



SC promueve reformas en el mercado del transporte aéreo de pasajeros

Síntesis de hallazgos y recomendaciones
(2000-2011)

Intendencia Económica

I.- Mercados con escasa competencia

Rutas con uno o dos competidores

Se analizaron vuelos a 27 destinos

En 11 rutas existe
un agente
dominante

- Ejemplos:
- ES- Washington; ES – Houston;
ES - destinos a Centroamérica

7 rutas son
operadas por un
máximo de hasta
3 aerolíneas

- Ejemplos:
- ES - Dallas; ES – Miami; ES –
Los Ángeles

II.- Principales restricciones a la competencia

Problemas identificados

1. Inexistencia de política de slots

2. Falta de control previo de códigos compartidos y alianzas estratégicas

3. Potencial integración vertical entre líneas aéreas y aeropuertos


4. Restricciones en acuerdos bilaterales

5. Ausencia de un acuerdo común Centroamericano en materia aérea

1. Ausencia de una política de asignación de slots

- 
- ¿Qué son los slots?
 - Horarios para despegue y aterrizajes

- 
- Una política de asignación es necesaria para generar certidumbre y delimitar la discrecionalidad

- 
- El horario en que es asignado un vuelo es un factor esencial para la capacidad de competir de una aerolínea

2. Falta de control previo de códigos compartidos y alianzas internacionales

Estas figuras pueden tener tanto beneficios como perjuicios para los consumidores

El control previo disminuiría los riesgos que estos acuerdos sean anticompetitivos

Se da una mayor certeza a las líneas aéreas acerca de si podrían ser investigadas por violaciones a la LC

5 de **8** aerolíneas que participan en el mercado, al 2011 operan rutas desde y hacia ES en código compartido y **7** forman parte de alianzas internacionales

3. Aspectos a considerar al momento de una ampliación en el aeropuerto

Evitar injerencia
en las decisiones
relevantes

Asegurar la
igualdad de trato
entre el operador
concesionario y el
resto de líneas
aéreas

4. Libertades del aire

- Contar con los derechos para prestar los servicios es una condición necesaria para promover más competencia

- Solo en los acuerdos bilaterales con Chile y EEUU se ha otorgado arriba de la 5ª libertad

El nivel de apertura del mercado Salvadoreño es insuficiente

V.- Principales recomendaciones de política pública

Objetivo:

- **Eliminar restricciones que inhiben el ingreso de nuevos competidores.**
- **Limitar el ejercicio del poder de mercado a través de mejores condiciones de competencia**

Principales recomendaciones:

1. Crear una **política de asignación de slots** considerando criterios favorables al ingreso de nuevos competidores.
2. Crear un **control previo de códigos compartidos e ingreso en alianzas internacionales** por parte de la AAC, previa opinión vinculante de la SC, con el fin de controlar efectos negativos sobre competencia en rutas locales.

Principales recomendaciones:

3. **Evitar o limitar influencia de líneas aéreas que puedan operar Aeropuerto** en decisiones que afecten negativamente al resto de operadores.
4. **Renegociar acuerdos bilaterales de transporte aéreo,** para ampliar las libertades aéreas existentes, cantidad de frecuencias y número de líneas aéreas designadas.

5. Promover la negociación de un mercado aéreo común Centroamericano

Mercado aéreo común centroamericano

Situación actual

Cada Estado tiene distinto régimen en cuanto al otorgamiento de derechos entre los países dentro de la región y entre estos y terceros países

Situación ideal: dos componentes

Componente 1

Uniformar el otorgamiento de libertades (hasta la 9ª) entre todos los países centroamericanos

Componente 2

Uniformar el otorgamiento de libertades (hasta la 9ª también) entre la región y terceros países



GRACIAS!



www.sc.gob.sv