

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD
CATÓLICA DEL PERÚ**

Escuela de Posgrado



“Evaluación de las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile y de las condiciones para ampliar los alcances del marco bilateral mediante un acuerdo de Cielos Abiertos”

Tesis para obtener el grado académico de Maestro en
Regulación de los Servicios Públicos
que presenta:

Roberto Carlos Arámbulo Juárez

Asesor:

Ernesto López Mareovich

Lima, 2025

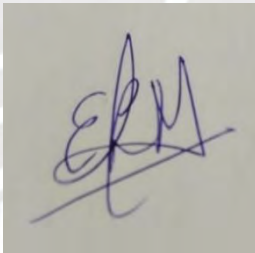
Informe de Similitud

Yo, ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH, docente de la Escuela de Posgrado de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado **“Evaluación de las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile y de las condiciones para ampliar los alcances del marco bilateral mediante un acuerdo de Cielos Abiertos”**, del autor Roberto Carlos Arámbulo Juárez, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 11%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software Turnitin el 27/04/2025.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha:

Lima, 30 de abril de 2025

| | |
|---|---|
| Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: LÓPEZ MAREOVICH, ERNESTO | |
| DNI: 07866566 | Firma  |
| ORCID: 0000-0002-3884-0780 | |

ÍNDICE

| | |
|--|------|
| ÍNDICE DE TABLAS..... | v |
| ÍNDICE DE FIGURAS | vii |
| RESUMEN | viii |
| INTRODUCCIÓN..... | x |
| PRIMERA PARTE: MARCO DE LA INVESTIGACIÓN | 14 |
| CAPÍTULO I: Normativa del transporte aéreo internacional | 14 |
| 1.1 La reglamentación bilateral | 14 |
| 1.2 Evolución de la reglamentación bilateral | 14 |
| 1.3 Disposiciones de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo | 18 |
| 1.4 Derechos de tráfico aéreo | 21 |
| CAPÍTULO II: La política aerocomercial del Perú..... | 26 |
| 2.1 Antecedentes..... | 26 |
| 2.2 Alcances de la política aerocomercial del Perú..... | 28 |
| 2.3 Relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile..... | 34 |
| 2.4 Política Aerocomercial de Chile..... | 35 |
| 2.5 Origen de la Política de Cielos Abiertos | 38 |
| 2.6 Evidencia del impacto de la liberalización del sector aéreo..... | 39 |
| SEGUNDA PARTE: DISEÑO METODOLÓGICO Y RESULTADOS | 45 |
| CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO | 45 |
| 3.1 Índice de Liberalización Aérea (ALI) | 46 |
| 3.2 Índice de Liberalización del Estudio | 50 |
| 3.3 Índice de Herfindahl-Hirschman | 56 |
| CAPÍTULO IV: ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS..... | 59 |
| 4.1 Nivel de liberalización de las relaciones aerocomerciales: cálculo del índice..... | 59 |
| 4.2 Evaluación del mercado aéreo entre Perú y Chile..... | 65 |
| 4.2.1 Competencia entre aerolíneas peruanas y chilenas..... | 65 |
| 4.2.2 La ruta Lima-Santiago: tercera y cuarta libertades..... | 71 |
| 4.2.3 Las rutas de Lima-New York y Lima-Los Ángeles: quinta libertad | 73 |
| 4.2.4 Concentración de mercado en la ruta Lima-Santiago..... | 74 |
| 4.2.5 La posición dominante de LATAM Airlines..... | 75 |
| 4.3 Características de los Mercados Aéreos Mundiales | 77 |

| | |
|---|----|
| 4.3.1 Fusiones de aerolíneas: consolidación de poder y economías de escala..... | 77 |
| 4.3.2 Propiedad y control de aerolíneas nacionales | 80 |
| 4.3.3 Las alianzas estratégicas de aerolíneas..... | 89 |
| 4.3.4 Los acuerdos de código compartido en la industria aérea..... | 92 |
| CONCLUSIONES..... | 95 |
| RECOMENDACIONES | 97 |
| BIBLIOGRAFÍA | 98 |



ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1: Tipos de acuerdos de servicios aéreos..... | 18 |
| Tabla 2: Instrumentos bilaterales suscritos con socios aerocomerciales | 29 |
| Tabla 3: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga | 31 |
| Tabla 4: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga | 32 |
| Tabla 5: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga | 33 |
| Tabla 6: Alcances de las relaciones bilaterales de Perú y Chile..... | 34 |
| Tabla 7: Derechos de tráfico acordados por Chile con terceros países | 37 |
| Tabla 8: Método de asignación de pesos relativos del ILA..... | 47 |
| Tabla 9: Peso relativo de los elementos con mayor puntaje del ILA | 48 |
| Tabla 10: Puntuación del ILA para países de América Latina | 49 |
| Tabla 11: Sistema de ponderación del índice del estudio..... | 55 |
| Tabla 12: Matriz primera de acuerdos bilaterales suscritos con países de América | 60 |
| Tabla 13: Matriz segunda de acuerdos bilaterales suscritos con países de América..... | 61 |
| Tabla 14: Matriz tercera de acuerdos bilaterales suscritos con países de América..... | 62 |
| Tabla 15: Alcances de los acuerdos suscritos con países de América Latina y América del Norte hasta el año 2024 | 63 |
| Tabla 16: Índice comparativo de acuerdos de servicios aéreos del Perú con países de América | 63 |
| Tabla 17: Sistema de ponderación del índice del estudio..... | 65 |
| Tabla 18: Rutas y aerolíneas del mercado aéreo Perú-Chile | 66 |
| Tabla 19: Tráfico de pasajeros entre Perú y Chile en rutas con origen/destino en Lima según aerolínea, enero 2010-julio 2024..... | 68 |
| Tabla 20: Tráfico de pasajeros entre Perú y Chile en rutas de Quinta Libertad hacia EEUU según aerolínea, enero 2010-julio 2024 | 68 |
| Tabla 21: Vuelos entre Perú y Chile en rutas con Origen/Destino en Lima según aerolínea, enero 2010-julio 2024 | 69 |
| Tabla 22: Vuelos entre Perú y Chile en rutas de Quinta Libertad hacia EEUU según aerolínea, enero 2010-julio 2024 | 69 |
| Tabla 23: Tráfico de pasajeros en la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024 | 70 |
| Tabla 24: Tráfico de pasajeros en la ruta Trujillo-Santiago según aerolínea, 2019-2024 | 70 |
| Tabla 25: Tráfico de pasajeros en rutas Arequipa-Santiago y Arequipa-Arica, 2010-2023 | 70 |
| Tabla 26: Vuelos de la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024 | 70 |
| Tabla 27: Vuelos de la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024 | 70 |
| Tabla 28: Vuelos de las rutas Arequipa-Santiago y Arequipa-Arica, 2010-2023 | 70 |
| Tabla 29: Participación de la ruta Lima-Santiago-Lima en tráfico de pasajeros | 71 |
| Tabla 30: Participación de aerolíneas en la ruta Lima-Santiago-Lima | 72 |
| Tabla 31: Participación de mercado por nacionalidad de aerolíneas | 72 |
| Tabla 32: Rutas y aerolíneas del mercado aéreo Perú-Chile | 73 |
| Tabla 33: Cantidad de aerolíneas por nacionalidad..... | 74 |

| | |
|--|----|
| Tabla 34: Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) | 75 |
| Tabla 35: Grupos de aerolíneas chilenas | 75 |
| Tabla 36: Rutas internacionales de LATAM Airlines Perú desde Lima | 76 |
| Tabla 37: Grupos de aerolíneas internacionales por región..... | 80 |
| Tabla 38: Propiedad y control de aerolíneas por país..... | 82 |
| Tabla 39: Principales alianzas aéreas globales y sus aerolíneas miembros..... | 92 |



ÍNDICE DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1: Libertades del Aire..... | 25 |
| Figura 2: Países con acuerdos aerocomerciales suscritos con Perú | 28 |
| Figura 3: Puntuación del ILA para países de América Latina..... | 50 |
| Figura 4: Comparación de índices de acuerdos en América | 64 |



RESUMEN

El presente trabajo de investigación evalúa las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile en un contexto global caracterizado por la liberalización de mercados aéreos internacionales. Históricamente, la ruta Lima-Santiago-Lima ha destacado como el principal mercado internacional del Perú. Sin embargo, ambos países mantienen una regulación conservadora que limita los derechos de tráfico aéreo y la capacidad de los servicios de transporte aéreo. Este enfoque contrasta con acuerdos de Cielos Abiertos, como el suscrito entre la Unión Europea y Estados Unidos en 2007, que promovieron una mayor conectividad y beneficios económicos compartidos.

En el caso de Perú y Chile, las preocupaciones sobre la dominancia de aerolíneas peruanas vinculadas a grupos económicos chilenos han generado resistencia a la liberalización, ante el riesgo de desequilibrios en la competencia y la distribución desigual de los beneficios. La investigación plantea como hipótesis que el marco bilateral presenta un nivel de liberalización menor respecto a acuerdos suscritos con otros países de América y que no existen razones económicas o técnicas que justifiquen esta restricción.

La metodología incluye un análisis comparativo del marco normativo bilateral basado en el estudio QUASAR de la OMC (2006), empleando el Air Liberalization Index (ALI) para medir el grado de apertura. Además, se analizará el mercado aéreo mediante el Índice de Herfindahl-Hirschman para determinar niveles de concentración. Los resultados proporcionarán una base objetiva para proponer mejoras a la política aerocomercial, contribuyendo a la toma de decisiones de entidades como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Palabras clave: relaciones aerocomerciales, libertades del aire, liberalización, cielos abiertos.

ABSTRACT

The present research evaluates the air transport relations between Peru and Chile within a global context characterized by the liberalization of international air transport markets. Historically, the Lima-Santiago-Lima route has stood out as Peru's main international market. However, both countries maintain a conservative regulatory framework that limits air traffic rights and the capacity of air transport services. This approach contrasts with Open Skies agreements, such as the one signed between the European Union and the United States in 2007, which promoted greater connectivity and shared economic benefits.

In the case of Peru and Chile, concerns about the dominance of Peruvian airlines linked to Chilean economic groups have generated resistance to liberalization, citing the risk of competition imbalances and the unequal distribution of benefits. The research hypothesizes that the bilateral framework reflects a lower level of liberalization compared to agreements signed with other countries in the Americas and that no economic or technical reasons justify such restrictions.

The methodology includes a comparative analysis of the bilateral regulatory framework based on the WTO's 2006 QUASAR study, employing the Air Liberalization Index (ALI) to measure the degree of openness. Additionally, the air transport market will be analyzed using the Herfindahl-Hirschman Index to determine concentration levels. The results will provide an objective basis for proposing improvements to the air transport policy, contributing to the decision-making process of entities such as the Ministry of Transport and Communications (MTC).

Keywords: air transport relations, freedoms of the air, liberalization, open skies.

INTRODUCCIÓN

Chile es históricamente uno de los principales mercados aéreos del Perú, lo cual se refleja en el hecho de que la ruta Lima-Santiago-Lima se ubica en el primer lugar del mercado aéreo internacional¹. Ante esta situación, se esperaría que, a la par de la tendencia mundial de las últimas décadas, el marco normativo bilateral que establece los alcances de la explotación de los servicios aéreos entre ambos países esté caracterizado por una liberalización que promueve el acceso sin restricciones al mercado aéreo para las aerolíneas nacionales de Perú y Chile.

Sin embargo, se presenta la situación de que ambos países han aplicado una política aerocomercial conservadora, mediante el establecimiento de límites en los derechos de tráfico aéreo que se han otorgado para la prestación de servicios aéreos en las rutas aéreas que unen el territorio de ambos países².

Diferentes experiencias han demostrado los beneficios de la liberalización de los mercados de transporte aéreo internacional, destacando la suscripción de acuerdos de servicios aéreos (ASA) de Cielos Abiertos, mediante los cuales se busca conseguir una mayor competencia en el mercado aéreo, así como reducir costos para los pasajeros, mejorar la calidad del servicio y expandir las opciones de conectividad internacional para la población.

No obstante, los mercados donde se han generado estos beneficios se pueden haber caracterizado por una competencia equilibrada entre las aerolíneas de los países involucrados, lo cual ha permitido que los ingresos y el empleo generados para las economías de distribuya de una manera equitativa, como ha sido el caso Acuerdo de Cielos Abiertos entre la UE y Estados Unidos, firmado en 2007. Este acuerdo permitió a

¹ De acuerdo a estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) sobre el tráfico aéreo de pasajeros internacionales, entre los años 2000 y 2010 la ruta Lima-Santiago-Lima se ubicó dentro de las tres principales rutas internacionales, pasando a ubicar el primer lugar del mercado internacional a partir del año 2011.

² Las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile se rigen por el Memorandum de Entendimiento (MdE) suscrito el 7 de abril del 2011, ratificado por R.M. N° 412-2011-MTC/02, el cual establece limitaciones en la explotación de servicios aéreos: 84 frecuencias semanales para cada Parte en vuelos de ida y vuelta entre ambos países (Tercera y Cuarta Libertad del Aire); en Quinta Libertad del Aire: 14 frecuencias semanales para aerolíneas chilenas en la ruta Lima–Nueva York–Lima y/o Lima–Los Angeles–Lima, y 28 frecuencias semanales para aerolíneas peruanas, sin limitaciones de equipo, rutas y destino, incluyendo la ruta Asia-Pacífico con escala en la Isla de Pascua.

las aerolíneas europeas y estadounidenses volar entre cualquier ciudad de la Unión Europea y cualquier ciudad de los Estados Unidos sin restricciones sobre rutas o tarifas.

En el caso de Perú y Chile, diversas entidades y autoridades han manifestado oposición a liberalizar el mercado aéreo internacional de ambos países, debido a que se considera que la posición dominante en el mercado aéreo de aerolíneas peruanas, las cuales son filiales de aerolíneas y grupos económicos chilenos, es una situación que constituye un riesgo para la sana competencia en el mercado aéreo internacional entre ambos países³, además de generarse incentivos para que los beneficios un mayor liberalización del mercado aéreo favorezca en mayor medida a Chile.

¿Está justificada la política aerocomercial restrictiva entre Perú y Chile, considerando el grado de liberalización de los acuerdos de servicios aéreos suscritos por Perú con otros países de América y las condiciones de competencia en el mercado aéreo internacional de ambos países?

Para responder esta pregunta, el objetivo planteado es realizar una evaluación del marco normativo de las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile que permita identificar, mediante un análisis comparativo, el nivel de liberalización del mercado de ambos países en comparación con acuerdos suscritos entre Perú y países de América. A partir de los resultados de esta evaluación, se va a determinar si hay factores de carácter normativo o económico que justifiquen la actual política aerocomercial entre ambos países, para realizar finalmente propuestas de mejora de dicha política aerocomercial.

La hipótesis de la investigación es que las relaciones aerocomerciales de Perú y Chile se caracterizan por un menor nivel de liberalización en comparación con el marco normativo suscrito con otros países de América. Asimismo, dadas las condiciones de competencia en el mercado aéreo internacional de ambos países, así como las características y tendencias actuales del mercado aéreo internacional, no hay razones de carácter económico o normativo que justifiquen el trato restrictivo que ha caracterizado dicha relación bilateral.

³ LATAM Airlines Perú es filial del holding chileno LATAM Airlines Group, Sky Airline Perú es filial de la aerolínea chilena Sky Airline y JetSMART Perú es filial de la aerolínea chilena JetSMART.

La metodología utilizada consiste en una evaluación comparativa de marco bilateral peruano-chileno respecto a los acuerdos de servicios aéreos suscritos por Perú con 16 países de América. Se evaluarán los alcances de los acuerdos referidos al otorgamiento de derechos de tráfico aéreo, capacidad del mercado aéreo (rutas y frecuencias de vuelos otorgadas) y designación de aerolíneas explotadoras de servicios aéreos. Con dicha información se construirá un índice para medir el grado de liberalización relativo entre los acuerdos evaluados. Se ha tomado como referencia el estudio denominado QUASAR (Quantitative Air Services Agreements Review) que fue elaborado por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2006 con el objetivo de analizar de manera exhaustiva el estado de los acuerdos de servicios aéreos a nivel mundial. Este estudio proporcionó un marco para medir el grado de liberalización del transporte aéreo internacional y evaluar cómo estas políticas afectan el comercio y la economía global.

El QUASAR analizó el grado de liberalización de los acuerdos de servicios aéreos de 184 Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Para dicho fin se calculó el índice Air Liberalization Index (ALI) para evaluar la amplitud y nivel de apertura de las disposiciones de cada acuerdo.

Sobre la base de los resultados, se determinará si las restricciones del marco bilateral entre Perú y Chile se justifican, para lo cual se realizará una evaluación del mercado aéreo en los que respecta al movimiento de pasajeros y vuelos de las aerolíneas peruanas y chilenas para determinar si hay una tendencia a favorecer la operación de aerolíneas chilenas en detrimento de las aerolíneas peruanas en las rutas operadas.

Por otro lado, se evaluará el nivel de competencia en el mercado aéreo mediante la medición del grado de concentración a través del Índice de Herfindhal-Hirschman, así como el análisis de las características actuales de los mercados aéreos internacionales, en las cuales destacan las grandes fusiones de aerolíneas, la agrupación de aerolíneas en alianzas internacionales, la proliferación en acuerdos comerciales de código compartido y el relajamiento de las limitaciones de propiedad y control de aerolíneas para inversionistas extranjeros. Al respecto, se muestra como estas tendencias hacen ineficaces las políticas proteccionistas de los mercados, lo cual refuerza las iniciativas de liberalización de los mercados.

Asimismo, los resultados de la investigación permitirán ofrecer argumentos objetivos que puedan brindar orientación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y al Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE) en el diseño e implementación de los asuntos de política aerocomercial del Perú, que son de su competencia



PRIMERA PARTE: MARCO DE LA INVESTIGACIÓN

CAPÍTULO I: Normativa del transporte aéreo internacional

1.1 La reglamentación bilateral

Según lo señalado en el Documento 9626 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2004): “Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional”, la reglamentación bilateral consiste en convenios suscritos entre dos partes, generalmente entre Estados. No obstante, también puede ocurrir que una o ambas partes estén representadas por grupos de Estados, autoridades regionales o entidades supranacionales que actúan con competencias delegadas por sus países miembros. En ciertos casos, estos acuerdos pueden involucrar directamente a operadores aéreos, como compañías designadas por cada parte contratante para ejecutar los servicios acordados.

El objetivo de la reglamentación bilateral es acordar y llevar a la práctica un conjunto de entendimientos vinculantes para la prestación de servicios aéreos entre los territorios de las partes del acuerdo.

La reglamentación bilateral de los servicios aéreos abarca un extenso marco jurídico conformado por miles de acuerdos e instrumentos recíprocos que han sido firmados por los Estados miembros del Convenio de Chicago.⁴

1.2 Evolución de la reglamentación bilateral

El marco normativo bilateral que ha sustentado el desarrollo de los servicios de transporte aéreo internacional se ha ido modificando con el tiempo, de acuerdo a las necesidades del

⁴ El Convenio sobre Aviación Civil Internacional se suscribió en 1944 y fue denominado como el Convenio de Chicago. Es reconocido como el instrumento jurídico fundamental del Derecho Público Internacional Aeronáutico. Este tratado fue suscrito con el propósito de garantizar que la aviación civil internacional se desarrolle sobre la base de los principios de seguridad, regularidad y eficiencia. Fue suscrito inicialmente por 52 Estados y ha sido ratificado hasta la fecha actual por 193 Estados de la comunidad internacional. El Perú suscribió el Convenio de Chicago el 7 de diciembre de 1944, el cual fue aprobado por el Congreso de la República mediante Resolución Legislativa N° 10358, de fecha 9 de enero de 1946.

Mediante el Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como un órgano especializado de la ONU. La OACI trabaja junto a los Estados y a grupos de la industria aérea para alcanzar un consenso sobre las Normas y Métodos Recomendados (SARP) para la aviación civil internacional y sobre políticas que garanticen la seguridad, eficiencia y sostenibilidad económica y ambiental de la aviación civil.

mercado y las consideraciones de política de los gobiernos de los Estado miembros de la OACI.

La utilización mayoritaria de acuerdos bilaterales para reglamentar el transporte aéreo internacional se sostiene en el principio de soberanía plena y exclusiva de los Estados miembros sobre su espacio aéreo, reconocido en el artículo 1 del Convenio de Chicago, además de lo estipulado en su artículo 6, sobre la obligación de contar con la autorización otorgada por el Estado miembro para operar un servicio de transporte aéreo regular sobre el territorio de dicho Estado.

Otro aspecto que explica la proliferación de arreglos bilaterales, es que no se ha llegado a establecer un régimen multilateral capaz de contemplar la diversidad de los aspectos comerciales derivados de la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

Bajo este marco, los gobiernos de los Estados miembros han privilegiado el uso de la negociación bilateral y los respectivos acuerdos que se derivan de ella, como la vía idónea para el mutuo otorgamiento de derechos para la operación de servicios de transporte aéreo en sus espacios aéreos.

El primer acuerdo bilateral de mayor relevancia en el ámbito internacional, fue el que firmaron los Estado Unidos y el Reino Unido en el año 1946, denominado como el Acuerdo de las Bermudas I, el cual constituyó el marco referencial para la reglamentación internacional del transporte aéreo. Este acuerdo estableció los principios fundamentales para la concesión de derechos de tráfico entre ambos países y orientó el diseño de posteriores tratados aerocomerciales a nivel global.

Respecto a Bermudas I, la OACI señala:

En virtud del acuerdo, las tarifas serían negociadas por las líneas aéreas por intermedio de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional⁵ (IATA) y tendrían que ser aprobadas por ambas partes; la capacidad la decidirían las líneas aéreas de conformidad con ciertos principios acordados y que después de un

⁵ En la época en que se firmó el Acuerdo Bermudas I, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), fundada en 1945 en La Habana, desempeñaba un papel clave como organismo técnico de coordinación en la industria aérea comercial. Su principal función consistía en servir de foro multilateral para la negociación de tarifas entre aerolíneas internacionales, bajo la supervisión indirecta de los Estados.

período de explotación, las partes, o bien sus respectivas administraciones aeronáuticas, pudieran hacer una revisión conjunta. Las rutas si se especificaron (2004, p. 2.0-2).

Uno de sus aportes clave de Bermuda I, fue la introducción de la figura de competencia limitada, que significó reconocer la necesidad de competencia entre aerolíneas, pero dentro de límites concertados previamente por los gobiernos. El acuerdo estableció derechos de tráfico hasta la quinta libertad del aire, haciendo posible que aerolíneas de ambos países pudieran operar vuelos con escalas en terceros países, recogiendo y desembarcando pasajeros, correo o carga.

Por otro lado, Bermudas I propició la consulta entre autoridades aeronáuticas para fijar tarifas, recomendando el uso de la IATA como plataforma técnica, pero reservando a los Estados la última palabra en su aprobación. También introdujo nociones de equilibrio económico y capacidad razonable, conceptos que dominaron la política aerocomercial por décadas. Fue el modelo prototípico de acuerdos bilaterales durante la era del transporte aéreo regulado, hasta la década de los años setenta.

El Acuerdo Bermudas II, firmado el 23 de julio de 1977, reemplazó al anterior convenio de 1946 entre Estados Unidos y el Reino Unido. Surgió como respuesta a un entorno económico y político cambiante, marcado por presiones comerciales y demandas de mayor flexibilidad en los servicios aéreos. Aunque continuó ciertos principios de su antecesor, Bermudas II introdujo una regulación más detallada y restrictiva, especialmente en lo referente a rutas, frecuencias y tarifas.

Este acuerdo limitó el número de aerolíneas designadas por cada país y limitó el número de rutas que podían ser operadas, restringiendo las libertades comerciales previas. Si bien mantuvo los derechos de quinta libertad en algunos casos, su uso quedó sujeto a aprobación bilateral. En cuanto a tarifas, el acuerdo exigía la aprobación explícita por ambas partes, lo que reducía la autonomía de las aerolíneas y reafirmaba el rol de los Estados en el control económico del sector.

Bermudas II es relevante en la historia del transporte aéreo porque evidenció una fase de reforzamiento de la regulación bilateral frente al surgimiento de modelos más liberales, como los acuerdos de “Cielos Abiertos” que surgirían en los años noventa. Refleja el

intento de proteger a las aerolíneas nacionales mediante la negociación detallada de todos los aspectos operativos de la conectividad aérea bilateral.

Poco después de concertarse el Acuerdo de las Bermudas II, y después de iniciarse la liberalización en los Estados Unidos en 1978, varios Estados concertaron acuerdos denominados generalmente acuerdos aéreos liberalizados, que se caracterizan por ofrecer un mayor acceso a los mercados, una reglamentación mínima de la capacidad y una reducción significativa de los controles gubernamentales sobre la fijación de los precios de los transportistas aéreos.

Algunos incluyen también otras disposiciones de liberalización en materia de vuelos de fletamento, servicios exclusivamente de carga y sistemas de reserva por computadora.

Luego de la entrada en vigor del Acuerdo Bermudas II y de la liberalización progresiva del mercado aéreo en Estados Unidos a partir de 1978, a finales de la década de los años setenta y durante los años ochenta, diversos Estados comenzaron a suscribir acuerdos aerocomerciales con disposiciones más abiertas y flexibles. Estos instrumentos normativos se caracterizan por ampliar el acceso a los mercados, ampliar la capacidad de los servicios, dejar de lado el control de los gobiernos sobre precios, así como permitir la designación múltiple de compañías aéreas.

En las décadas siguientes, varios países optaron por el modelo de acuerdos de “cielos abiertos”, el cual introduce un régimen regulatorio de competencia libre en el mercado, sin la intervención gubernamental previa en derechos de tráfico, capacidad y precios. Sobre este tipo de instrumentos, la OACI ha señalado:

Un acuerdo de cielos abiertos, aunque no esté definido de forma uniforme por sus defensores, establece un régimen reglamentario basado, principalmente, en la competencia del mercado como medio para alcanzar los objetivos del acuerdo y, en gran parte o totalmente, desprovisto de la intervención gubernamental previa en lo relativo a los derechos de acceso, la capacidad y la fijación de precios. No obstante, incluye salvaguardias adecuadas para mantener la reglamentación mínima necesaria para lograr los objetivos del acuerdo” (2004, p. 2.2-2).

Con el fin de apoyar a los Estados en sus procesos de reforma y armonización regulatoria, la OACI elaboró los Modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (MASA), uno de enfoque

bilateral y otro multilateral, los cuales permiten adaptar cláusulas desde enfoques tradicionales hasta esquemas plenamente liberales. Dichos modelos incluyen también orientaciones técnicas para facilitar su implementación según el contexto institucional de cada país. En el siguiente cuadro se muestran los diferentes tipos de acuerdos que se derivan a lo largo de la evolución de la reglamentación internacional del transporte aéreo desde la década de los cuarenta.

