas se ha visto agravada, dados los sucesos que han exigido la salida de mercado de algunas aerolíneas, los cuales han estado por fuera del alcance de los instrumentos de regulación, así como de las políticas emprendidas en pro de proteger al mercado de las salidas drásticas, debido a los hechos fundamentales que golpearon el sector de las aerolíneas a nivel mundial en 2001 y años posteriores. Las salidas de mercado por parte de las empresas responden, principalmente, a coyunturas propias de la industria que, dado el momento en el que se presentan, el regulador se encuentra en la obligación de considerar los traumatismos que se generarían y una respuesta efectiva, la cual no limite al mercado ni le genere pérdidas a los consumidores, por lo que su política debe ser manifiesta y clara para responder a estos fenómenos.

Si bien, el diseño de políticas de respuesta a las coyunturas generó apropiadas respuestas y estímulos a las empresas para permanecer en el mercado e –incluso - ampliar sus coberturas de rutas, es supremamente complejo contemplar, dentro de las mismas situaciones de tipo coyuntural, como la salida de aerolíneas por

motivos de incumplimiento en la seguridad aeronáutica (por ejemplo, el caso de WEST CARIBBEAN y los efectos adversos que tuvo para ACES la conformación de ALIANZA SUMMA en sinergia con AVIANCA y SAM).

Es así como dentro del término de la formalidad se entiende que estas integraciones se hacen en beneficio de todos los agentes involucrados, pero –en dicho caso- perjudicó a una empresa eficiente dentro del mercado aéreo colombiano y a sus usuarios, de una forma que, aún hoy, no se esclarece por parte de las autoridades competentes encargadas del mismo.

No obstante, es claro, que dado el comportamiento oligopólico de las empresas aéreas, la salida de una aerolínea beneficia, directamente, a las que todavía se conservan dentro del mercado, lo cual se constituye como una situación que debe ser analizada por el regulador si se quieren mantener unos márgenes de participación de aerolíneas. Tales márgenes no necesariamente deben conducir a concentraciones de mercado ni abusos de poder de mercado, por parte de los agentes.

Los efectos posteriores a la salida de una empresa aérea de un mercado, sean cuales sean los motivos, no deben dejarse a la deriva de los movimientos de la demanda, pues es probable que se generen nuevos poderes de mercado y abuso de las empresas, en términos de tarifas y capacidad. Se entiende, entonces, la urgencia de la prestación de un servicio de transporte aéreo, dada la crisis de una empresa que la obligue a salir del mercado, pero tal esta prioridad no debe ser el único criterio que motive al mercado y al regulador a mantener esos fenómenos que responden a las coyunturas, sin ningún tipo de revisión *a posteriori*.

El análisis realizado y mostrado con anterioridad, propuesto por GEPAC con el ánimo de observar la viabilidad de la prestación de rutas, expone claramente la intención del grupo evaluador de conservar la dinámica de mercado y evitar traumatismos, como el exceso o carencia de capacidad de las aerolíneas por parte de las mismas. Tales características están basadas en los niveles de tráfico en cada una de las rutas y en la antigüedad en la prestación de los servicios, teniendo como soporte un supuesto que defiende el *Know How* de las aerolíneas y su experiencia dentro del mercado.

No se evidencian, entonces, problemas con la prestación de servicio en rutas troncales por parte de las aerolíneas, pero sí se hace necesario –situación reconocida por la U.A.E.A.C- un mayor número de empresas para prestar servicios aéreos en estas rutas, dados unos incrementos esperados de tráfico, los cuales puedan llegar a ser considerables.

4.1.3 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de precios. La regulación de tarifas aéreas, en el mercado colombiano, ha mostrado un importante avance, no sólo por el componente tecnológico involucrado al permitir que se efectúe un registro electrónico, por parte de las empresas, a través de Internet. Tal facilidad beneficia en cuanto a su vigilancia, aprobación ó negación, además de darle claridad a la estructura tarifaria observada en el mercado colombiano. De acuerdo a los resultados mostrados, cuando se analiza la banda tarifaria del mercado nacional, se puede ver evidentemente cómo se respetan las estructuras tarifarias que el regulador reconoce correctas de manera jerárquica $S < Y < J$. Al obtener la tarifa real promedio a pesos de 2000, se puede observar que las aerolíneas han respetado los rangos tarifarios establecidos, lo cual supone un control estricto, por parte del regulador, al establecimiento de tarifas.

Dichas tarifas observadas nunca se tocan, a lo largo del tiempo analizado, es decir, que nunca la serie de tarifas promedio reales, de alguna categoría, se cruza con otras igualando su valor, lo cual es positivo, pues al contemplar que cada categoría se considera un mercado y si se produjera algún tipo de igualación entre tarifas, se violaría la estructura tarifaria.

Es así como la proximidad en los valores puede considerarse positiva, ya que unos diferenciales muy altos entre categorías describen unos costos silla-milla muy altos. Ello, en algún momento, puede volver muy restrictivo el mercado entre categorías y el acceso a mayores tarifas capACES de brindar más posibilidades en horario y calidad del servicio, por parte de los usuarios. En este sentido, la regulación de precios es efectiva al garantizar la diferenciación de cada uno de los mercados, permitiendo que las aerolíneas, de acuerdo a sus estructuras de costos, puedan establecer nichos de mercado con la idea de aprovechar, de forma más eficiente, sus economías de escala.

Por ello, un mercado con este tipo de diferenciación identifica, plenamente, la elasticidad precio de la demanda de sus usuarios, lo que –dada cierta información– permite llegar a conocer sus preferencias y el logro de mejores servicios por parte de los agentes. El regulador, en este caso la U.A.E.A.C, hace respetar entonces la jerarquía de tarifas planteada dentro de su política, por lo cual la práctica regulatoria de libertad vigilada de tarifas se considera muy efectiva.

4.1.4 Alcance de la efectividad regulatoria: regulación de la competencia. No cabe duda de que una de las mayores pruebas para la regulación del mercado aéreo colombiano se basa, principalmente, en la conformación de ALIANZA SUMMA, la cual fue justificada para atenuar los efectos de las coyunturas generadas por los atentados del 11 de septiembre, además de permitir a las empresas continuar prestando sus servicios dentro del mercado colombiano. Era la primera vez que se daba una integración en los términos comunes que, una vez

planteados, permitieron la integración de AVIANCA, SAM Y ACES dentro de una misma firma.

A partir de esta situación, el mercado revivió el debate de pensar acerca de cuál debería ser el organismo que vigilaría la sana competencia en las empresas. Se pensó, por un momento, en la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO para la vigilancia pertinente del tema competitivo, pero ésta se negó a aceptar una fusión de las tres empresas bajo una sola firma, y fue la AEROCIVIL quien dio la aceptación de un memorando de entendimiento por parte de las empresas que, posteriormente, se convertiría en el documento formal de la constitución de la ALIANZA SUMMA.

Con la disolución de la misma, se entra a debatir acerca del verdadero beneficio que obtuvieron los consumidores derivado de una operación de integración de firmas como lo fue ALIANZA SUMMA. Si bien, la integración permitió una recuperación notable de la situación financiera de AVIANCA, tuvo un efecto bastante negativo en la competencia, ya que la aerolínea ACES no sobrevivió a la integración, declarándose por fuera del mercado en agosto de 2003. Se considera negativa esta salida, pues tenía una buena reputación dentro del mercado y una buena señalización que le habían otorgado los consumidores, en términos de cumplimiento y calidad del servicio.

Puede decirse, entonces, que la salida de ACES priva a los consumidores de un servicio eficiente y de excelente calidad, el cual no ha sido igualado por ninguna de las empresas que permanecen aún en el mercado. Su importancia puede observarse al tener en cuenta que, a pesar de haber desaparecido por completo del mercado y no reportar datos de pasajeros desde agosto de 2003, su participación en el mercado es casi igual a la de AEROREPÚBLICA durante el horizonte temporal propuesto, lo que demuestra la fortaleza e importancia de esta compañía.

Sumado a ello, ese aspecto del esquema regulatorio no pudo prever las consecuencias drásticas que traería para ACES su incursión en ALIANZA SUMMA, por lo que es muy probable que surjan demasiadas preguntas en torno al tema. Con la desaparición de ACES del mercado aéreo colombiano se gestó un detrimento patrimonial para todos los colombianos, en un mercado donde ya ninguna aerolínea, o al menos las de mayor importancia en el mercado, se considera enteramente colombiana.

4.1.5 Implicaciones para las habilidades regulatorias existentes. El comportamiento del regulador ha mostrado una destreza significativa al momento de orientar las políticas de regulación de precios. A pesar de ello, el Índice de Diferenciación de Tarifas se conserva en un rango alto (0.6 – 0.8), de lo cual puede concluirse que, a pesar de la estabilidad de la tarifa promedio real para

cada una de las categorías, las tarifas se consideran altas al estar próximas al valor de la tarifa única (IDT=1) ó, en otras palabras, no son tan bajas como se desea. (IDT cercano a Cero (0)). Variables tales como la distancia y la topografía del país toman importancia a la hora del diseño de tarifas por parte de las empresas, al observar la evolución de las tarifas promedio reales y darse cuenta de que las rutas de mayor distancia (la costa norte del país, principalmente) tienen mucha correlación en sus series de valores, al igual que las rutas del centro del país.

Sumado a ello, vale la pena anotar que unas tarifas que no presenten fluctuaciones significativas, en términos reales, son conducentes a una mejor toma de decisiones, por parte de los consumidores. La gestión emprendida por AERONAUTICA CIVIL en pro de adelantar el registro electrónico de tarifas, por parte de las aerolíneas, ha logrado importantes avances en la consolidación de la estructura tarifaria colombiana. Es deseable que, dado el momento de entrada de nuevos agentes al mercado nacional, el sistema actual de registro sea capaz de manejar mayores volúmenes de información, los cuales permitan el conocimiento claro y específico de las tarifas propuestas por los agentes del mercado.

