



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 1 del

orden del día: **Panorama mundial de las tendencias y novedades**

1.1: La industria y los aspectos normativos

Cuestión 2 del

orden del día: **Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo**

2.4: Competencia leal

LOS EFECTOS DE LAS ALIANZAS Y FUSIONES DE LÍNEAS AÉREAS EN LA COMPETENCIA LEAL Y LA PREVENCIÓN DE LA FORMACIÓN DE MONOPOLIOS

(Nota presentada por Egipto)

RESUMEN

En esta nota se analiza uno de los acontecimientos que han tenido lugar en el campo del transporte aéreo y que se relaciona con el surgimiento de poderosas alianzas y fusiones entre las líneas aéreas. Se estudian las implicaciones que dichas alianzas y fusiones tienen para el transporte aéreo y se sugiere crear marcos para regularlas.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar las recomendaciones presentadas en el párrafo 6.

Referencias: Los textos de referencia de la ATConf/6 están disponibles en: www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Han tenido lugar acontecimientos importantes en el campo del transporte aéreo. Un gran número de países ha hecho progresos notables en liberalizar la reglamentación del transporte aéreo internacional y ha participado en arreglos para permitir pleno acceso al mercado. Al mismo tiempo, la industria de las líneas aéreas dio un giro importante y vio la creación de alianzas y fusiones entre empresas a fin de que éstas consolidaran su presencia en un entorno comercial caracterizado por una fuerte competencia.

¹ Egipto proporcionó la versión en árabe.

1.2 Las alianzas entre líneas aéreas han llegado a ser una característica predominante del transporte aéreo y un nuevo fenómeno mundial que crece relativamente rápido por medio de múltiples arreglos comerciales de colaboración. Los acuerdos sobre las alianzas adoptaron diferentes formas y comprendieron varios elementos cuyo propósito es compartir códigos, la cooperación comercial y en la fijación de precios, la coordinación de horarios y compartir oficinas e instalaciones aeroportuarias.

1.3 Por medio de estas alianzas, las líneas aéreas pudieron ofrecer vuelos a un gran número de ciudades y satisfacer los requisitos de tránsito aéreo y de mejores prácticas. Las asociaciones y las alianzas comerciales permitieron a las líneas aéreas tener acceso a una amplia red aérea y proporcionar los servicios necesarios.

1.4 En la escena mundial apareció un gran número de alianzas estratégicas competitivas y de gran magnitud. Cada alianza está integrada por varias líneas aéreas importantes que cubren, a través de redes más extensas, diferentes áreas geográficas. Estos transportistas aéreos pudieron, así, combinar las redes y extender su esfera de actividad a la mayor parte del mundo. Ellos pudieron, por sí mismos, cubrir más del 50% del tráfico mundial regular de pasajeros. Entre estas alianzas cabe destacar:

- a) Star Alliance, establecida en 1997, que se considera la más grande;
- b) Oneworld, establecida en 1999; y
- c) SkyTeam², establecida en 2000.

También hay alianzas bilaterales entre las líneas aéreas, mediante las cuales los códigos se comparten y los boletos se venden de manera intercambiable. Las estadísticas de la IATA revelan que estas alianzas cubren más del 80% del tráfico aéreo a través del Atlántico y el Pacífico y un poco menos entre Europa y Asia.

2. BENEFICIOS DE LAS ALIANZAS

2.1 Uno de los beneficios más importantes de las alianzas es la disminución de los precios de los boletos para conectar unas ciudades con otras. El gran número de pasajeros en estos vuelos permite aumentar el factor de carga de la aeronave, con lo que se disminuyen los costos de los viajes y se beneficia a pasajeros y transportistas.

2.2 Las líneas aéreas también pudieron ofrecer a los pasajeros una variedad de horarios de vuelo y más opciones en los horarios de despegue y aterrizaje, lo que permitió reducir el tiempo del viaje.

2.3 Con las alianzas se busca mejorar las normas de calidad y los servicios a pasajeros, así como aplicar normas mínimas en todas las etapas, lo que abarca ventas de boletos, opciones de destino, procedimientos de equipaje, salas, viajes de pasajeros, quejas de pasajeros y prestación de los servicios necesarios.

3. DESVENTAJAS DE LAS ALIANZAS

3.1 A pesar de sus importantes ventajas, las alianzas de líneas aéreas son objeto de críticas por varios motivos, entre los que figuran los siguientes:

² Obsérvese que una alianza entre líneas aéreas que se propuso crear bajo el nombre de “Wings Alliance”, que Northwest Airlines y Continental Airlines de los Estados Unidos formarían con el transportista aéreo europeo de bandera KLM, se hizo innecesaria en septiembre de 2004, cuando la mayoría de los participantes se unió a SkyTeam Alliance.

- a) las alianzas pueden no respetar las reglas antimonopólicas y dar origen a que algunas empresas sean excluidas del mercado y a la violación de normas sobre competencia leal;
- b) en virtud de que controlan muchos puntos clave y de su poder competitivo y de comercialización, las alianzas pueden conducir al colapso de algunas empresas que tienen que competir con otras de bajos costos; y
- c) las alianzas han crecido de manera impresionante, lo que hace que sus asociaciones sean cada vez más complejas.

4. FUSIONES

4.1 Por medio de fusiones, adquisiciones y la integración operacional, las líneas aéreas de muchas partes del mundo han buscado ganancias aprovechando el robustecimiento de su capacidad de comercialización. Con esta tendencia, su objetivo es mantener su participación en el mercado y conservar sus derechos de tráfico, expandirse para abarcar nuevos mercados, reducir los costos, evitar la competencia feroz y disfrutar de una posición dominante en el mercado.

4.2 Recientemente, las fusiones y adquisiciones transfronterizas han aumentado. Muchos Estados adoptaron nuevas políticas en materia de inversión extranjera y de reducción de condiciones en lo que respecta a la propiedad y al control efectivo de los transportistas aéreos, así como a la designación de las líneas aéreas, por medio de acuerdos bilaterales de transporte aéreo.

4.3 Esto puede hacer que aumente la inversión extranjera en la industria de las líneas aéreas como parte de una estrategia de creación continua de alianzas que facilite más el acceso a los mercados.

5. CONCLUSIONES

5.1 A pesar de todas las características y beneficios de las alianzas y fusiones de la industria del transporte aéreo, que deben promoverse, existen algunos inconvenientes y desventajas que deben tenerse en cuenta. Por consiguiente, es necesario llevar a cabo un estudio más detenido para maximizar los beneficios y las ventajas y reducir al mínimo los efectos negativos de estas alianzas.

5.2 Es preciso observar que estas alianzas se han hecho cada vez más complejas y que se interrelacionan cada vez más en términos de sus marcos de cooperación y su enorme poder de comercialización, y que la OACI aún tiene que realizar estudios al respecto.

6. RECOMENDACIONES

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) pedir a la OACI que prepare nuevas políticas, lleve a cabo estudios para determinar el impacto que las alianzas tienen en el transporte aéreo y en el cumplimiento de las normas relativas a la competencia, y elabore directrices para regular dichas alianzas;
- b) pedir a la OACI que siga de cerca los acontecimientos que tengan lugar en lo que respecta a las alianzas en el transporte aéreo y mantenga a los Estados miembros al día sobre el tema; y

- c) instar a los Estados a que reconozcan la importancia de contar con marcos de reglamentación que permitan garantizar que las alianzas cumplan las normas que rigen la competencia e impidan la formación de monopolios, y a que, también, tengan debidamente en cuenta los beneficios que aportan esas alianzas.

— FIN —