Tabla 1: *Tipos de acuerdos de servicios aéreos*

| Alcances de operación | TIPO DE ACUERDO | | | |
|-------------------------|---|---|--|---|
| | RESTRICTIVO | BERMUDA | LIBERAL | MERCADOS ABIERTOS |
| Acceso al mercado | Rutas limitadas, especificadas y designadas | | Total acceso de rutas (3. ^a y 4. ^a libertad) | Total acceso de rutas (3. ^a y 4. ^a libertad) |
| | Pocas rutas en 5. ^a libertad | Varias rutas en 5. ^a libertad | | Libertades internacionales ilimitadas en 5. ^a , 6. ^a y 7. ^a libertad |
| | No otorga derechos en 8a y 9a libertad (Cabotaje) | | | Hasta cabotaje interno (9a libertad) |
| Designación | Designación simple. Una aerolínea nacional por parte | Generalmente designación simple, en ocasiones doble designación | Múltiple designación | Sin limitaciones. Certificado de Explotador Aéreo (AOC) común |
| | Propiedad y control significativo | | | Sin condiciones nacionales (entre los países firmantes) |
| Capacidad y frecuencias | Capacidad coordinada | Capacidad y frecuencias ilimitadas, revisión expost | Sin limitaciones | Sin limitaciones |
| | Frecuencias limitadas | | | Sin limitaciones |
| Tarifas | Basadas en coste y beneficio Doble aprobación Tarifas IATA aplicables | | Doble desaprobación (rechazada si la dos partes las desaprueban) | Sin limitaciones |

Fuente: OACI

1.3 Disposiciones de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo

Los acuerdos bilaterales en materia de transporte aéreo contienen disposiciones que regulan diversos aspectos fundamentales para la operación y gobernanza del servicio aéreo entre dos Estados. Estas disposiciones de carácter técnico y comercial se refieren a:

- Otorgamiento de derechos de tráfico
- Designación y autorización de aerolíneas
- Capacidad
- Tarifas
- Competencia leal
- Operaciones comerciales

- Seguridad operacional y aeronavegabilidad
- Estadísticas e intercambio de información
- Consultas, solución de controversias y enmiendas
- Expiración o denuncia del acuerdo
- Entrada en vigor, registro ante la OACI y anexos

Estas secciones pueden complementarse con artículos específicos sobre exenciones tributarias, derechos aeroportuarios, derechos arancelarios, derechos accesorios (como la venta de pasajes o remesas), así como cláusulas de cooperación técnica o en seguridad de la aviación, entre otros. A continuación, se detalla las disposiciones de carácter comercial más relevantes de un acuerdo bilateral, según el Documento 9626 de la OACI (2004):

1. Designación y autorización de operadores aéreos

La cláusula de designación y autorización constituye una de las bases jurídicas fundamentales del acuerdo. Esta permite que cada Estado contratante designe oficialmente a una o más aerolíneas para operar los servicios convenidos. La contraparte, al recibir dicha designación, otorga la correspondiente autorización de explotación, salvo que concurren condiciones legítimas para su denegación. Dichas condiciones incluyen, entre otras, el incumplimiento de los requisitos de nacionalidad, propiedad sustancial o control efectivo, o la incapacidad técnica u operativa del operador. Más recientemente, algunos acuerdos han adoptado enfoques más flexibles, permitiendo que la aerolínea esté incorporada y tenga su sede principal en el Estado designante, sin exigir control por ciudadanos nacionales. Esta disposición permite dotar de certeza y simetría a la relación bilateral, y su redacción suele prever también la posibilidad de revocar o suspender la autorización cuando la aerolínea designada incurra en infracciones graves.

2. Derechos de tráfico

El otorgamiento de derechos de tráfico es el núcleo del acuerdo. Mediante esta cláusula, cada Estado concede a la aerolínea designada de la contraparte el derecho a operar rutas determinadas, con las libertades del aire convenidas (típicamente de la primera a la quinta). Estos derechos se especifican frecuentemente en cuadros de rutas anexos al acuerdo. Esta disposición habilita a las aerolíneas a transportar pasajeros, carga y correo en condiciones previamente pactadas, asegurando el

acceso a los mercados, y constituye la manifestación práctica del principio de soberanía negociada sobre el espacio aéreo.

3. Capacidad

La disposición sobre capacidad regula el volumen de servicios que las aerolíneas pueden ofrecer bajo el acuerdo. Puede establecerse mediante uno de tres modelos regulatorios definidos por la OACI: predeterminación, libre determinación o el modelo intermedio de Bermudas I. En esencia, se busca equilibrar la oferta con la demanda, evitando prácticas restrictivas o anticompetitivas, y promoviendo una distribución equitativa del mercado entre los transportistas de ambos Estados. La cláusula puede también prever consultas para ajustar la capacidad ofrecida según la evolución del tráfico.

4. Operaciones comerciales

Esta disposición, también conocida como cláusula sobre oportunidades comerciales, garantiza que las aerolíneas designadas puedan establecer y operar oficinas comerciales en el territorio de la otra parte. Se incluyen derechos como: contratación de personal, venta de pasajes en moneda local o convertible, transferencia de ingresos, servicios en tierra, acceso a sistemas de reservas y gestión de turnos aeroportuarios. Su inclusión refleja la comprensión de que la efectividad del acceso al mercado no depende únicamente del derecho a volar, sino también de la viabilidad económica y comercial de la operación.

5. Competencia leal

Cada vez más presente en acuerdos modernos, la cláusula de competencia leal incorpora principios generales o reglas específicas para prevenir conductas anticompetitivas que perjudiquen a los operadores designados. Puede abarcar restricciones a subsidios indebidos, abuso de posición dominante, prácticas predatorias o discriminación en el acceso a servicios aeroportuarios. Esta cláusula se articula con el principio de “oportunidades justas y equitativas”, que sustenta el equilibrio de beneficios entre las partes.

5. Tarifas

El artículo relativo a tarifas establece los procedimientos mediante los cuales se determinan, registran o aprueban los precios del transporte aéreo ofrecido por las aerolíneas designadas. Los acuerdos pueden adoptar diferentes enfoques regulatorios, tales como el de doble aprobación, el de país de origen, o el de doble desaprobación, todos ellos desarrollados por la OACI en su *Doc 9587*. Este artículo también puede contemplar la posibilidad de objeciones por parte de las autoridades competentes cuando las tarifas se consideren excesivas, predatorias o contrarias al interés público. Su propósito es garantizar que las tarifas sean transparentes, no discriminatorias y reflejen condiciones de mercado, evitando al mismo tiempo prácticas lesivas para la competencia o el consumidor.

1.4 Derechos de tráfico aéreo

De acuerdo a la OACI (2004), un derecho de tráfico se refiere a una modalidad específica de acceso a un mercado extranjero, cuya definición se basa en criterios físicos o geográficos previamente acordados. Estos criterios pueden referirse al tipo de pasajeros, carga o correo transportado, así como al segmento de la ruta donde se efectúa el transporte mediante una aeronave autorizada o un medio de transporte alternativo debidamente aprobado. El término derechos de tráfico ha sido empleado de manera equivalente a derechos de acceso a los mercados, dada su naturaleza operativa dentro del régimen bilateral o multilateral de servicios aéreos

Las libertades del aire son la forma esencial de como un derecho de tráfico se expresa en un ámbito geográfico.

En el contexto del derecho aeronáutico internacional, las libertades del aire constituyen un conjunto de prerrogativas técnicas y comerciales que un Estado otorga a otro para permitir que sus aeronaves civiles sobrevuelen, aterricen o presten servicios de transporte aéreo en su territorio. Si bien el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adoptado en Chicago en 1944, no establece una definición formal del término libertades del aire, sí sienta las bases para su conceptualización al regular el uso del espacio aéreo y el acceso de aeronaves extranjeras.

En tal sentido, el artículo 5 del Convenio de Chicago permite el sobrevuelo sin escalas y aterrizajes técnicos de aeronaves no comerciales, mientras que el artículo 6 establece que ninguna aeronave de un Estado contratante puede operar servicios aéreos internacionales regulares hacia o desde el territorio de otro Estado contratante sin autorización expresa. Esta autorización se formaliza a través de acuerdos bilaterales o multilaterales, en los cuales se reconocen expresamente ciertas libertades del aire.

De tal modo, las libertades del aire son derechos de tráfico que se conceden de forma bilateral o multilateral para la operación de servicios comerciales en el espacio aéreo de las partes de un acuerdo y permitir el libre de tránsito aéreo entre las fronteras nacionales.

En este marco, las libertades del aire han sido clasificadas tradicionalmente en nueve categorías, cada una asociada a distintos niveles de acceso al espacio aéreo y mercados extranjeros. A medida que crece el número de la libertad, implica un mayor nivel de liberalización. La OACI reconoce estas libertades como herramientas esenciales para la estructuración de los Acuerdos de Servicios Aéreos entre Estados soberanos.

El Convenio de Chicago de 1944 establece que el transporte aéreo internacional se rige por el principio de soberanía de los Estados, que se traduce en barreras jurídicas impuestas al tráfico. La liberalización, al suprimir estas barreras, consiste en establecer cierto número de "libertades". Generalmente se clasifican estas libertades según un orden numérico que expresa el grado creciente de liberalización. Las cinco primeras fueron definidas en el precitado Convenio, mientras que las cuatro restantes fueron identificadas por la doctrina internacional relativa al transporte aéreo.

1. Primera libertad del aire – Derecho de sobrevuelo

Permite a una aeronave de un Estado atravesar el espacio aéreo de otro Estado sin aterrizar. No otorga autorización para transportar pasajeros ni carga hacia o desde ese país. Por ejemplo: un vuelo de Emirates entre Dubái y Sao Paulo sobrevuela el espacio aéreo de Marruecos y Senegal sin aterrizar en dichos territorios.

2. Segunda libertad del aire – Derecho de aterrizaje técnico

Faculta a una aeronave extranjera a aterrizar en otro país para fines no comerciales (como repostaje, mantenimiento o cambio de tripulación), sin embarcar o

desembarcar pasajeros o carga. Por ejemplo: un vuelo de Turkish Airlines de Estambul a Buenos Aires realiza una escala técnica en Recife, Brasil, únicamente para reabastecimiento de combustible.

3. Tercera libertad del aire – Derecho de desembarque

Otorga a una aerolínea el derecho de transportar pasajeros, correo o carga desde su país de origen hacia otro Estado. Por ejemplo: LATAM Perú transporta pasajeros desde Lima hacia Madrid bajo un acuerdo bilateral Perú-España.

4. Cuarta libertad del aire – Derecho de embarque

Permite transportar pasajeros, carga o correo desde un Estado extranjero hacia el país de origen del operador aéreo. Por ejemplo: Lufthansa vuela desde Frankfurt a Ciudad de México y recoge pasajeros en México con destino a Alemania, en el marco de un acuerdo bilateral entre ambos países.

5. Quinta libertad del aire – Derecho de tráfico entre terceros Estados en ruta

Autoriza a una aerolínea a recoger y desembarcar pasajeros o carga en un país intermedio entre el país de origen y el de destino final. Por ejemplo: Qatar Airways realiza una ruta Doha-Sao Paulo-Buenos Aires, pudiendo embarcar pasajeros en Sao Paulo con destino a Argentina; en el marco de un acuerdo bilateral suscrito entre Brasil y Qatar.

6. Sexta libertad del aire – Derecho de interconexión

Implica el derecho de una aerolínea a transportar pasajeros desde un país extranjero hacia otro, haciendo conexión en su propio territorio. Por ejemplo: Air France recoge pasajeros en Buenos Aires, hace escala en París y los conecta hacia Berlín. en el marco de un acuerdo bilateral suscrito entre Argentina y Francia.

7. Séptima libertad del aire – Derecho de operación entre terceros sin regreso a país de origen

Permite que una aerolínea opere entre dos Estados distintos, sin pasar por el territorio del Estado que la ha designado. Por ejemplo: Iberia opera vuelos entre

Bogotá y Ciudad de Panamá sin conexión alguna con España, en el marco de un acuerdo bilateral suscrito entre España y Colombia.

8. Octava libertad del aire – Derecho de cabotaje consecutivo

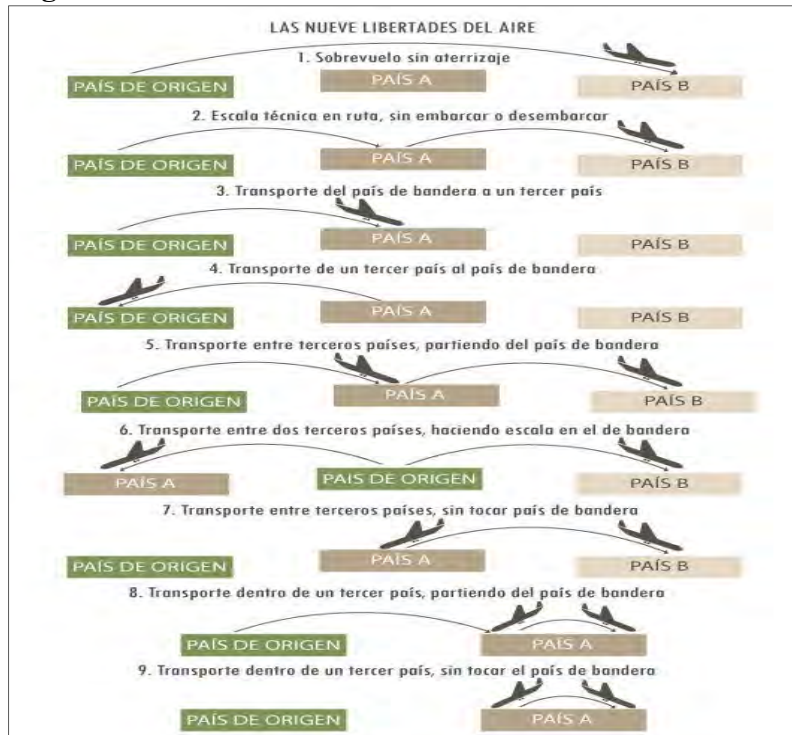
Faculta a una aerolínea extranjera a operar vuelos entre dos puntos de un Estado, siempre que el servicio sea parte de una ruta internacional. Por ejemplo: United Airlines opera una ruta Nueva York–Lima–Cusco, vendiendo boletos para el tramo Lima–Cusco como parte del itinerario internacional, en el marco de un acuerdo bilateral suscrito entre España y Colombia.

9. Novena libertad del aire – Cabotaje autónomo

Otorga a una aerolínea extranjera el derecho de operar vuelos enteramente dentro del territorio de otro Estado, sin conexión internacional. Por ejemplo: Sky Airline de Chile realiza vuelos exclusivamente dentro de Perú entre Arequipa y Lima, sin vuelo previo internacional iniciado en un punto de Chile.

En la figura 1 se muestran de manera gráfica como se operan las libertades del aire entre las aerolíneas de los países que tienen relaciones aerocomerciales mediante acuerdos de servicios aéreos u otro tipo de instrumento normativo.

Figura 1: Libertades del Aire



Fuente: OACI



CAPÍTULO II: La política aerocomercial del Perú

2.1 Antecedentes

La conducción de la política de transporte aéreo del Estado peruano está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), que es la entidad reconocida como la autoridad aeronáutica en territorio peruano. El MTC ejerce la autoridad aeronáutica a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tal y como se establece en el numeral 8.2 del artículo 8 de la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.

“Artículo 8º.- De la autoridad competente

...

8.2 La Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil como dependencia especializada del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, con autonomía técnica, administrativa y financiera necesaria para el cumplimiento de las funciones que le señalan la presente Ley y su reglamentación.

...”

En el ámbito internacional, la negociación y suscripción de acuerdos aeronáuticos, así como la dirección de la política aerocomercial, es competencia del MTC, a través de la DGAC, conforme a lo establecido en el literal n del artículo de 9 de la Ley 27261.

“Artículo 9º.- De la competencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil

....

n) Ejecutar la política aérea nacional, así como negociar y suscribir acuerdos en materia aeronáutica de índole técnico o aerocomercial;

...”

En cuanto a la aviación comercial nacional, está reservada a personas naturales o jurídicas peruanas, lo cual significa que los acuerdos en materia aerocomercial que suscriba el Perú, no pueden contemplar el otorgamiento de derechos de octava y novena libertades del aire, referidas a la operación de aerolíneas extranjeras en territorio peruano prestando servicios aéreos domésticos.

Al respecto, en el artículo 79 de la Ley 27261 se señala que una persona jurídica o empresa será considerada como peruana cuando su sede principal esté ubicada en el país, cuente

con mayoría de directivos peruanos o domiciliados en el territorio nacional y poseer al menos un 51 % del capital social en manos de ciudadanos peruanos con control efectivo.

Sobre el aspecto tarifario, en el Perú se ha adoptado un modelo de libertad tarifaria sujeto a las condiciones del mercado, aunque admite intervención estatal en situaciones de interés público, conforme al artículo 84 de la Ley 27261.

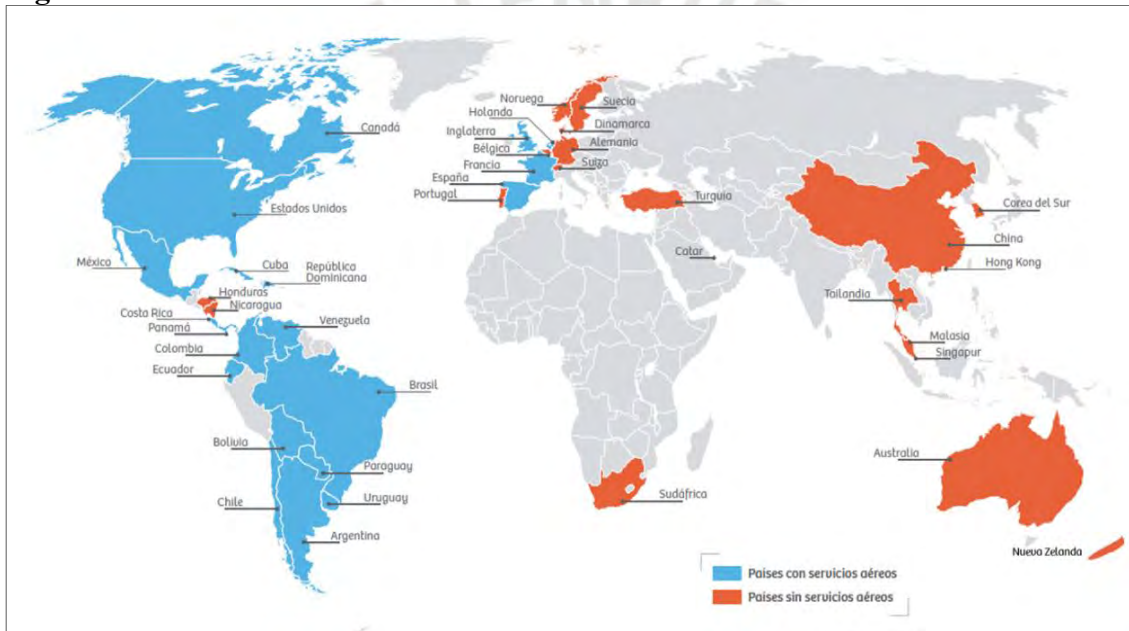
En relación con el otorgamiento de derechos aerocomerciales, en el artículo 98 de la Ley 27261 se indican los lineamientos que debe seguirse, los que se detallan líneas abajo:

- Se debe garantizar a las aerolíneas nacionales el libre uso de los derechos de sobrevuelo y aterrizaje técnico sin fines comerciales (1.^a y 2.^a libertad del aire).
- El transporte aéreo bilateral debe atenderse preferentemente con operadores de ambos países, regulando la capacidad según el interés público y la demanda efectiva (3.^a a 5.^a libertades del aire).
- En rutas regionales y fronterizas, se prioriza la participación de transportistas peruanos y del país vecino, con posibilidad de regímenes especiales.
- Todo derecho aerocomercial a empresas extranjeras debe basarse en acuerdos internacionales, o en su defecto, en reciprocidad o compensación económica.
- Se debe fomentar la estabilidad, expansión y sostenibilidad de los servicios aéreos en favor de los usuarios.

2.2 Alcances de la política aerocomercial del Perú

El Perú ha establecido relaciones aerocomerciales con más de 40 países a través de la suscripción de instrumentos normativos que incluyen acuerdos, memorandos de entendimiento, actas, y la Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). En dichos instrumentos se establecen los alcances de la prestación de servicios aéreos internacionales con dichos países, los cuales están ubicados en América, Europa, Asia, África y Oceanía. En la figura 2 se muestran los países que son socios aerocomerciales del país, en el marco de los instrumentos señalados.

Figura 2: Países con acuerdos aerocomerciales suscritos con Perú



Fuente: MTC

Cada instrumento normativo tiene diferentes alcances y jerarquía, sus características se detalla a continuación:

- **Tratados:** Acuerdos Marco elaborados sobre la base de los textos de modelos de Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) de la OACI que contienen disposiciones esenciales referidas a derechos de tráfico aéreo, designación de aerolíneas, revocatoria de aerolíneas, aspectos de seguridad operacional, acceso a rutas específicas, así como los mecanismos de control sobre tarifas, capacidad y competencia, además de reglamentación tributaria y aduanera, entre otros.

- **Memorandos de Entendimiento y/o Actas:** es un instrumento de carácter menos formal que un tratado internacional propiamente dicho, pero pueden generar obligaciones jurídicas equiparables a las de un acuerdo formalmente suscrito. Al respecto, en el artículo 82 de la Ley 27261, se establece que la DGAC tiene potestad para suscribir actas o memorandos de entendimiento relacionados con el transporte aéreo, los cuales deben ser ratificados por el ministro de Transportes y Comunicaciones para entrar en vigor.
- **Decisión 582 de la CAN:** Norma de carácter supranacional, que tiene como partes a Perú, Colombia, Ecuador y Perú, cuyo objetivo es regular el transporte aéreo en los países de la CAN.

Tabla 2: *Instrumentos bilaterales suscritos con socios aerocomerciales*

| Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) | Actas y/o Memorandum de Entendimiento (MdE) | ASA modificados por actas o MdE |
|------------------------------------|---|---------------------------------|
| 1.Alemania | 1.Australia | 1.Argentina |
| 2.Bolivia | 2.Bélgica | 2.Brasil |
| 3.Colombia | 3.Chile | 3.Canadá |
| 4.Corea | 4.Costa Rica | 4.China |
| 5.Dinamarca | 5.Emiratos Arabes | 5.Cuba |
| 6.Estados Unidos | 6.Hong Kong | 6.Ecuador |
| 7.Francia | 7.Portugal | 7.España |
| 8.Honduras | 8.Rep. Dominicana | 8.México |
| 9.Nicaragua | 9.Sudáfrica | 9.Países Bajos |
| 10.Noruega | 10.Tailandia | 10.Panamá |
| 11.Paraguay | 11.Turquía | 11.Reino Unido |
| 12.Suecia | 12.Finlandia | 12.Uruguay |
| 13.Suiza | 13.Qatar | |
| 14.Malasia | | |
| 15.Singapur | | |

Fuente: MTC

De acuerdo a la información disponible de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se ha evaluado el nivel de apertura del mercado aéreo internacional del Perú, en función de las libertades del aire establecidas en los acuerdos de transporte aéreo suscritos por el Perú.

Para tal fin, se han revisado los alcances de dichos instrumentos normativos. En las tablas 3, 4 y 5 se indica, por país, las libertades del aire otorgadas de manera recíproca, tanto en transporte aéreo mixto (pasajeros y carga) como transporte de carga exclusiva.

Dentro de los acuerdos suscritos, se otorgan derechos que llegan a la sexta libertad en transporte mixto (pasajeros y carga), según el siguiente detalle:

- Hasta la cuarta Libertad del Aire con seis (6) países.
- Hasta la quinta Libertad del Aire con 29 países.
- Hasta la sexta Libertada del Aire con cinco (5) países.

En la gran mayoría de acuerdos se establecen restricciones respecto al número de rutas, frecuencias y cantidad de aerolíneas que deben operar.

No obstante, hay acuerdos que califican como Cielos Abiertos, como los suscritos con los siguientes países:

- EEUU: sin límites sobre el número de frecuencias, rutas y aerolíneas a operar hasta la sexta Libertad del Aire.
- República Dominicana: sin límites sobre el número de frecuencias, rutas y aerolíneas a operar hasta la sexta Libertad del Aire.
- Singapur: sin límites sobre el número de frecuencias, rutas y aerolíneas a operar hasta la quinta Libertad del Aire.
- Tailandia: sin límites sobre el número de frecuencias, rutas y aerolíneas a operar hasta la quinta Libertad del Aire.

Tabla 3: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga

| Nº | PAIS | Servicio de Transporte Aéreo | Libertades del Aire | | | | |
|----|------------|------------------------------|---------------------|-----|-----|-----|-----|
| | | | 3a. | 4a. | 5a. | 6a. | 7a. |
| 1 | ALEMANIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 2 | ARGENTINA | Mixto | x | x | x | x | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 3 | AUSTRALIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | |
| 4 | BÉLGICA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 5 | BOLIVIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 6 | BRASIL | Mixto | x | x | x | x | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | |
| 7 | CANADA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 8 | CHILE | Mixto | x | x | x | x | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 9 | CHINA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 10 | COLOMBIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 11 | COREA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 12 | COSTA RICA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | |
| 13 | CUBA | Mixto | x | x | | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | | | |
| 14 | DINAMARCA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |

Fuente: MTC

Tabla 4: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga

| Nº | PAIS | Servicio de Transporte Aéreo | Libertades del Aire | | | | |
|----|-----------------|------------------------------|---------------------|-----|-----|-----|-----|
| | | | 3a. | 4a. | 5a. | 6a. | 7a. |
| 15 | ECUADOR | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 16 | EMIRATOS ÁRABES | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 17 | ESPAÑA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 18 | ESTADOS UNIDOS | Mixto | x | x | x | x | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | |
| 19 | FRANCIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 20 | HONG KONG | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 21 | HONDURAS | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 22 | MALASIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 23 | MÉXICO | Mixto | x | x | | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 24 | NICARAGUA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 25 | NORUEGA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 26 | PAISES BAJOS | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |

Fuente: MTC

Tabla 5: Libertades del Aire otorgadas por país en transporte aéreo mixto y carga

| Nº | PAIS | Servicio de Transporte Aéreo | Libertades del Aire | | | | |
|----|----------------------|------------------------------|---------------------|-----|-----|-----|-----|
| | | | 3a. | 4a. | 5a. | 6a. | 7a. |
| 27 | PANAMÁ | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 28 | PARAGUAY | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 29 | REINO UNIDO | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 30 | REPUBLICA DOMINICANA | Mixto | x | x | x | x | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | |
| 31 | SINGAPUR | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | x | x |
| 32 | SUDAFRICA | Mixto | x | x | | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | | | |
| 33 | SUECIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 34 | SUIZA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 35 | TAILANDIA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 36 | TURQUÍA | Mixto | x | x | x | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |
| 37 | URUGUAY | Mixto | x | x | | | |
| | | Carga Exclusiva | x | x | x | | |

Fuente: MTC

2.3 Relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile

Las condiciones para la prestación de servicios aéreos entre Perú y Chile se desarrollan en el marco del “Memorandum de Entendimiento entre las Autoridades Aeronáuticas Civiles de la República del Perú y la República de Chile” (MdE), el cual fue suscrito el 07.04.2011, y aprobado por la Resolución Ministerial N° 412-2011-MTC/02.