Dadas las expectativas de negocios que pueden generarse, en la economía colombiana, por el crecimiento del PIB que ha venido presentándose en los últimos años, es muy deseable que el mercado aéreo se encuentre preparado para recibir la entrada de nuevas aerolíneas, tal como es el deseo del regulador. Para ello, es necesario que el ente estatal garantice las condiciones de mercado y aliente ambientes de sana competencia entre las firmas, para el beneficio de los consumidores.

Aunque ha sido observado que el mercado aéreo muestra, en la mayoría de países, un comportamiento de carácter oligopólico, esto no es un paradigma y puede evitarse al inducir, cada vez más, a la competencia basada en crecimientos sanos y deseables del mercado y una mayor participación en el sector de nuevos usuarios. Lo último debe convertirse en un reto para el regulador, con el ánimo de estudiar si, tal como lo plantea la teoría la regulación de precios, deriva un proceso redistributivo de la renta, el cual permita una mayor participación de los menos favorecidos en el mercado. Con respecto a la competencia, ésta sólo puede garantizarse con una mayor participación de aerolíneas en el mercado. No obstante, se sabe que las aerolíneas poseen restricciones para prestar ciertos tipos de servicio, en algunas rutas, la competencia siempre será deseable para los consumidores, quienes se favorecen de mejores precios, siempre y cuando las empresas y el mismo regulador eviten guerras tarifarias conducentes a precios bajos que no garanticen ni el buen servicio a bordo de la aeronave, ni una seguridad aeronáutica confiable. Experiencias como la de ALIANZA SUMMA dejaron un sin sabor entre los consumidores que dejaron de recibir los servicios de una empresa eficiente, la cual no ha podido ser igualada en términos de calidad, precios y excelencia en la atención al usuario.

BIBLIOGRAFÍA

ALONSO SOTO, Ricardo. Transporte aéreo en España: historia de la liberalización del transporte aéreo [en línea]. Madrid: Cátedra de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid, 1998. [consultado 13 de septiembre de 2006]. Disponible en Internet: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/Transporair.pdf

ARMSTRONG, Mark; COWAN, Simon; VICKERS, John. Regulatory reform: economic analysis and British experience. Cambridge, (Massachusetts): The MIT Press, 1994. 392 p.

ASHFORD, N.; WRIGHT, P.H. Airport Engineering. Nueva York: Wiley-Interscience, 1992. 512 p.

BRENNER, Melvin. Airline deregulation. A case study in Public Policy Failure. En: Transportation Law Journal. Vol. 16, No. 2 (Winter. 1988); p. 185-196.

CLINTON, Oster Jr; CLIPPINGER, Marni; MEYER, John R. Deregulation and the new airline entrepreneurs. En: Journal of Economic Literature. Vol. 23, No. 4 (Dec. 1985); p. 1819-1833.

CÓDIGO DE COMERCIO. Artículos 1785, 1795, 1802, 1803, 1804, 1863 y 1864. [en línea]. República de Colombia: Decreto 410 de 1971. [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www1.valledelcauca.gov.co/Contracion/normatividad/decreto410-1971.doc>

COHEN, M. D.; MARCH, J.G.; OLSON, J. A garbage can model of organizational choice. En: Administrative Science Quarterly. Vol. 17, No. 1 (1972); p. 1-25.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA. Bogotá D. C.: Ley 30 de 1986. Artículo 93. [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: http://www.esecarisma.gov.co/paginas/Comite_prevendrogas/normatividad.htm

CONNOR, William. An introduction to airline economics. Sixth Edition. Westport. Praeger, 2001. 253 p.

CROWLEY, R.W. A case Study of An Airport On Land Values. En: Journal of transport economics and policy. Vol. 55, No. 2 (May. 1973); p. 145-161.

DELGADO, José Alberto. Teoría de la regulación de tarifas. Notas de Clase. [Documento inédito digital en Microsoft Power Point]. En: Curso de Economía de la Regulación. Noveno Semestre. Universidad Autónoma de Occidente. 2005.

DE RUS, Gines y ESTACHE, Antonio. Privatización y Regulación de Infraestructuras de Transporte. Bogotá D.C.: Alfaomega Colombia, 2003. 332 p.

DE VANY, Arthur. The revealed value of time in air travel. En: The review of economics and statistics. Vol. 56, No. 1 (Feb. 1974); p. 77-82.

DOGANIS, R. The Airport Business. United Kingdom: Routledge Editions, 1992. 226 p.

GALLEGO, Jorge; ROMANO, Giancarlo. ALIANZA SUMMA: Una primera aproximación desde la teoría de la organización industrial [en línea]. Bogotá D.C.: Universidad Nacional de Colombia, 2005. [consultado 05 de junio de 2006]. Disponible en Internet:
http://www.webpondo.org/files_oct_dic_03/Alianza_Summa.pdf

HARRINGTON, Joseph; VERNON, John; VISCUSI, Kip. Economics of regulation and antritrust. Third Edition. Cambridge (Massachusetts): The MIT Press. 2000. 864 p.

JALILIAN, Hossein; KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Creating the Conditions for International Business Expansion: The Impact of Regulation on Economic Growth in Developing Countries - A Cross-Country Analysis. [en línea]. Manchester: Centre of Regulation and Competition. University of Bradford, University of Manchester y Aston University. Working Paper Series No. 54 (Jul. 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet:
http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp54.pdf

KIRKPATRICK, Colin; PARKER, David. Researching economic regulation in developing countries: developing a methodology for critical analysis. [en línea]. Manchester: Centre On Regulation and Competition. Aston University y University of Manchester. Working Paper Series No. 34 (Dec. 2002). [consultado 25 de abril de 2006] Disponible en Internet:
http://www.competition-regulation.org.uk/publications/working_papers/wp34.pdf

La industria aerocomercial en Venezuela. Informe de políticas públicas [en línea]. Caracas: Superintendencia para la Promoción y Protección de la Libre Competencia (Procompetencia). (Mar. 2000). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet:
<http://www.procompetencia.gov.ve/informeppaerolineas.html>

LITTLECHILD, S.C.; THOMPSON G.F. Aircraft Landing Fees: a game theory approach. En: The Bell Journal of Economics. Vol. 8, No. 1 (Spring. 1977); p. 186-204.

MARTÍNEZ SANDOVAL, Avelino. El ruido por tráfico urbano: conceptos, medidas descriptivas y valoración económica. En: Revista de Economía y Administración. Vol. 2, No. 1 (2005); p. 152-164.

RENDEIRO MARTÍN-CEJAS, Roberto. Análisis económico de la red de aeropuertos españoles [en línea]. Las Palmas de Gran Canaria, 1996. Tesis doctoral (Economía). Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Departamento de Economía Aplicada. [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet: http://bdigital.ulpgc.es/digital/texto/pdf/132271_0000.pdf

ROMERO, Evanán; RUFIN, Carlos. Sustainability of Regulatory Reform in Latin America Unraveling Commitments. [en línea]. Washington, D.C.: The 2004 Annual Research Conference of the Association for Public Policy Analysis and Management. (Nov. 2004) [consultado 03 de noviembre de 2005]. Disponible en Internet:
www.ksg.harvard.edu/hepg/Papers/Rufin.Romero.sustain.reg.reform.lat.amer.11.03.pdf

SAMUELSON, P. What makes for a beautiful problem in science?. En: Journal of Political Economy. Vol. 78, No. 6 (1970); p. 1372-1377.

STIGLER, George. The Theory of Economic Regulation. En: Bell Journal of Economics and Management Science. Vol. 2 (Spring. 1970); p. 3-21.

STRASZHEIM, Mahlon R. The international airline industry. En: Journal of Economic Literature, Vol. 9, No. 1 (Mar. 1971); p. 122-129.

STRIMLING, David V. Abbas Mirakhor. En: Southern Economic Journal, Vol. 41, No. 1 (Jul. 1974); p. 149-158.

TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. Los costos marginales en el transporte aéreo [en línea]. En: Revista Kairos. Año 7, No. 12 (primer semestre de 2003). [consultado 25 de abril de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.revistakairos.org/k12-archivos/tomassetti%20de%20piacentini.pdf>

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Actividades aéreas civiles. Parte Tercera. Numeral 3.3.3.3.1.5. [en línea]. En: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). República de Colombia, 2006. [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co/RAC/Parte3/PARTE%20TERCERA.pdf>

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL. Notas para el Primer Simposio de Política Aero comercial. [en línea]. Rionegro (Antioquia): Oficina de Transporte Aéreo, (Ago. 2003). [consultado 03 de junio de 2006]. Disponible en Internet: <http://www.aerocivil.gov.co>

WALTERS A.A. Airports: an economic survey. En: Journal of Transport Economics and Policy. Vol. 12, No. 2 (May. 1978); p. 133-155.

WASSENBERGH, Henry. Principles and Practices In Air Transport Regulation. Institute of Air Transport, 1993. 268 p.

