AEROUNO-MERCOSUR

MERCADO AEROCOMERCIAL ÚNICO EN EL MERCOSUR:

UNA PROPUESTA NORMATIVA PARA LA CONFORMACIÓN DE UNA RED EQUILIBRADA TERRITORIALMENTE Y SUSTENTABLE

Programa Alta Formación de Cuadros Dirigentes de los Países del MERCOSUR

Proyecto Final

MERCOSUR

COOPERAZIONE ITALIANA

Proyecto Final integrante del Programa Alta Formación de Cuadros Dirigentes de los Países del MERCOSUR

SECTOR

Desarrollo de Transportes Regionales Integrados

TEMA

Transporte Aéreo Regular de Pasajeros en MERCOSUR

GRUPO II

PARTICIPANTES:

Apellido y Nombre	Organización	País
1 Lipovich, Gustavo Andrés (Coordinador)	CONICET - Universidad de Buenos Aires	Argentina
2 Pereira Queiroz e Silva, Tito Livio	Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)	Brasil
3 Delvalle Alonso, Enrique Eugenio	Secretaría Técnica de Planificación – Presidencia de la República	Paraguay

MERCOSUR

COOPERAZIONE ITALIANA

Índice

1. INTRODUCCIÓN 3

2. NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN 5

2.1. LA GENERACIÓN DE UN MERCADO AEROCOMERCIAL ÚNICO EN EL MERCOSUR 5

2.1.1. El Acuerdo de Fortaleza (1996) 5
2.1.2. El Memorando de Santiago (2000) 6
2.1.3. Las Actas de Montevideo (2003). 6
2.1.4. Otras opiniones en materia de integración regional 6

2.2. LA DESREGULACIÓN AEROCOMERCIAL A ESCALA NACIONAL Y LA FALTA DE EQUILIBRIO TERRITORIAL DE LOS FLUJOS AÉREOS 7

2.2.1. La desregulación de los mercados aerocomerciales a escala nacional en los países del MERCOSUR 7
2.2.2. La centralización empresarial en el MERCOSUR 8
2.2.3. La concentración y reducción en el número de centros de distribución de vuelos (hubs) 9
2.2.4. La concentración de los flujos aerocomerciales en el MERCOSUR 10
2.2.5. La situación del mercado aerocomercial regional 12
2.2.6. La concentración de los flujos extra-regionales 15

2.3. POSIBILIDADES DE INTERVENCIÓN PARA ESTIMULAR EL DESARROLLO DE UN MERCADO AEROCOMERCIAL ÚNICO SUSTENTABLE Y EQUILIBRADO TERRITORIALMENTE 16

2.3.1. Mercado aerocomercial único 16
2.3.2. La situación en otros mercados aerocomerciales regionales 17
2.3.3. Intervenciones posibles 21
2.3.4. Producción de una norma para aplicar en el MERCOSUR 25

3. OBJETIVOS 27

3.1. OBJETIVO ESPECÍFICO 27

3.2. OBJETIVOS GENERALES 27

3.3. LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO Y LAS DIRECTRICES DEL MRCOSUR 27

4. ORGANIZACIONES COMPETENTES 29

4.1. ORGANISMOS INTERNACIONALES 29

4.2. AGENCIAS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES ESPECIALIZADOS 29

4.3. INSTITUCIONES NACIONALES ESPECÍFICAS 29

4.4. OFICINAS ESTADÍSTICAS 30

4.5. INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES ACADÉMICAS 30

4.6. EMPRESAS AEROCOMERCIALES 30

4.7. EMPRESAS AEROPORTUARIAS 30

4.8. ESTRUCTURA SINDICAL Y ASOCIACIONES CIVILES 30

5. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES 31

5.1. DIAGRAMA LÓGICO (PERT) 31
5.2. DIAGRAMA DE GANTT 32
5.3. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES 33
5.3.1. Actividad 1: Gestión administrativa-financiera del proyecto 33
5.3.2. Actividad 2: Gestión Técnica del Proyecto 34
5.3.3. Actividad 3: Estudio de las normas de transporte aéreo regular de pasajeros 35
5.3.4. Actividad 4: Estudio de la centralización del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros 36
5.3.5. Actividad 5: Estudio de la concentración de los flujos de transporte aéreo regular de pasajeros 37
5.3.6. Actividad 6: Análisis conjunto de los estudios 38
5.3.7. Actividad 7: Elaboración de la Norma 39
5.3.8. Actividad 8: Presentaciones de la Norma y su Justificación en los países miembros 40

6. MEDIOS Y COSTOS 41

6.1. RECURSOS INFORMÁTICOS 41
6.2. RECURSOS MATERIALES E INFRAESTRUCTURA 41
6.3. PASAJES Y VIÁTICOS 41
6.4. RECURSOS HUMANOS 42
6.4.1. Coordinador Administrativo (CADM) – 1 persona 42
6.4.2. Asistente Administrativo (ADM) – 02 personas 42
6.4.3. Contador (CONT) – 01 persona 42
6.4.4. Técnico de Informática (INFO) – 01 persona 43
6.4.5. Coordinador Técnico (CTEC) – 01 persona 43
6.4.6. Experto en Derecho Internacional (SEDI) – 01 persona 43
6.4.7. Abogado (JAB) – 02 personas 43
6.4.8. Graduado en Relaciones Internacionales (JAB) – 02 personas 44
6.4.9. Experto en Defensa de la Competencia (SDEC) – 01 persona 44
6.4.10. Economista (JEC) – 02 personas 44
6.4.11. Estadístico (JES) – 02 personas 45
6.4.12. Experto en Transporte Aéreo (SETP) – 01 persona 45
6.4.13. Ingeniero de Transportes (JET) – 02 personas 45
6.4.14. Geógrafo (JGE) – 02 personas 45
6.4.15. Experto en Transportes (CTRP) – 01 persona 46
6.4.16. Experto en Integración Regional del MERCOSUR (CSUR) – 01 persona 46
6.4.17. Experto en Integración de Transporte de la Unión Europea (CTEU) – 01 persona 46
6.4.18. Experto en Desarrollo Regional y Economía Urbana (CURB) – 01 persona 47

7. IMPACTO 49

7.1. BENEFICIOS DEL PROYECTO 49
7.2. BENEFICIARIOS DEL PROYECTO 50

8. REFERENCIAS 52

ANEXO 55

Índice de Tablas

TABLA 1 - CANTIDAD DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES (1991-2005)..... 8

TABLA 2 – COSTOS UNITARIOS DE LOS RECURSOS INFORMÁTICOS (EN EUROS) 41

TABLA 3 – COSTOS TOTALES CON PASAJES..... 41

TABLA 4 – COSTOS UNITARIOS CON VIÁTICOS..... 42

TABLA 5 – COSTOS POR HORA CON LOS PROFESIONALES DEL PROYECTO 47

TABLA 6 – PRESUPUESTO DEL PROYECTO (EN EUROS) 48

Índice de Figuras

FIGURA 1 - EVOLUCIÓN EN LA CANTIDAD DE EMPRESAS AEROCOMERCIALES EN EL MERCOSUR 8

FIGURA 2 - EVOLUCIÓN DE LA CANTIDAD DE PASAJEROS POR EMPRESA .. 8

FIGURA 3 - CENTROS DE DISTRIBUCIÓN DE VUELOS (1986-2005) 9

FIGURA 4 - CENTROS DE DISTRIBUCIÓN DE VUELOS (2005) 9

FIGURA 5 - RED DE VUELOS DOMÉSTICOS DE LOS PAÍSES DEL MERCOSUR (2005) 10

FIGURA 6 - CANTIDAD DE PASAJEROS ANUALES DOMÉSTICOS E INTERNACIONALES EN LAS CIUDADES DEL MERCOSUR (2005)..... 11

FIGURA 7 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (MERCOSUR, 2005)..... 12

FIGURA 8 - CIUDADES CON SERVICIOS AEROCOMERCIALES REGULARES DOMÉSTICOS E INTERNACIONALES (2005)..... 13

FIGURA 9 - FRECUENCIAS SEMANALES DE VUELOS REGIONALES (2002) .. 14

FIGURA 10 - FRECUENCIAS SEMANALES DE VUELOS REGIONALES (2005) .. 14

FIGURA 11 - RED DE VUELOS EXTRA-REGIONALES DEL MERCOSUR (2005) 15

FIGURA 12 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (CAN, 2005) 18

FIGURA 13 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (EEUU, 2005) 18

FIGURA 14 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (UE, 2005) 19

FIGURA 15 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (ASEAN, 2005) 20

FIGURA 16 - CONCENTRACIÓN DE PASAJEROS Y HABITANTES POR CIUDAD (ÁFRICA, 2005) 20

FIGURA 17 – DIAGRAMA PERT DEL PROYECTO AEROUNO-SUR 31

FIGURA 18 – DIAGRAMA DE GANTT DEL PROYECTO AEROUNO-SUR..... 32

1. INTRODUCCIÓN

Este proyecto se autodenominó como AEROUNO-MERCOSUR y tiene como objetivo proponer una normativa que estimule la conformación de un mercado aerocomercial único para el MERCOSUR que sea equilibrado territorialmente y sustentable.

El objetivo del proyecto intenta solucionar dos problemas actuales del mercado aerocomercial en el MERCOSUR. En primer lugar, la dificultad existente desde 1996 para consensuar una política común para los vuelos regionales en este bloque económico. En segundo lugar, el alto grado de concentración de los flujos aerocomerciales que sería consecuencia, primeramente, de la concentración de los centros de distribución de vuelos (*hubs*) y, seguidamente, de los fuertes procesos de centralización empresarial que habrían surgido gracias a la desregulación de los mercados nacionales y la apertura basada en la *extranjerización* de la propiedad y gestión efectiva de las empresas aéreas de la región.

Existe una serie de elementos normativos que pueden aplicarse independiente o complementariamente que estimulan la disuasión de los procesos antedichos. Gran parte de estos elementos han sido aplicados en otros territorios y regiones con efectos territoriales diferentes. Los análisis causa-efecto de la aplicación de estos elementos normativos en relación al nivel de centralización empresarial, de la aplicación de estos elementos normativos en relación al nivel de concentración de los flujos aerocomerciales y de la relación entre centralización empresarial y concentración de los flujos, permitirán evaluar a cada uno de estos elementos. Para la realización del proyecto se prevé realizar estos análisis causa-efecto teniendo a la situación en el MERCOSUR, Comunidad Andina de Naciones, Unión Europea, Asociación de Naciones del Sureste Asiático y Estados Unidos.

Este análisis proveerá una evaluación de cada uno de los elementos normativos identificados, también permitirá reconocer los elementos aplicables y expondrá las alteraciones pertinentes para ser aplicadas en el MERCOSUR.

La conjunción de los elementos permitirá, a su vez, configurar una normativa tendiente a generar un mercado aerocomercial único, pero con un especial énfasis por estimular la desconcentración de los flujos para desarrollar un sistema equilibrado territorialmente, y consecuentemente sustentable a largo plazo.

A diferencia de otras aproximaciones que se desarrollaron en este sentido, es fundamental que las bases de la normativa regional propuesta desde este proyecto sean consideradas en el marco de las normas internas de los países miembros y no ser un acuerdo multilateral con el fin de integrar un mercado regional que se encuentra bastante desintegrado en cada país que conforma a dicha región. Se espera, de esta forma, contribuir con aquellos territorios que todavía no gozaron de los beneficios de la integración, al incrementar su conectividad y accesibilidad aérea.

El marco normativo será difundido y justificado a las autoridades aeronáuticas correspondiente y a la sociedad en general, con el fin de lograr un consenso y, en lo posible, entablar las negociaciones para la firma de un memorando de entendimiento entre las partes. Se espera contribuir con las directrices enmendadas en el Acuerdo de Asunción basadas en la flexibilidad, gradualidad y equilibrio.

La identificación de elementos normativos que sean paliativos a la situación generada por la concentración de los flujos aerocomerciales será publicados por AEROUNO-MERCOSUR y quizás sean tomados como ejemplo y sean readaptados por otras regiones del mundo que también cuentan con problemas y procesos de concentración territorial de los flujos.

2. NECESIDAD DE LA INTERVENCIÓN

Actualmente, el transporte aéreo es el principal modo de circulación interurbano de personas - con casi 3 millones de pasajeros anuales - entre los cuatro países que actualmente integran el MERCOSUR. Asimismo, el potencial futuro del transporte aéreo es aún mayor teniendo en cuenta la gran superficie de la región, el alto nivel de urbanización, la baja densidad demográfica y la necesidad de una movilidad cada vez más acelerada. La posibilidad de que el resto de los países de la ALADI realicen su incorporación como integrantes del MERCOSUR también resaltará la pertinencia de este modo de transporte.

La necesidad de esta intervención se sustenta en el fuerte proceso de concentración de flujos aerocomerciales, en un contexto paralelo de desregulación aérea a escala nacional en los distintos países y en el intento por generar un mercado aerocomercial único en el MERCOSUR. Es importante que la normativa sectorial remita al mismo tiempo a las directrices generales del MERCOSUR expuestas principalmente en el Tratado de Asunción del año 1991. De esta forma, esta intervención tiene el objetivo de proponer un marco normativo que lleve a la conformación de un mercado aerocomercial único, teniendo en cuenta la flexibilidad, la gradualidad y el equilibrio para llegar a tener un mercado sustentable basado en una integración genuina de gran parte de los territorios implicados y no sólo de los nodos más dinámicos.

2.1. La generación de un mercado aerocomercial único en el MERCOSUR

El proceso de integración iniciado por los países integrantes del MERCOSUR tiene como objetivo central la generación de un mercado único. A pesar de que este proceso se está desarrollando lentamente, es importante destacar que los avances son constantes. En este sentido, la unificación del mercado provocará una mayor interacción que consecuentemente traerá como resultado una mayor demanda de transporte de pasajeros, que en gran parte será captada por el transporte aéreo. Sin embargo, está no será la única consecuencia del proceso de unificación del mercado en relación al transporte aéreo, sino que también este proceso implica en si mismo el desarrollo de un mercado aerocomercial único.