El MdE establece los siguientes acuerdos para ambos países, que se resumen en la tabla 6:

- a. Designación múltiple de aerolíneas de cada país para la operación de servicios aéreos.
- b. Derechos de tráfico, rutas aéreas y capacidad:
En tercera y cuarta libertad: Frecuencia de 84 vuelos semanales para cada parte, con rutas entre Lima y Santiago y cinco destinos más en el territorio de cada parte, acordados por vía diplomática. Los destinos en Perú son: Arequipa, Iquitos, Piura y Trujillo y otro destino por designar. Los destinos en Chile son: Arica, Iquique, Antofagasta, Calama e Isla de Pascua.
Quinta libertad: 14 frecuencias semanales para aerolíneas de Chile, en la ruta Lima–New York–Lima y/o Lima–Los Ángeles–Lima. Para las aerolíneas peruanas se les asigna 28 frecuencias, que no contemplan límites en operación de rutas, incluyendo ruta en la región Asia-Pacífico con punto de conexión en Isla de Pascua.
- c. Sexta libertad: 84 frecuencias para las rutas de tercera y cuarta libertad.

Tabla 6: Alcances de las relaciones bilaterales de Perú y Chile

| PAÍS | 3ra y 4ta LIBERTAD | 5ta LIBERTAD | 6ta LIBERTAD |
|-------|--------------------------|---|--------------------------|
| PERÚ | 84 frecuencias semanales | 28 frecuencias sin limitaciones de ruta | 84 frecuencias semanales |
| CHILE | 84 frecuencias semanales | 14 frecuencias semanales, ya sea en las ruta Lima-Los Angeles-Lima y/o Lima-New York-Lima | 84 frecuencias semanales |

Fuente: MdE entre Perú y Chile

Con la suscripción del MdE del año 2011, quedó sin efecto el marco bilateral previo, el Acta de Reunión de Consulta de Autoridades Aeronáuticas civiles del Perú y Chile, firmada el 22.03.2007 (Resolución Ministerial N° 147-2007-MTC/02).

En dicha acta se llegó a los siguientes acuerdos:

- a. Designación múltiple de aerolíneas de cada país para la operación de servicios aéreos.
- b. Derechos de tráfico, rutas aéreas y capacidad:
En tercera y cuarta libertad: 28 frecuencias o vuelos por semana para las aerolíneas de ambos países en la ruta Lima-Santiago-Lima.
Quinta libertad: 14 frecuencias semanales para aerolíneas de Chile, en la ruta Lima–New York–Lima y/o Lima–Los Ángeles–Lima. Para las aerolíneas peruanas se les asigna 28 frecuencias, que no contemplan límites en operación de rutas, incluyendo ruta en la región Asia-Pacífico con punto de conexión en Isla de Pascua.
- c. Sexta libertad: 84 frecuencias para las rutas de tercera y cuarta libertad.

Al comparar el marco del MdE del 2011 y del acta del 2007, se evidencia los siguientes hechos:

- Se mantuvieron las libertades otorgadas hasta la sexta libertad del aire.
- Se incrementaron 58 frecuencias con derechos de tercera y cuarta libertad, desde las 28 hasta las 84 frecuencias.
- Se mantuvieron las frecuencias otorgadas en quinta libertad.
- Se incrementaron las rutas en cinco puntos para cada parte para los derechos de tercera y cuarta libertad y sexta libertad.

Se desprende que, si bien ampliación de la capacidad a través de incremento de frecuencias y rutas, se mantuvieron los límites para la cantidad de rutas y frecuencias de vuelo para cada una de las partes.

2.4 Política Aerocomercial de Chile

Chile es el país que ha llevado a cabo la mayor liberalización del mercado de transporte aéreo internacional a través de la aplicación de una política aerocomercial de Cielos Abiertos, la cual en su extremo otorga derechos de tráfico aéreo hasta la Novena Libertad del Aire para

aerolíneas extranjeras, lo cual significa que estas empresas pueden transportar pasajeros entre puntos del territorio chileno.

Según lo establecido en el artículo 97 del Código Aeronáutico de Chile, se entiende por servicio de cabotaje aquel que se efectúa entre dos o más localidades dentro del territorio nacional, incluso si durante su recorrido se sobrevuelan espacios aéreos de terceros países. Este tipo de operación se clasifica como parte del tráfico aéreo doméstico chileno, independientemente del trayecto técnico seguido por la aeronave.

En cuanto a la política aerocomercial, Chile ha adoptado un régimen de apertura unilateral del mercado de cabotaje, permitiendo el ingreso de operadores internacionales para prestar servicios internos de transporte aéreo, tanto de pasajeros como de carga. Esta decisión responde a una estrategia de Estado orientada a estimular la competencia y ampliar la oferta comercial en el mercado doméstico. Este esquema permite que cualquier aerolínea extranjera pueda participar en el cabotaje, siempre que cumpla con las normativas técnicas y de aseguramiento exigidas por las autoridades.

La Junta de Aeronáutica Civil (JAC), como ente regulador, ha reafirmado esta postura en sus lineamientos sectoriales, destacando que su objetivo es generar mayores condiciones de competencia, sin imponer restricciones discriminatorias de nacionalidad a los operadores.

Como resultado de esta política de liberalización, Chile ha suscrito instrumentos bilaterales con un total de 79 países, de los cuales en 70 se han incorporado cláusulas de cielos abiertos, facilitando el ejercicio pleno de derechos de tráfico sin limitaciones en rutas y frecuencias de vuelo, cuyo detalle se muestra en la tabla 7.

Tabla 7: Derechos de tráfico acordados por Chile con terceros países

| | Pais | Año ¹ | 3° y 4° libertad ² | 5° y 6° libertad ³ | 7° libertad ⁴ | Cabotaje ⁵ |
|-----|------------------------------|------------------|--|---|-----------------------------------|-----------------------|
| 1. | Argentina * | 2024 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 2. | Chipre | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 3. | Finlandia | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 4. | San Vicente y las Granadinas | 2016 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 5. | Macedonia | 2013 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 6. | Macao ⁶ | 2013 | Cielos abiertos | Cielos abiertos ⁷ | Cielos abiertos ⁸ | Cielos abiertos |
| 7. | Qatar | 2012 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 8. | Bahréin | 2010 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 9. | Kuwait | 2010 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 10. | Reino Unido * | 2008 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 11. | Islas Cook | 2006 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 12. | Emiratos Árabes Unidos * | 2005 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 13. | Paraguay * | 2005 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 14. | Uruguay * | 2003 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 15. | Nueva Zelandia * | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 16. | Singapur | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 17. | Brunei Darussalam | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Cielos abiertos |
| 18. | El Salvador | 2012 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | Cielos abiertos |
| 19. | Islandia | 2010 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | Cielos abiertos |
| 20. | Barbados | 2010 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | C. abiertos (carga) |
| 21. | Malta | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) ⁹ | Cielos abiertos |
| 22. | Jamaica | 2022 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 23. | Luxemburgo | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 24. | Ruanda | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 25. | Botsuana | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 26. | Namibia | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 27. | Honduras | 2012 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos | |
| 28. | Guatemala | 2011 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos ¹⁰ | |
| 29. | Costa Rica | 2021 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 30. | Brasil * | 2020 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 31. | Etiopía | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 32. | Tailandia | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 33. | Bahamas | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 34. | Omán | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 35. | Sri Lanka | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) ¹¹ | |
| 36. | Tonga | 2004 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 37. | Estados Unidos * | 2002 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 38. | Panamá * | 1997 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 39. | Rep. Dominicana * | 2007 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 40. | Guyana | 2016 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 41. | Cabo Verde | 2015 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 42. | Ecuador * | 2021 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) | |
| 43. | Países Bajos * | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) ¹² | |
| 44. | Venezuela | 2022 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 45. | Belice | 2021 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 46. | Grecia | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 47. | Letonia | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 48. | Mozambique | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 49. | Turquía ¹³ | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 50. | Austria | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos ¹⁴ | Sin derechos | |
| 51. | Kenia | 2018 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 52. | República Checa | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 53. | Israel | 2017 | Cielos abiertos | Cielos abiertos ¹⁵ | Sin derechos | |
| 54. | Malasia | 2009 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 55. | Bélgica | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 56. | Corea del Sur | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 57. | Dinamarca | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 58. | Noruega | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 59. | Suecia | 2001 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 60. | Italia | 1999 | Cielos abiertos | Cielos abiertos | Sin derechos | |
| 61. | China | 2009 | Cielos abiertos | 28 vuelos sem. ¹⁶ | Sin derechos | |
| 62. | Colombia * | 2019 | Cielos abiertos | Cielos abiertos ¹⁷ | Sin derechos | |
| 63. | Arabia Saudita | 2022 | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) 21 vuelos pax sem. | Sin derechos | |
| 64. | España * | 2018 | Cielos abiertos | 21 vuelos sem. | Sin derechos | |
| 65. | Canadá | 2001 | Cielos abiertos | 14 vuelos sem. ¹⁸ | Sin derechos | |
| 66. | Suiza | 2005 | Cielos abiertos | 7 vuelos sem. | Sin derechos | |
| 67. | Fed. Rusa | 1993 | Cielos abiertos | 8 puntos ¹⁹ | Sin derechos | |
| 68. | Cuba | 1995 | Cielos abiertos | 2 puntos ²⁰ | Sin derechos | |
| 69. | México * | 2012 | Cielos abiertos | C. abiertos (carga) ²¹ | Sin derechos | |
| 70. | Aruba | 1999 | Cielos abiertos | Sin derechos | Sin derechos | |
| 71. | Bolivia * | 1998 | Cielos abiertos | Sin derechos ²² | Sin derechos | |
| 72. | Jordania ²³ | 1979 | Derechos sujetos a aprobación de autoridades ²⁴ | Sin derechos | Sin derechos | |
| 73. | Fiyi | 1974 | Derechos sujetos a aprobación de autoridades ²⁵ | Sin derechos | Sin derechos | |
| 74. | Perú * | 2011 | 84 vuelos sem. ²⁶ | 14 vuelos sem. ²⁷ | C. abiertos (carga) | |
| 75. | India | 2007 | 14 vuelos sem. | 14 vuelos sem. | C. abiertos (carga) | |
| 76. | Alemania * | 1998 | 10 vuelos sem. | 10 vuelos sem. ²⁸ | Sin derechos | |
| 77. | Francia * | 1998 | 7 vuelos sem. | 7 vuelos sem. ²⁹ | Sin derechos | |
| 78. | Australia | 2015 | 4000 asientos | 4000 asientos ³⁰ | Sin derechos | |
| 79. | Mongolia | 2004 | C. abiertos (carga) | C. abiertos (carga) | C. abiertos (carga) | |

APERTURA
UNILATERAL
CABOTAJE

Fuente: Junta de Aeronáutica Civil de Chile (JAC)

2.5 Origen de la Política de Cielos Abiertos

La política de Cielos Abiertos⁶ tuvo sus inicios en Estados Unidos en la década de los setenta. Al respecto, en Estados Unidos se aprobó la “Ley de Desregulación del Transporte Aéreo” en el año 1978, eliminando muchas restricciones sobre las rutas, tarifas y **servicios** de las aerolíneas. Esta iniciativa permitió una mayor competencia en el mercado y sentó las bases para una mayor apertura del mercado aéreo a nivel internacional.

En qué consiste la Política de Cielos Abiertos:

La política de cielos abiertos significa la firma de acuerdos bilaterales o multilaterales entre países para liberalizar el mercado aerocomercial. Estos acuerdos eliminan restricciones sobre los siguientes aspectos:

- Número de aerolíneas que pueden operar en el marco del acuerdo.
- Número de rutas que se operan en el marco del acuerdo.
- Frecuencias de vuelo por ruta y país.
- Fijación de precios de los boletos aéreos.
- También se suelen eliminar restricciones sobre la nacionalidad de las aerolíneas y la propiedad extranjera, lo que fomenta la entrada de nuevas aerolíneas en el mercado incentivando un mayor nivel competitivo.

Esta política se sostiene en la desregulación y la mínima intervención de la autoridad aeronáutica, lo cual contribuye a una mayor eficiencia y competencia en los mercados aéreos que se refleja en precios más accesibles y mayor calidad del servicio.

La máxima expresión de una política de Cielos Abiertos es el otorgamiento de derechos de tráfico aéreo hasta la octava y novena libertades del aire (**cabotaje para aerolíneas extranjeras**). En mayor medida, los países suscriben acuerdos en los que aplican políticas de cielos abiertos hasta la quinta y sexta libertades del aire.

⁶ Si bien la OACI ha señalado lo que contemplan los acuerdos de cielos abiertos, no se han definido de una manera única los alcances de este tipo de arreglos. Para el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, se trata de acuerdos que no establecen limitaciones de las rutas que se operan entre países, otorgan libre fijación de tarifas, no restringen la capacidad y conceden derechos de quinta libertad.

Países que Implementan la Política de Cielos Abiertos:

Numerosos países alrededor del mundo han adoptado políticas de Cielos Abiertos o han firmado acuerdos bilaterales que reflejan los principios de esta política. Algunos ejemplos de países que han implementado o están implementando políticas de Cielos Abiertos incluyen Estados Unidos, la Unión Europea, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Emiratos Árabes Unidos y Singapur.

En los últimos años ha vuelto a priorizarse en el ámbito internacional la suscripción de convenios de este tipo. Por citar algunos ejemplos, Argentina firmó 11 acuerdos de cielos abiertos con Brasil, Chile, Perú, Ecuador, Canadá, Panamá, Uruguay, Paraguay, México, Ruanda y República Dominicana en el año 2024. EEUU firmó acuerdos de cielos abiertos con República Dominicana (2024), Curazao (2023) y Ecuador (2021).

En América Latina, el caso emblemático de aplicación de política de Cielos Abiertos es Chile, que tiene abierto el cabotaje para aerolíneas extranjeras⁷ (octava y novena libertades del Aire), de acuerdo a su Ley de Aviación Comercial. Bajo este marco, Chile ha suscrito **19 acuerdos bilaterales** de Cielos Abiertos que conceden derechos de tráfico recíprocos hasta la novena Libertad del Aire.

2.6 Evidencia del impacto de la liberalización del sector aéreo

Los estudios existentes sobre el impacto económico de la liberalización de los servicios aéreos analizan el efecto de la regulación de los servicios aéreos en las tarifas aéreas, el tráfico de pasajeros, la competencia, la conectividad aérea, los flujos de turismo, las inversiones y el comercio.

El trabajo pionero de Gonenc y Nicoletti (2000) evaluó los efectos de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos en los precios del transporte aéreo de pasajeros en trece países de la OCDE, utilizando un índice estadístico de liberalización bilateral de servicios aéreos, construido mediante análisis de componentes principales. Este estudio concluye que las

⁷ Se permite que todas las empresas aéreas, de cualquier Estado, puedan entrar al mercado doméstico de Chile sin restricciones.

restricciones regulatorias elevan los precios, lo cual limita el crecimiento del comercio y el turismo. Por tanto, se recomienda eliminar restricciones regulatorias para estimular ambos sectores en los países.

Posteriormente, Doove et al. (2001) ampliaron el estudio anterior para abarcar 35 países. Este estudio también encontró evidencia de un efecto positivo y significativo de las restricciones sobre las tarifas aéreas, con mayores efectos para los países en desarrollo en comparación con los países desarrollados.

Un efecto diferenciado de la liberalización de servicios aéreos entre países desarrollados y en desarrollo, fue asimismo determinado por Micco y Serebrisky (2006). El estudio se enfocó en los acuerdos de cielos abiertos de Estados Unidos, evaluando el impacto de estos acuerdos en las tarifas aéreas y en la proporción de importaciones de Estados Unidos que llegan por vía aérea. El análisis se realizó introduciendo una variable ficticia para la existencia de un acuerdo de cielos abiertos en la ecuación de las tarifas aéreas y la proporción de importaciones que llegan por aire. En particular, estimaron que para los países desarrollados y de ingresos medio-altos, la firma de acuerdos de cielos abiertos reduce, en promedio, las tarifas aéreas en un 9% y aumenta la proporción de importaciones que llegan por aire en un 7% tres años después de la firma del acuerdo. En contraste, no encontraron efectos significativos de los acuerdos de cielos abiertos en países de ingresos bajos.

Respecto a los estudios que investigan el impacto de la liberalización de servicios aéreos en los flujos de pasajeros, la disponibilidad de datos permite trabajar con una muestra más amplia de países que los estudios centrados en las tarifas aéreas. El estudio de InterVISTAS-ga (2006) cubrió una muestra de 1,400 pares de países en todo el mundo, utilizando un enfoque de tipo gravitacional para explicar el tráfico de pasajeros. El impacto de disposiciones específicas de los acuerdos de servicios aéreos se estima introduciendo variables ficticias en las regresiones, indicando si el acuerdo proporciona el derecho de escalas (la llamada quinta libertad), controles de precios, restricciones de capacidad y requisitos de designación (es decir, un límite en el número de aerolíneas que pueden prestar un servicio). Sus resultados determinaron que los acuerdos que otorgan derechos de quinta libertad y eliminan controles de capacidad y precios pueden incrementar la demanda de

tráfico aéreo entre un 12% y 35%, dependiendo del nivel de apertura y características del mercado. Asimismo, el estudio estimó que la liberalización de 320 acuerdos bilaterales, de los 2,000 evaluados, generaría 24.1 millones de empleos a tiempo completo, así como un incremento adicional de US\$ 490,000 millones en el Producto Interno Bruto (PIB), equivalente a una economía casi del tamaño de Brasil.

El estudio de InterVISTAS-ga (2006) también realizó una simulación de la liberalización completa del mercado entre Estados Unidos y el Reino Unido bajo un Acuerdo de Servicios Aéreos Integral (ASA) con la Unión Europea, encontrando que esta política generaría un aumento del tráfico de casi un 29% entre ambos países. Los beneficios económicos estimados de esta liberalización se situaron en 117,000 nuevos empleos y el impacto adicional en el PBI tanto de EE. UU. como del Reino Unido de aproximadamente US\$ 7,800 millones.

El estudio recomienda que los países adopten políticas de liberalización más amplias, permitiendo una mayor flexibilidad en la designación de aerolíneas, capacidad, frecuencias y establecimiento de tarifas, para maximizar los beneficios económicos y mejorar la conectividad aérea global.

Por otro lado, un estudio sobre el tráfico de pasajeros intra-APEC (Geloso Grosso, 2008) proporciona alguna evidencia de que la liberalización en el mercado aerocomercial incrementa el tráfico en la región. Este estudio se basa en el índice informado elaborado por la Secretaría de la OMC como medida del grado de liberalización.

Piermartini y Rousová (2008) usan un modelo de tipo gravitacional para explicar el tráfico bilateral de pasajeros, este estudio estima el impacto de la liberalización del transporte aéreo en los flujos de pasajeros para una muestra de 184 países. Los resultados muestran evidencia sólida de una relación positiva y significativa entre los volúmenes de tráfico y el grado de liberalización del mercado de la aviación. Un aumento en el grado de liberalización del percentil 25 al percentil 75 incrementa los volúmenes de tráfico entre países vinculados por un servicio aéreo directo en aproximadamente un 30%. En particular, se observa que la eliminación de restricciones en la determinación de precios y capacidad, los derechos de cabotaje y la posibilidad de que aerolíneas distintas de la aerolínea de bandera del país

extranjero operen un servicio son las disposiciones de los acuerdos de servicios aéreos que más incrementan el tráfico.

Por otro lado, el estudio QUASAR (Quantitative Air Services Agreements Review) fue realizado en 2006 por la Secretaría de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Este análisis cuantitativo evaluó el grado de liberalización de los ASA entre los 184 Estados miembros de la OACI. Utilizando un índice de liberalización informado, el estudio clasificó los acuerdos bilaterales y regionales según su apertura para el comercio de servicios aéreos, realizándose los siguientes análisis:

1. Relación entre liberalización y tráfico aéreo: Se concluyó que un mayor grado de liberalización está relacionado con un aumento significativo en el tráfico aéreo internacional. Los acuerdos más liberales tienden a facilitar mayores flujos de pasajeros y mercancías.
2. Dimensiones evaluadas: El índice midió factores como derechos de tráfico (incluyendo derechos de cabotaje), capacidad, designación de aerolíneas, regulación de tarifas, y otros aspectos técnicos.
3. Discrepancias regionales: Los acuerdos entre países desarrollados mostraron niveles más altos de liberalización en comparación con aquellos entre países en desarrollo, destacando limitaciones en el acceso al mercado en economías menos avanzadas.
4. Impacto económico: La liberalización no solo mejora la conectividad, sino que también tiene efectos positivos sobre el comercio, el turismo y el desarrollo económico general en los países con acuerdos más abiertos.

Forsyth (2008) evalúa el impacto de la liberalización aérea en la competencia entre aeropuertos y aerolíneas. El estudio presenta una perspectiva global comparada con ejemplos de Europa, Oceanía y Asia. Al respecto, destaca que la liberalización impulsa una mejora en la competencia entre aeropuertos y aerolíneas, reduciendo monopolios locales y permitiendo mayores inversiones privadas en infraestructura aeroportuaria.

Cristea et al. (2012) analizan los efectos de los acuerdos de cielos abiertos en el comercio de servicios de transporte de pasajeros. Los autores emplearon datos de 87 acuerdos de cielos

abiertos suscritos por los Estados Unidos durante un período de 16 años. Se utiliza un modelo de fijación de precios con entrada libre e información imperfecta sobre los costos de los competidores para representar cómo las restricciones en la oferta de rutas, y su posterior liberalización, afectan la entrada de aerolíneas, los costos y la distribución de los márgenes de ganancia de la industria aérea.

El estudio encuentra que los países que liberalizan experimentan una expansión en la oferta de rutas, una reducción de precios y un fuerte incremento en las cantidades comercializadas, manteniéndose constantes los precios. Asimismo, el estudio estima una reducción del 31% en los precios ajustados por calidad y variedad en los mercados liberalizados en comparación con aquellos que permanecen regulados.

Por su parte, Winston y Yan (2015) evalúan los efectos de los acuerdos de cielos abiertos suscritos por Estados Unidos sobre las tarifas y la frecuencia de los vuelos. En tal sentido, se comprueba que estos acuerdos han ocasionado una disminución promedio del 15% en las tarifas aéreas internacionales y han generado alrededor de US\$ 4,000 millones en beneficios anuales para los viajeros. Asimismo, los viajeros podrían beneficiarse con otros US\$ 4,000 millones adicionales si Estados Unidos negociara acuerdos con otros países que tienen un volumen significativo de tráfico de pasajeros internacionales.

En el caso de la European Commission (2019), se evalúa el Acuerdo de Cielos Abiertos suscrito en el año 2007 entre Estados Unidos y la Unión Europea. Se muestra que dicho acuerdo permitió vuelos sin restricciones entre cualquier ciudad de ambas regiones, generando un aumento del 12% en la oferta de asientos transatlánticos y mejoras significativas en la conectividad intercontinental. Asimismo, en su primer año de vigencia el acuerdo generó un beneficio económico total estimado en 12,000 millones de euros y la creación de 80,000 empleos en ambos lados del Atlántico.

La IATA (2023) evalúa la relación entre la liberalización del transporte aéreo, la creación de empleo y el desarrollo económico, con datos agregados de diferentes regiones del mundo. Sus resultados muestran que, por cada millón de nuevos pasajeros generados por la liberalización del transporte aéreo, se produce un impacto de hasta 1000 empleos directos e indirectos en turismo, logística y transporte terrestre. En este sentido, refuerza la importancia

de la aviación como catalizador económico en regiones con buena conectividad aérea. Recomienda el uso de la liberalización como herramienta estratégica para la reactivación económica posterior a la pandemia y para promover el desarrollo regional.

Por su parte, Vásquez y Vidal (2023) emplean un enfoque econométrico basado en datos de panel para analizar los efectos que tienen los acuerdos de cielos abiertos sobre el volumen de tráfico aéreo entre países latinoamericanos y Estados Unidos. Su estudio tiene como propósito principal cuantificar las repercusiones de este tipo de convenios en la dinámica aérea de la región. A partir de sus resultados, los autores proyectan que la implementación de un acuerdo de cielos abiertos entre la República Dominicana y los Estados Unidos podría generar un incremento en la cantidad de vuelos desde territorio estadounidense, pasando de 28,934 operaciones registradas en 2022 a cerca de 35,900 vuelos anuales. Asimismo, se anticipa un crecimiento sustancial en la llegada de pasajeros internacionales, estimado en unos 600,000 visitantes adicionales que no residen en el país. En términos económicos, sus hallazgos sugieren que este tipo de acuerdo podría traducirse en un aumento del 24 % en los ingresos turísticos provenientes de Estados Unidos, lo que equivaldría a una inyección estimada de aproximadamente 746.2 millones de dólares estadounidenses adicionales en la economía dominicana.

SEGUNDA PARTE: DISEÑO METODOLÓGICO Y RESULTADOS

CAPÍTULO III: DISEÑO METODOLÓGICO

La metodología utilizada consiste en una evaluación comparativa de marco bilateral peruano-chileno respecto a los instrumentos bilaterales suscritos por Perú con 16 países de América. Se evaluarán los alcances de los acuerdos referidos al otorgamiento de derechos de tráfico aéreo, capacidad del mercado aéreo (rutas y frecuencias de vuelos otorgadas) y designación de aerolíneas explotadoras de servicios aéreos.

Con dicha información se construirá un índice para medir el grado de liberalización relativo entre los acuerdos evaluados. Se ha tomado como referencia el estudio denominado QUASAR (Quantitative Air Services Agreements Review) que fue elaborado por la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2006 con el objetivo de analizar de manera exhaustiva el estado de los acuerdos de servicios aéreos a nivel mundial. Este estudio proporcionó un marco para medir el grado de liberalización aérea internacional y evaluar cómo estas políticas afectan el comercio y la economía global.