ANEXOS

Anexos 1. Decisiones de política del grupo de evaluación de proyectos aerocomerciales GEPA con respecto al transporte aéreo regular doméstico de pasajeros – rutas troncales

DECISIONES DE POLÍTICA DEL GRUPO DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES GEPA CON RESPECTO AL TRANSPORTE AÉREO REGULAR DOMÉSTICO DE PASAJEROS – RUTAS TRONCALES

SESIÓN 21 SEPTIEMBRE 19 DE 2003

1. AEROREPÚBLICA S.A., solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga en las siguientes rutas:

<u>Rutas Nacionales</u>	<u>Frecuencia Semanal</u>
Bogotá-Pereira-Bogotá	14
Medellín (RNG)-Cartagena-Medellín	7

Los servicios nacionales serán prestados con aeronaves DC-9-30, DC-9-81 y DC-9-83.

se procedió a evaluar cada ruta así:

BOGOTA-PEREIRA-BOGOTA:

Pasajeros movilizados en el año 2002: 256.108

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 7 frecuencias semanales, en el equipo MD-83, y 20 frecuencias semanales en equipo Fókker 50.
- 3 autorizaciones concedidas a las empresas Intercontinental (con permiso de operación), Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las tres (3) autorizaciones adicionales concedidas, se

consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLIN (RNG)-CARTAGENA-MEDELLIN:

Pasajeros movilizados en el año 2002: 105.229

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 7 frecuencias semanales, en el equipo MD-83,
- 1 Sam opera con 7 frecuencias semanales en equipo Fókker 50.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por AVIANCA/Sam, que cuentan como un único operador, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

El Director General de La AEROCIVIL, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

2. AEROTACA S.A., para que se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga en las siguientes rutas:

Rutas	Frecuencia <u>Semanal</u>
BOGOTA-BARRANCABERMEJA-BOGOTA	12
BOGOTA-ARMENIA-BOGOTA	12
BOGOTA-TULUA-BOGOTA	7

El servicio será prestado con aeronaves Beechcraft 1900 D.

Teniendo en cuenta lo señalado en el párrafo sobre política aérea comercial, se procedió a evaluar cada ruta así:

BOGOTA-BARRANCABERMEJA-BOGOTA:

Pasajeros movilizados en el año 2002: 33.958

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 7 frecuencias semanales, en el equipo Fokker 50.

Con respecto a esta solicitud, se debe tener en cuenta que a la empresa Estelar se le aplazó la decisión sobre esta ruta en Sesión 19 de mayo 21/03, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de dos empresas para operar la ruta, y solo habría cupo para autorizar a uno.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las dos empresas información precisa y sustentada sobre la fecha en la que iniciarán la prestación del servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la gerente de la empresa Aerotaca, el Grupo en aras de garantizar el servicio propuesto, recomendó **aprobar** la petición, teniendo en cuenta que la citada empresa cuenta con permiso de operación vigente y que de acuerdo a lo expresado en su comunicación, estaría en condiciones de iniciar la operación en diciembre de 2003.

BOGOTA-ARMENIA-BOGOTA:

Pasajeros movilizados en el año 2002: 104.589

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 34 frecuencias semanales, en el equipo Fokker 50.
- 1 Autorización concedida a las empresas Estelar (sin permiso de operación).

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa Aerotaca, en esta Audiencia se consideraron las solicitudes de las empresas Aires, Intercontinental y West Caribbean, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de cuatro (4) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la gerente de la empresa Aerotaca S.A., el Grupo recomendó **negar** la petición, teniendo en cuenta que no cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Pereira para garantizar la prestación inmediata del servicio, ni tampoco cuenta con la suficiente capacidad de equipo, toda vez que en la actualidad sólo dispone de un (1) avión YV-406-C, para otros servicios, tal como lo manifestó en la comunicación CEGG-165-03.

BOGOTA-TULUA-BOGOTA:

El grupo recomendó **aprobar** esta solicitud, teniendo en cuenta que no existe actualmente ningún operador comercial prestando este servicio.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

3. AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL S.A. AIRES S.A., para que se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, con el equipo DASH-8-100, DASH-8-200 y DASH-8-300 en las siguientes rutas:

<u>Rutas nacionales</u>	<u>Frecuencia</u>	
	<u>Semanal</u>	
Bucaramanga-Cúcuta y regreso	10	
Medellín (Olaya Herrera)-Cúcuta y regreso		10
Yopal-Bucaramanga y regreso	03	
Bogotá-Popayán y regreso	07	
Bogotá-Quibdó y regreso	07	
Bogotá-Armenia y regreso	21	
Bogotá-Manizales y regreso		28
Bogotá-Pereira y regreso	42	

Teniendo en cuenta lo señalado en el párrafo sobre política aérea comercial, se procedió a evaluar cada ruta así:

BUCARAMANGA-CÚCUTA-BUCARAMANGA

Pasajeros movilizados en el año 2002: 43.153

Oferta actual:

- 1 Sam con siete (7) frecuencias semanales en equipo Fokker 50
- Aerotaca tiene autorizada la ruta (operación suspendida). De acuerdo con la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de octubre de 2003.

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN (OLAYA HERRERA)-CÚCUTA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 32.253

Oferta actual:

- 1 West Caribbean Airways con siete (7) frecuencias semanales en equipo ATR-42
- Aerotaca tiene autorizada la ruta. De acuerdo con la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de octubre de 2003.

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

EL YOPAL-BUCARAMANGA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 10.460

Oferta actual:

- Aerotaca, tiene autorizada la ruta (operación suspendida). De acuerdo con la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de octubre de 2003.

Teniendo en cuenta que la oferta de servicios, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

BOGOTÁ-POPAYÁN Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 41.516

- 1 Autorización concedida a las empresas Estelar (sin permiso de operación).

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador privado, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición.

BOGOTÁ-QUIBDÓ Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 22.608

Oferta actual:

- West Caribbean Airways tiene autorizada la ruta.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

BOGOTÁ-ARMENIA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 104.589

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 34 frecuencias semanales, en el equipo Fókker 50.
- 1 Autorización concedida a las empresas Estelar (sin permiso de operación).

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa Aires, en esta Audiencia se consideraron la solicitudes de las empresas Aerotaca, Intercontinental y West Caribbean, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de cuatro (4) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta suministrada por la empresa Aires S.A., el Grupo recomendó **negar** la petición, teniendo en cuenta que en la actualidad no cuentan con operación desde otros destinos que involucre al Aeropuerto El Edén, ni con la infraestructura en dicho aeropuerto, de manera que garantice la prestación inmediata del servicio.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

BOGOTÁ-MANIZALES Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 138.969

Oferta actual:

- West Caribbean Airways tiene autorizada la ruta.

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa Aires, en esta Audiencia se consideraron las solicitudes de las empresas Intercontinental y AVIANCA, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de tres (3) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a dos (2) operadores adicionales. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la empresa, el Grupo, recomendó **aprobar** esta petición teniendo en cuenta que en la actualidad, Aires cuenta con autorizaciones para efectuar esta misma ruta desde el Olaya Herrera y como lo manifiesta en su escrito, tiene garantizada la infraestructura en el aeropuerto de Manizales y cuenta con el equipo para garantizar la debida prestación del servicio propuesto.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

BOGOTÁ-PEREIRA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 256.108

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 7 frecuencias semanales, en el equipo MD-83, y 20 frecuencias semanales en equipo Fókker 50.
- 3 autorizaciones concedidas a las empresas Intercontinental (con permiso de operación), Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las tres (3) autorizaciones adicionales concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

4. AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. “AVIANCA” para que se adicione al permiso de operación de la empresa, las siguientes rutas nacionales e internacionales así :

RUTAS NACIONALES

vuelo

	Frecuencia	Equipo	
	<u>Semanal</u>	<u>de</u>	
Bogotá-Manizales-Bogotá	41	F-50	
Olaya Herrera-Manizales-Olaya Herrera		14	F-50
Olaya Herrera-Pereira-Olaya Herrera	21	F-50	

BOGOTÁ-MANIZALES Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 138.969

Oferta actual:

- West Caribbean Airways tiene autorizada la ruta.

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa AVIANCA,

en esta Audiencia se consideraron las solicitudes de las empresas Intercontinental y Aires, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de tres (3) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a dos (2) operadores adicionales. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la empresa, el Grupo, recomendó **aprobar** esta petición teniendo en cuenta que en la actualidad, AVIANCA es la única empresa comercial que presta el servicio en la modalidad de vuelos charter y como lo manifiesta en su escrito, cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Manizales, así como con el equipo para garantizar la continuidad en la prestación del servicio propuesto.

OLAYA HERRERA-MANIZALES-OLAYA HERRERA
Pasajeros movilizados en el año 2002: 34.571

Oferta actual:

- En esta ruta se encuentran autorizadas las empresas Aires y ADA (en proceso de reclasificación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta las autorizaciones concedidas se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

En todo caso, teniendo en cuenta que la empresa AVIANCA opera una serie de vuelos charter desde el 26 de agosto de 2003, el Grupo recomendó autorizar la prorroga de esa autorización en caso de ser solicitada, mientras los operadores autorizados para dicha ruta dan inicio a su operación.

OLAYA HERRERA-PEREIRA-OLAYA HERRERA

Pasajeros movilizados en el año 2002: 69.325

Oferta actual:

- 1 Aires, quien opera en 14 frecuencias semanales en equipo Dash 8.

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa AVIANCA, en esta Audiencia se consideró la solicitud de las empresa West Caribbean Airways, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de dos (2) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la empresa AVIANCA, el Grupo en aras de garantizar la continuidad del servicio propuesto, recomendó **aprobar** esta petición, teniendo en cuenta que AVIANCA cuenta actualmente con operación regular en la ruta Bogotá-Pereira, se encuentra realizando en la actualidad una serie de vuelos charter en la ruta Olaya Herrera-Pereira y como lo manifiesta en su escrito, cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Pereira, así como con la capacidad de equipo necesaria para garantizar la continuidad en la prestación del servicio propuesto.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

5. INTERCONTINENTAL DE AVIACIÓN S.A. INTER. Solicita se le autorice un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, en las siguientes rutas:

Rutas

Frecuencia

**Equipo de
Vuelo**

Bogotá- Bucaramanga y regreso DC-9-15	14
Bogotá- Manizales y regreso Dash-8-300	14
Bogotá- Armenia y regreso Dash-8-300	04

En cuanto a los servicios nacionales, y teniendo en cuenta lo señalado en el párrafo anterior sobre política aérea comercial, se procedió a evaluar cada ruta así:

BOGOTA-BUCARAMANGA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 323.831

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 35 frecuencias semanales en equipo Fokker 50 y Sam que opera con 28 frecuencias semanales en equipo Fokker 50.
- 1 AEROREPÚBLICA, opera 21 frecuencias semanales en equipo MD-81
- 2 autorizaciones concedidas a las empresas Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las dos (2) autorizaciones adicionales concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ-MANIZALES Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 138.969

Oferta actual:

- West Caribbean Airways tiene autorizada la ruta.