Con cierta conciencia acerca de la importancia del desarrollo del transporte - en general - en el proceso de integración regional, desde la puesta en marcha del MERCOSUR se organizaron grupos de trabajo sobre temas específicos como el transporte terrestre y el transporte marítimo y fluvial. A pesar de que el transporte aéreo no fue incluido en ningún grupo específico, las autoridades de los países del MERCOSUR avanzaron en la integración en un marco político-técnico ajeno al MERCOSUR.

2.1.1. *El Acuerdo de Fortaleza (1996)*

El punto inicial en el proceso de integración regional en el mercado aerocomercial fue la firma del Acuerdo de Fortaleza que tuvo lugar en el año 1996. Este acuerdo fue firmado por los cuatro países del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y por Bolivia y Chile. Este acuerdo está

abierto a las adhesiones del resto de los países latinoamericanos y en ese marco, Perú se adhirió en el año 2000.

Hasta el momento de la firma del Acuerdo de Fortaleza, el mercado aerocomercial internacional entre estos países se encontraba regulado por los acuerdos bilaterales celebrados entre los gobiernos de los distintos países. El Acuerdo de Fortaleza configura el primer intento por liberalizar el mercado aerocomercial y, específicamente, desregularizó a todos los servicios aerocomerciales internacionales entre los países implicados que no estaban contemplados en los acuerdos bilaterales - denominados como "vuelos regionales".

En el Acuerdo de Fortaleza también se especificó la creación del Consejo de Autoridades Aeronáuticas (CAA), que de forma periódica comenzó a sesionar con el objetivo de realizar un seguimiento al acuerdo y hacer las modificaciones que se consideren pertinentes. En dichas sesiones podían participar como observadores, solamente aquellos representantes de las empresas aéreas.

2.1.2. *El Memorando de Santiago (2000)*

Hubo algunos intentos por ampliar el Acuerdo de Fortaleza, aunque estos no tuvieron mucho éxito. El más importante de estos, fue la firma del Memorando de Santiago en el año 2000. En dicho memorando constaban las pautas para iniciar un proceso de liberalización gradual de los servicios internacionales contenidos en los acuerdos bilaterales entre estos países. El problema de este memorando es que en un principio fue firmado por los países consignatarios del Acuerdo de Fortaleza con la excepción de Argentina - el mercado aerocomercial internacional más importante que existía entre los 7 países integrantes de ese acuerdo. Sin embargo, el memorando quedó suspendido con la retirada de Brasil y de Uruguay luego de los cambios políticos que tuvieron lugar en esos países a partir del año 2003.

2.1.3. *Las Actas de Montevideo (2003).*

En la reunión del CAA del 2003 en Uruguay quedó suspendido el Memorando de Santiago, exponiendo dos posiciones claramente diferentes en relación a la integración aerocomercial en la región. Por un lado, estaban los que se negaron terminantemente a la liberalización total de los servicios aéreos inscriptos en los acuerdos bilaterales (Argentina, Brasil y Uruguay) y aquellos que defendían dicha liberalización (Bolivia, Chile, Paraguay y Perú). Dicha reunión configuró un debate más profundo acerca del tipo de integración pretendido por los distintos gobiernos. Desde ese momento y hasta la actualidad, se mantiene un régimen que contiene dos tipos de regulación. Por un lado, se encuentran los servicios incorporados en los acuerdos bilaterales - que contienen a las rutas más demandadas y rentables - y por el otro, se encuentra un sistema absolutamente desregulado específico para las rutas no contenidas en los acuerdos bilaterales – que contienen a las rutas con rentabilidad media, nula y hasta negativa.

2.1.4. *Otras opiniones en materia de integración regional*

En este período se realizaron paralelamente reuniones de los sectores sindicales implicados y de los representantes de la sociedad civil que incluso

contaron con declaraciones marcadamente distintas a las resoluciones adoptadas en las sesiones de la CAA. Estas declaraciones consisten principalmente en la inclusión de las negociaciones sobre el mercado aerocomercial en el ámbito político-técnico del MERCOSUR, en la defensa de la industria aeronáutica de los países de la región, en la regulación del transporte aéreo, en la reconstrucción de los sistemas nacionales de transporte aéreo, en la integración de las políticas de transporte aéreo con los restantes modos, en la necesidad de negociar como bloques con terceros países, en el consenso amplio para llevar adelante las negociaciones, en la creación de una autoridad regional aeronáutica, en el apoyo y promoción por parte de los estados nacionales, en la creación de un centro regional de capacitación, en la estimulación de la provisión de servicios en las rutas y ciudades no privilegiadas por las empresas y en la armonización normativa entre los países de la región.

Durante este proceso también se publicaron dos trabajos importantes que analizaron el tema de la integración aerocomercial pero a escala sudamericana. Uno de ellos, es el trabajo desarrollado por el BID - que también ha sido tomado como insignia por el proyecto IIRSA - que ha sido elaborado por Andrés Ricover y por Eugenio Negre. Este trabajo se centra en la necesidad de liberalizar completamente al mercado aerocomercial sudamericano y expone las dificultades y barreras existentes - como ser los acuerdos bilaterales. El otro trabajo fue desarrollado por la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC) que destaca la necesidad de liberalizar algunos mercados que se encuentran regulados y además presenta una serie de rutas independientes entre sí que serían potencialmente rentables.

A modo resumido, este punto ofrece una visión breve de los avances, negociaciones y contrapuntos que caracterizan al proceso de generación de un mercado aerocomercial único. Sin embargo, resulta relevante explicar rápidamente cómo fue el desarrollo del mercado aerocomercial en los últimos años. En efecto este análisis se centra en la problemática de la concentración de los flujos aéreo, que tuvo lugar en paralelo con los avances normativos ya presentados, y conforma un punto importante en el objetivo por lograr una red aerocomercial regional equilibrada territorialmente.

2.2. La desregulación aerocomercial a escala nacional y la falta de equilibrio territorial de los flujos aéreos

La evolución, en los últimos 15 años, del mercado aerocomercial en el MERCOSUR se destacó por la aplicación de un marco desregulado a escala nacional de los distintos países que originó a mediano plazo un proceso de centralización empresarial, que devino en la reducción de los centros de distribución de vuelos (*hubs*) y consecuentemente en la concentración de los flujos aerocomerciales.

2.2.1. *La desregulación de los mercados aerocomerciales a escala nacional en los países del MERCOSUR*

La década del noventa significó para los mercados aerocomerciales nacionales un período de desregulación y liberalización de los mercados domésticos. Es importante aclarar que en cada liberalización ha sido diferente y en distintos

grados. El contexto ideológico-político de los gobiernos de corte liberal fue el más propicio para la aplicación de este nuevo marco normativo. Este proceso tenía como objetivo incrementar la competencia y producir una reducción de los costos y los precios mediante la aplicación de estrategias comerciales de vanguardia para llegar a un nivel de eficiencia comercial aceptable.

2.2.2. *La centralización empresarial en el MERCOSUR*

Los procesos de desregulación y liberalización de los mercados aerocomerciales alentaron en un primer momento a una multiplicación de empresas aéreas, aunque luego se produjo una reducción en la cantidad de estas empresas.

Al realizar un análisis de la centralización empresarial a nivel MERCOSUR es importante destacar la apertura al capital extranjero dentro de la composición propietaria de las empresas. En efecto, algunas empresas han incorporado participaciones minoritarias de capital extranjero provenientes de otros países del MERCOSUR, incluyendo en este proceso el traspaso de la gestión efectiva.

La evolución de la centralización empresarial en el MERCOSUR no es lineal, más bien tiene un comportamiento cíclico con una clara tendencia negativa como es expresado en la Tabla 1 y la Figura 1.

Tabla 1 - Cantidad de empresas aerocomerciales (1991-2005)

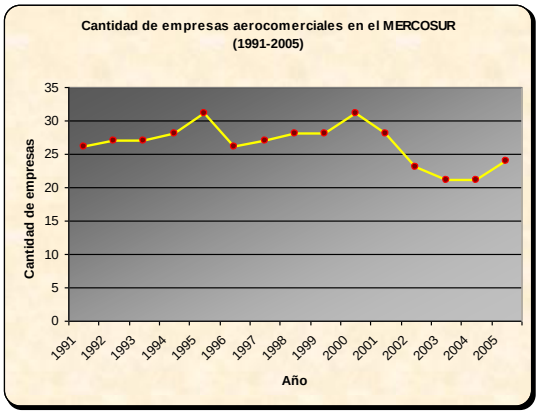
Año	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay	MERCOSUR(*)
1991	8	14	1	3	26
1992	8	15	1	3	27
1993	9	14	1	3	27
1994	10	15	2	2	28
1995	11	17	2	2	31
1996	11	15	2	1	26
1997	12	16	1	1	27
1998	12	17	1	1	28
1999	11	18	1	1	28
2000	9	22	1	1	31
2001	9	19	1	1	28
2002	6	17	1	1	23
2003	5	16	1	1	21
2004	4	16	1	2	21
2005	3	20	1	2	24

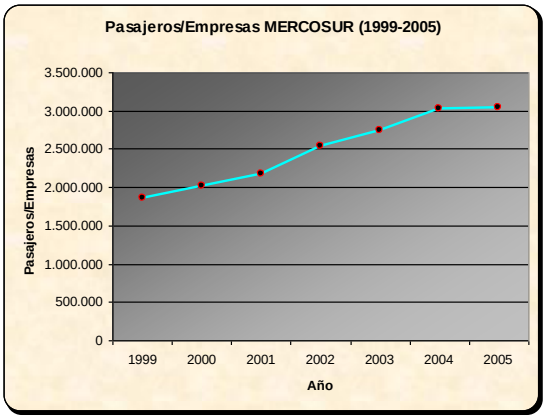
(*) La cantidad de empresas del MERCOSUR no es igual a la suma de las empresas por país, por existir empresas en distintos países bajo una misma gestión efectiva.

Se puede agregar que durante el período de centralización empresarial, la demanda se ha incrementado de forma sostenida. Por lo tanto, se puede decir que en este período la cantidad de empresas se redujo mientras que la cantidad de pasajeros tuvo un importante incremento (ver Figura 2).

Figura 1 - Evolución en la cantidad de empresas aerocomerciales en el MERCOSUR

Figura 2 - Evolución de la cantidad de pasajeros por empresa





2.2.3. *La concentración y reducción en el número de centros de distribución de vuelos (hubs)*

Una de las principales estrategias de reducción de costos de las empresas aerocomerciales es la operación concentrada en centros de distribución (*hubs*) de vuelos. La implementación de los centros de distribución permite desarrollar economías de escala y aplicar estrategias de transporte en masa. Es posible encontrar centros de distribución de vuelos simples y complejos. Los centros de distribución complejos pueden denominarse como centros de conexión de vuelos que permiten exportar el servicio aerocomercial de un nodo principal.

Las distintas empresas instauran sus propios centros de distribución - que funcionan como sedes operativas - y dependiendo de la magnitud de la empresa y, de la extensión y densificación de la red, estas empresas pueden contar con más de un centro de distribución. En un proceso de desregulación del mercado con una tendencia a la centralización empresarial, la cantidad de centros de distribución se reduce, estos se superponen y son de mayores magnitudes (ver Figura 3 y Figura 4).

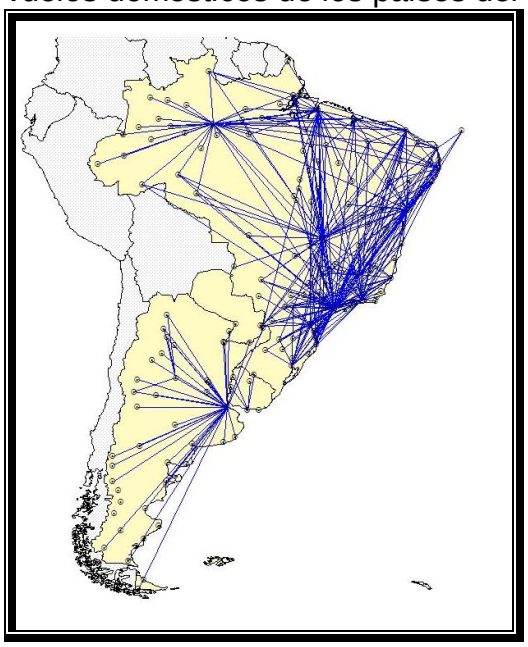
Figura 3 - Centros de distribución de vuelos (1986-2005)

Figura 4 - Centros de distribución de vuelos (2005)

2.2.4. *La concentración de los flujos aerocomerciales en el MERCOSUR*

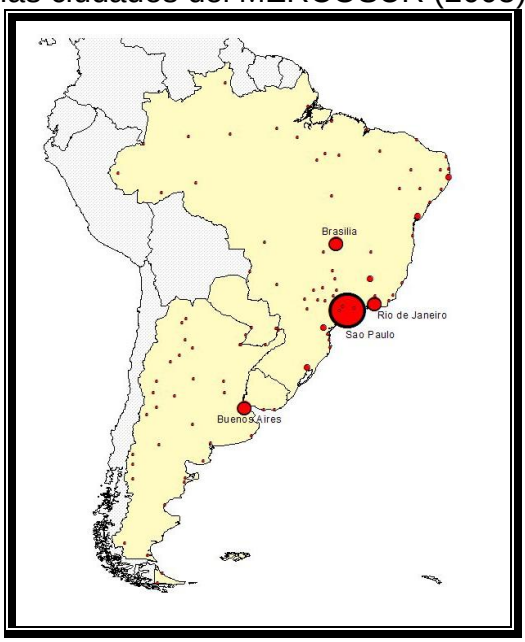
El proceso de centralización y el consecuente proceso de concentración y reducción en la cantidad de centros de distribución trajeron como consecuencia inevitable, el desarrollo de una red aerocomercial que se destaca por la concentración de vuelos en pocas ciudades. Uno de los problemas de dicha concentración territorial de los flujos aerocomerciales es la acentuación de los desequilibrios territoriales en el MERCOSUR. Se puede afirmar que en el MERCOSUR existe un alto grado de conectividad aerocomercial debido a que un gran número de ciudades ubicadas de forma desconcentrada poseen conexiones con la red. Sin embargo, dichas conexiones se encuentran establecidas casi exclusivamente con los principales centros de distribución de vuelos (ver Figura 5).