El QUASAR analizó 184 acuerdos de los Estados miembros de la OACI. Para dicho fin se calculó el índice Air Liberalization Index (ALI) para medir el grado de apertura de los alcances de cada acuerdo.

Con base en los resultados, se determinará si las restricciones del marco bilateral entre Perú y Chile se justifican, para lo cual se realizará una evaluación del mercado aéreo en los que respecta al movimiento de pasajeros y vuelos de las aerolíneas peruanas y chilenas para determinar si hay una tendencia a favorecer la operación de aerolíneas chilenas en detrimento de las aerolíneas peruanas en las rutas operadas.

Por otro lado, se evaluará el nivel de competencia en el mercado aéreo mediante la medición del grado de concentración a través del Índice de Herfindahl-Hirschman, así como el análisis de las tendencias actuales de los mercados aéreos internacionales para mostrar si éstos favorecen la mayor apertura y operación de grandes conglomerados de aerolíneas para promover la mayor conectividad entre países.

Asimismo, los resultados de la investigación permitirán ofrecer argumentos objetivos que permitan contribuir a dar orientaciones al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y al Ministerio de Relaciones Exteriores, entidades relacionadas con la conducción de la política aerocomercial del Perú.

3.1 Índice de Liberalización Aérea (ALI)

La OMC (2006) señala que en el estudio QUASAR se construyó el Índice de Liberalización Aérea (ILA, por sus siglas en inglés, ALI). Este índice es una herramienta desarrollada por la Organización Mundial del Comercio (OMC) para evaluar el grado de liberalización en los acuerdos de servicios aéreos entre países⁸.

La metodología del ILA consiste en asignar valores numéricos a diferentes elementos de acceso al mercado que figuran en los acuerdos de transporte aéreo internacional, tales como:

- Concesión de derechos: autorización para prestar servicios aéreos entre los Estados firmantes, incluyendo derechos de quinta, sexta y séptima libertad.
- Designación: facultad de cada Estado para nombrar aerolíneas que operen las rutas acordadas.
- Denegación: condiciones bajo las cuales se puede rechazar el acceso operativo a la aerolínea designada por la contraparte.
- Cláusula sobre la capacidad: parámetros sobre frecuencia, volumen de tráfico o tipo de aeronaves que definen la capacidad de los servicios aéreos acordados.
- Aprobación de las tarifas: mecanismo de aprobación y control de precios aplicables al transporte aéreo entre los Estados contratantes.
- Estadísticas: intercambio de datos operativos entre Estados o aerolíneas para supervisar la implementación del acuerdo.

⁸ Organización Mundial del Comercio (OMC). (2006). *QUASAR: Quantitative Air Services Agreements Review*. Recuperado de <https://www.wto.org>

- Arreglos o acuerdos autorizados: presencia de una disposición sobre la concertación de arreglos de cooperación comercial, como la reserva de capacidad o acuerdos de código compartido entre compañías aéreas.

Para el cálculo del índice, a cada componente se le asigna una puntuación que refleja su nivel de liberalización. Estas puntuaciones se combinan para generar un índice general que refleja el grado de apertura del acuerdo de servicios aéreos evaluado.

El ILA se obtiene de la sumatoria del puntaje que obtienen los acuerdos evaluados. El valor del índice se sitúa en el rango de cero a 50 puntos. Para los acuerdos muy restrictivos corresponde el valor de cero, y 50 para acuerdos muy liberales. En la siguiente tabla se muestran los elementos de acceso al mercado y su respectiva puntuación en el ILA.

Tabla 8: Método de asignación de pesos relativos del ILA

| Elementos | Variantes | Puntos | |
|--|--|--------|-----------|
| 1. Concesión de derechos | | | |
| a. Derechos de quinta libertad | No concedidos | 0 | |
| | Concedidos | | 6 |
| a. Derechos de séptima libertad | No concedidos | 0 | |
| | Concedidos | | 6 |
| a. Derechos de cabotaje (octava y novena libertad) | No concedidos | 0 | |
| | Concedidos | | 6 |
| 2. Designación | Única | 0 | |
| | Múltiple | | 4 |
| 3. Denegación | Propiedad mayoritaria y control efectivo | 0 | |
| | Comunidad de intereses | 4 | |
| | Oficina principal | | 8 |
| 4. Capacidad | Predeterminación | 0 | |
| | Otras disposiciones restrictivas | 2 | |
| | Bermudas I | 4 | |
| | Otras disposiciones liberales | 6 | |
| | Libre determinación | | 8 |
| 5. Tarifas | Doble aprobación | 0 | |
| | País de origen | 3 | |
| | Doble desaprobación | 6 | |
| | Fijación de precios por zonas | 4 ó 7 | |
| | Libertad de fijación de precios | | 8 |
| 6. Estadísticas | Canjeadas | 0 | |
| | No canjeadas | | 1 |
| 7. Arreglos/acuerdos autorizados | No autorizados | 0 | |
| | Autorizados | | 3 |
| Índice de Liberalización Aérea (ILA) total máximo | | | 50 |

Fuente. QUASAR

En la tabla 8 se muestra el puntaje de cada elemento evaluado mediante el ILA. Cada elemento presenta diversas variantes alternativas. Por su parte, en la tabla 9 se muestran únicamente los puntajes correspondientes a la alternativa de mayor apertura que permite alcanzar los 50 puntos.

Tabla 9: *Peso relativo de los elementos con mayor puntaje del ILA*

| Elementos | Puntos máximos | Peso relativo |
|--|----------------|---------------|
| 1. Concesión de derechos | 18 | 36.0% |
| a. Derechos de quinta libertad | 6 | 12.0% |
| a. Derechos de séptima libertad | 6 | 12.0% |
| a. Derechos de cabotaje (octava y novena libertad) | 6 | 12.0% |
| 2. Designación | 4 | 8.0% |
| 3. Denegación | 8 | 16.0% |
| 4. Capacidad | 8 | 16.0% |
| 5. Tarifas | 8 | 16.0% |
| 6. Estadísticas | 1 | 2.0% |
| 7. Arreglos/acuerdos autorizados | 3 | 6.0% |
| Índice de Liberalización Aérea (ILA) total máximo | 50 | 100.0% |

Fuente. QUASAR

En el cálculo del ILA se evaluaron 184 Estados miembros de la OACI. Desde la publicación, no se tiene referencia de otro estudio posterior que haya evaluado el nivel de liberalización de los acuerdos bilaterales en la medida de la metodología QUASAR. En tal sentido, el panorama de los acuerdos de servicios aéreos ha continuado evolucionando, con numerosos países adoptando políticas de "cielos abiertos" y otros enfoques para liberalizar el sector aéreo.

El Perú fue evaluado como un país con un nivel medio-bajo de liberalización. De acuerdo a los datos del ILA, Perú obtuvo una puntuación de 10.93, ubicándose en la posición 134 del ranking. Lo cual significó que los acuerdos de servicios aéreos de nuestro país mostraron un mayor nivel de liberalización respecto a 133 países evaluados y estaba por debajo de otros 50 países. Las restricciones identificadas en los acuerdos de Perú fueron las siguientes:

- **Designación de aerolíneas:** Perú limita la participación de aerolíneas que no son de bandera nacional o de las contrapartes en los acuerdos.

- **Derechos de tráfico:** Sus acuerdos en su mayoría no incluyen derechos de quinta libertad o cabotaje.
- **Regulación de tarifas:** Mantenía un control significativo en las tarifas negociadas bilateralmente.

Por otro lado, respecto los 19 países latinoamericanos evaluados en el QUASAR, Perú se ubicó por encima de 11 países, como Brasil, Argentina, Colombia y México; mientras que fue superado en grado de liberalización por siete países, entre los que se encuentran Chile, Panamá y República Dominicana, como se muestra en la tabla 10.

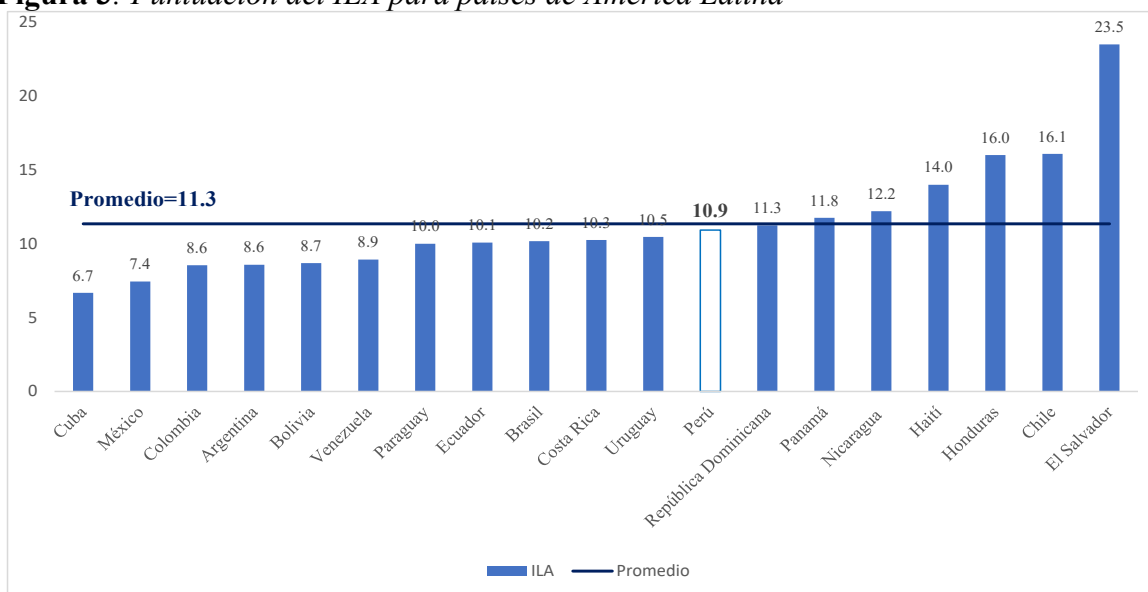
Tabla 10: *Puntuación del ILA para países de América Latina*

| País | ILA | Ranking | Promedio |
|----------------------|--------------|----------------|-----------------|
| Cuba | 6.68 | 47 | 11.34 |
| México | 7.44 | 62 | 11.34 |
| Colombia | 8.55 | 79 | 11.34 |
| Argentina | 8.58 | 81 | 11.34 |
| Bolivia | 8.69 | 83 | 11.34 |
| Venezuela | 8.93 | 89 | 11.34 |
| Paraguay | 10.00 | 105 | 11.34 |
| Ecuador | 10.08 | 110 | 11.34 |
| Brasil | 10.17 | 112 | 11.34 |
| Costa Rica | 10.25 | 115 | 11.34 |
| Uruguay | 10.47 | 120 | 11.34 |
| Perú | 10.93 | 124 | 11.34 |
| República Dominicana | 11.25 | 128 | 11.34 |
| Panamá | 11.75 | 133 | 11.34 |
| Nicaragua | 12.20 | 138 | 11.34 |
| Haití | 14.00 | 143 | 11.34 |
| Honduras | 16.00 | 147 | 11.34 |
| Chile | 16.08 | 149 | 11.34 |
| El Salvador | 23.50 | 165 | 11.34 |

Fuente: OMC

La puntuación de Perú fue inferior al promedio de América Latina (11.3), como se muestra en la figura 3.

Figura 3: Puntuación del ILA para países de América Latina



Fuente: OMC

Habiendo transcurrido aproximadamente 20 años desde la realización del estudio QUASAR, el Perú ha suscrito más acuerdos bilaterales con nuevos países y ampliando los acuerdos suscritos con anterioridad.

3.2 Índice de Liberalización del Estudio

Sin llegar al nivel exhaustivo del cálculo del ILA del QUASAR, se va a realizar una evaluación comparativa del acuerdo Perú-Chile respecto a otros acuerdos firmados por Perú con otros países de América, así como de la Decisión 582 de la CAN que establece el marco de explotación de servicios aéreos entre Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador.

La elaboración del índice del estudio se sustenta en las siguientes consideraciones:

- De los siete elementos del ILA, solo se han considerado tres: la concesión de derechos, la capacidad y la designación. Los cuáles en conjunto representan el 60% de importancia relativa en el ILA, y se perciben como los que definen el grado de apertura de los instrumentos suscritos por el Perú con los países de América. Los

elementos que no se han incluido son denegación, tarifas, estadísticas y acuerdos comerciales.

- Respecto a las tarifas aéreas, estas se determinan por condiciones de mercado. Si bien podría haber alguna cláusula restrictiva en instrumentos bilaterales suscritos con muchos años de anterioridad, en la práctica, ninguna tarifa que se ofrezca en el mercado aéreo está sometida a un mecanismo de control establecido en acuerdos suscritos con otros países. Al respecto, en el numeral 84.1 de la Ley 27261, se establece que la fijación de precios en las actividades de transporte aéreo doméstico e internacional pasajeros, carga y correo se efectúa libremente por los explotadores aéreos, conforme a las condiciones del mercado y la interacción de la oferta y demanda de servicios. En tal sentido, se ha considerado que no era relevante incluir este elemento dentro del cálculo del índice del estudio, debido a que la libre fijación de tarifas es una condición dada en el mercado.
- Con respecto a los elementos de estadísticas y acuerdos autorizados, no hay condiciones que restrinjan el intercambio de información y la suscripción de arreglos comerciales por las aerolíneas nacionales y las de los países que son socios aerocomerciales del Perú. Al respecto, en el literal c) de la Ley 27261 se establece que toda aerolínea que cuente con permiso de operación de servicios internacionales debe registrar ante la DGAC de forma oportuna las tarifas, datos estadísticos e informes inherentes a sus actividades. Asimismo, en relación con los arreglos o acuerdos autorizados, como es el caso de acuerdos de cooperación comercial⁹ y de código compartido¹⁰ entre aerolíneas, no hay restricciones para su suscripción, precisándose en el numeral 105.1 de la Ley 27261 que este tipo de acuerdos deben aprobarse por la DGAC, antes de su ejecución. Bajo este marco, se ha considerado obviar estos dos elementos en el cálculo del índice, debido a que hay una

⁹ El Acuerdo de Cooperación Comercial es una figura jurídica prevista en la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, mediante la cual dos o más aerolíneas acuerdan colaborar en aspectos operativos o comerciales para mejorar sus oportunidades de negocio y fortalecer su presencia en el mercado, conforme a lo establecido en el numeral 104.1 de la Ley 27261.

¹⁰ Este tipo de acuerdo permite a dos o más compañías aéreas vender vuelos de forma conjunta, aunque estos sean operados por solo una de las partes, utilizando los códigos de designación de todas las aerolíneas involucradas en las rutas previamente autorizadas, conforme a lo establecido en el numeral 104.2 de la Ley 27261.

reglamentación estándar a la que se ajustan los instrumentos aerocomerciales suscritos por el Perú, por ende, no aportan en medida significativa a determinar la mayor o menor apertura dentro de un acuerdo.

- En lo que se refiere al elemento de denegación, relacionado con las condiciones exigidas para que la línea aérea designada de la otra parte tenga derecho de explotación, en los acuerdos suscritos por Perú se establecen requisitos de control efectivo, propiedad substancial, nacionalidad, o sede principal de la aerolínea en la parte contratante. Estas características establecidas en los acuerdos, son consideradas en el QUASAR como restrictivas de la liberalización. Al ser una condición que forma parte de todos los acuerdos evaluados, no se ha considerado en el cálculo del índice del estudio, porque no constituye un elemento que pueda aportar para determinar el mayor o menor nivel de liberalización en la muestra elegida de instrumentos bilaterales.

Concesión de derechos

- Conforme a los alcances del QUASAR, no se incluyen la primera y segunda libertades (sobrevuelo y parada técnica, respectivamente), las cuales no son de carácter comercial, y no están sujetas al ámbito de negociación de los acuerdos aerocomerciales, siendo que forman parte inherente de los mismos. Estos derechos de tráfico fueron tratados en el IASTA (*International Air Services Transit Agreement*), o Acuerdo sobre el Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, que es un tratado internacional adoptado en 1944 junto con el Convenio de Chicago, bajo el marco de la OACI.
- Asimismo, conforme al marco de los lineamientos del QUASAR, no se otorga puntaje o ponderación a las tercera y cuarta libertades del aire *per se*, debido a que estos derechos de tráfico son la esencia de los ASA y demás instrumentos bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, sin el otorgamiento de estas libertades no habría ninguna relación aerocomercial entre países.
- La normativa aeronáutica del país no autoriza la operación de servicios de transporte aéreo doméstico o nacional por parte de aerolíneas extranjeras. Estos servicios denominados como de cabotaje, que corresponden a derechos de octava y novena

libertades del aire, no se pueden otorgar dentro de los acuerdos de servicios aéreos y demás instrumentos bilaterales y multilaterales suscritos con otros países. Al respecto, en numeral 79.1 de la Ley 27261, se establece lo siguiente:

“Artículo 79.- De la Aviación Comercial Nacional

79.1 La Aviación Comercial Nacional está reservada a personas naturales y jurídicas peruanas.

...”

Bajo este marco, en el índice del estudio no se ha incluido derechos de tráfico de octava y novena libertades.

- Respecto a lo anterior, si bien el marco normativo peruano permite el otorgamiento de derechos hasta la séptima libertad, ningún acuerdo u otro instrumento aerocomercial suscrito por el Perú, ha incluido el otorgamiento de esta libertad para servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros. En tal sentido, esta libertad no se ha incluido en el índice del estudio, por no ser relevante para el análisis.
- En los instrumentos aerocomerciales suscritos por el Perú se otorgan derechos desde la tercera hasta a sexta libertad del aire. Con respecto a esta última, en la práctica no es utilizada en medida significativa, y conforme a lo señalado en el QUASAR, se obvia su análisis por la siguiente consideración: aunque algunos acuerdos bilaterales hacen referencia a esta figura, no ejercen un control real sobre el tráfico puente que representa la sexta libertad, ya que esta surge de manera implícita de la interacción de dos convenios independientes. Como consecuencia, su puesta en la práctica comercial queda sujeta al grado de permisividad que otorgue cada Estado contratante dentro de sus respectivos acuerdos bilaterales, sin que exista una disposición uniforme sobre su aplicación.
- Solo se ha considerado otorgar puntuación a la concesión de derechos de quinta libertad en el cálculo del índice del estudio. Esta libertad representa, en la práctica, el mayor grado de apertura en nuestras relaciones aerocomerciales. Dada su importancia como medio para la liberalización y mayor competencia dentro del mercado, se le ha otorgado 10 puntos a la concesión de este derecho en los instrumentos aerocomerciales, y cero puntos en caso no se conceda este derecho en los acuerdos. Al respecto, cabe señalar que la OACI ha reconocido la importancia de esta libertad

del aire en el desarrollo de su visión de largo plazo con respecto a la liberalización de los servicios aéreos. En este sentido, en la nota de estudio A39-WP/204 (2016), presentada en el 39º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se indicaba que, de acuerdo a un estudio de la ATAG¹¹, la celebración de un acuerdo multilateral de orientación liberal entre los estados contratantes de la OACI, que contemple al menos el intercambio de derechos de quinta libertad, contribuiría significativamente a mejorar la conectividad aérea internacional. Este tipo de convenio facilitaría la expansión de beneficios económicos al potenciar sectores clave como la inversión extranjera, el turismo, el comercio internacional y la generación de empleo.

Capacidad

- Por el lado de la capacidad, este es un elemento de acceso al mercado que es fundamental para la evaluación comparativa del nivel de liberalización, debido a que se evalúa si en los instrumentos bilaterales se establecen límites en la cantidad de rutas que se operan en tercera, cuarta y quinta libertad; y si se establecen limitaciones en la cantidad de frecuencias que se otorgan por ruta en cada libertad del aire evaluada. Al respecto, cabe recordar lo señalado líneas arriba, donde se indica que, para el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, los acuerdos que no contemplan el control de la cantidad de rutas, las tarifas, la capacidad y conceden derechos de quinta libertad, son considerados como cielos abiertos.
- Se evaluaron dos factores, la presencia de limitaciones en el otorgamiento de rutas y limitaciones en el otorgamiento de frecuencias de vuelo en las rutas operadas. En ambos casos se evalúa la situación respecto a los derechos de tercera y cuarta libertades, por un lado, y por otro en el caso de la quinta libertad. En ausencia de limitaciones se otorgan 2.5 puntos, y cero puntos en caso de limitaciones en el otorgamiento de rutas y frecuencias. El máximo valor que se puede obtener en este elemento es de 10 puntos, que correspondería a un acuerdo donde no se limita el número de rutas que se operan entre las partes, con derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, además que dichas rutas se operan sin límite de frecuencias en cada libertad otorgada.

¹¹ Grupo de Acción sobre Transporte Aéreo (ATAG). “Aviation: Benefits without Borders.” 2014 (La aviación: beneficios sin fronteras).

Designación

- Este elemento se refiere a la potestad que se da a cada parte de un acuerdo para designar a una o más aerolíneas para ejercer el derecho de explotar los servicios aéreos acordados. En el caso de que la designación sea para más de una aerolínea (múltiple designación) se otorga 4 puntos al acuerdo, en caso de una sola aerolínea, se considera restrictivo y no se otorga puntaje.

En la tabla 11 se muestra el puntaje de cada elemento del índice del estudio, el cual tiene como nivel máximo los 25 puntos para los acuerdos más liberales y cero puntos para los acuerdos más restrictivos. En el primer caso, se da cuando un acuerdo suscrito entre Perú y un país de la región otorga derechos de tercera, cuarta y quinta libertades, sin límites de rutas y frecuencias de vuelos, y con múltiple designación de aerolíneas. En el segundo caso, se refiere a un acuerdo que brinda solamente derechos de tercera y cuarta libertades, con límite en el número de rutas y frecuencias de vuelos, además designación de única aerolínea para la explotación de servicios aéreos.

Tabla 11: Sistema de ponderación del índice del estudio

| Elementos | Variante | Puntos |
|--|----------------------|-----------|
| 1. Concesión de derechos | | |
| a) Derechos de tercera y cuarta libertad | - | - |
| b) Derechos de quinta libertad | Concedidos | 10 |
| | No concedidos | 0 |
| 2. Capacidad | | |
| 2.1. Rutas | | |
| Tercera y cuarta libertad | Sin limitaciones | 2.5 |
| | Con limitaciones | 0 |
| Quinta libertad | Sin limitaciones | 2.5 |
| | Con limitaciones | 0 |
| 2.2. Frecuencias | | |
| Tercera y cuarta libertad | Sin limitaciones | 2.5 |
| | Con limitaciones | 0 |
| Quinta libertad | Sin limitaciones | 2.5 |
| | Con limitaciones | 0 |
| 3. Designación | Única | 0 |
| | Designación múltiple | 5 |
| ÍNDICE | | 25 |

Elaboración propia

3.3 Índice de Herfindahl-Hirschman

De acuerdo al Departamento de Justicia de Estados Unidos (2008), el Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) es una medida estándar en economía y análisis de mercados para evaluar el grado de concentración del mercado. Se utiliza principalmente para determinar el nivel de competencia y la concentración en un mercado específico, ayudando a identificar la existencia de oligopolios o monopolios.

Se utiliza comúnmente para analizar fusiones u operaciones de concentración y los cambios que generan en la estructura del mercado. El indicador consiste en la suma de las participaciones de mercado al cuadrado de todas las empresas del mercado. Se calcula a través de la siguiente fórmula:

$$HHI = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

HHI: Índice

s: Participación de mercado de la empresa.

N: Número total de empresas en el mercado.

Niveles de hasta 1500 puntos del HHI caracterizan a mercados competitivos, entre 1500 y 2500 puntos se refieren a mercados con moderada concentración, y sobre 2500 puntos se considera que en el mercado hay una excesiva concentración.

- **IHH < 1,500:** Mercado competitivo.
- **1,500 ≤ IHH ≤ 2,500:** Moderada concentración.
- **IHH > 2,500:** Alta concentración.

Las fortalezas del IHH son las siguientes:

1. Simplicidad y claridad: Proporciona una métrica fácil de interpretar y permite evaluar rápidamente la concentración del mercado (Rhoades, 1993).

2. Sensibilidad a cambios: Captura cambios significativos en la distribución del mercado. Asimismo, penaliza más la concentración cuando una o pocas empresas dominan (Scherer & Ross, 1990).
3. Aplicabilidad universal: El índice Utilizado ampliamente por reguladores como la Comisión Europea, el Departamento de Justicia de EE. UU. y la Federal Trade Commission para evaluar fusiones y adquisiciones (European Commission, 2004).
4. Refleja el tamaño relativo de las empresas: El cuadrado de la participación pondera más a las empresas grandes, enfatizando su impacto en el mercado.

El IHH se va a calcular para el mercado aéreo de la ruta Lima-Santiago, operada en tercera y cuarta libertades, la cual es la principal ruta del mercado aéreo entre Perú y Chile. Esta situación se refleja en el hecho de que esta ruta ha registrado una participación anual promedio de 95.0% entre los años 2010 y 2023, respecto al total del mercado aéreo de pasajeros entre Perú y Chile.

En esta ruta operan las aerolíneas chilenas LATAM Airlines Group, Sky Airline y JetSMART, y las aerolíneas peruanas LATAM Airlines Perú, Sky Airline Perú y JetSMART Perú.