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa Intercontinental, en esta Audiencia se consideraron la solicitudes de las empresas AVIANCA y Aires, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de tres (3) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a dos (2) operadores adicionales. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que

cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta del gerente de la empresa intercontinental de Aviación, el Grupo recomendó **negar** la petición, teniendo en cuenta que no cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Manizales para garantizar la prestación inmediata del servicio; así mismo, no cuenta con equipo suficiente para garantizar la adecuada prestación del servicio en el evento de presentarse daños técnicos en el avión Dash-8-300, por lo que se considera conveniente otorgar esta autorización a otra empresa que garantice la prestación inmediata del servicio.

BOGOTÁ-ARMENIA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 104.589

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 34 frecuencias semanales, en el equipo Fókker 50.
- Autorización concedida a las empresas Estelar (sin permiso de operación).

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa Intercontinental, en esta Audiencia se consideraron la solicitudes de las empresas Aerotaca, Aires y West Caribbean, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de cuatro (4) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de

considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta del gerente de la empresa intercontinental de Aviación, el Grupo recomendó **negar** la petición, teniendo en cuenta que no cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Armenia para garantizar la prestación inmediata del servicio; así mismo, no cuenta con equipo suficiente para garantizar la adecuada prestación del servicio en el evento de presentarse daños técnicos en el avión Dash-8-300, por lo que se considera conveniente otorgar esta autorización a otra empresa que garantice la prestación inmediata del servicio.

Finalmente, el Grupo recomendó dirigirle una comunicación a Intercontinental, solicitando información sobre la fecha de iniciación de la operación de la ruta Bogotá-Pereira-Bogotá, la cual le fuera autorizada en Sesión 16 de 17 de septiembre de 2002.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

6. WEST CARIBBEAN AIRWAYS S.A Solicita se le autorice un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, en las siguientes rutas:

Rutas Nacionales	Frecuencia de Vuelo Semanal	Equipo
BOG – BGA (RT)	07	ATR – 42
BOG – ADZ (RT)	14	MD81 /82
BOG – PEI (RT)	14	ATR – 42
BOG – CUC (RT)	04	ATR – 42
BOG – MTR (RT)	14	ATR – 42
BOG – NVA (RT)	14	ATR – 42
BOG – AXM (RT)	14	ATR – 42
BOG – VVC (RT)	03	ATR – 42
BOG – ADZ (RT)	03	ATR – 42
CLO – ADZ (RT)	03	MD81 /82
MED (EOH)- APO (RT)	14	ATR – 42
MED (EOH)-BGA	07	ATR – 42
MED (EOH)-PEI (RT)	07	ATR – 42
MED (EOH)-MZL (RT)	07	ATR – 42
BGA – CUC (RT)	03	ATR – 42

se procedió a evaluar cada ruta así:

BOGOTÁ- BUCARAMANGA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 323.831

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 35 frecuencias semanales en equipo Fokker 50 y Sam que opera con 28 frecuencias semanales en equipo Fokker 50.
- 1 AEROREPÚBLICA, opera 21 frecuencias semanales en equipo MD-81.
- 2 autorizaciones concedidas a las empresas Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las dos (2) autorizaciones adicionales concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ- SAN ANDRÉS Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 240.371

Oferta actual:

- 1 AEROREPÚBLICA, opera con 7 frecuencias semanales en equipo MD-81
- 1 SAM opera con 7 frecuencias semanales con equipo MD-83.
- 1 Intercontinental opera BOG-CTG-ADZ, con 7 frecuencias semanales, con equipo DC-9
- 1 autorización concedida a la empresa Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ- PEREIRA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 256.108

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 7 frecuencias semanales, en el equipo MD-83, y 20 frecuencias semanales en equipo Fokker 50.

- 3 autorizaciones concedidas a las empresas Intercontinental (con permiso de operación), Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las tres (3) autorizaciones adicionales concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ-CÚCUTA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 158.946

Oferta actual:

- 1 Intercontinental de Aviación opera con 7 frecuencias semanales, con equipo DC-9
- 1 Sam opera 10 frecuencias con equipo MD-83 y 11 frecuencias con el equipo Fokker.
- 2 autorizaciones concedidas a las empresas Estelar (sin permiso de operación) y Universal (sin permiso de operación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con las tres (2) autorizaciones adicionales concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ-MONTERÍA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 159.288

Oferta actual:

- 1 AEROREPÚBLICA, opera con 5 frecuencias semanales con equipo DC-9 y 2 frecuencias semanales con MD-83.
- 1 Sam opera 14 frecuencias con equipo MD-83.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por dos operadores, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

BOGOTÁ-NEIVA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 99.736

Oferta actual:

- 1 Aires opera con 34 frecuencias semanales con equipo Dash-8.
- 1 Intercontinental de Aviación, opera 7 frecuencias semanales, con Dash-8
- 1 autorización concedida a la empresa Estelar (sin permiso).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ-ARMENIA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 104.589

Oferta actual:

- 1 AVIANCA, opera con 34 frecuencias semanales, en el equipo Fókker 50.
- Autorización concedida a las empresas Estelar (sin permiso de operación).

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa West Caribbean, en esta Audiencia se consideraron la solicitudes de las empresas Aerotaca, Aires e Intercontinental, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de cuatro (4) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la gerente de la empresa West Caribbean Airways, el Grupo en aras de garantizar el servicio propuesto, recomendó **aprobar** la petición, teniendo en cuenta que West Caribbean es la empresa

que en la actualidad opera en los dos aeropuertos involucrados, por lo cual tiene en la actualidad la infraestructura necesaria para la operación en esta ruta propuesta.

BOGOTÁ-VILLAVICENCIO Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 78.668

Oferta actual:

- 1 Aires opera 18 frecuencias semanales con equipo Dash-8.
- Autorización concedida a las empresa Estelar (sin permiso de operación)

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BOGOTÁ-ARAUCA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 44.252

Oferta actual:

- 1 Autorización concedida a la empresa Aerotaca. De acuerdo con la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de noviembre de 2003.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial en forma regular, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

CALI-SAN ANDRÉS Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 116.431

Oferta actual:

- 1 AEROREPÚBLICA opera con 3 frecuencias semanales con equipo MD-81.
- 1 Intercontinental opera con 7 frecuencias semanales, con equipo DC-9.
- 1 Autorización concedida a la empresa Universal (sin permiso de operación)

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN (OLAYA HERRERA)-APARTADÓ Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 118.062

Oferta actual:

- 1 Aires opera con 23 frecuencias semanales con equipo Dash-8
- 1 Autorización concedida a la empresa Aerolínea de Antioquia S.A. (en proceso de reclasificación).

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente 1 operador, junto con la autorización adicional concedida, se considera conveniente permitir el ingreso de más operadores para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

MEDELLÍN (OLAYA HERRERA)-BUCARAMANGA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 32.825

Oferta actual:

- 1 Aires opera con 7 frecuencias semanales con equipo Dash-8
- 1 Autorización concedida a la empresa Aerotaca. De acuerdo con la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de octubre de 2003.

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, junto con la autorización adicional concedida, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN (OLAYA HERRERA)-PEREIRA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2002: 69.325

Oferta actual:

- 1 Aires, quien opera en 14 frecuencias semanales en equipo Dash 8.

En este punto se debe tener en cuenta que además de la empresa West Caribbean Airways, en esta Audiencia se consideró la solicitud de la empresa AVIANCA, por lo que habría concurrencia de intereses por parte de dos (2) empresas para operar la ruta, y de acuerdo con la política actual, solo habría cupo para autorizar a un (1) operador adicional. Por lo anterior, el Grupo procedió a evaluar el criterio de la infraestructura con que cuentan los operadores en los aeropuertos involucrados en esta ruta y/o trámites adelantados respecto arrendamiento de áreas y disponibilidad de áreas en los aeropuertos. Adicionalmente, se evaluó el aspecto relacionado con la disponibilidad actual de equipos para la inmediata prestación del servicio requerido.

Para seleccionar el operador de esta ruta, el Grupo recomendó a la Oficina de Transporte Aéreo requerir por escrito a las empresas interesadas información precisa y sustentada sobre la fecha en que iniciarán este servicio, con el fin de considerar dentro del análisis la capacidad inmediata de prestar este servicio.

Una vez evaluada la respuesta de la empresa, el Grupo recomendó **negar** la petición, teniendo en cuenta que en la actualidad no cuenta con la infraestructura en el aeropuerto de Pereira para garantizar la prestación del servicio.

MEDELLIN (OLAYA HERRERA)-MANIZALES Y REGRESO Pasajeros movilizados en el año 2002: 34.571

Oferta actual:

- En esta ruta se encuentran autorizadas las empresas Aires y ADA (en proceso de reclasificación).

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta las autorizaciones concedidas, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

BUCARAMANGA-CÚCUTA Y REGRESO Pasajeros movilizados en el año 2002: 43.153

Oferta actual:

- 1 Sam con siete (7) frecuencias semanales en equipo Fokker 50
- Aerotaca tiene autorizada la ruta (operación suspendida). De acuerdo con

la comunicación CEGG-165-03, la empresa Aerotaca informó que reiniciará la prestación del servicio en esta ruta a finales del mes de octubre de 2003.