Figura 5 - Red de vuelos domésticos de los países del MERCOSUR (2005)



La configuración de estas redes aerocomerciales a escala nacional brinda altos niveles de conectividad, aunque además genera pocos nodos con buena accesibilidad y muchos otros nodos con un nivel de accesibilidad deficientes. El desarrollo de redes concentradas a nivel nacional estimula y configura a su vez, la concentración de vuelos internacionales incrementando la brecha de accesibilidad entre los distintos nodos. Este ciclo de reproducción concentradora de flujos domésticos e internacionales es evidenciado en la Figura 6 con el fin de dimensionar la asimetría del mercado aerocomercial.

Figura 6 - Cantidad de pasajeros anuales domésticos e internacionales en las ciudades del MERCOSUR (2005)

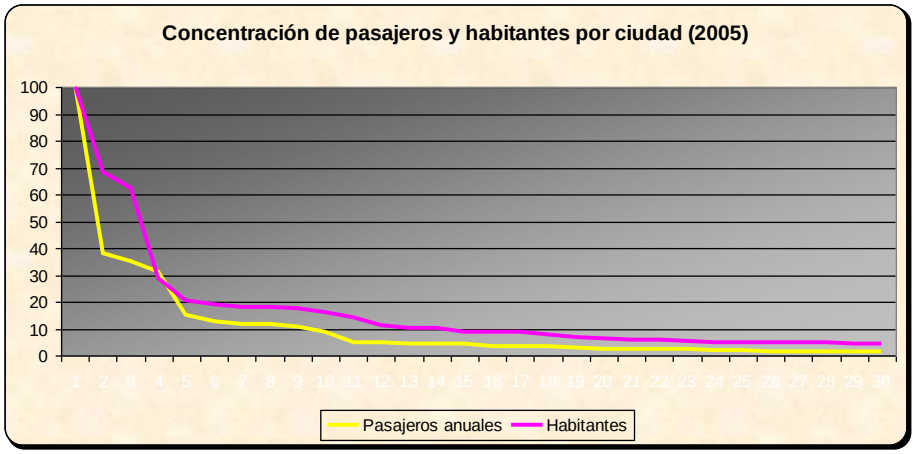


De esta forma, se incentiva sucesivamente a la concentración territorial de otras actividades económicas que poseen algún tipo de dependencia con el transporte aéreo, a partir de las cualidades particulares de este modo que han sido descriptas anteriormente. Asimismo, el problema de la situación actual de los flujos no sólo se sustenta en el desarrollo de una red de vuelos ofrecidos que no responde a la demanda efectiva, sino que también estimula un modelo territorial concentrado. Es relevante recordar que el transporte se desarrolla como consecuencia de la estructura socio-territorial, pero también es un factor de producción de espacio incidiendo, de este modo, en la definición de la estructura territorial futura.

La Figura 7 muestra la concentración del mercado aerocomercial regional medida por la cantidad de pasajeros anuales con origen o destino en los aglomerados urbanos en relación a la concentración demográfica mesurada por la población de los primeros 30 aglomerados del MERCOSUR. Se puede apreciar claramente que el mercado aerocomercial se encuentra más concentrado que la estructura urbana.

Si bien la estructura urbana no sólo se configura por la presencia e intensidad del mercado aerocomercial, se puede decir que la calidad y cantidad del servicio aerocomercial ofrecido actúa como un factor de atracción de actividades económico-productivas y demográfica. De hecho, es muy frecuente encontrar en los *rankings* de ciudades alguna variable que hace referencia al mercado aerocomercial presente.

Figura 7 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (MERCOSUR, 2005)



2.2.5. *La situación del mercado aerocomercial regional*

La situación del mercado aerocomercial regional - vuelos internacionales entre los países del MERCOSUR - se relaciona directamente con los procesos de centralización empresarial, concentración de los centros de distribución de vuelos y la consecuente concentración de los flujos aerocomerciales.

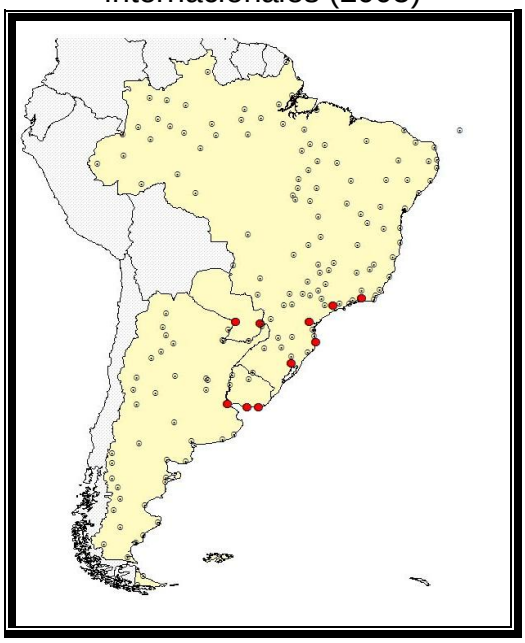
Actualmente, el mercado aerocomercial regional no conforma un mercado aerocomercial único. Los avances consistieron principalmente en las firmas del Acuerdo de Fortaleza y el Memorando se Santiago que fue suspendido en el 2003. A 11 años de la firma del Acuerdo de Fortaleza los avances han sido escasos y existe una falta de consenso entre los países para progresar en este tema. Parece haber dos concepciones muy diferentes entre sí. Por un lado, una política de fuerte sustento en la liberalización absoluta del sistema (Bolivia, Chile, Paraguay y Perú) y, por otra parte, una política que hace hincapié en regulación y en la defensa de las industrias aerocomerciales nacionales (Argentina, Brasil y Uruguay). Mientras tanto, el mercado aerocomercial regional sigue con su dinamismo según las normativas vigentes y las estrategias de centralización empresarial y concentración de los flujos que se vienen desarrollando desde la desregulación de los mercados aerocomerciales nacionales continúan reproduciéndose.

Las consecuencias de la reproducción de los procesos recién señalados pueden evidenciarse a partir del análisis de un puñado de datos basados exclusivamente en vuelos regionales sin escalas, aunque muy expresivos.

En primer lugar, durante el año 2005 sólo dos grupos empresarios aerocomerciales - el grupo VARIG y el grupo TAM - proveían el 64% de los asientos ofrecidos y de los asientos por kilómetro en vuelos regionales, y el 67% de los pasajeros transportados en este tipo de vuelos. Teniendo en cuenta a los 3 grupos empresarios aerocomerciales más significativos - agregando al grupo Aerolíneas Argentinas - la cantidad de asientos ofrecidos significaba el 82% y la proporción de asientos por kilómetro brindados era del 80%. Estos 3 grupos empresarios transportaron durante el año 2005 al 88% de los pasajeros en vuelos regionales.

En segundo lugar, es destacable que de las 168 ciudades que contaban con servicios aerocomerciales regulares domésticos e internacionales durante el año 2005 sólo 10 de ellas (marcadas en color rojo en la Figura 8) contaban con vuelos regionales operados regularmente.

Figura 8 - Ciudades con servicios aerocomerciales regulares domésticos e internacionales (2005)



En tercer lugar, el proceso de concentración de los flujos aerocomerciales merece una especial atención, ya que se vincula directamente con el objetivo específico de este proyecto. Para enriquecer este análisis, se puede realizar una comparación temporal con el fin de de ofrecer una muy breve descripción evolutiva del proceso. Se puede tomar el año 2002 como referencia de la situación para el año 2005.

El año 2002 es muy significativo debido a que representa el peor momento en la historia del mercado aerocomercial de la región. Dicho año se caracteriza por la crisis específica del mercado aerocomercial mundial - pocos meses después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 - en conjunción con las profundas crisis económicas experimentadas en los 4 países que integran el MERCOSUR. De hecho, y a modo de ejemplo, en Argentina la crisis económica de diciembre de 2001 significó además una crisis socio-política de proporciones históricas que devino en la secuenciación de tener cinco presidentes en una semana.

El contexto aerocomercial del 2002 es bien diferente al del año 2005 donde se produjo un crecimiento acelerado de la economía general llegando y hasta superando los niveles económicos de la década del noventa. En efecto, los pasajeros que se transportaron en vuelos regionales en el año 2002 fueron de 1.944.047, mientras que los pasajeros transportados en vuelos regionales fueron de 2.707.207 durante el año 2005. Se puede decir complementariamente, que la variación es de 39,26%. Adicionalmente, en el año 2002 había 714 frecuencias semanales ofrecidas en vuelos regionales regulares. Para el año 2005 estas frecuencias llegaron a 742.

A modo absolutamente inverso a la perspectiva del mercado aerocomercial entre 2002 y 2005, se puede mencionar que en el año 2002 había 16 rutas aerocomerciales regionales que ligaban 12 ciudades (**Error! Reference source not found.**). Para el año 2005, también se ofrecieron 16 rutas, pero esta vez la cantidad de ciudades relacionadas era de 10 (**Error! Reference source not found.**). Por lo tanto, es destacable que a pesar de la existencia de 28 frecuencias semanales entre el 2005 y el 2002, la cantidad de rutas fue igualmente de 16.

Figura 9 - Frecuencias semanales de vuelos regionales (2002)

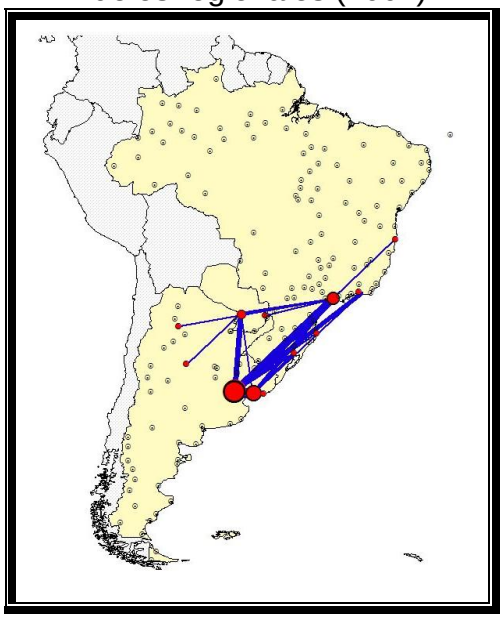
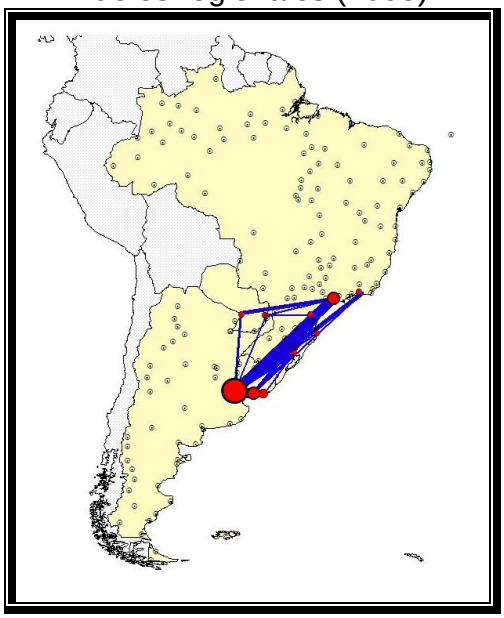


Figura 10 - Frecuencias semanales de vuelos regionales (2005)



Impresiona verificar que con un crecimiento del 39% en la cantidad de pasajeros transportados en servicios regionales entre 2002 y 2005, la red de vuelos regionales se haya concentrado aún más. Al ver ambos mapas, también es impactante la concentración de los flujos en pocas rutas que además se encuentran fuertemente concentradas y superpuestas respecto a la superficie total del MERCOSUR. Dudosamente esta configuración de la red responda a la escasa demanda del resto de las ciudades del MERCOSUR, ya que existen otras 158 ciudades que no cuentan con vuelos regionales sin escalas. Es más, la cantidad de asientos ofrecidos semanalmente en vuelos regionales (97.778) sólo representa el 5% de los 1.989.284 asientos ofrecidos por semana en los servicios domésticos e internacionales. En efecto, los importantes flujos regionales se orientan casi exclusivamente a ligar a los principales centros de distribución que a su vez concentran fuertemente a los flujos domésticos y extra-regionales.

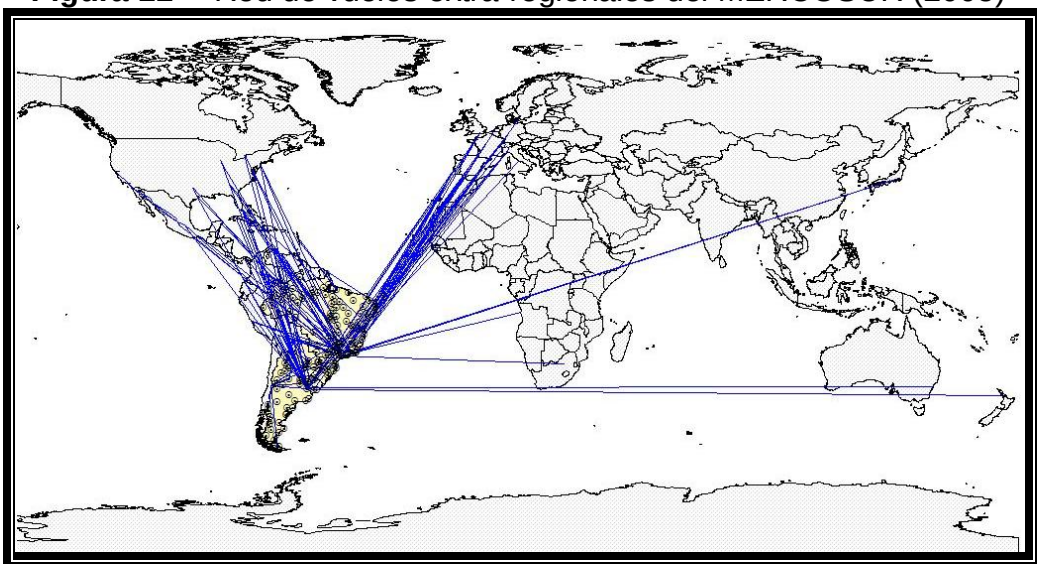
Por lo tanto, se puede afirmar que los flujos regionales ofrecen una baja integración basada en el equilibrio regional. Estos flujos parecen integrar exclusivamente a los principales nodos establecidos, a su vez, en redes domésticas y extra-regionales desequilibradas territorialmente. Es muy difícil pretender que los distintos sistemas nacionales de flujos fuertemente concentrados y desequilibrados territorialmente, se integren entre sí de un modo más equilibrado desde el punto de vista territorial. Esto incrementa el desafío de desarrollar una normativa tendiente a estimular una red

aerocomercial equilibrada territorialmente que favorezca al desarrollo de una integración genuina.