Cabe precisar que, si bien las aerolíneas peruanas son filiales de las aerolíneas chilenas, dentro de un mismo grupo económico, se ha asumido que estas empresas compiten en la ruta Lima-Santiago debido a las siguientes consideraciones:

1. Diferenciación en la estructura y gestión operativa

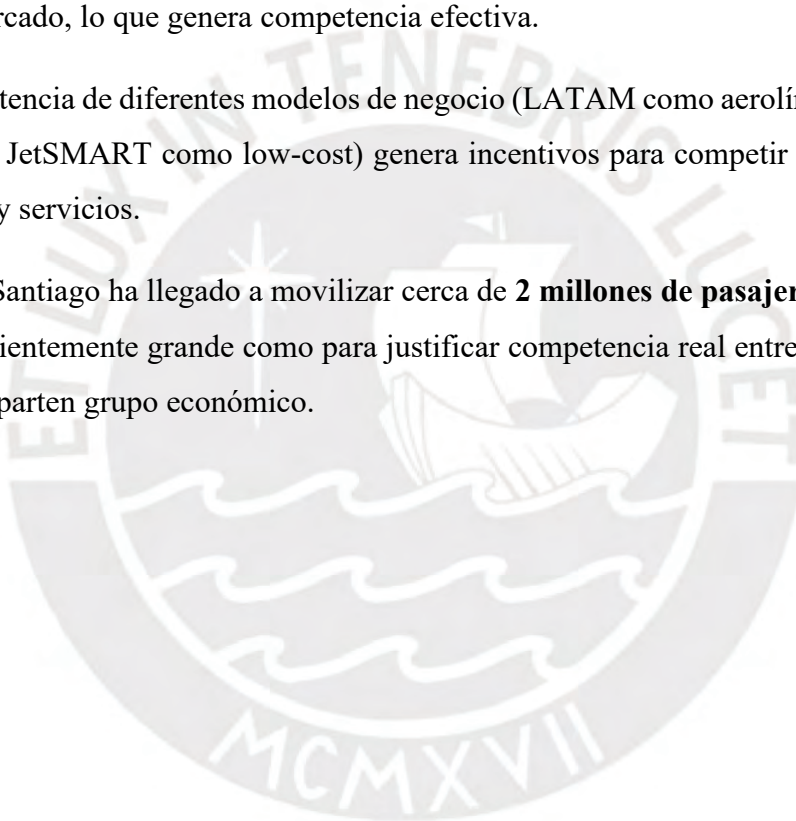
- Aunque forman parte de **un mismo grupo económico** (LATAM Group, SKY Airline Group y JetSMART - Indigo Partners), cada aerolínea filial opera como una entidad legal independiente en Perú, con sus propias estrategias comerciales, costos y políticas tarifarias. Las filiales peruanas enfrentan diferentes costos operativos y condiciones macroeconómicas que las obligan a ser competitivas.
- En mercados regulados, como el de Perú, las filiales están sujetas a normativas locales referidas a temas impositivos y exigencias de contar con personal aeronáutico de

nacionalidad peruana, por ejemplo, que las obligan a actuar como competidores independientes.

2. Autonomía en la fijación de precios y estrategias comerciales

- Las aerolíneas en Perú pueden tener diferentes estructuras de costos (personal, impuestos, mantenimiento, infraestructura) en comparación con sus matrices en Chile.
- Las filiales pueden implementar estrategias tarifarias y promociones distintas dentro del mercado, lo que genera competencia efectiva.
- La existencia de diferentes modelos de negocio (LATAM como aerolínea tradicional, SKY y JetSMART como low-cost) genera incentivos para competir en términos de tarifas y servicios.

La ruta Lima-Santiago ha llegado a movilizar cerca de **2 millones de pasajeros anuales**, un tráfico lo suficientemente grande como para justificar competencia real entre las aerolíneas, incluso si comparten grupo económico.



CAPÍTULO IV: ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

4.1 Nivel de liberalización de las relaciones aerocomerciales: cálculo del índice

En las tablas 12, 13 y 14 se muestra la información que ha sido evaluada en el marco de los acuerdos suscritos con los 17 países de América que han sido considerados para hacer la evaluación comparativa y determinar el nivel de apertura de los mismos. Los países evaluados son los siguientes, agrupados por región:

- América del Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay.
- América del Norte: Canadá, Estados Unidos y México.
- América del Centro y El Caribe: Costa Rica, Cuba, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.

La información ha sido obtenida de la revisión de los acuerdos bilaterales en algunos casos, y en mayor medida de la información de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En la tabla 15 se muestra los indicadores obtenidos de la revisión del marco normativo respecto a los elementos de concesión de derechos de tráfico, capacidad del mercado y designación de aerolíneas. A dicha información se le otorgó el puntaje considerado para el cálculo del índice, lo cual se muestra en la tabla 16.

Tabla 12: Matriz primera de acuerdos bilaterales suscritos con países de América

| PAIS | INSTRUMENTOS | Fecha de Suscripción | Documento de aprobación | Derechos Aerocomerciales Acordados | |
|-----------|--|----------------------|--|--|--|
| | | | | Pasajeros | Carga |
| ARGENTINA | ACTA DE REUNION DE CONSULTA ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA Y LA REPÚBLICA DE PERÚ ⁽²⁾ | 17/10/2005 | R.M. N° 816-2005-MTC/01 | Rutas troncales : para Perú: pto. anteriores, pts. en Perú, pts intermedios en el Continente Americano, hacia pto. en Argentina y pts. más allá en el Continente Americano y vv. Para Argentina: pto. anteriores, pts en Argentina, pts intermedios en el Continente Americano, hacia pts en Perú y pts. más allá en el Continente Americano y vv. Derechos de 3°, 4° y 5° libertad dentro del continente americano y 6° libertad sin limitación geográfica. Rutas troncales 28 frec semanales. Para las rutas regionales 7 frecuencias semanales para las empresas de ambas banderas. | Sin limitaciones hasta 7° Libertad del aire. |
| | ACUERDO SE SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE PERÚ EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE ARGENTINA ⁽¹⁾ | 17/06/2007 | Resolución Legislativa N° 31605 del 26.10.2022. Ratificada por Decreto Supremo N° 053-2022-RE del 22.12.2022; entrada en vigor desde el 28.12.2022 | Rutas troncales : para Perú: pto. anteriores, pts. en Perú, pts intermedios en el Continente Americano, hacia pto. en Argentina y pts. más allá en el Continente Americano y vv. Para Argentina: pto. anteriores, pts en Argentina, pts intermedios en el Continente Americano, hacia pts en Perú y pts. más allá en el Continente Americano y vv. Derechos de 3°, 4° y 5° libertad dentro del continente americano y 6° libertad sin limitación geográfica. Rutas troncales 28 frec semanales. Para las rutas regionales 7 frecuencias semanales para las empresas de ambas banderas. | Sin limitaciones hasta 7° Libertad del aire. |
| | ACUERDO DE FORTALEZA (Ver Item 41) | 17/12/1996 | Adhesión del Perú por Decreto Supremo N° 012-99-RE del 6.03.1999 | | |
| BOLIVIA | DECISIÓN 582 COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES ⁽³⁾ | 04/05/2004 | Entra en vigencia el día de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo(05 de mayo del 2004) | Libre ejercicio de derechos de 3°, 4° y 5° Libertad del Aire en vuelos regulares y no regulares separadamente o en combinación dentro de la CAN | Libre ejercicio de derechos de 3°, 4° y 5° Libertad del Aire en vuelos regulares dentro de la CAN y abierto para vuelos no regulares dentro y fuera de la CAN. |
| BRASIL | ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL PERÚ Y LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL Y SU ENMIENDA DEL 04 DE JULIO DE 1981 ⁽¹⁾ | 28/08/1953 | Aprobado por Resolución Legislativa N° 11987 del 30 de setiembre de 1956. | Sin restricción en Rutas Regionales (América del Sur). Rutas largo recorrido (América del Sur y pts.más allá): 42 frecuencias semanales. | Veintiséis (26) frecuencias semanales. |
| | ACTA DE LA XIV REUNION DE CONSULTA ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL Y DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ ⁽²⁾ | 15/08/2008 | R.M. N° 795-2008 MTC/02 | | |
| CHILE | MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS CIVILES DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y LA REPÚBLICA DE CHILE ⁽²⁾ | 07/04/2011 | R.M. N° 412-2011-MTC/02 | Con derechos de 3°, 4° y 6° Libertad del aire: 84 frecuencias semanales. Para Chile: 14 frec semanales con derechos de 5° Libertad a New York y/o Los Angeles. Para Perú: 28 frec semanales con derechos de 5ta libertad sin imitaciones de ruta. | Carga abierta hasta 7° Libertad del aire. |

Fuente. MTC

Tabla 13: Matriz segunda de acuerdos bilaterales suscritos con países de América

| PAIS | INSTRUMENTOS | Fecha de Suscripción | Documento de aprobación | Derechos Aerocomerciales Acordados | |
|------------|---|----------------------|---|--|---|
| | | | | Pasajeros | Carga |
| COLOMBIA | DECISIÓN 582 COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES ⁽¹⁾ | 04/05/2004 | Entra en vigencia el día de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo(05 de mayo del 2004) | Libre ejercicio de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad en vuelos regulares y no regulares separadamente o en combinación dentro de la CAN. | Libre ejercicio de derechos de 3°, 4° y 5° Libertad del Aire en vuelos regulares dentro de la CAN y abierto para vuelos no regulares dentro y fuera de la CAN. |
| COSTA RICA | ACTA DE LA II REUNIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LAS REPÚBLICAS DE COSTA RICA Y DEL PERÚ ⁽²⁾ | 12/12/2003 | R.M. N° 178-2004 MTC/02 | 07 Frecuencias semanales. Para Perú: Lima -vía un punto intermedio-San José, Costa Rica a uno o más puntos más allá hacia Estados Unidos, con derechos de 3era 4ta y 5ta. libertad. Para Costa Rica: San José - vía un punto intermedio en Panamá-Lima, Perú y puntos más allá en Santiago y/o Buenos Aires (Bnos Aires hasta 3 frec de las 7 autorizadas), con derechos de 3era,4ta y 5ta. libertad | Amplia flexibilidad para servicios de carga exclusiva |
| CUBA | ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA, ⁽¹⁾ | 30/07/2002 | Aprobado mediante Resolución Legislativa N° 28064 del 05 de setiembre de 2003. Ratificado por Decreto Supremo N° 117-2003-RE del 10 de octubre de 2003. | 21 Frecuencias con 3° y 4° Libertad (pts en Cuba y pts. En Perú), 5tas libertades a ser acordadas por las Autoridades Aeronáuticas. | Abierto según legislación de cada parte |
| | MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE AUTORIDADES AERONÁUTICAS CIVILES DEL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ ⁽²⁾ | 27/04/2012 | R.M. N° 260-2012-MTC/02 | | |
| ECUADOR | DECISIÓN 582 COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES ⁽¹⁾ | 04/05/2004 | Entra en vigencia el día de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo(05 de mayo del 2004) | Libre ejercicio de derechos de Tercera, Cuarta y Quinta Libertad en vuelos regulares y no regulares separadamente o en combinación dentro de la CAN. | Libre ejercicio de derechos de 3°, 4° y 5° Libertad del Aire en vuelos regulares dentro de la CAN y abierto para vuelos no regulares dentro y fuera de la CAN. |
| | MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LAS REPÚBLICAS DEL PERÚ Y ECUADOR ⁽²⁾ | 22/06/2012 | R.M. N° 678-2012 MTC/02 | 7 Frecuencias semanales desde hacia cada punto más allá (total 14 frec) con derechos de hasta quinta libertad en la ruta: Perú, cualquier pt en Ecuador y dos puntos mas allá a Los Angeles y Miami. Para Ecuador, cualquier pto en Perú y dos puntos más allá a Buenos Aires y Sao Paulo. | Carga abierta hasta 7° libertad. |
| HONDURAS | ACUERDO PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE EL GOBIERNO DE PERÚ Y EL GOBIERNO DE HONDURAS ⁽¹⁾ | 04/05/1955 | Aprobado por Resolución Legislativa N° 12411 del 05 de noviembre de 1955. | Capacidad según necesidades de tráfico. Derechos de Tercera y Cuarta Libertad. Rutas: Para Perú: Perú vía puntos en Ecuador, Panamá y/o Nicaragua a Tegucigalpa y más allá. Para Honduras: De Honduras, Tegucigalpa, Managua, Guayaquil, Talara (esc. Técnica) a Lima y más allá. | Capacidad según necesidades de tráfico. Derechos de Tercera y Cuarta Libertad. Rutas: Para Perú: Perú vía puntos en Ecuador, Panamá y/o Nicaragua a Tegucigalpa y más allá. Para Honduras: De Honduras, Tegucigalpa, Managua, _Guayquil, Talara (esc. Técnica) a Lima y más allá. |

Fuente. MTC

Tabla 14: Matriz tercera de acuerdos bilaterales suscritos con países de América

| PAIS | INSTRUMENTOS | Fecha de Suscripción | Documento de aprobación | Derechos Aerocomerciales Acordados | |
|----------------------|--|----------------------|--|--|---|
| | | | | Pasajeros | Carga |
| MÉXICO | CONVENIO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. ⁽¹⁾ | 05/09/1989 | Ratificado por Decreto Supremo N° 005-90-RE del 29 de marzo de 1990. | 56 frecuencias semanales con 3° y 4° libertad. De las cuales para Perú: 21 frecuencias Ciudad de Mexico-Lima y las otras 35 frecuencias distribuidas para Cancún, Toluca, Cancun y un punto adicional a ser definido y para Mexico: Cuzco, Arequipa y un punto adicional a ser definido. 5ta libertad serán acordadas por las Autoridades Aeronáuticas. | Servicio de carga sin limitación de frecuencias con 5ta libertad en la Región Latinoamericana |
| | MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. ⁽²⁾ | 03/12/2010 | R.M. N° 054-2011-MTC/01 | | |
| NICARAGUA | ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE NICARAGUA PARA SERVICIOS AÉREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS. ⁽¹⁾ | 14/10/1959 | Aplicación provisional según artículo XIII del Acuerdo | Capacidad según necesidades de tráfico. Rutas: Para Perú: Perú vía puntos en Ecuador, Panamá, Costa Rica, Managua, Nicaragua y más allá. Para Nicaragua: De Nicaragua vía puntos intermedios en Costa Rica, Panamá y Ecuador, Lima y más allá. | Capacidad según necesidades de tráfico. Rutas: Para Perú: Perú vía puntos en Ecuador, Panamá, Costa Rica, Managua, Nicaragua y más allá. Para Nicaragua: De Nicaragua vía puntos intermedios en Costa Rica, Panamá y Ecuador, Lima y más allá. |
| PANAMÁ | ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ. Y SU ENMIENDA DEL 26 DE AGOSTO DEL 2010 ⁽¹⁾ | 08/09/2003 | Aprobado por Resolución Legislativa N° 29708 del 14 de junio de 2011. Ratificado por Decreto Supremo N° 081-2011-RE del 24 de junio de 2011. | Derechos de 3ra. y 4ta libertad. Para Panamá y Perú: 42 frecuencias sem. de las cuales 35 frec Panamá-Lima y vv, y 7 frecuencias Panamá-Iquitos y vv. Para Perú: de las 42 frec. 21 frecuencias con 5ta. Libertad a tres puntos a ser acordados por las Autoridades Aeronáuticas. Para Panamá: Desde pts en Panamá a Cuzco, Arequipa, Chiclayo, Iquitos, Trujillo. Las frecuencias a estos pts. serán determinadas por las Autoridades Aeronáuticas. | Abierto hasta 7° libertad. |
| | MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE AUTORIDADES AERONÁUTICAS CIVILES DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ ⁽²⁾ | 16/03/2012 | R.M. N° 191-2012-MTC/02 | | |
| PARAGUAY | ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. ⁽¹⁾ | 06/07/2001 | Ratificado por Decreto Supremo N° 065-2001-RE del 31 de agosto de 2001. | Designación Múltiple. Derechos de tercera y Cuarta libertad según necesidades del mercado. Rutas: Para Perú: desde pts. En Perú vía puntos intermedios a puntos en Paraguay y vv. Para Paraguay: Desde pts en Paraguay vía pts. Intermedios a pts. En Perú. 5tas. Libertades en pts intermedios serán acordadas entre las Autoridades Aeronáuticas. | Designación Múltiple. Derechos de tercera y Cuarta libertad según necesidades del mercado. Rutas: Para Perú: desde pts. En Perú vía puntos intermedios a puntos en Paraguay y vv. Para Paraguay: Desde pts en Paraguay vía pts. intermedios a pts. En Perú. 5tas. Libertades en pts intermedios serán acordadas entre las Autoridades Aeronáuticas. |
| REPUBLICA DOMINICANA | MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ ⁽²⁾ | 24/11/2009 | R.M. N° 048-2010-MTC/01 | Sin límite de capacidad con derechos de 3era, 4ta, 5ta y 6ta libertad tanto para los servicios combinados como para servicio exclusivo de carga. Rutas: Para Perú: pts. Anteriores y/o pts en Perú vía pts. Intermedios a pts en la República Dominicana a pts. más allá. Para República Dominicana: pts. anteriores y/o pts. en República Dominicana vía pts. intermedios a pts. en Perú, a pts. más allá. | Sin límite de capacidad con derechos de 3era, 4ta, 5ta y 6ta libertad tanto para los servicios combinados como para servicio exclusivo de carga. Rutas: Para Perú: pts. Anteriores y/o pts en Perú vía pts. Intermedios a pts en la República Dominicana a pts. más allá. Para República Dominicana: pts. anteriores y/o pts. en República Dominicana vía pts. intermedios a pts. en Perú, a pts. más allá. |
| URUGUAY | ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. ⁽¹⁾ | 04/11/2002 | Ratificado por Decreto Supremo N°039-2003-RE de 19 de marzo de 2003. | Múltiple designación. Frecuencias de 3° y 4° libertad Abierta. Rutas: para Perú: Lima, vía pts intermedios a Montevideo. Para Uruguay: Montevideo, vía pts. Intermedios a Lima y pts. Mas allá. Los pts. Intermedios y más allá serán establecidos por las Autoridades Aeronáuticas (5ta libertad). | Carga abierta hasta 5° libertad. Intermedia y más allá. |
| | ACTA DE LA REUNION DE CONSULTA ENTRE LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ ⁽²⁾ | 20/03/2009 | R.M. N° 548-2009-MTC/02 | | |

Fuente: MTC

Tabla 15: Alcances de los acuerdos suscritos con países de América Latina y América del Norte hasta el año 2024

| Alcances de los acuerdos | Argentina | Bolivia | Brasil | Chile | Colombia | Costa Rica | Cuba | Ecuador | Honduras | México | Nicaragua | Panamá | Paraguay | Rep. Dominicana | Uruguay | EEUU | Canadá |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| Acceso al mercado: Libertades del Aire | 3ª | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| | 4ª | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| | 5ª | SI | SI | SI | SI | SI | SI | NO | SI | SI | NO | SI | SI | SI | NO | SI | SI |
| | 6ª | SI | NO | SI | SI | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO | SI | NO | SI |
| Designación de aerolíneas | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple | Múltiple |
| Frecuencias | Ilimitadas | Ilimitadas | Ilimitadas | Limitadas | Ilimitadas | Limitadas | Limitadas | Ilimitadas | Limitadas | Ilimitadas | Limitadas | Limitadas | Limitadas | Ilimitadas | Ilimitadas | Ilimitadas | Limitadas |
| Rutas | Ilimitadas | Ilimitadas | Ilimitadas | Limitadas | Ilimitadas | Limitadas | Ilimitadas | Ilimitadas | Limitadas | Limitadas | Limitadas | Limitadas | Limitadas | Ilimitadas | Limitadas | Ilimitadas | Ilimitadas |
| Tarifas | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Doble aprobación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación | Libre fijación |
| Pasajeros internacionales (2023) | 771,848 | 217,889 | 598,588 | 1,489,580 | 1,001,342 | 76,213 | 7,934 | 310,295 | - | 848,425 | - | 644,309 | 53,583 | 304,651 | 66,600 | 1,899,158 | 20,422 |
| Participación de mercado (2023) | 8.0% | 2.3% | 6.2% | 15.5% | 10.4% | 0.8% | 0.1% | 3.2% | - | 8.8% | - | 6.7% | 0.6% | 3.2% | 0.7% | 19.7% | 0.2% |
| Posición de mercado | 6 | 12 | 8 | 2 | 3 | 14 | 19 | 9 | - | 4 | - | 7 | 16 | 10 | 15 | 1 | 18 |

Fuente: MTC, acuerdos de servicios aéreos, actas y memorandos de entendimiento de países evaluados

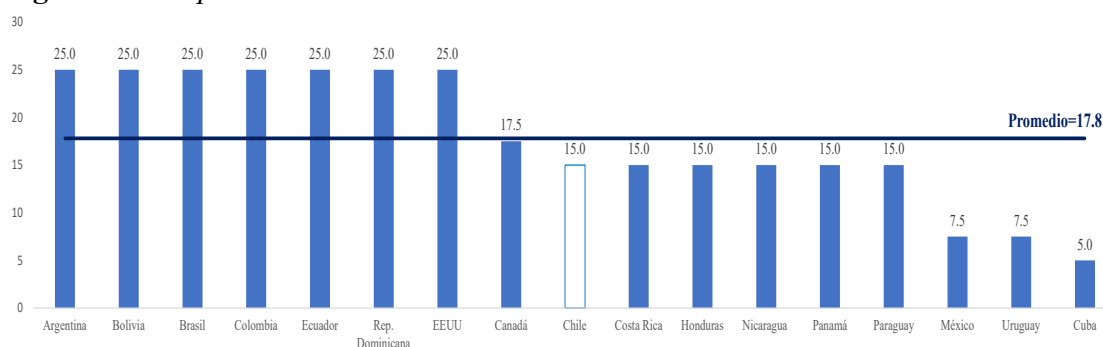
Tabla 16: Índice comparativo de acuerdos de servicios aéreos del Perú con países de América

| Elementos | Variante | Puntos | Argentina | Bolivia | Brasil | Chile | Colombia | Costa Rica | Cuba | Ecuador | Honduras | México | Nicaragua | Panamá | Paraguay | Rep. Dominicana | Uruguay | EEUU | Canadá |
|---|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|------------|-------------|-------------|
| 1. Concesión de derechos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) Derechos de primera y segunda libertad | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) Derechos de quinta libertad | Concedidos | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | | 10 | 10 | | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| | No concedidos | 0 | | | | | | | 0 | | | 0 | | | | | 0 | | |
| 2. Capacidad | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2.1. Rutas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tercera y cuarta libertad | Sin limitaciones | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 | | 2.5 | | | 2.5 | | | | | | 2.5 | | 2.5 | |
| | Con limitaciones | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 |
| Quinta libertad | Sin limitaciones | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 | | 2.5 | | | 2.5 | | | | | | 2.5 | | 2.5 | |
| | Con limitaciones | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 |
| 2.2. Frecuencias | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tercera y cuarta libertad | Sin limitaciones | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 | | 2.5 | | | 2.5 | | 2.5 | | | | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 |
| | Con limitaciones | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | | | | |
| Quinta libertad | Sin limitaciones | 2.5 | 2.5 | 2.5 | 2.5 | | 2.5 | | | 2.5 | | | | | | 2.5 | | 2.5 | |
| | Con limitaciones | 0 | | | | 0 | | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 |
| 3. Designación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Única | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Multidesignación | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| ÍNDICE | | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 25.0 | 15.0 | 25.0 | 15.0 | 5.0 | 25.0 | 15.0 | 7.5 | 15.0 | 15.0 | 15.0 | 25.0 | 7.5 | 25.0 | 17.5 |

Fuente: MTC, acuerdos de servicios aéreos, actas y memorandos de entendimiento de países evaluados

Los resultados muestran que los alcances del MdE entre Perú y Chile son superados en nivel de liberalización por los acuerdos suscritos por ocho países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, República Dominicana, Estados Unidos y Canadá. Por el otro lado, Los alcances del marco bilateral entre Perú y Chile están por encima en nivel de liberalización que otros ocho países de la región: Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, México, Uruguay y Cuba. Al trazar el promedio del índice de los países evaluados, el acuerdo entre Peru y Chile se ubica por debajo del promedio regional.

Figura 4: Comparación de índices de acuerdos en América



Elaboración propia

El rezago respecto a los otros países se explica fundamentalmente por los siguientes factores:

- Restricciones de capacidad en rutas otorgadas: el marco bilateral entre Perú y Chile restringe el número de rutas otorgadas. Así, las rutas en vuelos de tercera y cuarta son entre Lima y Santiago y cinco puntos adicionales. Los puntos en Perú son: Arequipa, Iquitos, Piura y Trujillo (falta acordar un punto hasta la fecha actual). Los puntos en Chile son: Arica, Iquique, Antofagasta, Calama e Isla de Pascua.

En el caso de la quinta libertad, se otorgan derechos para Chile en dos rutas solamente: Lima-Los Ángeles-Lima y Lima-New York-Lima. Para Perú no se establecen restricciones para el número de rutas a operar.

- Restricciones de capacidad en frecuencias otorgadas: En tercera y cuarta libertad se restringen los vuelos a 84 frecuencias semanales para ambos países en las rutas otorgadas. En el caso de la quinta libertad se otorgan 28 frecuencias semanales en las rutas del lado peruano y 14 frecuencias semanales en el lado chileno.

Al comparar el tamaño de mercado entre Perú y Chile y el resto de países que tiene un marco bilateral más liberalizado, se identifican los siguientes hechos:

- De los ocho países con acuerdos más liberales, solo el mercado aéreo de pasajeros entre Perú y Estados Unidos supera al mercado entre Perú y Chile. Estados Unidos es el principal mercado aéreo de pasajeros internacionales, con 1.9 millones de pasajeros que se movilizaron en las rutas operadas desde/hacia ciudades de este país en el año 2023, que representaron el 19.7% del mercado de pasajeros internacionales. En el caso del mercado peruano-chileno se registraron 1.5 millones de pasajeros representando el 15.5% del mercado.
- El resto de los siete países con marco más liberal que el peruano-chileno tienen un menor nivel de tráfico de pasajeros, como se muestra en la tabla 17.

Tabla 17: Sistema de ponderación del índice del estudio

| País | Índice | Pasajeros | Participación |
|-----------------|---------------|------------------|----------------------|
| Argentina | 25.0 | 771,848 | 8.0 |
| Bolivia | 25.0 | 217,889 | 2.3 |
| Brasil | 25.0 | 598,588 | 6.2 |
| Colombia | 25.0 | 1,001,342 | 10.4 |
| Ecuador | 25.0 | 310,295 | 3.2 |
| Rep. Dominicana | 25.0 | 304,651 | 3.2 |
| EEUU | 25.0 | 1,899,158 | 19.7 |
| Canadá | 17.5 | 20,422 | 0.2 |
| Chile | 15.0 | 1,489,580 | 15.5 |
| Costa Rica | 15.0 | 76,213 | 0.8 |
| Honduras | 15.0 | - | - |
| Nicaragua | 15.0 | - | - |
| Panamá | 15.0 | 644,309 | 6.7 |
| Paraguay | 15.0 | 53,583 | 0.6 |
| México | 7.5 | 848,425 | 8.8 |
| Uruguay | 7.5 | 66,600 | 0.7 |
| Cuba | 5.0 | 7,934 | 0.1 |

Elaboración propia

4.2 Evaluación del mercado aéreo entre Perú y Chile

4.2.1 Competencia entre aerolíneas peruanas y chilenas

Para realizar la evaluación de este apartado, se han utilizado estadísticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

(MTC), las cuales abarcan desde enero del año 2010, un año previo a la suscripción del Mde entre Perú y Chile; hasta el mes de julio del año 2024.