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo recomendó **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

SESIÓN DEL MIÉRCOLES 25 DE MARZO DE 2004 TEMAS CONSIDERADOS EN AUDIENCIA PÚBLICA

- 1. AEROLÍNEA DE ANTIOQUIA S.A., Solicita le autorice prestar el servicio, con equipos DHC-6-300 Twin Otter y Cessna Crusader T303 en las siguientes rutas:**

RUTAS	Frecuencias Semanales	
MEDELLÍN(EOH)-PEREIRA y regreso	13	
MEDELLÍN(EOH)-QUIBDO y regreso	06	
MEDELLÍN(EOH)-QUIBDO-BAHIA SOLANO y regreso		03
MEDELLÍN(EOH)-QUIBDO-NUQUI y regreso	03	
MEDELLÍN(EOH)-BAHIA SOLANO y regreso	03	
MEDELLÍN(EOH)-NUQUI y regreso	03	
MEDELLÍN(EOH)-ARBOLETES y regreso	02	
NECOCLI-CAPURGANA y regreso	03	
NECOCLI-ARBOLETES y regreso	03	
APARTADO-CAPURGANA y regreso	02	

El Grupo procedió a evaluar esta solicitud, así:

MEDELLÍN (EOH)-PEREIRA y regreso:

Pasajeros movilizados en el año 2003: 60.416

Oferta Actual:

- 1 Aires, opera 19 frecuencias semanales en equipo Dash 8.
- 1 Autorización concedida a AVIANCA - (sesión 21 de sep.19/03).

De acuerdo con la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **aplazar**

la decisión sobre esta petición hasta tanto se defina si se inicia la operación por parte de la empresa que se encuentra autorizada, o se venzan los términos de la autorización concedida a la misma.

MEDELLÍN (EOH)-QUIBDO y regreso:

Luego de analizar los argumentos expresados en la audiencia pública, el Grupo se **abstuvo** de considerar esta petición, teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 3.6.3.4.3.14 de los Reglamentos Aeronáuticos. Lo anterior en consideración a que el Gepa en sesión 21 de sept. 19/2003 recomendó negar este servicio.

MEDELLÍN (EOH)-QUIBDO-BAHIA SOLANO y regreso:

En cuanto al primer trayecto propuesto MEDELLIN (EOH) –QUIBDO y regreso, como ya se indicó el Grupo se **abstuvo** de considerar tal solicitud.

En cuanto al trayecto **Quibdo-Bahía Solano y regreso**, se debe tener en cuenta: **1)** Que además de la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en esta Audiencia se consideraron las solicitudes de las empresa Línea Aérea de Servicio Regional S.A., LASER y Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.”, **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** Que Aerolínea de Antioquia cuenta con permiso de operación, se considera conveniente permitir el ingreso de hasta dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** esta ruta a la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

MEDELLÍN (EOH)-QUIBDO-NUQUI y regreso:

En cuanto al primer trayecto propuesto MEDELLIN (EOH) –QUIBDO y regreso, como ya se indicó el Grupo se **abstuvo** de considerar dicha solicitud.

En cuanto al trayecto **Quibdó-Nuquí y regreso**, se debe tener en cuenta: **1)** Que además de la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en esta Audiencia se consideró la solicitud de la empresa Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.”, **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** Que Aerolínea de Antioquia cuenta con permiso de operación, se considera conveniente permitir el ingreso de hasta dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** esta ruta a la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

MEDELLÍN (EOH)-BAHIA SOLANO y regreso

Teniendo en cuenta: **1)** Que además de la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en esta Audiencia se consideraron las solicitudes de las empresas Línea

Aérea de Servicio Regional S.A., LASER y Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.” **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** Que Aerolínea de Antioquia cuenta con permiso de operación, se considera conveniente permitir el ingreso de hasta dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** esta ruta a Aerolínea de Antioquia S.A., en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

MEDELLÍN (EOH)-NUQUI y regreso

Teniendo en cuenta: **1)** Que además de la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en esta Audiencia se consideró la solicitud de la empresa Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.”, **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** , Se considera conveniente permitir el ingreso hasta de dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** esta ruta a la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

MEDELLÍN (EOH)-ARBOLETES y regreso

NECOCLI-CAPURGANA y regreso

NECOCLI-ARBOLETES y regreso

El Grupo recomendó **aprobar** las anteriores solicitudes, teniendo en cuenta que no existe actualmente ningún operador comercial prestando estos servicios.

APARTADO-CAPURGANA y regreso

Teniendo en cuenta: **1)** Que además de la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., en esta Audiencia se consideró la solicitud de la empresa Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.” **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** Que Aerolínea de Antioquia cuenta con permiso de operación, se considera conveniente permitir el ingreso hasta de dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** esta ruta a Aerolínea de Antioquia S.A., en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

Sobre los servicios autorizados el Grupo recomienda que se le comunique al interesado que para iniciar la operación deberá contar con el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, en relación con la prestación de servicios de extinción de incendios en cada aeropuerto.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo, acogió las

anteriores recomendaciones.

2. **WEST CARIBBEAN AIRWAYS S.A.**, Solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, con equipos MD-81/82 y ATR-42 en las siguientes rutas nacionales

RUTAS NACIONALES	FRECUENCIAS SEMANALES
San Andrés-Bogotá y regreso	07
San Andrés-Cali y regreso	07
San Andrés-Rionegro y regreso	07
San Andrés-Pereira y regreso	07
Olaya Herrera-Manizales y regreso	14
Olaya Herrera-Pereira y regreso	14
Olaya Herrera-Bucaramanga y regreso	14
Bucaramanga- Cúcuta y regreso	07
Rionegro-Barranquilla y regreso	07
Rionegro-Cartagena y regreso	07
Bogotá-Cúcuta y regreso	14
Bogotá-Barranquilla y regreso	14
Bogotá-Cartagena y regreso	07
Bogotá-Pereira y regreso	14
Cali-Barranquilla y regreso	07

El Grupo procedió a evaluar cada ruta nacional así:

SAN ANDRÉS-BOGOTÁ y regreso
SAN ANDRES-CALI y regreso
MEDELLIN(EOH)-MANIZALES y regreso
MEDELLIN(EOH)-PEREIRA y regreso
MEDELLIN(EOH)-BUCARAMANGA y regreso
BUCARAMANGA-CUCUTA y regreso
BOGOTA-CUCUTA y regreso
BOGOTA-PEREIRA y regreso

Luego de analizar los argumentos expresados en la audiencia pública, el Grupo se **abstuvo** de considerar estas peticiones, teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 3.6.3.4.3.14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC. Lo anterior en consideración a que el Gepa en sesión 21 de sept. 19/2003 recomendó negar estos servicios.

SAN ANDRÉS-RIONEGRO Y REGRESO:

Pasajeros movilizados en el año 2003: **95.359**

Oferta Actual:

1 AEROREPÚBLICA, quien opera en 7 frecuencias semanales en equipo MD-81.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por AEROREPÚBLICA, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

SAN ANDRÉS-PEREIRA Y REGRESO:

Pasajeros movilizados en el año 2003: **24.177**

Oferta Actual:

1 AEROREPÚBLICA, quien opera como vuelos ciclados regulares con 1 frecuencia semanal en los equipos MD-81 y/o MD-83

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por AEROREPÚBLICA, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

RIONEGRO-BARRANQUILLA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2003: **62.810**

Oferta Actual:

1 Sam, quien opera en 14 frecuencias semanales en equipo F-50.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por Sam, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

RIONEGRO-CARTAGENA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2003: **98.441**

Oferta Actual:

- 1 Sam, quien opera en 7 frecuencias semanales en equipo F-50.
- 1 AEROREPÚBLICA se encuentra autorizada (sesión 21 de sep.19/03)

De acuerdo con la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **aplazar** la decisión sobre esta petición hasta tanto se defina si se inicia la operación

por parte de la empresa que se encuentra autorizada, o se venzan los términos de la autorización concedida a la misma.

BOGOTÁ-BARRANQUILLA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2003: **427.604**

Oferta Actual:

- 1 AVIANCA, quien opera en 41 frecuencias semanales en equipo MD-83.
- 1 AEROREPÚBLICA, quien opera en 19 frecuencias semanales en equipo DC-9 y MD81.
- 1 Aerolíneas Universal se encuentra autorizada (sesión 21 de sep.19/03)

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por dos operadores, y se encuentra una empresa autorizada, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por cuanto el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

BOGOTÁ-CARTAGENA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2003: **548.824**

Oferta Actual:

- 1 AVIANCA/Sam, operan en 49 frecuencias semanales en equipo MD-83 (AVIANCA 45 y Sam 4).
- 1 AEROREPÚBLICA, opera en 20 frecuencias semanales en equipo MD-81
- 1 Inter, opera en 3 frecuencias semanales en equipo DC-9
- 1 Aerolíneas Universal se encuentra autorizada (sesión 21 de sep.19/03)

De acuerdo con la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **aplazar** la decisión sobre esta petición hasta tanto se defina si la empresa que se encuentra autorizada, obtiene su permiso de operación, o se venzan los términos de la autorización concedida a la misma.