2.2.6. *La concentración de los flujos extra-regionales*

Siguiendo la lógica de la concentración de los vuelos domésticos y regionales, los vuelos extra-regionales también poseen una distribución caracterizada por la concentración. De hecho, los más importantes centros de distribución de vuelos (*hubs*) no sólo son atractivos para la instalación de operaciones extra-regionales por su relevancia como generadores genuinos de viajes, sino que también son atractivos por la multiplicidad de oportunidades para realizar conexiones generadas gracias a los procesos de concentración de rutas domésticas y regionales (ver Figura 11).

Figura 11 - Red de vuelos extra-regionales del MERCOSUR (2005)



Las dos ciudades del MERCOSUR que cuentan con más asientos ofrecidos en vuelos extra-regionales son San Pablo y Buenos Aires. Ambas ciudades contaban en el año 2005 con el 82% de los asientos ofrecidos en servicios extra-regionales. De modo más específico, se puede afirmar que San Pablo y Buenos Aires tenían - para ese mismo año - el 77% de los asientos ofrecidos entre el MERCOSUR y Europa, el 87% de los ofrecidos entre el MERCOSUR y Estados Unidos y Canadá, y el 82% de los asientos ofrecidos entre el MERCOSUR y el resto de los destinos de América Latina y el Caribe.

Cualquier acción tendiente a estimular la generación de un mercado aerocomercial único en el MERCOSUR, puede ocasionar consecuencias en la red de transporte extra-regional. No es un tema secundario ni postergable la definición de una política aerocomercial común respecto a los servicios con terceros países, a la hora de iniciar el proceso de conformación de un mercado aerocomercial único. En este contexto, es importante remarcar algunas desigualdades que pueden ser tenidas en cuenta a la hora de diseñar la política aerocomercial respecto a terceros países.

En este sentido, sólo el 31% de los asientos en vuelos extra-regionales fueron ofrecidos en el 2005 por parte de las empresas de los países del MERCOSUR. Más precisamente, estas empresas tuvieron una participación del 22% en los

asientos ofrecidos en vuelos con origen y destino en Estados Unidos y Canadá; del 32% en los vuelos que conectan a la región con el resto de las ciudades latinoamericanas; y del 36% en los servicios hacia y desde Europa.

2.3. Posibilidades de intervención para estimular el desarrollo de un mercado aerocomercial único sustentable y equilibrado territorialmente

Desde el mismo inicio del MERCOSUR, se expresan las directrices principales basadas en la flexibilidad y la generación de un mercado económico único, pero también insta al equilibrio y la integración genuina. Dependiendo del modo ideológico-político con que se encara un proceso de integración, la búsqueda de flexibilidad y equilibrio pueden ser opuestas o, realmente complementarias y consecuentes. Se puede decir que cuanto más equilibrado es un sistema, el mismo contará con un mayor grado de sustentabilidad en el sentido de la posibilidad existente de mantener y desarrollar un sistema a largo plazo. En sentido contrario, la práctica extrema de la flexibilidad no garantiza sustentabilidad ni equilibrio, especialmente cuando se habla de un equilibrio que excede al equilibrio de mercado e incluye equilibrio de componentes más generales como equilibrios de índole social o territorial.

El análisis del camino que ha sido recorrido en el ámbito del mercado aerocomercial, es un insumo clave para pensar en alternativas con el fin de buscar algunas soluciones al problema en cuestión. La firma del Acuerdo de Fortaleza, las periódicas reuniones posteriores de las autoridades aerocomerciales, las redefiniciones y la dificultad de encontrar posturas comunes sólidas entre los países; y de forma paralela el dinamismo continuo de los procesos de centralización empresarial, de concentración de los centros de distribución de vuelos y de concentración de los flujos aerocomerciales; alcanzan para exhibir los problemas de la red aerocomercial y la dificultad por encontrar soluciones.

2.3.1. *Mercado aerocomercial único*

Antes de avanzar resulta necesario indagar sobre la definición de un mercado único. El desarrollo de un mercado único en el contexto de la conformación de bloques regionales integrados hace referencia en un principio, y de forma exclusiva, a que las condiciones de mercado entre algunos países sean iguales y compatibles con las condiciones de mercado al interior de esos propios países. La sumatoria de los mercados sectoriales únicos genera, a su vez, mercados económicos únicos más amplios.

Los múltiples esfuerzos realizados en la difusión exagerada de la conformación de mercados sectoriales o generales únicos a partir de la aplicación de condiciones de mercado profundamente desregularizadas y liberales, pretenden instituir una relación indisoluble entre liberalización de mercados y generación de mercados únicos. Sin embardo, son abundantes los ejemplos de conformaciones de mercados únicos bajo condiciones marcadas fuertemente por su alto nivel de regulación. Entre ambas posiciones extremas también es posible encontrar situaciones intermedias.

De forma clara debe aclararse que el proceso de integración en el MERCOSUR no provocará necesariamente la liberalización de las condiciones sectoriales de

mercado, sino que inducirá en un futuro al establecimiento de condiciones de mercado que serán equivalentes a las existentes en los países miembros en dicho momento. Independientemente de que estas condiciones de mercado estén fuertemente marcadas por normas de carácter desregulatorias o regulatorias, o se encuentren en un estado intermedio.

Respecto a la generación de un mercado aerocomercial único, existen tres importantes desafíos. El primero es lograr consenso sobre las condiciones de mercado que deberían ser aplicadas para los servicios regionales. El segundo consiste en aplicar estas mismas condiciones en cada uno de los mercados aerocomerciales nacionales. El tercero, no consiste en mantener estas condiciones en el tiempo, sino que consiste en que las alteraciones que se quieran introducir en el futuro en los mercados nacionales deben aplicarse exclusivamente si se alteran en el mismo sentido a las condiciones de mercado regionales y del resto de los mercados nacionales. Si se llega a lograr un consenso sobre las condiciones del mercado aerocomercial regional sin ser aplicadas estas en cada país, se producirán los problemas típicos de intentar integrar mercados desintegrados comprometiendo seriamente la sustentabilidad del sistema de transporte aéreo en el largo plazo.

Dentro de esta lógica, las características de las condiciones de mercado de los servicios regionales enmarcados en el Acuerdo de Fortaleza son estrictamente diferentes a las condiciones de mercado para los servicios incluidos en los acuerdos bilaterales. Por lo tanto existe una doble normativa que impone dos condiciones diferentes para el mismo mercado. Este problema fue repetidamente señalado por las autoridades chilenas en las reuniones del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza como la principal causa del escaso éxito de la implementación de los vuelos regionales. Esta superposición de condiciones de mercado no es propicia para la instauración de un mercado único. Igualmente, de aplicarse las condiciones de mercado incluidas en el Acuerdo de Fortaleza, estas no tendrían éxito si las condiciones no se replican al interior de los mercados nacionales.

2.3.2. *La situación en otros mercados aerocomerciales regionales*

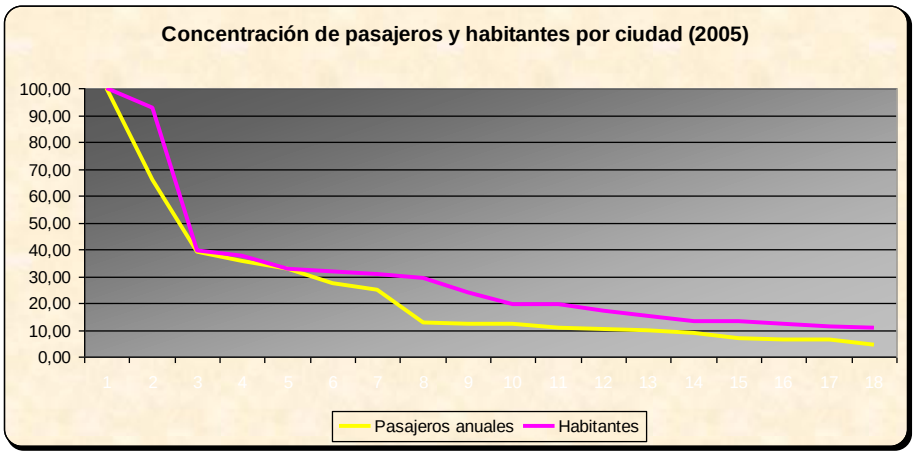
Convencidos de que de otras experiencias se puede aprender y con el fin de buscar variantes para generar una normativa regional en el MERCOSUR, se puede expresar brevemente las situaciones de concentración de flujos en otras regiones del mundo.

El ejemplo más cercano al del MERCOSUR es el de la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Los países de dicho bloque han firmado en 1991 el Acuerdo de Cartagena que contiene una normativa aerocomercial muy similar al del Acuerdo de Fortaleza, a excepción de que este acuerdo se encuentra firmado dentro del marco de la CAN y de que la liberalización de rutas se aplica también a los servicios incluidos en los diferentes acuerdos bilaterales. De hecho, es muy similar a la propuesta de las autoridades chilenas para el Acuerdo de Fortaleza.

La Figura 12 expresa el nivel de concentración de los pasajeros anuales por ciudad ordenados proporcionalmente respecto a la ciudad que cuenta con pasajeros (línea amarilla). Se puede decir que el sistema aerocomercial se

encuentra más concentrado cuando esta línea se encuentra más cerca del origen de los ejes. Si en un mismo gráfico se exhibiera las líneas resultantes de la medición de la concentración de pasajeros se podrán comparar a los niveles de equilibrio espacial de la red de vuelos entre distintos territorial. Igualmente, además se puede pensar que el nivel de concentración de los flujos tiene una relación directa con el nivel de concentración de la estructura urbana de las diferentes regiones. En este sentido, la línea rosa expresa el nivel de concentración de la estructura urbana. De esta forma, la superposición de ambas líneas en un mismo gráfico permite verificar si la red aerocomercial se encuentra más, menos o igualmente concentrada que la estructura urbana.

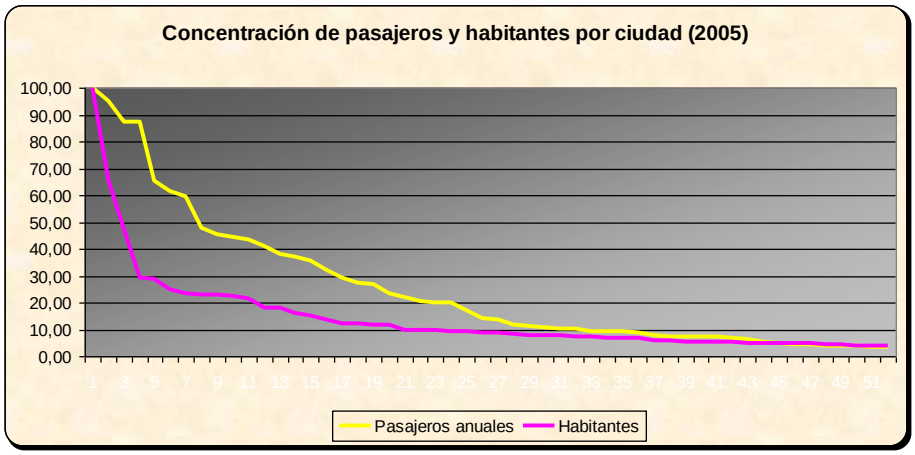
Figura 12 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (CAN, 2005)



En el caso del análisis de la Comunidad Andina de Naciones, se puede verificar claramente que la red aerocomercial se encuentra más concentrada que la estructura urbana.

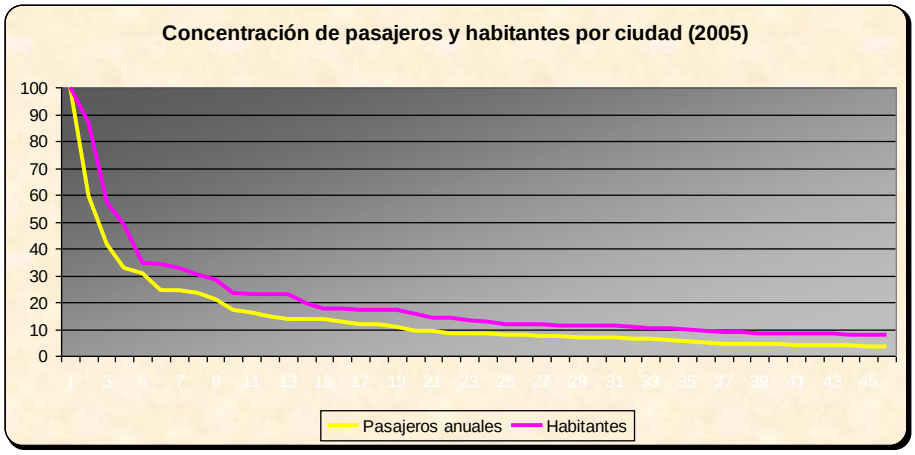
Como un ejemplo elocuente de un caso donde la red aerocomercial se encuentra menos concentrada que la estructura urbana, se puede mencionar al caso de Estados Unidos (Figura 13). A pesar de que en este caso se analiza un país y no una región, es destacable este caso porque igualmente se trata de un mercado único, que además es el mercado interno más grande e importante del mundo.

Figura 13 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (EEUU, 2005)



Se puede mencionar a la “Airline Deregulation Act” de 1978 como la normativa con más incidencia en la actual conformación de la red aerocomercial estadounidense. Si bien el marco normativo aplicado en Estados Unidos implanta un sistema extremadamente liberal, existen algunas condiciones - sobre regulaciones *antidumping* y sobre capacidad e inversión aeroportuaria - y normativas menores paliativas de situaciones coyunturales. Por ejemplo, el “chapter 11” referido a la ley de quiebras provoca el desarrollo de una red muy poco concentrada. De esta forma, el sistema aerocomercial estadounidense adquiere una morfología bien distinta a la generada por las condiciones extremas de liberalización de las condiciones de mercado.