Durante el período señalado, se ha operado siete rutas, por parte de diez aerolíneas. Dentro de estas últimas, aparecen cuatro aerolíneas de Perú y de Chile, respectivamente. Además de una aerolínea brasileña y una aerolínea costarricense¹². El detalle de las rutas y aerolíneas se muestra en la tabla 18.

Tabla 18: Rutas y aerolíneas del mercado aéreo Perú-Chile

| | |
|--|---|
| Rutas operadas en Tercera y Cuarta Libertad | Lima-Santiago Lima-Antofagasta Lima-Calama Lima-Isla de Pascua Cusco-Santiago Trujillo-Santiago Arequipa-Trujillo |
| Rutas operadas en Quinta Libertad | Lima-New York Lima-Los Angeles |
| Rutas operadas en Sexta Libertad | Santiago-Lima |
| Aerolíneas de Perú | LATAM Airlines Perú Sky Airline Perú JetSMART Airlines Perú Avianca Perú |
| Aerolíneas de Chile | LATAM Airlines Group Sky Airline JetSMART Latin American Wings |
| Aerolíneas de Brasil | TAM |
| Aerolíneas de Costa Rica | LACSA |

Fuente: MTC

Un hecho particular dentro del mercado aéreo de ambos países es que, desde el año 2004, solo operan aerolíneas extranjeras y aerolíneas peruanas que son filiales de grupos de aerolíneas extranjeras. Aero Continente fue la última aerolínea de capitales peruanos que operó en la ruta Lima-Santiago.

Sobre las aerolíneas peruanas, filiales de grupos extranjeros, la aerolínea Avianca Perú¹³ cesó sus operaciones en la ruta Lima-Santiago en el año 2019.

¹² Las aerolíneas TAM (Brasil) y LACSA (Costa Rica) operaron la ruta Lima-Santiago con derechos de quinta libertad, en el marco de los acuerdos bilaterales suscritos entre Perú y los respectivos países.

¹³ Avianca Perú perteneció a Avianca Holdings S.A., grupo empresarial que integraba varias aerolíneas de América Latina. Este conglomerado fue creado tras la fusión entre Avianca (Colombia) y el Grupo TACA (El Salvador) en 2010. Avianca Holdings gestionaba una red extensa de aerolíneas bajo la marca Avianca, incluyendo filiales en diferentes países, como Perú, Ecuador, Costa Rica, y Guatemala.

En las tablas líneas abajo se muestra el tráfico de pasajeros como los vuelos en las rutas operadas por aerolíneas peruanas, chilenas y de otros países en el mercado entre Perú y Chile. En la tabla 19 se muestra el tráfico de pasajeros en las rutas de tercera y cuarta libertad operadas desde/hacia Lima por las referidas aerolíneas, en tanto que en la tabla 20 aparece el tráfico de pasajeros en las rutas de quinta libertad operadas entre Lima y las ciudades de Los Ángeles y New York.

Por su parte en la tabla 21 se muestran los vuelos operados en las rutas de tercera y cuarta libertad operadas desde/hacia Lima por las referidas aerolíneas, en tanto que en la tabla 22 aparecen los vuelos operados en las rutas de quinta libertad operadas entre Lima y las ciudades de Los Ángeles y New York.

Asimismo, en las tablas 23 a la 28, se ha considerado la información de pasajeros y vuelos de las rutas operadas con derechos de tercera y cuarta libertad que no pasan por Lima y se realizan desde aeropuertos regionales de Perú hacia los destinos ubicados en Chile. Este mercado es reducido en comparación con las rutas operadas desde Lima. Estas rutas son las siguientes: Cusco-Santiago, Trujillo-Santiago, Arequipa-Santiago y Arequipa-Arica.

Desde el año 2021 solo operan aerolíneas chilenas y sus filiales peruanas en el mercado aéreo de ambos países: LATAM Airlines Group y su filial LATAM Airlines Perú, Sky Airlines y su filial Sky Airlines Perú, así como JetSmart y su filial JetSmart Perú.

Tabla 19: Tráfico de pasajeros entre Perú y Chile en rutas con origen/destino en Lima según aerolínea, enero 2010-julio 2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 583,300 | 791,380 | 955,685 | 1,005,656 | 1,067,602 | 1,133,114 | 1,274,185 | 1,484,221 | 1,695,445 | 1,870,234 | 500,224 | 353,683 | 1,045,719 | 1,426,106 | 955,206 |
| LIMA-ANTOFAGASTA | 4,515 | 43,892 | 33,541 | 29,738 | 14,689 | 2,518 | 32,472 | 32,700 | 35,397 | 34,335 | 9,441 | - | 4,060 | 27,068 | 18,484 |
| Avianca Perú | - | 6,616 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | - | 0 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 4,060 | 15,736 | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | 2,518 | 32,472 | 32,700 | 35,397 | 34,335 | 9,441 | - | - | 11,332 | 18,484 |
| Sky Airline | 4,515 | 37,276 | 33,541 | 29,738 | 14,689 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-CALAMA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 15,185 | 7,001 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 15,185 | 7,001 | - | - | - | - |
| CONCEPCION | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 787 | 10,680 | - | - | - | - |
| JetSMART | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 787 | 5,033 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5,647 | - | - | - | - |
| LIMA-IQUIQUE | 5,472 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | 5,472 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-ISLA DE PASCUA | - | 8,451 | 22,471 | 3,397 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | - | 8,451 | 22,471 | 3,397 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-SANTIAGO | 573,313 | 739,037 | 899,673 | 972,521 | 1,052,913 | 1,130,596 | 1,241,713 | 1,451,521 | 1,660,048 | 1,819,927 | 473,102 | 353,683 | 1,041,659 | 1,399,038 | 936,722 |
| Avianca Perú | 48,444 | 89,304 | 56,089 | 1,553 | - | 940 | 98,357 | 780 | 15,704 | 61,102 | - | - | - | - | - |
| JetSMART | - | - | - | - | - | - | - | 1,296 | 118,512 | 177,254 | 54,354 | 34,227 | 155,043 | 116,015 | 7,806 |
| JetSMART Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 2,194 | 58,606 | 120,038 |
| JetSMART Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 932 | - | - |
| LACSA | 53,043 | 48,429 | 67,969 | 107,717 | 110,372 | 114,653 | 40,500 | 120,619 | 116,137 | 89,481 | 18,118 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | 383,244 | 380,899 | 561,308 | 587,866 | 572,048 | 648,121 | 666,304 | 659,055 | 751,039 | 849,984 | 188,347 | 56,257 | 229,401 | 400,017 | 275,524 |
| LATAM Airlines Perú | 86,287 | 203,218 | 172,425 | 209,800 | 279,287 | 245,553 | 230,143 | 341,189 | 386,222 | 335,224 | 115,008 | 181,552 | 365,549 | 435,062 | 291,857 |
| Latin America Wings | - | - | - | - | - | - | - | 81,857 | 20,469 | - | - | - | - | - | - |
| Plus Ultra | - | - | - | - | - | - | - | 437 | 190 | - | - | - | - | - | - |
| Sky Airline | 2,295 | 17,187 | 41,882 | 65,585 | 91,206 | 121,329 | 192,094 | 226,718 | 251,775 | 306,882 | 91,326 | 81,647 | 237,708 | 223,920 | 170,500 |
| Sky Airline Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 5,899 | - | 50,832 | 165,418 | 70,997 |
| TAM | - | - | - | - | - | - | 14,315 | 19,570 | - | - | - | - | - | - | - |

Fuente: MTC

Tabla 20: Tráfico de pasajeros entre Perú y Chile en rutas de Quinta Libertad hacia EEUU según aerolínea, enero 2010-julio 2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| TOTAL | 122,448 | 130,794 | 139,736 | 176,268 | 186,785 | 195,402 | 201,424 | 225,908 | 214,001 | 219,096 | 49,070 | 105,911 | 148,212 | 218,003 | 134,704 |
| LOS ANGELES | 68,141 | 73,026 | 79,326 | 101,716 | 117,906 | 107,882 | 119,699 | 131,759 | 127,378 | 130,433 | 28,961 | 50,070 | 74,408 | 117,655 | 70,616 |
| LATAM Airlines Perú | 25,143 | 27,244 | 31,938 | 57,678 | 70,370 | 55,573 | 62,582 | 78,630 | 76,398 | 73,162 | 27,551 | 48,812 | 74,408 | 71,675 | 51,055 |
| LATAM Airlines Group | 42,998 | 45,782 | 47,388 | 44,038 | 47,536 | 52,309 | 57,117 | 53,129 | 50,980 | 57,271 | 1,410 | 1,258 | - | 45,980 | 19,561 |
| NEW YORK | 54,307 | 57,768 | 60,410 | 74,552 | 68,879 | 87,520 | 81,725 | 94,149 | 86,623 | 88,663 | 20,109 | 55,841 | 73,804 | 100,348 | 64,088 |
| LATAM Airlines Perú | - | - | 4,686 | 55,719 | 43,650 | 53,105 | 3,138 | 192 | 216 | - | 60 | 40,578 | 42,297 | 88,892 | 61,555 |
| LATAM Airlines Group | 54,307 | 57,768 | 55,724 | 18,833 | 25,229 | 34,415 | 78,587 | 93,957 | 86,407 | 88,663 | 20,049 | 15,263 | 31,507 | 11,456 | 2,533 |

Fuente: MTC

Tabla 21: Vuelos entre Perú y Chile en rutas con Origen/Destino en Lima según aerolínea, enero 2010-julio 2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 4,476 | 7,073 | 7,623 | 7,564 | 7,892 | 7,895 | 8,649 | 11,025 | 11,390 | 11,800 | 3,338 | 2,636 | 6,528 | 8,688 | 5,936 |
| LIMA-ANTOFAGASTA | 66 | 664 | 310 | 301 | 180 | 26 | 311 | 308 | 314 | 310 | 82 | - | 34 | 252 | 233 |
| Avianca Perú | - | 188 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 33 | 132 | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | 26 | 311 | 308 | 314 | 310 | 82 | - | 1 | 120 | 233 |
| Sky Airline | 66 | 476 | 310 | 301 | 180 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-CALAMA | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 158 | 64 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 158 | 64 | - | - | - | - |
| CONCEPCION | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 104 | - | - | - | - |
| JetSMART | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 8 | 40 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 64 | - | - | - | - |
| LIMA-IQUIQUE | 150 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | 150 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-ISLA DE PASCUA | - | 54 | 168 | 31 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | - | 54 | 168 | 31 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| LIMA-SANTIAGO DE CHILE | 4,260 | 6,355 | 7,145 | 7,232 | 7,712 | 7,869 | 8,338 | 10,717 | 11,076 | 11,324 | 3,087 | 2,636 | 6,492 | 8,436 | 5,703 |
| Avianca Perú | 346 | 965 | 590 | 14 | - | 10 | 480 | 6 | 131 | 479 | - | - | - | - | - |
| JetSMART | - | - | - | - | - | - | - | 12 | 871 | 1,286 | 412 | 327 | 1,089 | 727 | 49 |
| JetSMART Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 17 | 404 | 834 |
| JetSMART Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 7 | - | - |
| LACSA | 409 | 415 | 542 | 727 | 716 | 726 | 252 | 723 | 735 | 729 | 146 | - | - | - | - |
| LATAM Airlines Group | 2,708 | 2,940 | 4,102 | 4,064 | 3,884 | 4,112 | 4,115 | 3,826 | 4,494 | 4,904 | 1,160 | 388 | 1,390 | 2,513 | 1,665 |
| LATAM Airlines Perú | 773 | 1,877 | 1,481 | 1,801 | 2,262 | 1,965 | 1,827 | 2,447 | 2,640 | 1,991 | 739 | 1,277 | 2,134 | 2,489 | 1,767 |
| Latin America Wings | - | - | - | - | - | - | - | 1,746 | 306 | - | - | - | - | - | - |
| Plus Ultra | - | - | - | - | - | - | - | 4 | 34 | - | - | - | - | - | - |
| Sky Airline | 24 | 158 | 430 | 626 | 850 | 1,056 | 1,540 | 1,794 | 1,865 | 1,935 | 593 | 644 | 1,496 | 1,244 | 923 |
| Sky Airline Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 36 | 0 | 359 | 1,059 | 465 |
| TAM | - | - | - | - | - | - | 124 | 159 | - | - | - | - | - | - | - |

Fuente: MTC

Tabla 22: Vuelos entre Perú y Chile en rutas de Quinta Libertad hacia EEUU según aerolínea, enero 2010-julio 2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| TOTAL | 1,758 | 1,797 | 1,906 | 2,169 | 2,156 | 2,265 | 2,182 | 2,188 | 2,129 | 2,030 | 548 | 1,215 | 1,459 | 2,160 | 1,305 |
| LIMA-LOS ANGELES | 1,029 | 1,066 | 1,117 | 1,355 | 1,430 | 1,381 | 1,429 | 1,305 | 1,243 | 1,250 | 327 | 599 | 748 | 1,158 | 671 |
| LATAM Airlines Perú | 305 | 338 | 387 | 627 | 707 | 651 | 699 | 734 | 725 | 696 | 283 | 581 | 747 | 699 | 482 |
| LATAM Airlines Group | 724 | 728 | 730 | 728 | 723 | 730 | 730 | 571 | 518 | 554 | 44 | 18 | 1 | 459 | 189 |
| LIMA-NEW YORK | 729 | 731 | 789 | 814 | 726 | 884 | 753 | 883 | 886 | 780 | 221 | 616 | 711 | 1,002 | 634 |
| LATAM Airlines Perú | - | - | 66 | 548 | 420 | 505 | 30 | 2 | 2 | 0 | 1 | 452 | 409 | 881 | 608 |
| LATAM Airlines Group | 729 | 731 | 723 | 266 | 306 | 379 | 723 | 881 | 884 | 780 | 220 | 164 | 302 | 121 | 26 |

Fuente: MTC

Tabla 23: Tráfico de pasajeros en la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | |
|-----------------------|-----------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 69 | 12,881 | 37,229 | 8,630 | 15,865 | 13,560 | 33,719 |
| CUSCO-SANTIAGO | - | 12,881 | 37,132 | 8,555 | 15,865 | 13,560 | 33,719 |
| LATAM AIRLINES PERÚ | - | 12,881 | 37,132 | 8,555 | 15,865 | 13,560 | 33,719 |

Fuente: MTC

Tabla 24: Tráfico de pasajeros en la ruta Trujillo-Santiago según aerolínea, 2019-2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | |
|--------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 3,097 | 18,126 | 19,566 | 46,791 | 46,966 | 29,273 |
| TRUJILLO-SANTIAGO | 3,097 | 18,126 | 19,566 | 46,791 | 46,966 | 29,273 |
| JETSMART | 3,097 | 18,126 | 19,566 | 46,791 | 46,966 | 29,273 |

Fuente: MTC

Tabla 25: Tráfico de pasajeros en rutas Arequipa-Santiago y Arequipa-Arica, 2010-2023

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| TOTAL | 9,416 | 11,429 | 12,530 | 6,627 | 17,005 | 8,426 | 8,176 | 21,330 | 2,948 |
| AREQUIPA-ARICA | 9,416 | 11,429 | 12,530 | 6,627 | - | - | - | - | - |
| SKY AIRLINE | 9,416 | 11,429 | 12,530 | 6,627 | - | - | - | - | - |
| AREQUIPA-SANTIAGO | - | - | - | - | 17,005 | 8,426 | 8,176 | 21,330 | 2,948 |
| JETSMART | - | - | - | - | 17,005 | 8,426 | 8,176 | 21,200 | 2,948 |

Fuente: MTC

Tabla 26: Vuelos de la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | |
|-----------------------|----------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 2 | 117 | 314 | 65 | 154 | 102 | 228 |
| CUSCO-SANTIAGO | - | 117 | 313 | 64 | 154 | 102 | 228 |
| LATAM AIRLINES PERÚ | - | 117 | 313 | 64 | 154 | 102 | 228 |

Fuente: MTC

Tabla 27: Vuelos de la ruta Cusco-Santiago según aerolínea, 2017-2024

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | |
|--------------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| TOTAL | 24 | 134 | 181 | 340 | 322 | 192 |
| TRUJILLO-SANTIAGO | 24 | 134 | 181 | 340 | 322 | 192 |
| JETSMART | 24 | 134 | 181 | 340 | 322 | 192 |

Fuente: MTC

Tabla 28: Vuelos de las rutas Arequipa-Santiago y Arequipa-Arica, 2010-2023

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| TOTAL | 204 | 208 | 208 | 118 | 148 | 72 | 82 | 174 | 26 |
| AREQUIPA-ARICA | 204 | 208 | 208 | 118 | - | - | - | - | - |
| SKY AIRLINE | 204 | 208 | 208 | 118 | - | - | - | - | - |
| AREQUIPA-SANTIAGO | 0 | 0 | 0 | 0 | 148 | 72 | 82 | 174 | 26 |
| JETSMART | 0 | 0 | 0 | 0 | 148 | 72 | 82 | 172 | 26 |

Fuente: MTC

4.2.2 La ruta Lima-Santiago: tercera y cuarta libertades

La ruta Lima-Santiago, operada en tercera y cuarta libertad, es la principal ruta del mercado aéreo entre Perú y Chile, lo cual se refleja en el hecho de que esta ruta ha registrado una participación anual promedio de 95.0% entre los años 2010 y 2023, llegando a sus mayores niveles al 99.8%, 98.6% y 97.8% en los años 2015, 2014 y 2017, respectivamente (Tabla 29).

Tabla 29: Participación de la ruta Lima-Santiago-Lima en tráfico de pasajeros

| MERCADO | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| 1. Lima-Santiago | 573,313 | 739,037 | 899,673 | 972,521 | 1,052,913 | 1,130,596 | 1,241,713 | 1,451,521 | 1,660,048 | 1,819,927 | 473,102 | 353,683 | 1,041,659 | 1,399,038 | 936,722 |
| 2. Perú-Chile | 592,716 | 802,809 | 968,215 | 1,012,283 | 1,067,602 | 1,133,114 | 1,274,185 | 1,484,290 | 1,708,326 | 1,927,565 | 535,406 | 381,425 | 1,129,705 | 1,489,580 | 1,018,198 |
| Participación A/B | 96.7% | 92.1% | 92.9% | 96.1% | 98.6% | 99.8% | 97.3% | 97.8% | 97.2% | 94.4% | 88.4% | 92.7% | 92.2% | 93.9% | 92.0% |

Fuente: MTC

Por otro lado, en la tabla 30 se muestra la participación de mercado de las aerolíneas que han operado en la ruta Lima-Santiago en el período evaluado. Destaca el hecho de que la participación de la aerolínea peruana LATAM Airlines Perú se ha incrementado con el paso de los años. Así, en el año 2010 la participación de esta compañía fue de 15.1% y llegó hasta el 51.3% en el año 2010, situándose en 35.1% en el 2022, 31.1% en el 2023 y 31.2% en el período enero-julio de 2024. Contrariamente a la dinámica de descrita, la participación de la aerolínea chilena LATAM Airlines Group ha decrecido durante el período evaluado, desde su punto máximo de 66.8% en el año 2010, hasta niveles del 22.0% en el año 2022, 28.6% en el año 2023 y 29.4% en enero-julio de 2024.

Por su parte, la aerolínea chilena Sky Airline y su filial peruana Sky Airline Perú han mostrado una preponderancia de la primera en el mercado de pasajeros. En los años 2022, 2023 y el período enero-julio de 2024, la aerolínea chilena concentró el 22.8%, 16.0% y 18.2% del tráfico de pasajeros en la ruta Lima-Santiago, mientras que la peruana Sky Airlines Perú transportó el 14.9%, 8.3% y 0.8% de los pasajeros. En este caso se evidencia una diferencia significativa a favor de la operación de la aerolínea chilena.

En el caso de JetSmart y JetSmart Perú, cuando operaron de forma simultánea en la ruta, se registra que en los años 2020 y 2023 la participación de la peruana fue superior, de 4.9% y 11.8%, respectivamente; mientras que la parte chilena fue de 0.3% y 4.2%, respectivamente. En el período enero-julio de 2024, se modificó este comportamiento,

con una mayor participación de la aerolínea chilena de 12.8% en comparación con el 7.6% de la aerolínea peruana.

Tabla 30: Participación de aerolíneas en la ruta Lima-Santiago-Lima

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| LIMA-SANTIAGO | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| LATAM Airlines Perú | 15.1 | 27.5 | 19.2 | 21.6 | 26.5 | 21.7 | 18.5 | 23.5 | 23.3 | 18.4 | 24.3 | 51.3 | 35.1 | 31.1 | 31.2 |
| LATAM Airlines Group | 66.8 | 51.5 | 62.4 | 60.4 | 54.3 | 57.3 | 53.7 | 45.4 | 45.2 | 46.7 | 39.8 | 15.9 | 22.0 | 28.6 | 29.4 |
| Sky Airline | 0.4 | 2.3 | 4.7 | 6.7 | 8.7 | 10.7 | 15.5 | 15.6 | 15.2 | 16.9 | 19.3 | 23.1 | 22.8 | 16.0 | 18.2 |
| JetSMART Airlines Perú | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.2 | - | 4.9 | 11.8 | 7.6 |
| Sky Airline Perú | - | - | - | - | - | - | - | 0.1 | 7.1 | 9.7 | 11.5 | 9.7 | 14.9 | 8.3 | 0.8 |
| JetSMART | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0.3 | 4.2 | 12.8 |
| Avianca Perú | 8.4 | 12.1 | 6.2 | 0.2 | 0.0 | 0.1 | 7.9 | 0.1 | 0.9 | 3.4 | - | - | - | - | - |
| LACSA | 9.3 | 6.6 | 7.6 | 11.1 | 10.5 | 10.1 | 3.3 | 8.3 | 7.0 | 4.9 | 3.8 | - | - | - | - |
| Latin America Wings | - | - | - | - | - | - | - | 5.6 | 1.2 | - | - | - | - | - | - |
| TAM | - | - | - | - | - | - | 1.2 | 1.3 | 0.0 | - | - | - | - | - | - |

Fuente: MTC

A nivel agregado, en la tabla 31 se muestra la participación de las aerolíneas peruanas, chilenas y de otras nacionalidades¹⁴ que ha operado en la ruta Lima-Santiago. Desde el año 2010 hasta el año 2020, la mayor participación estuvo del lado de las aerolíneas chilenas, con porcentajes que se ubicaron entre el 69.1% y el 53.9%, con una diferencia de participación entre ambas aerolíneas que se ubicó entre el 46.3% y el 14.3%, con un promedio de 36.2%. En el período del 2021-2023 fue preponderante la participación de mercado de las aerolíneas peruanas, la cual se ubicó entre el 61.0% y el 51.2%, con una diferencia entre el 22.0% y 2.4% en la participación de las aerolíneas. Entre enero y julio de 2024, la participación de las aerolíneas chilenas ha vuelto a ser mayor, con el 60.4% del mercado en comparación con el 39.6% de las aerolíneas peruanas.

Tabla 31: Participación de mercado por nacionalidad de aerolíneas

| RUTA/AEROLÍNEA | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| Aerolíneas peruanas | 23.5 | 39.6 | 25.4 | 21.7 | 26.5 | 21.8 | 26.5 | 23.7 | 31.4 | 31.5 | 37.0 | 61.0 | 54.9 | 51.2 | 39.6 |
| Aerolíneas chilenas | 67.2 | 53.9 | 67.0 | 67.2 | 63.0 | 68.1 | 69.1 | 66.7 | 61.6 | 63.6 | 59.1 | 39.0 | 45.1 | 48.8 | 60.4 |
| Otras | 9.3 | 6.6 | 7.6 | 11.1 | 10.5 | 10.1 | 4.4 | 9.7 | 7.0 | 4.9 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| TOTAL | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Diferencia Chile-Perú | 43.7 | 14.3 | 41.6 | 45.5 | 36.5 | 46.3 | 42.7 | 43.0 | 30.3 | 32.0 | 22.1 | -22.0 | -9.7 | -2.4 | 20.9 |

Fuente: MTC

Las cifras muestran que se ha registrado una alternancia en la preponderancia de las aerolíneas chilenas y peruanas en el mercado de la ruta Lima-Santiago, con participaciones de mercado que han sido en unos períodos mayores para las aerolíneas

¹⁴ Estas aerolíneas operan vuelos de Quinta Libertad del Aire en el marco de los acuerdos bilaterales entre Perú y los respectivos países de estas aerolíneas de Costa Rica y Brasil.

chilenas y en otros mayores para las aerolíneas peruanas. Esta situación muestra que no ha evidencia de un desequilibrio en la operación de este mercado aéreo.

4.2.3 Las rutas de Lima-New York y Lima-Los Ángeles: quinta libertad

En las rutas Lima-New York y Lima-los Ángeles solo operan las aerolíneas LATAM Airlines Group y LATAM Airlines Perú. En la tabla 32 se muestra la participación de mercado de dichas aerolíneas respecto al transporte de pasajeros en cada ruta.

Tabla 32: *Rutas y aerolíneas del mercado aéreo Perú-Chile*

| PAÍS/AEROLINEA | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| E.E.U.U. | 242,937 | 255,920 | 283,198 | 352,674 | 369,614 | 381,815 | 397,454 | 444,373 | 421,768 | 431,288 | 100,187 | 211,824 | 302,007 | 432,118 | 267,467 |
| LOS ANGELES | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| LATAM AIRLINES GROUPS | 64.4 | 62.8 | 58.2 | 41.6 | 37.7 | 46.0 | 46.0 | 40.6 | 40.6 | 43.6 | 7.2 | 2.4 | 0.2 | 39.7 | 28.1 |
| LATAM AIRLINES PERÚ | 35.6 | 37.2 | 41.8 | 58.4 | 62.3 | 54.0 | 54.0 | 59.4 | 59.4 | 56.4 | 92.8 | 97.6 | 99.8 | 60.3 | 71.9 |
| NEW YORK | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| LATAM AIRLINES GROUPS | 100.0 | 100.0 | 91.5 | 26.4 | 38.3 | 40.1 | 96.3 | 99.8 | 99.8 | 100.0 | 99.8 | 29.7 | 43.8 | 11.6 | 4.0 |
| LATAM AIRLINES PERÚ | 0 | 0 | 8.5 | 73.6 | 61.7 | 59.9 | 3.7 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 70.3 | 56.2 | 88.4 | 96.0 |

Fuente: MTC

La evaluación de estos indicadores evidencia los siguientes hechos:

- En la ruta Lima-Los Ángeles, durante el período 2010-2023, la aerolínea peruana registró una participación promedio anual de 62.1%, mientras que a la aerolínea chilena le correspondió un 37.9%. En el período enero-julio de 2024, la participación de la aerolínea peruana fue de 71.9% y la de la empresa chilena de 28.1%. En los años 2020, 2021 y 2022 las participaciones de LATAM Perú superaron el 90% en cada año.
- En la ruta Lima-New York, durante el período 2010-2023, la aerolínea chilena registró una participación promedio anual de 69.8%, mientras que a la aerolínea peruana le correspondió un 30.2%. En el período enero-julio de 2024, la participación de la aerolínea peruana fue de 96.0% y la de la empresa chilena de 4.0%. Un hecho que resaltar es que, si bien, hasta el año 2020 la participación anual de la aerolínea chilena ha sido superior, llegando a realizar la totalidad de los vuelos (100%) en los años 2010, 2011 y 2019, y más del 90% en los años 2012, 2016, 2017 y 2018, esta situación se ha revertido desde el año 2021 hasta el período enero-julio de 2024; en los que la aerolínea peruana ha mostrado una mayor participación, hasta el 88.4% en el año 2023 y de 96.0% en enero-julio de 2024.