CALI-BARRANQUILLA Y REGRESO

Pasajeros movilizados en el año 2003: **40.925**

El Grupo recomendó **aprobar** esta solicitud, teniendo en cuenta que en la actualidad no existe actualmente ningún operador comercial prestando este servicio, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

3. AEROLÍNEA FÉNIX S.A., Solicita se le autorice a ésta constituirse como

empresa comercial de transporte público regular nacional e internacional en la modalidad troncal de pasajeros, con base principal en el aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá y base auxiliar en el aeropuerto José María Córdoba de Medellín, con equipo Boeing 737-200/300/400, 757-200/300 y 767-200/300, en las siguientes rutas:

NACIONALES

FRECUENCIAS SEMANALES

Bogotá-Rionegro-Bogotá		28
Bogotá-Cali-Bogotá		28
Bogotá-Cartagena-Bogotá		14
Bogotá-Barranquilla-Bogotá		14
Bogotá-San Andrés-Bogotá		14
Bogotá-Pereira-Bogotá		14
Bogotá-Santa Marta-Bogotá		07
Bogotá-Bucaramanga-Bogotá		14
Bogotá-Cúcuta-Bogotá		07
Bogotá-Montería-Bogotá		07
Bogotá-Leticia-Bogotá	07	
Cali-San Andrés-Cali		07
Cali-Cartagena-Cali	07	
Rionegro-San Andrés- Rionegro		07

INTERNACIONALES

FRECUENCIAS SEMANALES

Bogotá-Miami-Bogotá		07
Bogotá-Atlanta-Bogotá	07	
Bogotá-Newark-Bogotá	07	
Bogotá-New York-Bogotá	07	
Bogotá-Fort Lauderdale-Bogotá		07
Bogotá-Orlando-Bogotá	07	
Bogotá-Quito-Bogotá	07	
Bogotá-Lima-Bogotá		07
Bogotá-Frankfurt-Bogotá	03	
Bogotá-Paris-Bogotá		03
Bogotá-Londres-Bogotá	03	
Bogotá-Roma-Bogotá	03	
Bogotá-Madrid-Bogotá	03	
Bogotá-Aruba-Bogotá	03	
Bogotá-San Juan-Bogotá	03	
Bogotá-Panamá-Bogotá	07	
Bogotá-Caracas-Bogotá	07	
Bogotá-Buenos Aires-Bogotá		03

Bogotá-Santiago-Bogotá	03	
Bogotá-Río de Janeiro – Bogotá		03
Bogotá-San José-Bogotá	03	
Cali-Miami-Cali	03	
Cali-Panamá-Cali	03	
Cali-New York-Cali	03	
Rionegro-Miami – Rionegro		07
Rionegro-Panamá – Rionegro		03
Rionegro-New York-Rionegro		03

Evaluada la solicitud , el Grupo recomendó aprobar su constitución, únicamente con base principal en el aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá , con los siguientes servicios:

RUTAS NACIONALES:

Teniendo en cuenta que actualmente la oferta nacional de servicios se considera razonable para cubrir las necesidades de los servicios en las rutas propuestas, el Grupo recomendó **negar** las solicitudes de rutas nacionales, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional, por cuanto en las rutas solicitadas ya se encuentran autorizadas otras empresas nacionales.

4 LINEA AEREA DE SERVICIO REGIONAL S.A., “LASER”, Solicita se le autorice a ésta constituirse como empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público interno regular secundario, con base principal en el Aeropuerto Farfán de Tulúa y base auxiliar el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera de Medellín, con equipos Jetstream 31 / 32 EP y Embrear 120, en las siguientes rutas:

RUTAS

	<u>FRECUENCIAS SEMANALES</u>	
TULÚA-PASTO-TUMACO-TULUA	06	
TULÚA POPAYÁN-IPIALES-POPAYAN-TULUA		06
TULÚA-BUENAVENTURA-TULUA	02	
TULÚA-MEDELLIN(EOH)-TULUA	12	
TULÚA-QUIBDO-TULÚA	06	
TULÚA-MANIZALES-MEDELLIN(EOH)-MANIZALES-TULUA		06
TULÚA-NEIVA-FLORENCIA-TULUA	06	
TULÚA-NEIVA-TULÚA	03	
TULÚA-PUERTO ASIS-TULÚA	06	
MEDELLÍN(EOH)-QUIBDO-MEDELLIN	06	

MEDELLÍN(EOH)-BAHIA SOLANO-QUIBDO-MEDELLIN		03
BOGOTA-TULUA-BOGOTA	12	
MEDELLÍN(EOH)-TURBO-MEDELLIN		03
MEDELLÍN(EOH)-OTU-MEDELLIN	03	
MEDELLÍN(EOH)-EL BAGRE-MEDELLIN	03	
MEDELLÍN(EOH)-BARRANCABERMEJA-MEDELLIN		06
MEDELLÍN(EOH)-COROZAL-MEDELLIN	06	
MEDELLÍN(EOH)-APARTADO(Carepa)-MEDELLIN	04	
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-SAN JOSE-MITU-VILLAVICENCIO- RIONEGRO	06	
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-RIONEGRO	05	
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-MITU-VILLAVICENCIO-RIONEGRO		04

Evaluada la solicitud , el Grupo recomendó aprobar su constitución, con los siguientes servicios:

RUTAS SEMANALES	FRECUENCIAS
TULÚA-PASTO-TUMACO-TULUA	06
TULÚA POPAYÁN-IPIALES-POPAYAN-TULUA	
06	
TULÚA-BUENAVENTURA-TULUA	
02	
TULÚA-MEDELLIN(EOH)-TULUA	
12	
TULÚA-QUIBDO-TULÚA	06
BOGOTA-TULUA-BOGOTA	
12	
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-SAN JOSE-MITU-VILLAVICENCIO- RIONEGRO	06
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-RIONEGRO	
05	
RIONEGRO-VILLAVICENCIO-MITU-VILLAVICENCIO-RIONEGRO	
04	
MEDELLÍN(EOH)-BARRANCABERMEJA-MEDELLIN	
06	
TULÚA-PUERTO ASIS-TULÚA	06
TULÚA-NEIVA-TULÚA	03
TULUA-MANIZALES-TULUA	06
TULUA-FLORENCIA-TULUA	06

Una vez evaluada la petición el grupo recomendó **aprobar** las anteriores rutas,

teniendo en cuenta que no existe actualmente ningún operador comercial prestando estos servicios, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial

MEDELLIN(EOH)-QUIBDO-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 83.810

Oferta Actual:

- 1 Aires, opera 14 frecuencias semanales en el equipo Dash-8.

En consideración a que esta ruta está solicitada en esta misma sesión por La empresa Línea Aérea del Oro, y se aprueba la ruta a esa empresa, por cuanto la base de operación solicitada es Quibdo, el Grupo recomienda **negar** esta petición. Lo anterior en consonancia con la orientación de política aerocomercial actual.

MEDELLIN (EOH)-MANIZALES-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 22.150

Oferta Actual:

- 1 Aires, opera 14 frecuencias semanales en el equipo Dash-8
- 1 Aerolínea de Antioquia opera 13 frecuencias semanales con equipo Twin Otter.

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

NEIVA-FLORENCIA-NEIVA

Pasajeros movilizados en el año 2003: 19.448

Oferta Actual:

- 1 Aires, opera 14 frecuencias semanales en el equipo Dash-8, iniciando la operación en Bogotá
- 1 Intercontinental opera 7 frecuencias semanales con equipo Dash-8, iniciando la operación en Bogotá

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLIN(EOH)-TURBO-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 2.144

Oferta Actual:

- 1 Aerolínea de Antioquia, opera 9 frecuencias semanales en el equipo Twin Otter.
- 1 West Caribbean suspendió temporalmente el servicio desde el 14 de febrero de 2004.

En este punto el Grupo llama la atención sobre la oferta de servicios que la empresa West Caribbean realizó en esta ruta hasta el pasado 14 de febrero de 2004 presentándose a la fecha una interrupción o cancelación de los servicios aéreos por un término superior a diez (10) días, por lo que a la luz de lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.18 de los RAC el permiso para explotar dicha ruta se encuentra cancelado de hecho. Por consiguiente, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **aprobar** la petición.

MEDELLÍN(EOH)-OTU-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 19.444

Oferta Actual:

- 1 Aerolínea de Antioquia, opera 7 frecuencias semanales en el equipo Twin Otter
- 1 West Caribbean opera 21 frecuencias semanales con equipo Let-410UVP-E.

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo negar la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN(EOH)-EL BAGRE-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 7.300

Oferta Actual:

- 1 Aerolínea de Antioquia, opera 6 frecuencias semanales en el equipo Twin Otter
- 1 West Caribbean opera 7 frecuencias semanales con equipo Let-410UVP-E.

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo negar la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN(EOH)-COROZAL-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 7.300

Oferta Actual:

- 1 Aires opera 3 frecuencias semanales en el equipo Dash-8.
- 1 Autorización concedida a la empresa Aerolínea de Antioquia (Sept.-03)

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales, se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, el Grupo negar la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN(EOH)-APARTADO-MEDELLIN

Pasajeros movilizados en el año 2003: 108.654

Oferta Actual:

- 1 Aires opera 18 frecuencias semanales en el equipo Dash-8
- 1 West Caribbean opera 7 frecuencias semanales en el equipo ATR-42
- 1 Autorización concedida a la empresa Aerolínea de Antioquia

Conforme lo anterior y teniendo en cuenta que la oferta de servicios actuales se consideran razonables para cubrir las necesidades del servicio en esta ruta, y además se encuentra autorizada otra aerolínea, el Grupo **negar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional.

MEDELLÍN(EOH)-BAHIA SOLANO-QUIBDO-MEDELLIN

En cuanto al primer trayecto propuesta MEDELLIN (EOH) –QUIBDO y regreso, se reitera la decisión tomada en los puntos anteriores es decir negar la ruta.

Respecto a los trayectos **Medellín(EOH)-Bahía Solano y regreso y Quibdó-Bahía Solano y regreso**, se debe tener en cuenta: **1)** Que además de la empresa Línea Aérea de Servicio Regional S.A., LASER, en esta Audiencia se consideró las solicitudes de las empresas Aerolínea de Antioquia S.A. y Línea Aérea de Oro “LADEORO S.A.”, **2)** En la actualidad el servicio no es prestado por ningún operador comercial, y **3)** Que Aerolínea de Antioquia cuenta con permiso de operación, se considera conveniente permitir el ingreso de operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** estos servicios al operador que actualmente tiene permiso de operación, y a la empresa que presentó como base principal de operación Quibdó, y por consiguiente **negar** la solicitud presentada por Laser. Lo anterior en consonancia con la orientación de la política aerocomercial

actual, la cual permite cupo de hasta dos (2) operadores en esta ruta. Sobre los servicios autorizados el Grupo recomienda que se le comunique al interesado que para iniciar la operación del servicio deberá contar con el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, en relación con la prestación de servicios de bomberos en cada aeropuerto.