Figura 14 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (UE, 2005)

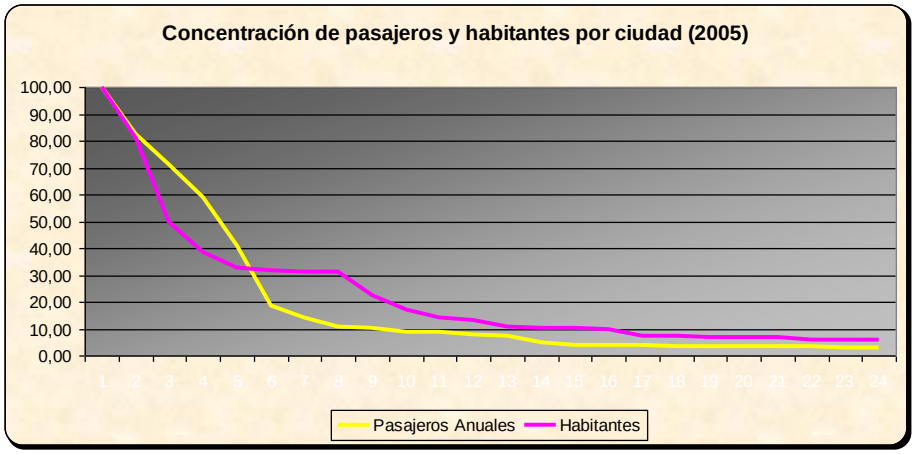


El caso de la Unión Europea también repite la instauración de un mercado aerocomercial absolutamente liberalizado, aunque también contó con la aplicación de narrativas *antidumping* y algunas medidas coyunturales referidas principalmente a la fusión empresarial - como en el caso Air France-KLM.

Los resultados del funcionamiento del mercado en la Unión Europea trajeron como resultado un alto nivel de concentración aerocomercial que al mismo tiempo es más concentrado que la estructura urbana en toda la extensión del gráfico (Figura 14). El nivel de concentración del mercado aerocomercial es similar al de la región latinoamericana y al del continente africano. Respecto a la relación entre la concentración de la red aerocomercial y la correspondiente a la estructura urbana, se puede decir que esta ya no es similar a la existente en América Latina, pero sí a la situación africana.

Por otra parte, también se puede citar como ejemplo el caso de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN). Esta región tiene una configuración de la concentración de la red aerocomercial que combina un primer momento de mayor concentración de la estructura urbana, respecto a la concentración aerocomercial, y un segundo momento donde la relación se invierte (Figura 15). En este caso se caracteriza por las fuerte diferencias que pueden apreciarse en términos de productos brutos. La situación de los mercados de Singapur y Kuala Lumpur explica en gran parte el comportamiento recién descripto. La ASEAN también se caracteriza por la liberalización extrema del mercado aerocomercial regional.

Figura 15 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (ASEAN, 2005)

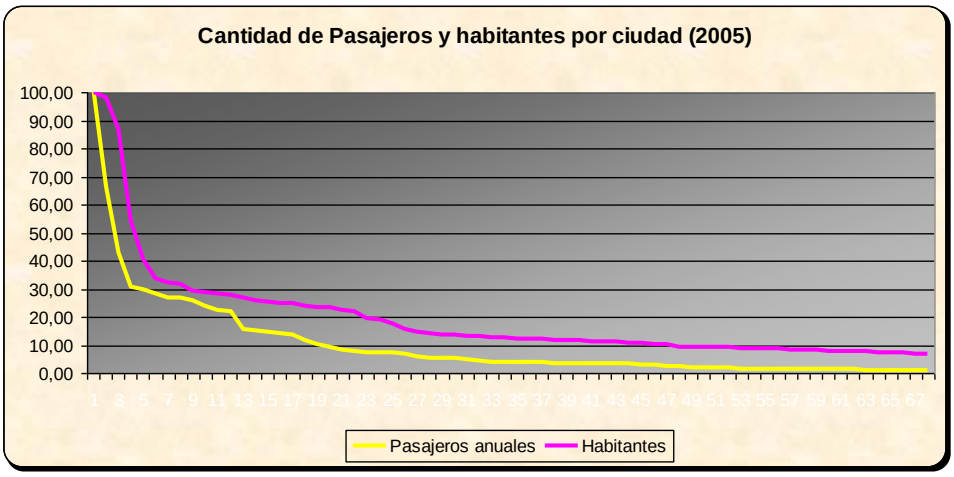


Se puede mencionar un último ejemplo, como el caso del continente africano. En este caso se trata de una aglomeración de situaciones independientes, ya que no existe una normativa específica para todo el continente y el sistema funciona principalmente a partir de las normativas desarrolladas en los acuerdos bilaterales.

Al mismo tiempo este continente se caracteriza por poseer los niveles de pobreza e indigencia más altos del planeta. Aunque las grandes distancias y el pésimo estado de las vías de circulación terrestres puedan estimular la relevancia del transporte aéreo, este mercado se ve muy limitado por los niveles de calidad de vida y capacidad de consumo.

En este contexto, se verifica que existe una importante concentración del mercado aerocomercial similar a la existente en América Latina y - sorprendentemente - en la Unión Europea. La relación existente entre la concentración aerocomercial y la concentración de la estructura urbana, muestra claramente que la red aerocomercial africana se encuentra en todos sus tramos, más concentrada que la estructura urbana (Figura 16). Esta situación sólo es compartida exclusivamente por la Unión Europea.

Figura 16 - Concentración de pasajeros y habitantes por ciudad (África, 2005)



El análisis del escenario para otras regiones, tiene como resultado la existencia de situaciones muy diversas con sistemas normativos similares o muy diferentes y con mercados de distinta escala y diferentes grados de integración. Con una información más completa, se podría realizar un estudio de causas y efectos entre las normativas presentes en distintos mercados y las consecuencias de concentración territorial de los flujos consecuentes.

2.3.3. *Intervenciones posibles*

Teniendo en cuenta el estancamiento en los avances por sentar una normativa común para ser aplicada en los servicios aerocomerciales regionales del MERCOSUR, los avances y retrocesos en este sentido, y la falta de consenso multilateral en relación al Acuerdo de Fortaleza, podemos decir que este es un momento oportuno para la proposición de normativas con contenidos que sorteen esas dificultades.

Con el fin de generar una normativa que estimule la conformación de un mercado aerocomercial único, cualquiera que sea la propuesta, esta debería aplicarse tanto a los servicios regionales, como servir de base para la elaboración de las normas de servicios domésticos y extra-regionales. Al mismo tiempo, debido a la valoración estratégica que puede tener la conformación de un mercado aerocomercial único para el MERCOSUR, esta normativa debería incluirse en el contexto político-legal del MERCOSUR, más allá de las potenciales adhesiones a las normativas aplicadas en el mercado común.

El armado de una normativa para desincentivar la concentración de los flujos regionales, tiene que tener al problema en si mismo y tener en cuenta las causas intermedias distinguidas como disparadores del ciclo vicioso.

Por esta razón, existe un camino posible tendiente a disuadir los procesos de centralización empresarial, concentración de los centros de distribución de vuelos (*hubs*) y concentración de los flujos, a partir de la instauración de normativas específicas para cada caso.

Algunos de los elementos disuasorios del proceso de centralización empresarial podrían ser:

- Leyes anti-monopólicas.
- Leyes anti-fusión empresarial.
- Leyes anti-dumping.
- Leyes de quiebras.
- Leyes sobre ingreso al mercado.

En relación al proceso de centralización empresarial, existe un marco que ya se ha vuelto tradicional - aunque luego de verificar las contradicciones del mismo sistema de liberalización absoluta de los mercados - que consiste en la aplicación de *leyes anti-monopólicas*. Estas leyes permiten -dependiendo el grado de aplicación- que la centralización empresarial no sea exageradamente

practicada. Actualmente la práctica de este tipo de leyes está muy difundida y es muy frecuente en casi todos los mercados.

En relación a las *leyes anti-fusión empresarial*, se puede decir que estas se aplican generalmente de forma coyuntural y para casos específicos, guardando una especial relación con las *leyes anti-monopólicas*. Sin embargo es posible encontrar algunos casos que no sólo responden a las leyes que intentar evitar la conformación de monopolios u oligopolios como el caso aplicado en la Unión Europea sobre la fusión de Air France con KLM. En este caso, la fusión se aprobó sólo si KLM continuaba manteniendo su marca, sus empleados y - de forma central para disuadir los efectos de concentración territorial - su red de vuelos. De forma totalmente contrario a la búsqueda por establecer niveles de productividad más altos, Air France tuvo la obligación de que su controlada KLM mantenga su centro de distribución de vuelos en Ámsterdam. A modo de conveniencia económica, a Air France le convenía de sobremanera concentrar los vuelos en Paris para poder gozar de las ventajas de las economías de escala. Por lo tanto, actualmente dicha empresa funciona con dos importantísimos centros de distribución de vuelos a escasa distancia entre sí, lo cual produce una reducción importante de su competitividad.

Las *leyes anti-dumping* también se encuentran muy difundidas en todos los mercados. Si bien la cuestión central en dicha normativa es evitar el desarrollo de una competencia desleal, esta produce efectos disuasorios respecto al proceso de centralización empresarial.

La centralización empresarial de los mercados no sólo se produce por el aglutinamiento de empresas en pocos grupos económicos por medios de compras o fusiones. La centralización del mercado también puede tener lugar por la quiebra y el cierre de empresas menos competitivas o por la no incorporación de empresas nuevas.

En este sentido se pueden pensar opciones para aplicar *leyes de quiebras*, como las aplicadas en Estados Unidos con la disposición del “chapter 11” que llevó a eludir los procesos de quiebras de algunas de las más grandes empresas de ese país (United Airlines, US Airways, Delta Air Lines, etc).

Por otra arte, habría que estimular y garantizar de forma normativa la entrada al mercado de nuevas empresas, a partir de *leyes de ingreso al mercado*.

La aplicación de algunos de estos elementos normativos tendientes a disuadir la centralización empresarial tendrá un efecto directo para evitar la concentración de los centros de distribución de vuelos. Sin embargo se pueden aplicar medidas específicas para disuadir dicho proceso de concentración.

Elementos disuasorios del proceso de concentración de los centros de distribución de vuelos (*hubs*):

- Incremento en las tasas pagadas por los movimientos de aeronaves.
- Inclusión del cobro de tasas aeroportuarias a los pasajeros en conexión.
- Establecimiento de rangos de vuelos por aeropuerto.
- Inversión en infraestructura aeroportuaria a cargo de las líneas aéreas.

Existen dos funciones planificadas desde las empresas como parte de las estrategias comerciales vinculadas con la instalación de centros de distribución de vuelos con el fin de gozar de economías de escala, aglomeración y de provisión de infraestructura. La primera de ellas es la instauración de centros de distribución de vuelos que no configuran procesos comerciales complejos. La segunda es la de generar centros más complejos que pueden ser denominados como centros de conexión de vuelos.

Para ambos casos, las empresas reducen estratégicamente sus costos –que luego son trasladados a los precios de los pasajes- pero externalizan los costos de provisión de infraestructura para que dicha operación sea posible. Por lo tanto, una medida disuasoria consiste en que las empresas o los pasajeros internalicen esos costos.

El *incremento de las tasas correspondientes a los movimientos de las aeronaves* incidirían en un aumento de los costos variables de todas las operaciones por lo cual difícilmente traigan como consecuencia una disuasión profunda. Por otro lado, la *inclusión de una tasa aeroportuaria a los pasajeros en conexión*, provocaría que todos los pasajeros que utilicen un aeropuerto paguen su respectiva tasa. Este es un elemento también promocionado históricamente desde el Comité Internacional de Aeropuertos (ACI) aunque siempre contó con la negativa de las empresas nucleadas en IATA. Esta medida lograría elevar el costo marginal de los pasajeros en conexión y conformaría una de los principales elementos disuasorios para la multi-conexión de los vuelos de los centros de distribución. Esta tasa sería aplicable independientemente de quién este a cargo de la administración de los aeropuertos, pero contiene algunas incertidumbres y desafíos. Habría que establecer cómo se establecen estas tasas. Podrían ser tasas fijas, aunque de este modo se lograría disuadir la interconexión de vuelos de forma general, o podrían ser tasas variables - por ejemplo, ponderadas por la capacidad ociosa total del sistema en relación con la capacidad ociosa del aeropuerto donde se realiza la conexión - para estimular el desarrollo de centros de conexión de vuelos y para desincentivar la concentración territorial de dichos centros.

Otro elemento para analizar es la *determinación de rangos* mínimos y máximos de los vuelos de los distintos aeropuertos, lo cual podría reestructurar la red en aeropuertos especializados. De esta forma se establecerían centros de distribución de vuelos a distinta escala.

Una alternativa que se puede agregar es la posibilidad de que las empresas aéreas puedan realizar sus propias inversiones en infraestructura aeroportuaria bajo la forma legal del comodato. De esta forma, se incrementa el costo fijo de los vuelos. El efecto directo de esta política es el estimulo a la conformación de centros de distribución pero, al mismo tiempo desincentiva a la superposición de los *hubs*. El resultado es la generación de *hubs*, pero esta vez no es conveniente que estos se superpongan entre sí. Este es el modelo aplicado masivamente en Estados Unidos, pero para su aplicación habría que superar dos problemas. El primero es que se debe aplicar en forma conjunta una ley de quiebras flexible y permisiva para que no sucedan problemas de falta provisión de servicios ante los problemas financieros de las líneas aéreas. El segundo problema a superar es la complementación de este sistema con los

administradores de aquellas infraestructuras que han sido ya privatizadas – como sucede ampliamente en el MERCOSUR. Este elemento podría también ser catalogado como proceso de múltiples privatizaciones aeroportuarias, con lo cual habría que existir un consenso en este sentido entre los distintos países del MERCOSUR.

Teniendo en cuenta que la concentración de los flujos no acota a los procesos de centralización empresarial y de concentración de los centros de distribución de vuelos - aunque estos proceso son muy relevantes en este sentido, existen algunas medidas que podrían ser aplicadas de forma específica para la disuadir la concentración de los flujos:

- Administración de la saturación de la capacidad de infraestructura.
- Desarrollo de políticas de slots.
- Facilitación de servicios aduaneros y migratorios para vuelos regionales.
- Programa de inversiones aeroportuarias en los aeropuertos de menos tráfico.