Lo anterior evidencia que en los últimos años ha prevalecido una mayor presencia de la aerolínea nacional LATAM Perú en ambas rutas llegando hasta el 99.8% de los pasajeros transportados en el año 2022 en Lima-Los Ángeles, y 96% en Lima-New York en el período enero-julio 2024.

4.2.4 Concentración de mercado en la ruta Lima-Santiago

En la tabla 33 se muestra el número de aerolíneas que han operado en la ruta Lima-Santiago. A partir del año 2020 dejaron de operar aerolíneas de otros países que operaban vuelos en Quinta Libertad, con el cese de operaciones de la aerolínea LACSA de Costa Rica. Desde el 2010 hasta el 2024 han estado presentes las aerolíneas del grupo LATAM, tanto la peruana como la chilena, así como la aerolínea chilena Sky Airline. Otro hecho que destaca es la salida de este mercado en el año 2019 de la aerolínea Avianca Perú. La aerolínea peruana Sky Airline Perú ingreso a operar esta ruta desde el año 2017, permaneciendo hasta la fecha presente. Asimismo, destaca el hecho de que a partir del año 2022 operan tres aerolíneas peruanas y tres aerolíneas chilenas.

Tabla 33: *Cantidad de aerolíneas por nacionalidad*

| N° de aerolíneas | AÑO | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024* |
| Aerolíneas peruanas | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| Aerolíneas chilenas | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Otros países | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 5 | 6 | 8 | 7 | 7 | 6 | 4 | 6 | 6 | 6 |

Fuente: MTC

La evaluación del nivel de concentración del mercado aéreo de la ruta Lima-Santiago, a través del índice de Herfindahl-Hirschman, da como resultado que, desde el año 2010 hasta el 2021, el mercado de la ruta estaba altamente concentrado, con pocos competidores que dominan el mercado, lo cual podría derivar en prácticas anticompetitivas. Esta situación ha mejorado en los años 2022, 2023 y enero-julio de 2024, con un IHH inferior a 2500 y superior a 1500, el cual indica un mercado moderadamente concentrado, con una competencia reducida en pocas aerolíneas, con un alto poder de mercado, como se muestra en la tabla 34.

Tabla 34: Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH)

| AÑO | Índice | Interpretación | Observación |
|------|--------|---------------------------|---|
| 2010 | 4,852 | Altamente concentrado | Pocos competidores dominan el mercado, lo que podría derivar en prácticas anticompetitivas. |
| 2011 | 3,607 | Altamente concentrado | |
| 2012 | 4,377 | Altamente concentrado | |
| 2013 | 4,287 | Altamente concentrado | |
| 2014 | 3,840 | Altamente concentrado | |
| 2015 | 3,976 | Altamente concentrado | |
| 2016 | 3,537 | Altamente concentrado | |
| 2017 | 2,963 | Altamente concentrado | |
| 2018 | 2,921 | Altamente concentrado | |
| 2019 | 2,935 | Altamente concentrado | |
| 2020 | 2,697 | Altamente concentrado | |
| 2021 | 3,515 | Altamente concentrado | |
| 2022 | 2,483 | Moderadamente concentrado | Competencia reducida, con algunas empresas que tienen más poder de mercado. |
| 2023 | 2,267 | Moderadamente concentrado | |
| 2024 | 2,390 | Moderadamente concentrado | |

IHH < 0.15 (o < 1,500 en base 10,000): Generalmente indica un mercado competitivo o con baja concentración.

IHH entre 0.15 y 0.25 (entre 1,500 y 2,500 en base 10,000): Representa un mercado moderadamente concentrado.

IHH > 0.25 (mayor a 2,500 en base 10,000): Señala un mercado altamente concentrado, donde unas pocas empresas dominan y la competencia es limitada.

4.2.5 La posición dominante de LATAM Airlines

El aeropuerto de Lima es un *hub* aeroportuario de América del Sur, en el cual el grupo LATAM Airlines a través de sus filiales de la región domina la operación aérea, con la realización del 59% de los vuelos hacia 30 destinos internacionales, según estadísticas de la empresa OAG para el año 2024, como se detalla en la tabla 36.

En menor medida, el resto de empresas chilenas utilizan el hub para la distribución de sus pasajeros en conexión hacia otros destinos de la región. En la tabla 35 se muestra la descripción de las aerolíneas chilenas y sus filiales en países de América del Sur.

Tabla 35: Grupos de aerolíneas chilenas

| Aerolínea | Descripción | Países con filiales |
|----------------------|--|---|
| LATAM AIRLINES GROUP | LATAM Airlines es de origen chileno y actualmente es el mayor grupo aeronáutico de América Latina. Sus acciones cotizan en la Bolsa de Santiago y en los mercados de capitales de Estados Unidos (NYSE). | Perú, Brasil Colombia Ecuador Paraguay. |
| SKY AIRLINE | Es una aerolínea chilena de bajo costo con operaciones nacionales en Chile y filiales en Perú. Se ha posicionado como una alternativa económica tanto en vuelos nacionales como internacionales. | Perú |
| JETSMART AIRLINES | JettSMART es chilena y parte del fondo de inversión estadounidense Indigo Partners, que respalda otras aerolíneas de bajo costo a nivel mundial. Tiene filiales en Argentina y Perú, con una expansión reciente en Colombia. | Perú Argentina Colombia |

Fuente: páginas web de las aerolíneas chilenas

Tabla 36: *Rutas internacionales de LATAM Airlines Perú desde Lima*

| CONTINENTE | PAÍS | RUTA |
|--------------------|-----------------|-------------------------|
| AMERICA DEL CENTRO | COSTA RICA | LIMA-SAN JOSE |
| | MEXICO | LIMA-CANCUN |
| | MEXICO | LIMA-MEXICO |
| | E.E.U.U. | LIMA-ATLANTA |
| | E.E.U.U. | LIMA-LOS ANGELES |
| | E.E.U.U. | LIMA-MIAMI |
| | E.E.U.U. | LIMA-NEW YORK |
| AMERICA DEL SUR | ARGENTINA | LIMA-BUENOS AIRES |
| | ARGENTINA | LIMA-CORDOBA |
| | ARGENTINA | LIMA-MENDOZA |
| | ARGENTINA | LIMA-SALTA |
| | BOLIVIA | LIMA-LA PAZ |
| | BOLIVIA | LIMA-SANTA CRUZ |
| | BRASIL | LIMA-BRASILIA |
| | BRASIL | LIMA-PORTO ALEGRE |
| | BRASIL | LIMA-RIO DE JANEIRO |
| | CHILE | LIMA-ANTOFAGASTA |
| | CHILE | LIMA-SANTIAGO DE CHILE |
| | CHILE | CUSCO-SANTIAGO DE CHILE |
| | COLOMBIA | LIMA-BOGOTA |
| | COLOMBIA | LIMA-CARTAGENA |
| | COLOMBIA | LIMA-MEDELLIN |
| | ECUADOR | LIMA-GUAYAQUIL |
| ECUADOR | LIMA-QUITO | |
| URUGUAY | LIMA-MONTEVIDEO | |
| VENEZUELA | LIMA-CARACAS | |
| EL CARIBE | ARUBA | LIMA-ARUBA |
| | CUBA | LIMA-HABANA |
| | REP. DOMINICANA | LIMA-PUNTA CANA |
| EUROPA | ESPAÑA | LIMA-MADRID |

Fuente: MTC

4.3 Características de los Mercados Aéreos Mundiales

Los mercados aéreos mundiales han evolucionado considerablemente en las últimas décadas, impulsados por la globalización, el avance tecnológico y las transformaciones regulatorias. Aspectos como las grandes fusiones de aerolíneas, los regímenes de propiedad y control, los acuerdos de códigos compartidos y la liberalización del mercado mediante acuerdos de cielos abiertos desempeñan un papel crucial en la configuración de este sector estratégico. A continuación, se evalúan estas características, destacando su impacto en la industria.

4.3.1 Fusiones de aerolíneas: consolidación de poder y economías de escala

Las grandes fusiones han redefinido el panorama aéreo mundial al concentrar operaciones y reducir la competencia. Ejemplos emblemáticos incluyen la fusión entre American Airlines y US Airways en 2013, que creó la aerolínea más grande del mundo, y la de Air France y KLM en 2004, un modelo de integración internacional.

Entre los grandes grupos de aerolíneas fusionadas destacan las siguientes:

- International Airlines Group (IAG), conformado por las aerolíneas British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling y LEVEL. Posee una posición dominante en el tráfico Europa-América, con hubs estratégicos en Londres-Heathrow, Madrid-Barajas y Dublín. Opera una flota aérea diversificada, con aviones modernos de fuselaje ancho (Boeing 787, Airbus A350) y estrecho (A320neo).
IAG ofrece una mayor conectividad entre continentes y optimización de costos operativos a través de economías de escala. No obstante, presenta riesgos para la competencia debido a su dominancia en hubs aeroportuarios como Heathrow, en Londres, lo cual puede limitar el acceso de aerolíneas más pequeñas.
- Delta Air Lines Group, conformado por las aerolíneas Delta Air Lines y Endeavor Air (subsidiaria regional). Gestiona una amplia red en Estados Unidos y rutas transatlánticas y transpacíficas. Socio clave en alianzas con Air France-KLM y Virgin Atlantic. Opera una flota aérea mixta de corto y largo radio con Boeing 737, 757, 767,

Airbus A330 y A350. El dominio de esta aerolínea en hubs estadounidenses podría excluir a competidores en rutas lucrativas.

- Lufthansa Group, conformado por las aerolíneas Lufthansa, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings y Air Dolomiti. Es el grupo líder en Europa central con hubs principales en Frankfurt, Múnich, Zúrich y Viena. Opera una amplia flota aérea con modelos de largo radio (Airbus A350, Boeing 747) y corto radio (A320neo). Ofrece conectividad extensa y liderazgo en rutas hacia Asia y América del Norte. Sin embargo, altos costos operativos pueden presionar a aerolíneas regionales o de bajo costo en Europa.
- American Airlines Group, conformado por las aerolíneas American Airlines, Envoy Air, Piedmont Airlines y PSA Airlines. Es un grupo altamente dependientes del mercado estadounidense, pero con importantes ingresos internacionales. Posee un mercado dominante en América del Norte con presencia global gracias a la alianza Oneworld. Opera la flota aérea más grande del mundo, compuesta por Boeing 737, Airbus A320, 777 y 787, entre otros. Ofrece una gran conectividad doméstica e internacional en rutas de alto tráfico. Su posición oligopólica en Estados Unidos limita la competencia, especialmente en hubs aeroportuarios clave como Dallas y Miami.
- Air France-KLM Group, conformado por las aerolíneas Air France, KLM, Transavia y Martinair. Posee un liderazgo de mercado en rutas entre Europa y América y África. Sus principales hubs aeroportuarios son París-CDG y Ámsterdam-Schiphol. Opera una flota moderna y diversificada con aviones como Boeing 787, Airbus A350 y A220.

Estos grupos son esenciales para la conectividad global, pero también presentan retos regulatorios y de competencia que los organismos internacionales deben supervisar cuidadosamente.

Estas fusiones suelen justificarse por:

Economías de escala: Permiten reducir costos operativos mediante la optimización de flotas y recursos humanos.

Mayor alcance: Expanden las redes de rutas, ofreciendo más opciones a los pasajeros.

Competitividad: Fortalecen la posición de las aerolíneas frente a competidores globales.

Sin embargo, también generan preocupaciones regulatorias por el riesgo de monopolios, aumento de precios y reducción de opciones para los consumidores (Doganis, 2019). Los reguladores antimonopolio desempeñan un papel crucial para garantizar que estas fusiones no perjudiquen a los mercados.

Los beneficios generales para el mercado son:

- Economías de escala: Reducción de costos operativos y mejora en la oferta de rutas.
- Conectividad global: Acceso a mercados lejanos y desarrollo de alianzas estratégicas.
- Innovación y sostenibilidad: Flotas más modernas y sostenibles mejoran la experiencia del cliente.

Los riesgos que podrían derivarse de su presencia en el mercado son:

- Oligopolios en hubs clave: Limitación de acceso para aerolíneas emergentes o pequeñas.
- Prácticas de exclusión: Tarifas predatorias o acuerdos de exclusividad con aeropuertos.
- Consolidación excesiva: Reducción de opciones para los consumidores, especialmente en rutas troncales.

En la siguiente tabla se muestran los principales grupos de aerolíneas por región:

Tabla 37: Grupos de aerolíneas internacionales por región

| Continente | Holding/Grupo | Aerolíneas integrantes |
|-------------------|--|--|
| América del Norte | American Airlines Group | American Airlines |
| | Delta Air Lines, Inc. | Delta Air Lines |
| | United Airlines Holdings | United Airlines |
| Europa | International Airlines Group (IAG) | British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus y Level |
| | Lufthansa Group | Lufthansa, Swiss International Air Lines, Austrian Airlines, Brussels Airlines y Eurowings |
| | Air France-KLM | Air France, KLM y Transavia |
| Asia | China Southern Airlines Company Limited | China Southern Airlines |
| | China Eastern Airlines Corporation Limited | China Eastern Airlines |
| | ANA Holdings Inc. | All Nippon Airways (ANA) |
| América Latina | LATAM Airlines Group | LATAM Airlines |
| | Avianca Holdings | Avianca |
| Oceanía | Qantas Group | Qantas y Jetstar Airways |

Fuente: páginas web de aerolíneas

4.3.2 Propiedad y control de aerolíneas nacionales

La regulación sobre la propiedad y el control de aerolíneas refleja preocupaciones sobre soberanía y seguridad nacional. Muchos países imponen restricciones significativas a la inversión extranjera en aerolíneas nacionales. Por ejemplo, en Estados Unidos, la participación extranjera en aerolíneas está limitada al 25 % de las acciones con derecho a voto (FAA, 2023).

Estas restricciones se justifican porque buscan proteger los intereses nacionales al asegurar que las decisiones estratégicas estén alineadas con los objetivos del país. Por otro lado, estas protecciones pueden contribuir a garantizar la seguridad nacional al reducir riesgos vinculados a conflictos de intereses internacionales.

Sin embargo, también pueden limitar la capacidad de las aerolíneas para acceder a capital extranjero y competir globalmente. Algunos países, como Australia, han flexibilizado estas reglas para fomentar la inversión.

Para una industria tan global como el negocio de las aerolíneas, parece imposible que pueda haber restricciones importantes a la cooperación internacional, y mucho menos a las fusiones. En la actualidad, existe un creciente consenso en el sector de las aerolíneas en el sentido de que las disposiciones de hace 70 años que restringen la propiedad y el control extranjeros de las aerolíneas son arcaicas y deberían liberalizarse significativamente o abolirse.

La eliminación de las restricciones permitiría fusiones y adquisiciones transfronterizas significativas a nivel mundial y generaría importantes beneficios para el desempeño económico de la industria de las aerolíneas. Ha habido algunos cambios en este ámbito y algunos ejemplos significativos de relajación gubernamental o exención implícita de las normas.

Sin embargo, las disposiciones, que se originan en una serie de acuerdos bilaterales que rigen el transporte aéreo internacional, han demostrado ser notoriamente duraderas durante muchas décadas. En la actualidad, la mayor parte del cambio se debe a los esfuerzos que realizan las aerolíneas para encontrar nuevas formas de eludir las restricciones de propiedad y control, lo que ilustra simultáneamente la creciente irrelevancia de las normas y su persistente rigidez.

Las restricciones de propiedad y control (O&C) tienen dos elementos. El primero, que es más fácil de definir y monitorear, implica la imposición de límites numéricos explícitos a la propiedad de extranjeros del capital social con derecho a voto de las aerolíneas. Por ejemplo, Estados Unidos establece un límite del 25% a la propiedad extranjera de sus aerolíneas nacionales; para las aerolíneas japonesas el límite es del 33%; y la Unión Europea limita la propiedad no comunitaria de las aerolíneas de sus estados miembros al 49%. Excepciones ocasionales como Australia y Nueva Zelanda (cada una de las cuales tiene industrias aéreas prósperas y rentables) permiten la propiedad extranjera del 100% de sus aerolíneas nacionales, siempre que el control de la gestión se base localmente.

En la tabla 38 se muestran las restricciones de propiedad y control de diferentes países de América del Sur, incluyendo a Perú, así como de Estados Unidos y la Unión Europea. Destaca el hecho de que en Perú las restricciones de capital extranjero son menores que en el resto de países de América del Sur, a excepción de Chile y Brasil, donde las excepciones son más relajadas. Llegando al 100% en Brasil.

Tabla 38: *Propiedad y control de aerolíneas por país*

| País | Máximo porcentaje extranjero | Control efectivo |
|--------------------|-------------------------------------|---|
| Perú | 70% | Inicialmente el 49%, que se puede incrementar hasta el 70% en el sexto mes de operación. Domicilio en Perú y control mayoritario por personas jurídicas nacionales. |
| Chile | Sin límite estricto (flexible) | Sede en Chile y operaciones bajo legislación chilena. |
| Argentina | 49% | Propiedad mayoritaria (51%) y administración por ciudadanos argentinos o entidades nacionales. |
| Colombia | 49% | Dirección y administración efectiva desde Colombia. |
| Brasil | 100% | Sede administrativa y operación bajo legislación brasileña. |
| Ecuador | No especificado (generalmente >50%) | Control mayoritario ecuatoriano alineado con prácticas internacionales. |
| Bolivia | Más del 50% | Propiedad mayoritaria y administración por ciudadanos bolivianos. |
| Paraguay | 49% | En manos de ciudadanos o entidades paraguayas. |
| Uruguay | 49% | Administración y control local obligatorio por ciudadanos o entidades uruguayas. |
| Venezuela | 49% | Control operativo y administrativo por ciudadanos o empresas mayoritariamente venezolanas. |
| Estados Unidos | 25% con derecho a voto Máx. 49% | Control exclusivo en manos de ciudadanos estadounidenses. |
| Unión Europea (UE) | 49% | Control administrativo y estratégico en manos de ciudadanos o entidades de la UE/EEE. |

Fuente: Normativa aeronáutica de países evaluados

A nivel internacional, el principal elemento de las restricciones O&C se deriva de las cláusulas de nacionalidad presentes en los innumerables acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre estados. En esencia, los derechos de tráfico otorgados en virtud de estos acuerdos bilaterales requieren que las aerolíneas autorizadas a operar de conformidad con estas concesiones sean sustancialmente propiedad y estén efectivamente controladas por nacionales del estado en cuestión.

La propiedad es relativamente fácil de establecer, pero el "control efectivo" es más difuso. No siempre es posible expresar numéricamente el nivel de influencia que tiene un inversor

en la gestión de una aerolínea en la que ha invertido. Por supuesto, se tienen en cuenta factores como el derecho a nombrar directores, pero esto no siempre es claro. Lo que sí es claro es que la industria ha encontrado cada vez más formas de eludir las normas O&C. Además, los gobiernos de varias regiones han reducido las restricciones.

Las medidas gubernamentales para diluir o reducir de otro modo las restricciones O&C han adoptado diversas formas. Como reemplazo de la imposición de límites estrictos a la propiedad extranjera o a la pertenencia a juntas directivas, se ha avanzado en la exigencia de que las aerolíneas sólo tengan su sede principal en el estado que concede los derechos de tráfico. La adopción de este enfoque en América Latina (en concreto, en Chile, Costa Rica y El Salvador, y en una postura cada vez más liberal en Brasil) ayudó a facilitar la formación de LATAM mediante la fusión de LAN y TAM.

Sin embargo, los intentos de Jetstar, subsidiaria de Qantas, de establecer una filial de propiedad minoritaria en Hong Kong, como lo ha hecho en otros lugares, fueron rechazados en 2015 cuando el regulador amplió la definición de sede principal de negocios para incluir la probable influencia de su empresa matriz extranjera en Australia. (Algo único en Asia, donde prolifera esta forma de empresa conjunta transfronteriza, las autoridades de Hong Kong optaron por un enfoque proteccionista, tras las enérgicas intervenciones de Cathay Pacific, que irónicamente se benefició de que los gobiernos extranjeros le permitieran operar, a pesar de no ser de propiedad mayoritaria de intereses locales).

En Australia no hay límite de propiedad extranjera para las aerolíneas que operan sólo en el mercado interno, aunque en deferencia a la red bilateral de restricciones, hay un límite del 49% para las aerolíneas que vuelan rutas internacionales. India ha relajado progresivamente sus reglas, desde prohibir que las aerolíneas extranjeras adquieran participación en aerolíneas indias, hasta permitir una participación del 49% (en línea con los inversores extranjeros que no son aerolíneas) y, más recientemente, permitir la propiedad extranjera del 100% de las aerolíneas nacionales.

India, de manera única, ha dado el siguiente paso importante, de asignar un valor numérico al "control": el presidente y dos tercios de los miembros del directorio deben ser nacionales indios. En el ejemplo específico de la Unión Europea y el Área de Aviación

Común Europea, las disposiciones O&C se han abolido por completo para las operaciones de aerolíneas dentro del mercado único europeo. El bloque de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) también ha dado algunos pasos hacia la liberalización. En el papel, al menos, la ASEAN tiene la intención de pasar a un mercado único de aviación totalmente liberalizado al estilo de la UE, aunque el progreso es lento.

Las reglas O&C a menudo se pasan por alto o se interpretan de manera liberal. También hay ejemplos de casos en los que se ignoran de forma selectiva las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos de servicios aéreos, aunque esto suele ocurrir sólo si favorece los intereses -o al menos no va en contra de ellos- de la nación que decide renunciar a las restricciones.

Sin embargo, este enfoque no es fiable, está sujeto a abusos y no permite a las aerolíneas planificar a largo plazo. Sin duda, hay ejemplos en los que se ha pasado por alto o se ha interpretado de forma especialmente liberal el requisito de que el control efectivo esté en manos de nacionales del mismo estado que la aerolínea designada.

Delta Air Lines de los EE.UU. posee el 49% del capital de Virgin Atlantic del Reino Unido, lo que garantiza que no contravenga el límite del 49% de la UE a la propiedad extranjera. Sin embargo, el control efectivo no es tan sencillo. La mayor parte de la operación de Virgin Atlantic se realiza en rutas entre el Reino Unido y los EE. UU. Según datos de OAG, las rutas a los EE. UU. representan el 72,2% de los asientos de Virgin Atlantic en la semana del 22 de mayo de 2017, mientras que sus cuentas de 2016 muestran que las rutas a América del Norte fueron la fuente del 66% de sus ingresos programados el año pasado.

Sus rutas estadounidenses se operan en una empresa conjunta al 50/50 con Delta, lo que significa que Delta tiene control efectivo sobre la empresa conjunta (la participación de Delta en la empresa conjunta es de casi el 75%, compuesta por su propio 50% directo y su 49% del 50% de Virgin).

75% - control efectivo de Delta en la empresa conjunta Virgin Atlantic

El control efectivo de Delta sobre la empresa conjunta le otorga un control efectivo sobre el segmento de negocios más grande de Virgin Atlantic y, a los ojos de muchos

observadores, controla efectivamente Virgin Atlantic como resultado. Sin embargo, la Comisión Europea aprobó la participación de Delta en Virgin, y ningún gobierno ha planteado objeción alguna a los acuerdos de control. Otros ejemplos son las participaciones minoritarias de Etihad en el capital de varias aerolíneas, algunas de las cuales han sido examinadas por la Comisión Europea. Entre ellas se encuentran su participación del 49% en Air Serbia; su participación del 33,3% en la aerolínea suiza Darwin Airline (rebautizada como Etihad Regional Airlines); su participación del 29% en airberlin; y su participación del 49% en Alitalia.

Aunque se trata de participaciones con derecho a voto claramente minoritarias, estas inversiones de Etihad van más allá de la participación accionaria típica, con sus discursos sobre sinergias de costes, estrecha cooperación comercial y el nombramiento de altos ejecutivos por parte de Etihad. Etihad también contribuyó a la elaboración de nuevos planes de negocio y los aprobó. Además, en particular en el caso de airberlin y Alitalia, la débil situación financiera de la empresa objetivo significó que fueron rescatadas del colapso con dinero de Etihad (en el caso de airberlin, muchas veces), lo que dio a la aerolínea de Abu Dhabi un fuerte control sobre la aerolínea de inversión. Una vez más, la Comisión Europea aprobó estas participaciones de Etihad en aerolíneas europeas y no ha habido objeciones por parte de los gobiernos.

Las estructuras de holding europeas

Un poco más opacas, pero que crean la percepción de respetar las reglas O&C, son las estructuras de holding de grupos europeos como IAG y Air France-KLM. La propiedad económica mayoritaria está visiblemente en manos de la empresa matriz que está en la cima de los respectivos grupos, pero cada uno ha ideado estructuras más complejas para proyectar una especie de ficción legal que pretende mantener el control de los votos en manos de los nacionales de las respectivas aerolíneas subsidiarias.

Sin duda, estas estructuras fueron construidas por abogados de aviación altamente experimentados y remunerados y fueron diseñadas para cumplir con las reglas. Sin embargo, en cierto sentido se han convertido en una especie de profecía autocumplida: funcionan porque funcionan, y esto se debe a que nadie las ha cuestionado. Ayuda el hecho de que son grandes aerolíneas con un poder de mercado sustancial.

KLM no perdió sus derechos de tráfico para volar a Japón, por ejemplo, porque el gobierno de Japón aceptó la nueva estructura de propiedad de KLM después de que fue adquirida por Air France para formar Air France-KLM.

Cuando el gigante europeo Lufthansa adquirió Austrian Airlines y SWISS, adoptó una estrategia diferente. Consiguió el apoyo de los gobiernos de Austria y Suiza para asegurar todos los derechos de tráfico pertinentes de los gobiernos del otro extremo de las redes de rutas de las aerolíneas. Esto requirió que esos terceros países renunciaran a las cláusulas de nacionalidad en sus acuerdos bilaterales, algo que un gran número de gobiernos aceptaron hacer.