Sobre los servicios autorizados el Grupo recomienda que se le comunique al interesado que para iniciar la operación deberá contar con el concepto de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, en relación con la prestación de servicios de extinción de incendios en cada aeropuerto.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo, acogió las anteriores recomendaciones.

SESION 26 DEL 23 DE JUNIO DE 2004

- 1. AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A. – AVIANCA -**, Solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, con equipo MD-83 y / o B-757, en las siguientes rutas, así:

<u>RUTAS</u>	<u>FRECUENCIA SEMANAL</u>
San Andrés-Rionegro y regreso	7
San Andrés-Cali y regreso	7

Sobre el acceso al mercado de San Andrés, se consigna en esta Acta que la política de acceso a este mercado venía siendo discutida desde hace algunos meses, debido a que un operador solicitó autorización para ingresar al mercado de San Andrés, con fundamento en el Artículo 32 de la ley 47 de 1993, que desarrolla el mandato contenido en el Artículo 310 de la Constitución Nacional. Es así como en el acta de la Sesión 22 del GEPA llevada a cabo el día 3 de diciembre de 2003, se decidió elevar una consulta ante las instancias pertinentes respecto a la vigencia, aplicación e interpretación del artículo 32 de la ley 47 de 1993, consulta que fuera resuelta por medio de la comunicación MT-21122 del 6 de mayo del presente año, según pronunciamiento del Sr. Ministro de Transporte, el cual señala :

“..en concepto de este Despacho, las normas antes mencionadas, no son mas que la consagración legal de una política de Estado que permite el libre acceso al mercado a los interesados en prestar el servicio de transporte aéreo de carga y de pasajeros, nacional e internacional desde y hacia el Departamento Archipiélago de San Andrés, mandato legal cobra hoy en día aún mayor vigencia por cuanto es de público conocimiento, la voluntad del Gobierno Nacional de fomentar el desarrollo económico y turístico de esa

importante región del país, tal como ha sido puesto de manifiesto en diversas oportunidades por el Gobierno en respuesta al clamor de las fuerzas vivas de esa importante región.”

Teniendo en cuenta dicho pronunciamiento, es dable concluir que la apertura del acceso al mercado de San Andrés que consta en el acta de la sesión 23 del GEPA, responde a las especiales condiciones de la Isla que han merecido incluso un reconocimiento constitucional y legal por parte de la misma Constitución y la ley. Conforme a lo anterior y evaluada la solicitud presenta por AVIANCA, el Grupo recomienda **aprobar** la operación propuesta. El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

SESION 27 DEL 30 DE AGOSTO DE 2004 TEMAS DISCUTIDOS EN AUDIENCIA PÚBLICA

AEROREPÚBLICA S.A. -, para que se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, en la ruta Bogotá-Pereira-Bogotá con 14 frecuencias semanales en aeronaves DC-9-32 y MD-81/83

Pasajeros movilizados en el año 2003: **229.893**

Oferta Actual:

- AVIANCA, opera 27 frecuencias semanales con los equipos Focker-50 y MD-83.
- Autorización concedida a Estelar (mayo/03) y Universal- (sep./03).
- Autorización temporal en aplicación del numeral 3.6.3.4.3.8 de los RAC a la empresa Aerorepública a partir del 18 de mayo de 2004, hasta tanto se defina si se inicia la operación por parte de las empresas que se encuentran autorizadas, o se venzan los términos de la autorización concedidas a las mismas, con 13 frecuencias semanales, con equipo MD-83.

De acuerdo con la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **aplazar** la decisión sobre esta petición hasta tanto se defina si se inicia la operación por parte de las empresas que se encuentran autorizadas, o se venzan los términos de la autorización concedidas a las mismas.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

LATINA DE AVIACION S.A.- para que se le autorice el cambio de modalidad

de transporte aéreo comercial regional a transporte aéreo regular de pasajeros, en las siguientes rutas:

Rutas Nacionales de Pasajeros	Frecuencia Semanal
BOG – CUC RT	7
BOG – CLO RT	14
BOG- BAQ RT	7
BOG – RNG RT	14
BOG – NVA RT	7
BOG – SMR RT	7
BOG – CTG RT	7
BOG – YOPAL RT	7
BOG – PEI RT	7
BOG – BGA RT	7
BOG – ADZ RT	7
CLO – CTG RT	7
CLO – ADZ RT	7
CLO- RNG RT	7
BOG-IBE RT	7
BOG – PSO RT	7
BOG – MZL RT	7
BOG – VUP – RCH RT	7
CLO – PSO RT	7

El servicio propuesto será prestado con aeronaves Fokker 100 ó DC-9-30, ATR-42 y DC-10.

Evaluada la solicitud de cambio de modalidad, El Grupo recomendó **aprobar** el cambio de modalidad de transporte aéreo comercial regional a transporte aéreo regular de pasajeros, y la modalidad exclusiva de carga internacional, advirtiéndole al interesado lo siguiente: **1)** Que deberá cumplir los requisitos exigidos para cada una de las modalidades solicitadas (técnicos, administrativos y financieros), y **2)** Sobre la base Bogotá mencionada en el estudio, deberá adelantar el trámite de cambio de base principal según los RAC, teniendo en cuenta la política actual de asignación de áreas. Conforme lo anterior esta autorización se concede con los siguientes servicios:

RUTAS NACIONALES DE PASAJEROS

Cali-San Andrés y regreso y Bogotá- San Andrés y regreso

De acuerdo con la política aerocomercial actual, y teniendo en cuenta el pronunciamiento del señor Ministro de Transporte (comunicación MT-21122 del 6 de mayo de 2004), respecto a la apertura del acceso al mercado a **San Andrés**, la cual responde a las especiales condiciones de la Isla que han merecido incluso un reconocimiento constitucional y legal por parte de la misma Constitución y la ley, el Grupo recomendó **aprobar** estas rutas.

Cali-Rionegro y regreso

Pasajeros movilizados en el año 2003:

Oferta Actual: **156.409**

- AVIANCA opera 12 frecuencias semanales con equipo MD-83/Sam opera 12 frecuencias semanales con el equipo Focker 50.
- West Caribbean opera 7 frecuencias semanales con el equipo MD-81.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado por dos operadores, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

Bogotá- Valledupar-Riohacha y regreso:

Pasajeros movilizados en el año 2003:

Oferta Actual:

- Sam opera vía Riohacha con 7 frecuencias semanales con el equipo MD-83
- Intercontinental suspendió operaciones en julio de 2004.

Teniendo en cuenta que el servicio no se prestan en forma directa, el grupo recomendó **aprobar** esta solicitud, toda vez que se trata de un servicio directo.

Bogotá-Cúcuta y regreso, Bogotá-Cali y regreso, Bogotá-Barranquilla y regreso, Bogotá-Rionegro y regreso, Bogotá-Neiva y regreso, Bogotá-Santa Marta y regreso, Bogotá-Cartagena y regreso, Bogotá-El Yopal y regreso, Bogotá-Pereira y regreso, Bogotá-Bucaramanga y regreso, Cali-Cartagena y regreso, Bogotá-Ibagué y regreso, Bogotá-Pasto y regreso, Bogotá-Manizales y regreso y Cali-Pasto y regreso.

Teniendo en cuenta que actualmente la oferta nacional de servicios se

considera razonable para cubrir las necesidades de los servicios en las rutas propuestas, el Grupo recomendó negar las solicitudes de rutas nacionales, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual que busca racionalizar la oferta en el mercado nacional, por cuanto en las rutas solicitadas ya se encuentran autorizadas otras empresas nacionales.

SESION 28 DEL 6 y 20 DE DICIEMBRE DE 2004

1. WEST CARIBBEAN AIRWAYS S.A., solicita se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga, con equipos DC9-MD81/82, en la ruta BARRANQUILLA-SAN ANDRES-BARRANQUILLA, con tres (3) frecuencias semanales.

Pasajeros movilizados en el año 2003: **29.106**

Oferta actual:

- AEROREPÚBLICA, opera 2 frecuencias semanales con el equipo MD-81

De acuerdo con la política aerocomercial actual, y teniendo en cuenta el pronunciamiento del señor Ministro de Transporte (comunicación MT-21122 del 6 de mayo de 2004), respecto a la política de apertura del acceso al mercado de San Andrés, la cual responde a las especiales condiciones de la Isla que han merecido incluso un reconocimiento por parte de la misma Constitución y la Ley; y que actualmente sólo está siendo servida por la empresa AEROREPÚBLICA, con dos frecuencias semanales, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud.

El Director General de la Aerocivil, como Presidente del Grupo, acogió la anterior recomendación.

2. NATIVA S.A., para que se le autorice a ésta adicionar al permiso de operación la modalidad de transporte aéreo regular troncal, para prestar servicios nacionales e internacionales de pasajeros, correo y carga, con base principal de operación en el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, y base auxiliar en el aeropuerto El dorado de la ciudad de Bogotá.