Parecería una cuestión esencial, pero es muy importante analizar y conocer periódicamente la capacidad de los distintos aeropuertos y fijar un límite de operación. La libre elección para planificar y operar las rutas puede llevar a superar los niveles de saturación de las terminales. Ante estos casos es imperante prever una política de *administración de la saturación de la capacidad de infraestructura*. Es decir, cuando se completa la capacidad autorizada de un aeropuerto, no se podrían aceptar nuevos vuelos, pero aquí comienza una problemática caracterizada por la discriminación de acceso a esos aeropuertos y a una normativa común que establezca una *política de slots* – política de división de la capacidad aeroportuaria dividida entre períodos temporales para distintas empresas. Sin acabar la cuestión, además habría que tomar una política relacionada con la capacidad aeroportuaria de las ciudades definiendo en qué casos es conveniente incrementar la capacidad y en qué casos es perjudicial. Por ejemplo, Nueva York, Chicago y Los Ángeles no incrementan su capacidad aeroportuaria desde hace muchos años estimulando la operación en otras grandes ciudades relativamente cercanas. Un ejemplo contrario es el de Londres - ciudad que concentra la mayor parte de los vuelos en la Unión Europea, ampliando considerablemente los niveles de concentración de flujos - que sin pausa incrementa su capacidad aeroportuaria.

Otra elemento que se puede incluir es una política de *facilitación de servicios aduaneros y migratorios para vuelos regionales*. Esta es una política que está incluida en el Acuerdo de Fortaleza aunque tendría que definirse con mayor exactitud. Este elemento sólo tendría sentido hasta que a nivel MERCOSUR se libere el tránsito de personas y mercancías, pero como otros países podrían adherirse al mercado aerocomercial único hay que tenerla en cuenta.

Al mismo tiempo as facilidades nos sólo deberían ser aduaneras y migratorias, sino que podría existir un plan de inversiones para poder dotar a las infraestructuras con poco pero potencial tráfico de los instrumentales básicos para poder realizar operaciones regulares.

2.3.4. *Producción de una norma para aplicar en el MERCOSUR*

Los distintos elementos que pueden incluirse en una normativa para estimular el desarrollo de un mercado aerocomercial único, que son enumerados en el ítem anterior, pueden aplicarse de forma independiente o de forma combinada. Gran parte de estos elementos han sido aplicados en las otras regiones y bloques económicos. Esto permitiría realizar un análisis pormenorizado de los efectos de la aplicación de cada elemento en la situación actual del nivel de concentración de los flujos presentes en cada territorio. Habría que estudiar la forma de aplicación en el MERCOSUR y sus posibles efectos y hasta considerar elementos legales más originales.

A grandes rasgos, la aplicación de cualquiera de estos elementos podría ser considerada como barrera a la liberalización de los mercados. De hecho, se trata de disuadir las consecuencias negativas que son producto de los mercados fuertemente desregularizados. Las medidas *anti-monopolio* y *anti-dumping* también son barreras al libre comercio que han tenido que ser adoptadas por las propias contradicciones del sistema liberal y hoy no son puestas en duda.

La aplicación de políticas tendientes a reducir la brecha de los niveles de concentración de los flujos aerocomerciales debería ser tenida en cuenta también como medidas imprescindibles para el desarrollo sustentable del sistema. Lo que sucede es que estamos frente a un proceso de *dumping territorial* que lleva a un proceso de competición entre centros de distribución de vuelos situados en distintas ciudades con el resultado de la imposición de una de estas ciudades y la consecuente superposición de *hubs* en una misma ciudad. Esto lleva a incrementar la cantidad de nodos atendidos por la red, pero al mismo tiempo incrementa el nivel de concentración de los flujos a favor de la ciudad que ha conseguido concentrar a los *hubs*. Este proceso también podría entenderse como una suerte de *monopolización territorial* del mercado, con las consecuencias presentes en territorios con muy pocos nodos dinámicos y una serie de nodos dependientes.

Aceptar reglamentaciones para no permitir el desarrollo de un proceso de *dumping territorial* o de monopolios territoriales, en forma masiva en los mercados liberalizadores es una necesidad todavía no evidenciada, o en algunos casos no asumida.

No es casualidad que las distintas normas que se pueden aplicar con el fin de evitar la concentración de flujos también incidan indirectamente en la desincentivación de la centralización empresarial, incrementando el nivel de sustentabilidad del sistema de transporte aerocomercial en el largo plazo. Igualmente, hay que ser concientes que la búsqueda por la eficiencia, optimización y la productividad resultante de este proceso a largo plazo puede ser contrario a la búsqueda de eficiencia, optimización y la productividad de las empresas individualmente y a corto plazo.

El MERCOSUR puede estudiar y aplicar estas medidas de forma gradual y parcial para ir acumulando resultados. En caso de que sea un éxito, seguramente será tenido en cuenta como un sistema modelo para ser aplicado en otros mercados, y en caso de no aplicarse seguiremos debatiendo las reglas

uniformes para el mercado de vuelos regionales, lejos de la conformación de un mercado aerocomercial único.

3. OBJETIVOS

El análisis preliminar expuesto en el ítem 2 muestra que los servicios públicos regulares de transporte aéreo de pasajeros se encuentran fuertemente concentrados en algunas ciudades del MERCOSUR. Esa situación dificulta la inclusión de áreas que no han podido acceder a los beneficios de la integración regional.

Entre las causas que llevarían a esa situación, se puede destacar principalmente la inexistencia de una norma común correspondiente con los intereses del MERCOSUR que posibilite su efectiva integración.

3.1. Objetivo Específico

Con la finalidad de colaborar en la solución del problema citado en el ítem 2, el presente proyecto tiene el siguiente objetivo específico:

- ✈ Proponer una normativa regional de estimulo al establecimiento de una red de transporte aéreo regular de pasajeros equilibrada territorialmente y sustentable, en el marco de la conformación de un mercado aerocomercial único en el MERCOSUR.

3.2. Objetivos Generales

Con el alcance de este objetivo específico, se contribuye también para que se alcancen los siguientes objetivos generales:

- ✈ Mejorar la distribución de los servicios públicos regulares de transporte aéreo de pasajeros entre las ciudades del MERCOSUR.
- ✈ Mejorar la conectividad y el grado de accesibilidad de la red de transporte de pasajeros del MERCOSUR.
- ✈ Facilitar la inclusión de áreas que no han podido acceder a los beneficios de la integración regional hasta el momento en el MERCOSUR.
- ✈ Aumentar el grado de cohesión socio-económico territorial del MERCOSUR.

3.3. Los objetivos del Proyecto y las directrices del MRCOSUR

Se puede decir que los objetivos del presente proyecto siguen las directrices formuladas desde el inicio de la conformación del MERCOSUR. De hecho, el Protocolo de Asunción de 1991, que sienta las bases y el comienzo de este bloque, contiene de forma explícita a estas directrices (el subrayado es nuestro):

✈ "***Ampliación*** de las actuales dimensiones de sus mercados nacionales, a través de la integración para acelerar sus procesos de desarrollo económico con justicia social".

✈ “Coordinación de las políticas macroeconómicas y la complementación de los diferentes sectores de la economía, con base en los principios de gradualidad, flexibilidad y ***equilibrio***”.

✈ “Promover el desarrollo científico y tecnológico de los Estados Parte y de modernizar sus economías para ***ampliar la oferta*** y la calidad de los bienes y ***servicios disponibles*** a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes”.

✈ “La adopción de acuerdos sectoriales, con el fin de ***optimizar*** la utilización y ***movilidad de los factores de producción*** y de alcanzar escalas operativas eficientes”.

✈ “***La coordinación de políticas*** macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Parte: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduanera, ***de transportes*** y comunicaciones y otras que se acuerden a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Parte”.

4. ORGANIZACIONES COMPETENTES

En este proyecto están deberán estar involucradas las organizaciones listadas a seguir.

4.1. Organismos internacionales

- ✈ Asociación de Naciones del Sureste Asiático - ASEAN
- ✈ Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI
- ✈ Banco Interamericano de Desarrollo - BID
- ✈ Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas - CEPAL
- ✈ Comunidad Andina de Naciones - CAN
- ✈ Mercado Común del Sur - MERCOSUR
- ✈ Organización de Estados Americanos - OEA
- ✈ Organización de las Naciones Unidas - ONU
- ✈ Unión Europea - UE

4.2. Agencias y organismos internacionales especializados

- ✈ Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA
- ✈ Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo - ALTA
- ✈ Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC
- ✈ Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza - CAA
- ✈ Consejo Internacional de Aeropuertos - ACI
- ✈ Federal Aviation Authority - FAA
- ✈ Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA
- ✈ Organización de Aviación Civil Internacional - OACI
- ✈ Comisión de Transporte Aéreo del Consejo de la Unión Europea

4.3. Instituciones nacionales específicas

- ✈ Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC (Brasil)
- ✈ Dirección Nacional de Aeronáutica Civil – DINAC (Paraguay)
- ✈ Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica - DINACIA (Uruguay)
- ✈ Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (Argentina)

4.4. Oficinas estadísticas

- ✈ Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos –DGEC (Paraguay)
- ✈ EUROSTAT – Unión Europea
- ✈ Bureau of Transportation Statistics – BTS (Estados Unidos)
- ✈ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (Brasil)
- ✈ Instituto Nacional de Estadísticas – INE (Uruguay)
- ✈ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos – INDEC (Argentina)

4.5. Instituciones y organizaciones académicas

- ✈ Universidades e institutos especializados
- ✈ Air Transport Research Society – ATRS
- ✈ Asociación de Profesionales en Transporte – APET (Argentina)
- ✈ Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial - ALADA
- ✈ Associação Nacional de Pesquisa em Transporte - ANPET (Brasil)
- ✈ Centro de Conocimientos de Investigación sobre Transportes (Unión Europea)
- ✈ Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo - RIDITA
- ✈ Sociedade Brasileira de Pesquisa em Transporte Aéreo – SBTA (Brasil)

4.6. Empresas aerocomerciales

✈ Aerolíneas Argentinas, LAN Argentina, Sol, Andes, Pluna, Air Class, TAM, GOL, TAF, TRIP, BRA, etc.

4.7. Empresas aeroportuarias

✈ Aeropuertos Argentina 2000, Infraero, London Supply etc.

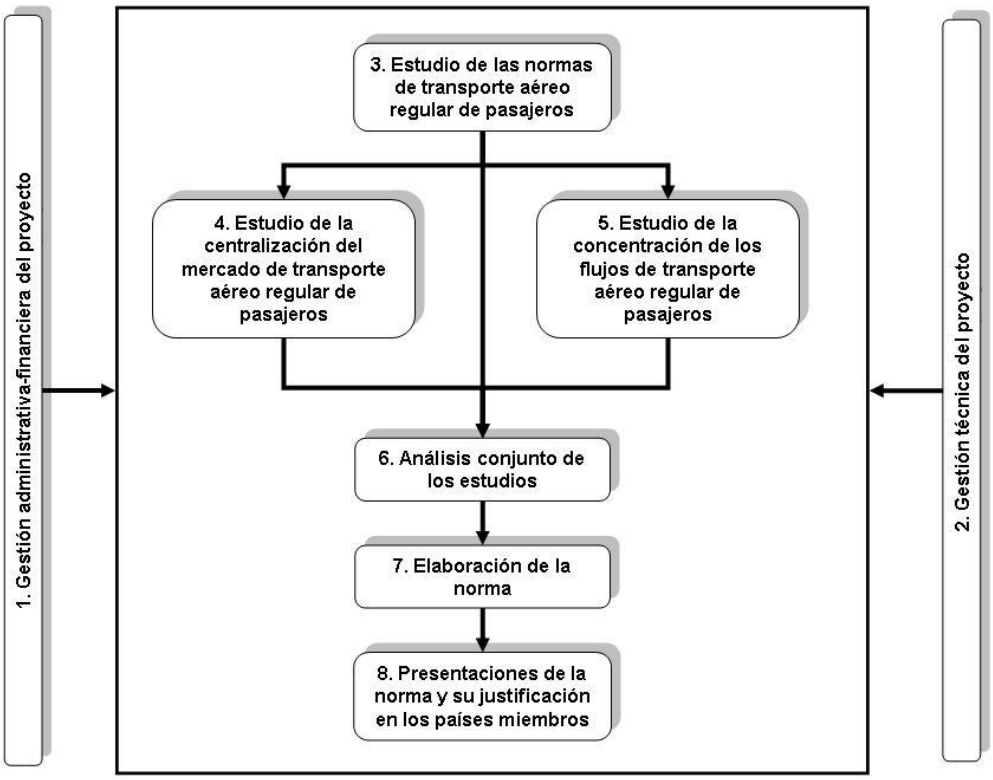
4.8. Estructura sindical y asociaciones civiles

- ✈ Coordinadora de Centrales Sindicales del Cono Sur – CCSCS
- ✈ Foro Argentina de Transporte – Consejo Consultivo de la Sociedad Civil (Argentina)
- ✈ Gremios y sindicatos aeronáuticos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

5. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

5.1. Diagrama lógico (Pert)

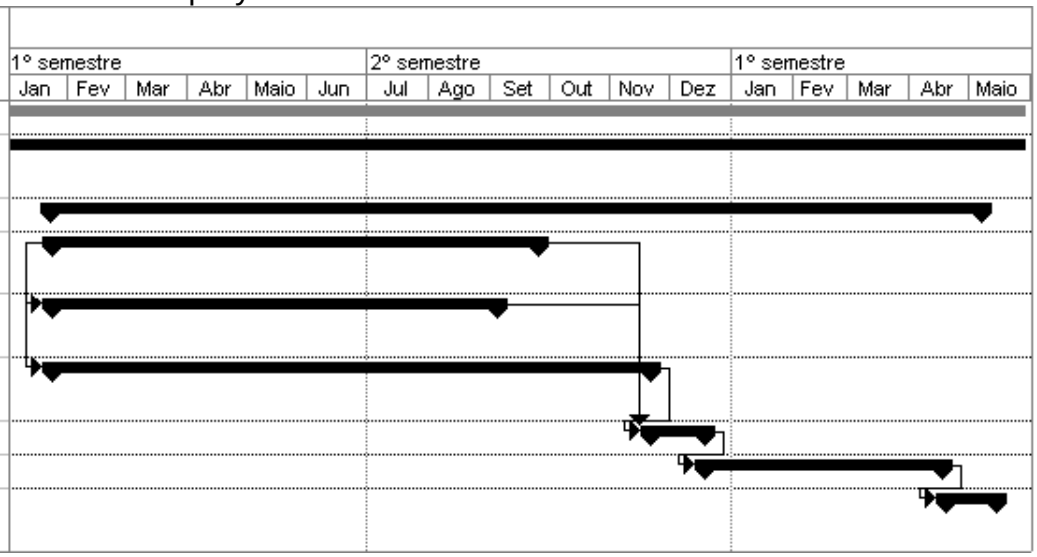
Figura 17 – Diagrama PERT del proyecto AEROUNO-SUR



5.2. Diagrama de Gantt

Figura 18 – Diagrama de Gantt del proyecto AEROUNO-SUR

Id	Número da estrutura de tópicos	Nome da tarefa	Duração
0	0	AEROUNO-MERCOSUR-3	17,8 meses
1	1	Gestión administrativa-financiera del proyecto	17,8 meses
6	2	Gestión técnica del proyecto	16,3 meses
11	3	Estudio de las normas de transporte aéreo regular de pasajeros	8,75 meses
34	4	Estudio de la centralización del mercado de transporte aéreo	8 meses
57	5	Estudio de la concentración de los flujos de transporte aéreo regular	10,75 meses
85	6	Análisis conjunto de los estudios	1 mes
90	7	Elaboración de la norma	3,8 meses
98	8	Presentaciones de la norma y su justificación en los países miembros	0,95 meses



5.3. Descripción de las actividades

5.3.1. *Actividad 1: Gestión administrativa-financiera del proyecto*

N° de actividad:	**1**	**Nombre de la actividad:**	**Gestión administrativa-financiera del proyecto**
Duración:	**17,8 meses**	**Coordinador:**	**Coordinador Administrativo-Financero**
Total de horas-hombre (Hh):	**10.088**	**Total de costos en euros (€):**	**192.200,00**

Objetivo:

Proveer la infraestructura física, la logística y los recursos humanos necesarios a la realización del proyecto, así como realizar la rendición de cuentas junto al contratante.