Los gobiernos reconocen que hay beneficios en la liberalización de las normas O&C

Como se describió anteriormente, hay muchos ejemplos de formas en que los gobiernos a menudo están más que dispuestos a relajar las normas O&C. Esto se debe a que la liberalización produce beneficios. Están ansiosos por ampliar el grupo disponible de capital de inversión y talento de gestión para las aerolíneas de su país. Una de las razones de la incapacidad histórica de la industria aérea para recuperar su costo de capital es la estructura fragmentada del mercado que le imponen las normas O&C.

Sin estas reglas, sería posible una mayor consolidación a través de fusiones y adquisiciones transfronterizas a nivel mundial, lo que permitiría un uso y una asignación más eficientes del capital y la capacidad, y la eliminación de costos duplicados. La industria aérea estadounidense, que depende predominantemente del mercado interno, puede verse como una especie de experimento de control que ilustra los beneficios de la consolidación para la rentabilidad de las aerolíneas.

Sin embargo, a pesar de los beneficios de abolir las restricciones y de los numerosos ejemplos de gobiernos y reguladores que relajan el régimen O&C, el ritmo del cambio es lento.

El hecho es que las restricciones de propiedad y control aún persisten. En cierta medida, la rigidez de O&C refleja la complejidad de lograr un cambio simultáneo en una red global compleja de acuerdos bilaterales. Como dijo Ulrich Schulte-Strathaus en la

Cumbre de Líderes de Aerolíneas de CAPA, "los gobiernos necesitan reglas de propiedad y control para negociar con otros". Ha habido una renuencia por parte de los gobiernos a avanzar con cambios unilaterales. Los gobiernos más grandes todavía pueden conseguir mejores condiciones para sus propias aerolíneas utilizando la vieja "moneda" de permitir a las aerolíneas de la otra parte el acceso a su mercado de viajes más amplio.

El acuerdo de "cielos abiertos" entre la UE y los EE. UU. de 2007 trajo consigo algunos cambios importantes, ya que permitió a todas las aerolíneas de la UE y todas las aerolíneas de los EE. UU. volar entre cualquier punto de la UE y cualquier punto de los EE. UU. Además, en ese momento las negociaciones también plantearon la posibilidad de un cambio significativo en las restricciones de propiedad, ya que ambas partes acordaron una segunda etapa, en la que el límite de propiedad extranjera se igualaría en el 49% para ambas.

Sin embargo, los EE. UU. -presionados fuertemente por sus sindicatos- no han estado dispuestos a pasar a esta siguiente etapa, por lo que esto no ha sucedido, y la UE (que ya tiene el 49%) no ha dejado nada para empujar a los EE. UU. hasta el mismo límite. En el pasado, fue líder mundial en la liberalización de la aviación, pero ahora es poco probable que la UE haga algún movimiento unilateral para aumentar o abolir el límite de propiedad extranjera.

Las normas O&C y su relación con la soberanía nacional

Para muchos gobiernos, las normas O&C son una expresión de soberanía nacional, aunque cada vez resultan más anómalas en una economía globalizada. A menudo parecen un proteccionismo apenas disimulado, como lo ilustra la prolongada lucha que tuvo que soportar Virgin America para establecerse como una aerolínea estadounidense, incluso con un propietario extranjero minoritario en la forma del Grupo Virgin de Sir Richard Branson.

Por supuesto, los gobiernos tienen un interés legítimo en proteger la soberanía nacional, pero esto no requiere necesariamente límites a la propiedad extranjera. De hecho, pocas otras industrias reciben el mismo trato que la industria de las aerolíneas en este sentido. Los gobiernos pueden mantener el control sobre la política y la regulación de la aviación

nacional, ya sea individualmente o mediante la colaboración con otras naciones, sin preocuparse de quién es el propietario de las aerolíneas que operan en su espacio aéreo.

El Foro Económico Mundial ha propuesto un cambio en las normas O&C que reemplazaría una definición de nacionalidad basada en la ciudadanía por un concepto de nacionalidad regulatoria. Esto es similar a la idea de sede principal de negocios, pero definida de manera más restringida y, por lo tanto, es menos probable que frene a las aerolíneas que planean establecer filiales en lugares extranjeros.

La nacionalidad regulatoria se referiría al estado que supervisa el cumplimiento de la aerolínea con las regulaciones de seguridad, laborales y ambientales; dónde están registradas la mayoría de sus aeronaves y dónde paga impuestos. Esto separaría la nacionalidad de una aerolínea, determinada desde un punto de vista regulatorio, de la nacionalidad de quienes poseen sus acciones o toman decisiones operativas.

En cualquier caso, las aerolíneas eluden cada vez más las reglas de muchas maneras. Las alianzas globales y las empresas conjuntas inmunizadas contra las leyes antimonopolio dentro de ellas son ejemplos obvios. En palabras del profesor Rigas Doganis en la Cumbre de Líderes de Aerolíneas CAPA de Dublín, "las empresas conjuntas de ATI pueden ser una fuente de ingresos para las aerolíneas".

Lo anterior, nos lleva a tener los siguientes planteamientos:

- Hay un creciente consenso en la industria de las aerolíneas de que las disposiciones de hace 70 años que restringen la propiedad y el control extranjeros de las aerolíneas deberían liberalizarse significativamente o abolirse.
- La eliminación de estas restricciones permitiría fusiones y adquisiciones transfronterizas significativas, lo que generaría beneficios significativos para el desempeño económico de la industria aérea.
- Las restricciones de propiedad y control (O&C) tienen dos elementos: límites numéricos explícitos a la propiedad extranjera del capital social con derecho a voto y cláusulas de nacionalidad en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos.

- Los gobiernos han tomado diversas medidas para diluir o reducir las restricciones de O&C, como exigir que las aerolíneas tengan su sede principal en el estado que otorga la licencia o asignar valores numéricos al "control".
- Las aerolíneas han encontrado formas de eludir las normas de O&C, y hay ejemplos de ignorancia selectiva o interpretación liberal de las cláusulas de nacionalidad en los acuerdos de servicios aéreos.
- El ritmo de cambio en la abolición de las restricciones de O&C es lento, ya que los gobiernos a menudo ven estas reglas como una expresión de soberanía nacional y proteccionismo. Sin embargo, hay propuestas para reemplazar las definiciones de ciudadanía con un concepto de nacionalidad regulatoria.

4.3.3 Las alianzas estratégicas de aerolíneas

La liberalización del transporte aéreo, entendida como la reducción de la intervención estatal en el sector, ha intensificado la competencia entre aerolíneas. Esta presión competitiva ha incentivado procesos de consolidación como estrategia para alcanzar economías de escala y operar redes globales más eficientes.

Tres alianzas globales —Star Alliance, SkyTeam y Oneworld— concentran más del 60 % del mercado mundial, medido en asientos-kilómetro disponibles en vuelos regulares. La competencia se manifiesta no solo entre aerolíneas individuales, sino también entre dichas alianzas. Este entorno más competitivo ha incrementado el riesgo de prácticas anticompetitivas, incluyendo abusos de posición dominante. Asimismo, algunos gobiernos, en su intento por proteger a sus aerolíneas nacionales, podrían aplicar medidas que distorsionan el entorno competitivo internacional.¹⁵

En el contexto del mercado aéreo internacional, las tres grandes alianzas estratégicas, Star Alliance, SkyTeam y Oneworld, han transformado significativamente la forma en que operan las aerolíneas, ofreciendo beneficios tangibles para sus miembros, pero también atrayendo críticas por los efectos negativos que pueden generar en la competencia. Estas

¹⁵ Tomado de Nota de Estudio: La competencia leal en el transporte aéreo internacional. Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo - ATConf/6-WP/4

alianzas han facilitado la integración global de rutas y servicios, lo que permite a las aerolíneas enfrentar los retos de un mercado cada vez más interconectado y competitivo.

Impacto en el mercado aéreo

Desde su aparición en la década de 1990, estas alianzas han aumentado la conectividad global al combinar redes de rutas entre aerolíneas de diferentes regiones. **Star Alliance**, fundada en 1997, fue la primera alianza global y sigue siendo la más grande, con más de 26 aerolíneas miembros que cubren 195 países (Índice de Alianzas, 2023). **Oneworld**, creada en 1999, y **SkyTeam**, establecida en 2000, también han desempeñado un papel crucial al facilitar la colaboración entre aerolíneas.

Estos acuerdos permiten a las aerolíneas compartir códigos, coordinar horarios y optimizar recursos. Como resultado, los pasajeros tienen acceso a itinerarios más flexibles, conexiones más eficientes y una experiencia de viaje más integrada (IATA, 2021). Las alianzas también permiten a las aerolíneas competir mejor contra las grandes compañías independientes, como Emirates o Ryanair, que no forman parte de ninguna alianza.

Beneficios para los miembros

Los acuerdos entre aerolíneas dentro de estas alianzas ofrecen una serie de ventajas operativas y comerciales:

1. Ampliación de la red de rutas: Las aerolíneas miembros pueden ofrecer a los pasajeros acceso a destinos que no operan directamente, aumentando su alcance sin necesidad de adquirir nuevas aeronaves o permisos (Gillen & Morrison, 2015).
2. Eficiencia de costos: Al compartir infraestructura como salones VIP, mantenimiento de aeronaves y sistemas de reserva, las aerolíneas reducen gastos operativos.
3. Fidelización del cliente: Los programas de viajero frecuente son más atractivos porque los pasajeros pueden acumular y canjear millas en todas las aerolíneas de la alianza (Star Alliance, 2023).
4. Optimización de horarios: La coordinación de vuelos permite minimizar tiempos de espera en conexiones, mejorando la experiencia del cliente.

Beneficios para los pasajeros

Para los consumidores, las alianzas ofrecen ventajas clave:

- Mayor conectividad: Los pasajeros tienen acceso a una red global de destinos con mayor facilidad.
- Servicios integrados: El equipaje se registra hasta el destino final en vuelos con múltiples aerolíneas, y los pasajeros disfrutan de un servicio más homogéneo.
- Programas de lealtad más valiosos: Las millas acumuladas son útiles en una amplia red de aerolíneas, lo que aumenta la fidelidad hacia las marcas participantes.

Críticas y aspectos negativos

A pesar de los beneficios, estas alianzas también enfrentan críticas:

1. Reducción de la competencia: La colaboración entre aerolíneas puede llevar a una reducción de la competencia en rutas clave, lo que potencialmente aumenta los precios para los consumidores (ICAO, 2020).
2. Prácticas anticompetitivas: Algunos expertos señalan que estas alianzas pueden actuar como oligopolios que controlan grandes porciones del mercado internacional (Button, 2021).
3. Falta de inclusividad: Las aerolíneas pequeñas o de bajo costo quedan excluidas, lo que puede limitar su capacidad de competir en mercados dominados por alianzas.
4. Complejidad operativa: La coordinación entre aerolíneas con diferentes culturas corporativas y sistemas operativos puede ser desafiante.

Las alianzas estratégicas entre aerolíneas han modificado el mercado aéreo, creando una red global de servicios que beneficia tanto a las aerolíneas como a los pasajeros. Sin embargo, también presentan riesgos para la competencia y retos regulatorios. El equilibrio entre fomentar la colaboración y preservar un mercado competitivo sigue siendo crucial para garantizar que estas alianzas continúen aportando valor sin perjudicar a los consumidores ni a la industria.

En la tabla 39 se muestran las tres grandes alianzas estratégicas y sus respectivos miembros.

Tabla 39: *Principales alianzas aéreas globales y sus aerolíneas miembros*

| Alianza | Aerolíneas Miembros |
|----------------|--|
| Star Alliance | Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air India, Air New Zealand, All Nippon Airways (ANA), Asiana Airlines, Austrian Airlines, Avianca, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, EgyptAir, Ethiopian Airlines, EVA Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines (SAS), Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Swiss International Air Lines, TAP Air Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines y United Airlines |
| SkyTeam | Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, China Airlines, China Eastern Airlines, Czech Airlines, Delta Air Lines, Garuda Indonesia, ITA Airways, Kenya Airways, KLM, Korean Air, Middle East Airlines, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines, Virgin Atlantic y Xiamen Airlines |
| Oneworld | Alaska Airlines, American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, Japan Airlines, Malaysia Airlines, Qantas, Qatar Airways, Royal Air Maroc, Royal Jordanian y SriLankan Airlines |

Fuente: páginas web de alianzas estratégicas

4.3.4 Los acuerdos de código compartido en la industria aérea

Los acuerdos de código compartido entre aerolíneas han causado un considerable impacto en la dinámica de la industria de la aviación al permitir que las aerolíneas colaboren sin necesidad de una integración formal. Estos acuerdos, que comenzaron a popularizarse en la década de 1990, permiten que una aerolínea venda boletos para vuelos operados por otra, utilizando su propio código de identificación. Si bien estos acuerdos ofrecen importantes beneficios tanto para las aerolíneas como para los pasajeros, también plantean desafíos regulatorios y posibles efectos negativos en la competencia del mercado.

Los acuerdos de código compartido han ampliado las posibilidades operativas de las aerolíneas al permitirles ofrecer más destinos y frecuencias sin aumentar directamente sus

flotas o recursos. Según la International Air Transport Association (IATA, 2021), estos acuerdos han facilitado un crecimiento del 20% en la conectividad global al integrar rutas entre aerolíneas regionales e internacionales.

Beneficios para las aerolíneas

1. Ampliación de la red de rutas: Al compartir códigos, las aerolíneas pueden ofrecer destinos fuera de sus redes operativas directas, incrementando su competitividad (ICAO, 2020).
2. Eficiencia de costos: Los acuerdos de código compartido eliminan la necesidad de establecer nuevas bases operativas o adquirir aeronaves adicionales para expandirse a nuevos mercados (Gillen & Morrison, 2015).
3. Fortalecimiento de la marca: Una aerolínea regional puede beneficiarse de la reputación de su socio internacional, mejorando su percepción en el mercado.
4. Optimización de recursos: Las aerolíneas pueden utilizar la infraestructura de sus socios para reducir costos en mantenimiento, servicios aeroportuarios y marketing conjunto (Button, 2021).

Beneficios para los pasajeros

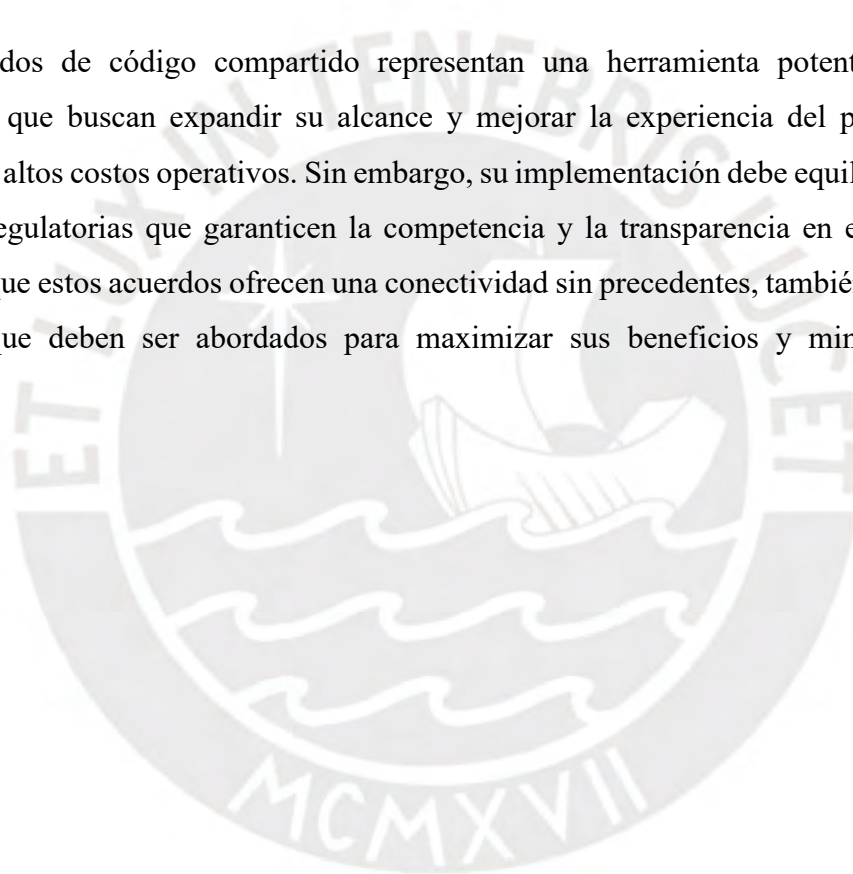
1. Mayor conectividad: Los pasajeros pueden acceder a una mayor cantidad de destinos sin necesidad de cambiar de aerolínea o realizar reservas separadas.
2. Simplificación del viaje: Los acuerdos permiten el registro de equipaje hasta el destino final, conexiones garantizadas y una experiencia de viaje más fluida (IATA, 2021).
3. Programas de fidelización: Los viajeros frecuentes pueden acumular y canjear millas en vuelos operados por aerolíneas asociadas, aumentando el valor de sus programas de lealtad.

Aspectos negativos y críticas

1. Reducción de la competencia: Al coordinar precios y horarios, los acuerdos de código compartido pueden reducir la competencia efectiva en ciertas rutas clave, perjudicando a los consumidores (ICAO, 2020).

2. Confusión para los pasajeros: Puede ser difícil para los pasajeros identificar qué aerolínea opera realmente su vuelo, lo que puede generar problemas relacionados con el servicio o la responsabilidad (Button, 2021).
3. Dependencia desigual: En algunos casos, las aerolíneas más pequeñas pueden volverse excesivamente dependientes de sus socios más grandes, limitando su capacidad para operar de manera independiente.
4. Riesgos regulatorios: Los acuerdos de código compartido pueden ser objeto de escrutinio por parte de los reguladores antimonopolio, especialmente si se perciben como una forma de colusión (Gillen & Morrison, 2015).

Los acuerdos de código compartido representan una herramienta potente para las aerolíneas que buscan expandir su alcance y mejorar la experiencia del pasajero sin incurrir en altos costos operativos. Sin embargo, su implementación debe equilibrarse con medidas regulatorias que garanticen la competencia y la transparencia en el mercado. Mientras que estos acuerdos ofrecen una conectividad sin precedentes, también presentan desafíos que deben ser abordados para maximizar sus beneficios y minimizar sus perjuicios.



CONCLUSIONES

1. El marco bilateral aerocomercial entre Perú y Chile presenta un menor grado de liberalización en comparación con los acuerdos suscritos por Perú con otros países de América. Las relaciones aerocomerciales de ambos países se ubican por debajo del promedio regional en términos de apertura del mercado aéreo. Las restricciones en la capacidad de los servicios aéreos referidos a las frecuencias y rutas que se operan hasta la quinta libertad del aire explican las limitaciones del marco normativo.
2. El análisis del mercado aéreo entre Perú y Chile no evidencia un sesgo en favor de las aerolíneas chilenas dentro del esquema actual de competencia. La participación de aerolíneas peruanas y chilenas ha mostrado una alternancia en el dominio del mercado en distintos periodos, sin una tendencia sostenida que favorezca a un grupo en particular. Las aerolíneas peruanas han logrado consolidar su presencia en las rutas clave, compitiendo con sus pares chilenas de manera equilibrada.
3. El mercado aéreo entre Perú y Chile presenta un nivel de concentración moderado, con un nivel de competencia reducido. No obstante, la evaluación a través del Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH) indica que la concentración ha disminuido en los últimos años por la competencia entre las aerolíneas chilenas y las aerolíneas peruanas filiales de los grupos chilenos.
4. La liberalización del mercado aéreo internacional ha generado impactos positivos reflejados en la reducción de tarifas, el incremento de la competencia y la conectividad aérea, mejores niveles de empleo y el incremento de los flujos de tráfico de pasajeros y turismo receptivo. Bajo este marco, una mayor liberalización del marco bilateral con Chile replicaría estos efectos positivos en el mercado aéreo y la economía del país.
5. La nueva tendencia internacional hacia la suscripción de acuerdos de cielos abiertos y las características actuales de los mercados aéreos internacionales, en las cuales destacan las grandes fusiones de aerolíneas, las alianzas internacionales de aerolíneas, la proliferación en acuerdos comerciales de código compartido y el relajamiento de las limitaciones de propiedad y control de aerolíneas para inversionistas extranjeros,

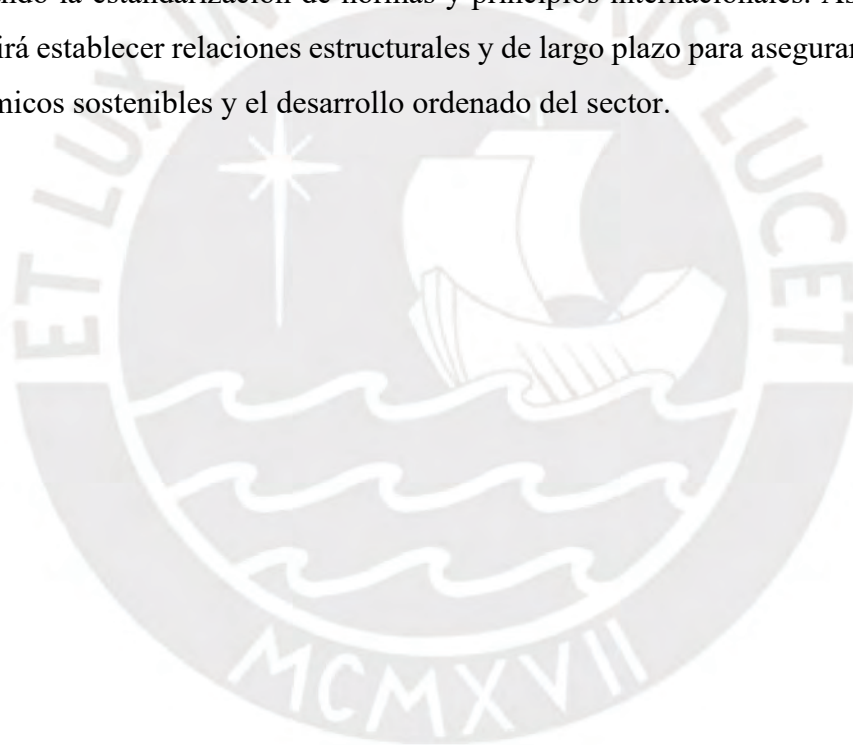
hacen ineficaces las políticas proteccionistas de los mercados aéreos internacionales, lo cual refuerza las iniciativas para la liberalización de las relaciones aerocomerciales entre Perú y Chile.

6. El marco normativo aeronáutico de Perú presenta condiciones favorables para la suscripción de acuerdos con un mayor grado de liberalización hasta la Séptima Libertad del Aire, lo cual brinda un marco propicio para avanzar hacia un acuerdo de cielos abiertos con Chile y otros países de la región.



RECOMENDACIONES

- Se recomienda negociar una actualización del marco bilateral de transporte aéreo entre Perú y Chile, incorporando mayores niveles de liberalización a través de la eliminación de restricciones en frecuencias y rutas para la operación de servicios aéreos en tercera, cuarta y quinta libertad del aire; siguiendo el modelo de acuerdos de Cielos Abiertos.
- Se recomienda que la ampliación de los alcances del marco bilateral de transporte aéreo internacional entre Perú y Chile se lleve a cabo bajo la suscripción de un Acuerdo de Servicios Aéreos (ASA) debido a su carácter formal y vinculante, facilitando la estandarización de normas y principios internacionales. Asimismo, se permitirá establecer relaciones estructurales y de largo plazo para asegurar beneficios económicos sostenibles y el desarrollo ordenado del sector.



BIBLIOGRAFÍA

- Bailey, E. E., & Panzar, J. C. (1981). The contestability of airline markets during the transition to deregulation. *Law and Contemporary Problems*, 44(1), 125–145.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2017). *Desarrollando un sector aéreo más eficiente, asequible y seguro en América Latina y el Caribe: Marco conceptual para la aviación*.
- Button, K. (2021). Airline alliances and market competition. *Journal of Air Transport Management*, 95(3), 25–40.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2015). *Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible*.
- Congreso de la República. (2014). *Informe final: Seguimiento de los convenios sobre materia aérea suscritos por el Perú*.
- Cristea, A., Hummels, D., & Roberson, B. (2012). Estimating the gains from liberalizing services trade: The case of passenger aviation. University of Oregon and Purdue University. https://pages.uoregon.edu/cristea/Research_files/osa.pdf
- Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú. *Regulaciones aeronáuticas del Perú*. Recuperado de www.mtc.gob.pe
- Doganis, R. (2006). *The airline business*. Routledge.
- Doganis, R. (2019). *The airline business* (2.^a ed.). Routledge.
- European Commission. (2019). *EU–US Air Transport Agreement*. Brussels: DG MOVE.
- FAA. (2023). *Foreign ownership rules for U.S. airlines*. Recuperado de <https://www.faa.gov>
- Forsyth, P. (2008). The impact of liberalization on airport competition. *Journal of Air Transport Management*, 14(1), 3–8.
- Gillen, D., & Morrison, W. (2015). *Airline economic strategies and global networks*. Aviation Studies Press.
- IATA. (2021). *The role of airline alliances in global connectivity*. International Air Transport Association.
- IATA. (2023). *Air connectivity and its economic impact*. International Air Transport Association. <https://www.iata.org>

- IATA. (2023). Airline industry partnerships and codeshares. Recuperado de <https://www.iata.org>
- ICAO. (2020). The economic impact of airline alliances. International Civil Aviation Organization.
- ICAO. (2023). Open skies agreements and their global impact. Recuperado de <https://www.icao.int>
- Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- Memorandum de entendimiento entre las autoridades aeronáuticas civiles de la República del Perú y de la República de Chile. Aprobado mediante Resolución Ministerial N° 412-2011-MTC/02.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (2013). Contratación del servicio de consultoría para la elaboración de una estrategia de atracción de líneas aéreas internacionales para incrementar la conectividad aérea internacional del turismo con el Perú.
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). (2004). Doc 9626: Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional.
- Organización Mundial del Comercio (OMC). (2006). QUASAR: Quantitative air services agreements review. Recuperado de <https://www.wto.org>
- Reglamento de la Ley N° 27261 - D.S. N° 050-2001-MTC y D.S. N° 016-2002-MTC.
- Star Alliance. (2023). About us. Recuperado de <https://www.staralliance.com>
- Vásquez, H., & Vidal Cruz, J. (2023). Impacto potencial de un acuerdo de cielos abiertos entre los EE. UU. y la República Dominicana. Ciencia, Economía y Negocios.
- Winston, C., & Yan, J. (2015). Open skies: Estimating travelers' benefits from free trade in airline services. American Economic Journal: Economic Policy.