El servicio será prestado con aeronaves DC-9/MD Series, DASH-8 Series 100-200-300 y ATR-42 Series, en las siguientes rutas:

RUTAS NACIONALES

Bogotá–Barranquilla-Bogotá

Frecuencias semanales

4

Bogotá–Cali-Bogotá		7	
Bogotá–Cartagena-Bogotá		4	
Bogotá–Cúcuta-Bogotá	7		
Bogotá–El Yopal-Bogotá	7		
Bogotá–Pasto-Bogotá	3		
Bogotá–Pereira-Bogotá	5		
Bogotá–San Andres-Bogotá		5	
Bogotá–Valledupar-Barranquilla y regreso	3		
Bogotá–Valledupar-Riohacha y regreso			3
Cali-Barranquilla-Cali	2		
Cali-Guapi-Cali	3		
Cali-Pasto-Cali	3		
Cali-Rionegro-Cali	7		
Cali-San Andres-Cali		7	
Rionegro-Barranquilla-Rionegro	4		
Rionegro-Bogotá–Rionegro		7	
Rionegro-Cartagena–Rionegro			2
Rionegro-San Andres–Rionegro			7
Rionegro-Villavicencio-San José-Mitu-Villavicencio-Rionegro	5		

RUTAS INTERNACIONALES

Bogotá-Caracas-Bogotá	3		
Bogotá–Guayaquil-Bogotá	3		
Bogotá–Ipiiales-Quito y regreso			3
Bogotá–Panamá-Bogotá	3		
Bogotá–Porlamar-Bogotá	2		
Cali-Ipiiales-Quito y regreso		3	
Cali-Panamá-San Andrés, Cali			5
Cúcuta-Caracas-Cúcuta	3		

Una vez evaluada la solicitud, se encontró lo siguiente:

Respecto a las rutas nacionales solicitadas, se observa que la oferta nacional de servicios se considera razonable para cubrir las necesidades de los servicios en quince (15) rutas propuestas, con lo cual serían viable autorizar cinco (5) servicios así: Bogotá-San Andrés-Bogotá, Cali-Guapi-Cali, Cali-San Andrés-Cali, Rionegro-San Andrés-Rionegro y Rionegro-Villavicencio-San

José-Mitú-Villavicencio-Rionegro.

En cuanto a la operación internacional, en el marco de lo establecido en la Decisión 582 de la Comunidad Andina, serían viable las siguientes rutas: Bogotá-Caracas-Bogotá, Bogotá-Guayaquil-Bogotá, Bogotá-Porlamar-Bogotá, Cúcuta-Caracas-Cúcuta.

Sobre las rutas Bogotá-Ipiales-Quito y regreso, y Cali-Ipiales-Quito y regreso, no se considera viable autorizarlas, toda vez que si bien Ipiales es un punto en Colombia para el transporte aéreo transfronterizo (Acuerdo de Transporte Transfronterizo entre Colombia y Ecuador, Convenio entre Colombia y Ecuador sobre Tránsito de Personas, Vehículos, Embarcaciones Fluviales y Marítimas y Aeronaves, firmado en abril de 1990 en Esmeraldas, Ecuador), no lo es Quito en el Ecuador, ya que la autoridad aeronáutica ecuatoriana no ha incluido Quito dentro de la zona de Integración Fronteriza. Quito es un punto de operación para el transporte aéreo internacional conforme a la Decisiones Andinas (Decisión 582).

En cuanto a la operación en las rutas Bogotá-Panamá-Bogotá y Cali-Panamá-San Andrés-Cali, no se considera conveniente su autorización teniendo en cuenta que el bilateral recientemente suscrito entre las autoridades aeronáuticas de Colombia y Panamá, contempla control de acceso con un límite en las frecuencias para ser operadas por la parte colombiana, sobre las cuales las empresas colombianas con permiso de operación vigente, han manifestado su intención de prestar nuevos servicios entre los dos países.

Conforme lo anterior, el Grupo recomendó **negar** la solicitud para adicionar al permiso de operación de aerotaxi la modalidad de transporte aéreo regular troncal, teniendo en cuenta lo siguiente:

- 1. Que se trata de obtener permiso para dos modalidades, las cuales tienen el privilegio del transporte de pasajeros, una de ellas en servicios no regulares y la otra en servicios regulares, razón por la cual no se consideran conveniente autorizarlas en forma simultánea, teniendo en cuenta las características especiales propias de cada modalidad.**
- 2. El proyecto integral con una flota de seis (6) aviones propuestos: DC-9, Dash-8, MD Series y ATR-42, para la operación nacional sólo es viable en un 25%, es decir con tan sólo 5 rutas nacionales de las veinte (20) solicitadas, y un 50% en la operación internacional, con cuatro (4) rutas de las ocho (8) solicitadas.**

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

3. AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S.A “AVIANCA”, para que se le autorice a ésta adicionar al permiso de operación de AVIANCA para operar un servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga en la ruta BOGOTÁ-SANTA MARTA-VALLEDUPAR-BOGOTÁ, con siete (7) frecuencias semanales.

El servicio se prestará con equipos McDonnell Douglas MD-83 y Fokker 50 F50.

Una vez evaluada la solicitud, el Grupo recomendó **aprobar** la solicitud, en el entendido que la ruta Santa Marta-Valledupar, le será aplicable el Régimen Especial de los Servicios Pioneros de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, numeral 3.6.3.4.3.9.1.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo acogió la anterior recomendación.

3. AEROLINEA DE ANTIOQUIA S.A., para que se le autorice prestar un servicio de transporte aéreo comercial regular secundario, en las siguientes rutas:

Rutas Nacionales	Frecuencias Semanales
Medellín(EOH)-Quibdó y regreso	7
Medellín(EOH)-Valledupar y regreso	3
Medellín(EOH)-Tulúa y regreso	3
Medellín(EOH)-Villavicencio y regreso	7
Medellín(RNG)-Villavicencio y regreso	7
Apartadó-Montería y regreso	7
Apartadó-Bogotá y regreso	7
Apartadó-Barranquilla y regreso	3
Montería-Barranquilla y regreso	7
Quibdó-Pereira y regreso	7
Quibdó-Cali y regreso	7
Cali-Bahía Solano y regreso	3
Pereira-Bahía Solano y regreso	3
Bucaramanga-El Yopal y regreso	3
Bogotá-Valledupar y regreso	3

Turbo-Capurganá y regreso	3
---------------------------	---

El servicio propuesto será prestado con aeronaves Jetstream J32 EP y Twin Otter DHC-6-300.

El Grupo procedió a evaluar esta solicitud, así:

Medellín(EOH)-Quibdó y regreso

Pasajeros movilizados en el año 2004: 87.820

Oferta Actual:

- Aires opera con 16 frecuencias semanales con el equipo Dash-8-100.
- Aerolínea de Antioquia, se le autorizó una operación temporal por el término de tres (3) meses, a partir de Dic.30/04, teniendo en cuenta que uno de los operadores dejó de prestar el servicio desde el mes de mayo de 2004, con lo cual se enmarca dentro de la política aerocomercial.

Se debe tener en cuenta: **1)** Que se considera conveniente permitir el ingreso de hasta dos (2) operadores para cubrir las necesidades del servicio, por lo que el Grupo recomendó **aprobar** a la empresa Aerolínea de Antioquia S.A., esta ruta en razón a que dicha aerolínea ya cuenta con infraestructura para operar este servicio y teniendo en cuenta que ya viene operando temporalmente la ruta Medellín(EOH)-Quibdó y regreso.

Medellín(EOH)-Tulúa y regreso; Medellín(RNG)-Villavicencio y regreso; Apartadó-Montería y regreso; Apartadó-Bogotá y regreso, Apartadó-Barranquilla y regreso, Quibdo-Pereira y regreso; Quibdo-Cali y regreso, Cali-Bahía Solano y regreso; Pereira-Bahía Solano y regreso, y Turbo-Capurganá y regreso : El Grupo recomendó aprobar estas solicitudes teniendo en cuenta que no existe actualmente ningún operador comercial prestando estos servicios.

Montería-Barranquilla y regreso

Pasajeros movilizados en el año 2004: 16.273

Oferta Actual:

- Aires opera la ruta Barranquilla-Cartagena-Montería, con 11 frecuencias semanales con el equipo Dash-8-100.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por Aires, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en

consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

Bucaramanga-El Yopal y regreso

Pasajeros movilizados en el año 2004: 9.021

Oferta Actual:

- Aires opera con 5 frecuencias semanales con el equipo Dash-8-200.

Teniendo en cuenta que en la actualidad el servicio es prestado únicamente por Aires, se considera conveniente permitir el ingreso de otro operador para cubrir las necesidades del servicio y garantizar un mayor nivel de competencia en esta ruta, por lo cual el Grupo recomendó **aprobar** la petición, en consonancia con la orientación de la política aerocomercial actual.

Bogotá-Valledupar y regreso

Pasajeros movilizados en el año 2004: 48.522

Oferta Actual:

- Sam opera vía Riohacha con 7 frecuencias semanales con el equipo MD-83
- Autorización concedida a Latina de Aviación en Agosto-Septiembre/2004.
- AVIANCA, se le autorizó una operación temporal a partir del 20 de enero/05, hasta tanto la empresa autorizada inicia la operación concedida.
- Intercontinental suspendió operaciones desde julio de 2004.

De acuerdo con la política aerocomercial actual, el Grupo recomendó **conceder una operación temporal** en virtud del numeral 3.6.3.4.3.8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC, hasta tanto se defina la situación jurídica de la empresa Intercontinental de Aviación, y si se inicia la operación por parte de la empresa que se encuentra autorizada, o se venzan los términos de la autorización concedida a la misma.

Medellín (EOH)-Valledupar y regreso y Medellín(EOH)-Villavicencio y regreso: Teniendo en cuenta que las ciudades de Valledupar y Villavicencio no están contempladas como regiones para la operación de transporte aéreo regular secundaria hacia y desde el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín establecidas en las resoluciones 2867 de 1997 y 2561 de 2001, el Grupo recomendó negar estas solicitudes.

Finalmente el Grupo recomendó advertir a la Aerolínea de Antioquia S.A., que la autorización sobre las rutas con origen en Bogotá, no conlleva compromiso de la Aerocivil de asignar áreas en el aeropuerto de Bogotá.

El Director General de la Aerocivil, como presidente del Grupo acogió las anteriores recomendaciones.