Descripción

Tarea 1.1: Preparación inicial de la infraestructura para la ejecución del proyecto

Esta tarea consiste en las compras y contrataciones iniciales necesarias en el inicio del proyecto, compriendendo:

- ✈ Alquiler de la sede del proyecto
- ✈ Contrataciones de los servicios generales (agua, energía, internet, etc.)
- ✈ Compras de los equipos de informática (computadoras, notebooks, impresora, etc.)
- ✈ Compras de los softwares
- ✈ Insumos iniciales de oficina de uso diario

Tarea 1.2: Gestión administrativa del proyecto

Esta tarea consiste en la coordinación administrativa general del proyecto, comprendiendo:

- ✈ Contrataciones del personal afectado
- ✈ Contrataciones y compras de insumos de uso diario (papel, bolígrafos, borradores, etc.)
- ✈ Contrataciones de servicios generales (limpieza, mantenimiento etc.)
- ✈ Gestión de las comunicaciones
- ✈ Contrataciones de servicios de traducción de documentos
- ✈ Contrataciones de servicios de imprenta
- ✈ Reserva de pasajes aéreos y alojamiento

Tarea 1.3: Gestión financera del proyecto

Esta tarea consiste en la coordinación financera general del proyecto, comprendiendo:

- ✈ Recepción de los recursos financeros del proyecto
- ✈ Realizacion de los pagos de materiales
- ✈ Realizacion de los pagos de servicios generales (alquiler, agua, energía, etc.)
- ✈ Realizacion de los pagos de honorarios, pasajes, alojamientos y viáticos
- ✈ Control de los recursos financeros del proyecto
- ✈ Rendición de cuentas y reportes según se requiera en los contratos
- ✈ Mantenimiento de la contabilidad del proyecto

Tarea 1.4: Finalización administrativa-financiera y rendición de cuentas

Esta tarea consiste en intervenir en el cierre final del proyecto, comprendiendo:

- ✈ Rendición de cuentas
- ✈ Finalización de los contratos del aquliler y de los servicios generales
- ✈ Elaboración del reporte administrativo-financero final

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***10.088***	***108.600,00***
CADM	15,00	1.544	23.160,00
ADM1	10,00	2.848	28.480,00
ADM2	10,00	2.848	28.480,00
CONT	10,00	1.424	14.240,00
INFO	10,00	1.424	14.240,00
Viajes		***6***	***5.700,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	3	1.200,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	3	4.500,00
Viáticos		***18***	***3.600,00***
MERCOSUR	180,00	9	1.620,00
EU	220,00	9	1.980,00
Equipos de informática		***15***	***24.150,00***
Computador	1.400,00	10	14.000,00
Impressora	350,00	5	1.750,00
Notebookes	2.800,00	3	8.400,00
Softwares		***15***	***45.500,00***
Microsoft	2.800,00	13	36.400,00
GIS	5.600,00	1	5.600,00
Software Estatístico	3.500,00	1	3.500,00
Servicios de Traducción	***1.500,00***	***3***	***4.500,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***3***	***150,00***
Total	***-***	***-***	***192.200,00***

Resultados:

1.1 - Infraestructura lista para el inicio del proyecto
1.2 - Materiales comprados, servicios y personas contratados
1.3 - Control financero y pagos efectuados
1.4 - Cierre administrativo-financero del proyecto realizado

Productos:

1.1 - Sede del proyecto, computadoras, notebooks, impresoras, softwares, papeles, bolígrafos, etc.
1.2 - Servicios generales, documentos traducidos, documentos impresos, papeles, bolígrafos, pasajes, etc.
1.3 - Cheques, reportes financeros intermedios
1.4 - Reporte administrativo-financero final

5.3.2. *Actividad 2: Gestión Técnica del Proyecto*

N° de actividad:	**2**	**Nombre de la actividad:**	**Gestión técnica del proyecto**
Duración:	**16,3 meses**	**Coordinador:**	**Coordinador Técnico**
Total de horas-hombre (Hh):	**1.364**	**Total de costos en euros (€):**	**89.700,00**

Objetivo:

Garantizar que el cronograma de las actividades sea cumplido, con la entrega de los productos en los plazos previstos, así como asegurar la calidad técnica de estos informes.

Descripción

Tarea 2.1: Conducción de la reunión técnica inicial del proyecto
Esta tarea consiste en reunirse con los jefes de equipos y los principales consultores para pasar los objetivos, las actividades, los plazos y recursos disponibles del proyecto, así como efectuar la presentación los miembros de la equipo.

Tarea 2.2: Control de cumplimiento del cronograma establecido
Esta tarea consiste en la coordinación técnica general del proyecto, comprendiendo:
- ✈ Acompañar y exigir el cumplimiento de plazos para la entrega de los productos.
- ✈ Manejar recursos o solicitar a la Coordinación Técnica más recursos para el cumplimento de los plazos.
- ✈ Analizar los riesgos y actuar para que ellos no atrasen el desarollo del proyecto.
- ✈ Manejar eventuales conflictos en el equipo.

Tarea 2.3: Control de calidad de los productos
Esta tarea consiste en asegurar que los productos satisfagan las expectativas de los contratantes y que sean hechos con las mejores técnicas aplicables.

Tarea 2.4: Entrega de los productos a los contratantes
Esta tarea consiste en recibir los productos del equipo y reenviarlos a los contratantes, realizando todas las explicaciones que sean necesarias.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***1.364***	***68.200,00***
CTEC	50,00	1.308,00	65.400,00
SEDI	50,00	8,00	400,00
SEDC	50,00	8,00	400,00
SETP	50,00	8,00	400,00
CURB	50,00	8,00	400,00
CTRP	50,00	8,00	400,00
CSUR	50,00	8,00	400,00
CTUE	50,00	8,00	400,00
Viajes		***15***	***13.700,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	8	3.200,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	7	10.500,00
Viáticos		***40***	***7.800,00***
MERCOSUR	180,00	25	4.500,00
EU	220,00	15	3.300,00
Total	**-**	**-**	***89.700,00***

Resultados:

2.1 - Reunión técnica inicial realizada
2.2 - Cronograma cumplido sin atrasos
2.3 - Satisfación del contratante con los productos entregados
2.4 - Productos entregados a los contratantes, sin dudas pendientes

Productos:

2.1 - Acta de la reunión inicial
2.2 - Control de ejecución del cronograma (gantt de control extendido)
2.3 - Calidad de productos esperada por los contartantes
2.4 - Evacuación total de dudas acerca de los productos

5.3.3. *Actividad 3: Estudio de las normas de transporte aéreo regular de pasajeros*

N° de actividad:	**3**	**Nombre de la actividad:**	**Estudio de las normas de transporte aéreo regular de pasajeros**
Duración:	**8,75 meses**	**Coordinador:**	**Especialista en Derecho Internacional Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**3.700**	**Total de costos en euros (€):**	**87.990,00**

Objetivo:

Identificar los dispositivos normativos que limitan o que facilitan la expansión de la red de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios seleccionados.

Descripción

Tarea 3.1: Definición de las variables a identificar en las normativas
Esta tarea consiste en reuniones de la equipe de la actividad para definir las variables mas importantes que se irá buscar en las normativas y que limitan o que facilitan la expansión de la red de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios seleccionados.

Tarea 3.2: Estudio de las normas del Mercado Común del Sur
Esta tarea consiste en el estudio de las normativas del MERCOSUR, comprendiendo:
✈ Obtención de las normas internacionales del MERCOSUR
✈ Análisis de los dispositivos normativos internacionales del MERCOSUR
✈ Elaboración del documento síntesis del estudio normativo del MERCOSUR

Tarea 3.3: Estudio de las normas de la Comunidad Andina de Naciones
Esta tarea consiste en el estudio de las normativas de la CAN, comprendiendo:
✈ Obtención de las normas internacionales de la CAN
✈ Análisis de los dispositivos normativos internacionales de la CAN
✈ Elaboración del documento síntesis del estudio normativo de la CAN

Tarea 3.4: Estudio de las normas de la Unión Europea
Esta tarea consiste en el estudio de las normativas de la UE, comprendiendo:
✈ Obtención de las normas internacionales de la UE
✈ Análisis de los dispositivos normativos internacionales de la UE
✈ Elaboración del documento síntesis del estudio normativo de la UE

Tarea 3.5: Estudio de las normas de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático
Esta tarea consiste en el estudio de las normativas de la ASEAN, comprendiendo:
✈ Obtención de las normas internacionales de la ASEAN
✈ Análisis de los dispositivos normativos internacionales de la ASEAN
✈ Elaboración del documento síntesis del estudio normativo de la ASEAN

Tarea 3.6: Estudio de las normas de los Estados Unidos
Esta tarea consiste en el estudio de las normativas de los EEUU, comprendiendo:
✈ Obtención de las normas internacionales de los EEUU
✈ Análisis de los dispositivos normativos internacionales de los EEUU
✈ Elaboración del documento síntesis del estudio normativo de los EEUU

Tarea 3.7: Elaboración del documento síntesis de los estudios normativos
Esta tarea consiste en elaborar un documento único con las conclusiones de los estudios normativos de los territorios seleccionados, destacando los dispositivos que limitan o impiden la expansión de la red de transporte aéreo regular internacional de pasajeros.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***3.700***	***59.000,00***
SEDI	50,00	60	3.000,00
JAB1	15,00	1.240	18.600,00
JAB2	15,00	720	10.800,00
JRI1	15,00	920	13.800,00
JRI2	15,00	720	10.800,00
CURB	50,00	10	500,00
CTRP	50,00	10	500,00
CSUR	50,00	10	500,00
CTUE	50,00	10	500,00
Viajes		***9***	***12.400,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	4	1.600,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	2	3.000,00
MERCOSUR-CAN	1.100,00	1	1.100,00
MERCOSUR-ASEAN	5.800,00	1	5.800,00
MERCOSUR-EEUU	900,00	1	900,00
Viáticos		***18***	***6.540,00***
MERCOSUR	180,00	13	2.340,00
EU	220,00	5	1.100,00
CAN	180,00	5	900,00
ASEAN	220,00	5	1.100,00
EEUU	220,00	5	1.100,00
Servicios de Traducción	***1.500,00***	***6***	***9.000,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***21***	***1.050,00***
Total	***-***	***-***	***87.990,00***

Resultados:

3.1 - Variables a identificar en las normativas definidas
3.2 - Dispositivos normativos del MERCOSUR que dificultan la ampliación de la red identificados
3.3 - Dispositivos normativos de la CAN que dificultan la ampliación de la red identificados
3.4 - Dispositivos normativos de la UE que dificultan la ampliación de la red identificados
3.5 - Dispositivos normativos de la ASEAN que dificultan la ampliación de la red identificados
3.6 - Dispositivos normativos de los EEUU que dificultan la ampliación de la red identificados
3.7 - Documento síntesis de los estudios normativos elaborado

Productos:

3.1 - Documento conteniendo las variables a identificar en las normativas (actas de las reuniones)
3.2 - Documento síntesis del estudio normativo del MERCOSUR
3.3 - Documento síntesis del estudio normativo del CAN
3.4 - Documento síntesis del estudio normativo del UE
3.5 - Documento síntesis del estudio normativo del ASEAN
3.6 - Documento síntesis del estudio normativo del EEUU
3.7 - Documento síntesis de los estudios normativos

5.3.4. *Actividad 4: Estudio de la centralización del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros*

N° de actividad:	**4**	**Nombre de la actividad:**	**Estudio de la centralización del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros**
Duración:	**8 meses**	**Coordinador:**	**Especialista en Defensa de la Competencia Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**2.360**	**Total de costos en euros (€):**	**65.310,00**

Objetivo:

Estudiar la competencia entre las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros que actúan en rutas internacionales en los territorios seleccionados, asimismo identificando el grado de centralización del mercado aéreo

Descripción

Tarea 4.1: Definición del método de análisis de la centralización del mercado aéreo
Esta tarea consiste en reuniones del equipo de la actividad para definir el método que será utilizado para estudiar la centralización del mercado aéreo en los territorios seleccionados, así como para indentificar el grado de centralización del mercado aéreo.

Tarea 4.2: Estudio de la centralización del mercado aéreo en el Mercado Común del Sur
Esta tarea consiste en el estudio de la centralización del mercados aéreo en el MERCOSUR, comprendiendo:
- ✈ Obtención de datos de participación en el mercado por empresa en el MERCOSUR (histórico)
- ✈ Analisis de la evolución geografico-temporal de la centralización del mercado aéreo en el MERCOSUR
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo en el MERCOSUR

Tarea 4.3: Estudio de la centralización del mercado aéreo en la Comunidad Andina de Naciones
Esta tarea consiste en el estudio de la centralización del mercados aéreo en la CAN, comprendiendo:
- ✈ Obtención de datos de participación en el mercado por empresa en la CAN (histórico)
- ✈ Analisis de la evolución geografico-temporal de la centralización del mercado aéreo en la CAN
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo en la CAN

Tarea 4.4: Estudio de la centralización del mercado aéreo en la Unión Europea
Esta tarea consiste en el estudio de la centralización del mercados aéreo en la UE, comprendiendo:
- ✈ Obtención de datos de participación en el mercado por empresa en la UE (histórico)
- ✈ Analisis de la evolución geografico-temporal de la centralización del mercado aéreo en la UE
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo en la UE

Tarea 4.5: Estudio de la centralización del mercado aéreo en la Asociación de Naciones del Sureste Asiático
Esta tarea consiste en el estudio de la centralización del mercados aéreo en la ASEAN, comprendiendo:
- ✈ Obtención de datos de participación en el mercado por empresa en la ASEAN (histórico)
- ✈ Analisis de la evolución geografico-temporal de la centralización del mercado aéreo en la ASEAN
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo en la ASEAN

Tarea 4.6: Estudio de la centralización del mercado aéreo en los Estados Unidos
Esta tarea consiste en el estudio de la centralización del mercados aéreo en los EEUU, comprendiendo:
- ✈ Obtención de datos de participación en el mercado por empresa en los EEUU (histórico)
- ✈ Analisis de la evolución geografico-temporal de la centralización del mercado aéreo en los EEUU
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo en los EEUU

Tarea 4.7: Elaboración del documento síntesis del estudio de centralización del mercado aéreo
Esta tarea consiste en elaborar un documento único con las conclusiones de los estudios de la centralización del mercado de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios, destacando los cálculos de los grados de centralización del mercado aéreo.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***2.360***	***38.200,00***
SEDC	50,00	40	2.000,00
JEC1	15,00	560	8.400,00
JEC2	15,00	380	5.700,00
JES1	15,00	800	12.000,00
JES2	15,00	540	8.100,00
CURB	50,00	10	500,00
CTRP	50,00	10	500,00
CSUR	50,00	10	500,00
CTUE	50,00	10	500,00
Viajes		***9***	***10.200,00***
UE-EU	200,00	2	400,00
UE-CAN	1.200,00	1	1.200,00
UE-ASEAN	2.000,00	1	2.000,00
UE-EEUU	600,00	1	600,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	4	6.000,00
Viáticos		***33***	***6.860,00***
MERCOSUR	180,00	5	900,00
EU	220,00	13	2.860,00
CAN	180,00	5	900,00
ASEAN	220,00	5	1.100,00
EEUU	220,00	5	1.100,00
Servicios de Traducción	***0,00***	***6***	***9.000,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***21***	***1.050,00***
Total	***-***	***-***	***65.310,00***

Resultados:

4.1 - Método que será usado para estudiar la centralización de los mercados aéreos
4.2 - Centralización del mercado aéreo del MERCOSUR estudiada y comprendida
4.3 - Centralización del mercado aéreo de la CAN estudiada y comprendida
4.4 - Centralización del mercado aéreo de la UE estudiada y comprendida
4.5 - Centralización del mercado aéreo de la ASEAN estudiada y comprendida
4.6 - Centralización del mercado aéreo de los EEUU estudiada y comprendida
4.7 - Documento síntesis de los estudios de centralización de los mercados aéreos elaborado

Productos:

4.1 - Documento conteniendo el método que será usado para estudiar la centralización de los mercados aéreos (actas de las reuniones)
4.2 - Documento síntesis del estudio de la centralización del mercado aéreo del MERCOSUR
4.3 - Documento síntesis del estudio de la centralización del mercado aéreo de la CAN
4.4 - Documento síntesis del estudio de la centralización del mercado aéreo de la UE
4.5 - Documento síntesis del estudio de la centralización del mercado aéreo de la ASEAN
4.6 - Documento síntesis del estudio de la centralización del mercado aéreo de los EEUU
4.7 - Documento síntesis de los estudios de la centralización de los mercados aéreos

5.3.5. *Actividad 5: Estudio de la concentración de los flujos de transporte aéreo regular de pasajeros*

N° de actividad:	**5**	**Nombre de la actividad:**	**Estudio de la concentración de los flujos de transporte aéreo regular de pasajeros**
Duración:	**10,75 meses**	**Coordinador:**	**Especialista en Transporte Aéreo Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**4.520**	**Total de costos en euros (€):**	**100.990,00**

Objetivo:

Estudiar la concentración de la oferta de servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios seleccionados, asimismo identificando el grado de accesibilidad y de conectividad de la red.

Descripción

Tarea 5.1: Definición del metodo de análisis de la concentración de los flujos

Esta tarea consiste en reuniones del equipo de la actividad para definir el método que será utilizado para estudiar geográficamente la oferta de servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios seleccionados, así como calcular el grado de accesibilidad y de conectividad de la red.

Tarea 5.2: Estudio de la concentración en el Mercado Común del Sur

Esta tarea consiste en el estudio del grado de concentración de la oferta de servicios en el MERCOSUR, comprendiendo:

- ✈ Obtención de los datos sobre la oferta de vuelos en el MERCOSUR
- ✈ Análisis de la conectividad de la red de transporte en el MERCOSUR
- ✈ Análisis de la accesibilidad de la red de transporte en el MERCOSUR
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de concentración en el MERCOSUR

Tarea 5.3: Estudio de la concentración en la Comunidad Andina de Naciones

Esta tarea consiste en el estudio del grado de concentración de la oferta de servicios en la CAN, comprendiendo:

- ✈ Obtención de los datos sobre la oferta de vuelos en la CAN
- ✈ Análisis de la conectividad de la red de transporte en la CAN
- ✈ Análisis de la accesibilidad de la red de transporte en la CAN
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de concentración en la CAN

Tarea 5.4: Estudio de la concentración en la Unión Europea

Esta tarea consiste en el estudio del grado de concentración de la oferta de servicios en la UE, comprendiendo:

- ✈ Obtención de los datos sobre la oferta de vuelos en la UE
- ✈ Análisis de la conectividad de la red de transporte en la UE
- ✈ Análisis de la accesibilidad de la red de transporte en la UE
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de concentración en la UE

Tarea 5.5: Estudio de la concentración en la Asociación de Naciones del Sureste Asiático

Esta tarea consiste en el estudio del grado de concentración de la oferta de servicios en la ASEAN, comprendiendo:

- ✈ Obtención de los datos sobre la oferta de vuelos en la ASEAN
- ✈ Análisis de la conectividad de la red de transporte en la ASEAN
- ✈ Análisis de la accesibilidad de la red de transporte en la ASEAN
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de concentración en la ASEAN

Tarea 5.6: Estudio de la concentración en los Estados Unidos

Esta tarea consiste en el estudio del grado de concentración de la oferta de servicios en los EEUU, comprendiendo:

- ✈ Obtención de los datos sobre la oferta de vuelos en los EEUU
- ✈ Análisis de la conectividad de la red de transporte en los EEUU
- ✈ Análisis de la accesibilidad de la red de transporte en los EEUU
- ✈ Elaboración del documento síntesis del estudio de concentración en los EEUU

Tarea 5.7: Elaboración del documento síntesis de la concentración de las redes

Esta tarea consiste en elaborar un documento único con las conclusiones de los estudios geográficos de la oferta de servicios de transporte aéreo regular internacional de pasajeros en los territorios seleccionados, destacando los cálculos de los grados de accesibilidad y de conectividad de las redes.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***4.520***	***72.000,00***
SETP	50,00	60	3.000,00
JGE1	15,00	1.480	22.200,00
JGE2	15,00	880	13.200,00
JET1	15,00	1.160	17.400,00
JET2	15,00	880	13.200,00
CSIG	50,00	10	500,00
CRED	50,00	10	500,00
CURB	50,00	10	500,00
CTRP	50,00	10	500,00
CSUR	50,00	10	500,00
CTUE	50,00	10	500,00
Viajes		***9***	***12.400,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	4	1.600,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	2	3.000,00
MERCOSUR-CAN	1.100,00	1	1.100,00
MERCOSUR-ASEAN	5.800,00	1	5.800,00
MERCOSUR-EEUU	900,00	1	900,00
Viáticos		***18***	***6.540,00***
MERCOSUR	180,00	13	2.340,00
EU	220,00	5	1.100,00
CAN	180,00	5	900,00
ASEAN	220,00	5	1.100,00
EEUU	220,00	5	1.100,00
Servicios de Traducción	***0,00***	***6***	***9.000,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***21***	***1.050,00***
Total	***-***	***-***	***100.990,00***

Resultados:

5.1 - Método que será usado para estudiar la concentración de la oferta de los servicios aéreos
5.2 - Concentración de la oferta de los servicios aéreos en el MERCOSUR estudiada y comprendida
5.3 - Concentración de la oferta de los servicios aéreos en la CAN estudiada y comprendida
5.4 - Concentración de la oferta de los servicios aéreos en la UE estudiada y comprendida
5.5 - Concentración de la oferta de los servicios aéreos en la ASEAN estudiada y comprendida
5.6 - Concentración de la oferta de los servicios aéreos en los EEUU estudiada y comprendida
5.7 - Documento síntesis de los estudios de concentración de la oferta de los servicios aéreos elaborado

Productos:

5.1 - Documento contiendo el método que será usado para estudiar la concentración de la oferta de los servicios aéreos
5.2 - Documento síntesis del estudio de la concentración de la oferta de los servicios aéreos en el MERCOSUR
5.3 - Documento síntesis del estudio de la concentración de la oferta de los servicios aéreos en la CAN
5.4 - Documento síntesis del estudio de la concentración de la oferta de los servicios aéreos en la UE
5.5 - Documento síntesis del estudio de la concentración de la oferta de los servicios aéreos en la ASEAN
5.6 - Documento síntesis del estudio de la concentración de la oferta de los servicios aéreos en los EEUU
5.7 - Documento síntesis de los estudios de la concentración de la oferta de los servicios aéreos

5.3.6. *Actividad 6: Análisis conjunto de los estudios*

N° de actividad:	**6**	**Nombre de la actividad:**	**Análisis conjunto de los estudios**
Duración:	**1 mes**	**Coordinador:**	**Especialista en Transporte Aéreo Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**780**	**Total de costos en euros (€):**	**33.800,00**

Objetivo:

Analizar las relaciones existentes entre las normas, la centralización del mercado y la concentración geográfica en los servicios de transporte regulares aéreos internacionales de pasajeros, para tentar identificar las relaciones de causas y efectos entre estos factores, en cada uno de los territorios estudiados.

Descripción

Tarea 6.1: Comparación caracteristicas normativas x centralización empresarial
Esta tarea consiste en el análisis de las relaciones existentes entre las normas estudiadas y la centralización del mercado de servicios de transporte regulares aéreos internacionales de pasajeros, para tentar identificar las relaciones de causas y efectos entre estos factores, en cada uno de los territorios seleccionados.

Tarea 6.2: Comparación caracteristicas normativas x concentración de flujos
Esta tarea consiste en el análisis de las relaciones existentes entre las normas estudiadas y la concentración de la oferta de servicios de transporte regulares aéreos internacionales de pasajeros, para tentar identificar las relaciones de causas y efectos entre estos factores, en cada uno de los territorios seleccionados.

Tarea 6.3: Comparación centralización empresarial x concentración de flujos
Esta tarea consiste en el análisis de las relaciones existentes entre la centralización del mercado y la concentración de la oferta de servicios de transporte regulares aéreos internacionales de pasajeros, para intentar identificar las relaciones de causas e efectos entre estos factores, en cada uno de los territorios seleccionados.

Tarea 6.4: Elaboración del documento conclusivo sobre las relaciones normas, centralización empresarial y concentración de
Esta tarea consiste en la elaboración de un documento que presente las conclusiones generales sobre las relaciones existentes entre dispositivos normativos, centralización del mercado y concentración de la oferta de servicios de transporte regulares aéreos internacionales de pasajeros.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***780***	***22.200,00***
SEDI	50,00	100	5.000,00
JAB1	15,00	160	2.400,00
SEDC	50,00	100	5.000,00
JEC1	15,00	160	2.400,00
SETP	50,00	100	5.000,00
JET1	15,00	160	2.400,00
Viajes		***2***	***3.000,00***
MERCOSUR-EU	1.500,00	2	3.000,00
Viáticos		***18***	***3.600,00***
MERCOSUR	180,00	20	3.600,00
Servicios de Traducción	***0,00***	***3***	***4.500,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***10***	***500,00***
Total	***-***	***-***	***33.800,00***

Resultados:

6.1 - Relaciones entre las normas estudiadas y la centralización del mercado aéreo analizada y comprendida
6.2 - Relaciones entre las normas estudiadas y la concentración de la oferta de los servicios aéreos analizada y comprendida
6.3 - Relaciones entre la centralización del mercado y la concentración de la oferta de los servicios aéreos analizada y comprendida
6.4 - Documento elaborado contiendo las conclusiones gererales sobre las relaciones entre las normas, la concentración de los mercados y la concentración de la oferta de los servicios aéreos

Productos:

6.1 - Documento contiendo las relaciones entre las normas estudiadas y la centralización del mercado aéreo
6.2 - Documento contiendo las relaciones entre las normas estudiadas y la concentración de la oferta de los servicios aéreos
6.3 - Documento contiendo las relaciones entre la centralización del mercado y la concentración de la oferta de los servicios
6.4 - Documento contiendo las conclusiones gererales sobre las relaciones entre las normas, la centralización de los mercados y la concentración de la oferta de los servicios aéreos

5.3.7. *Actividad 7: Elaboración de la Norma*

N° de actividad:	**7**	**Nombre de la actividad:**	**Elaboración de la norma**
Duración:	**3,8 meses**	**Coordinador:**	**Especialista en Derecho Internacional Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**1.992**	**Total de costos en euros (€):**	**95.320,00**

Objetivo:

Escribir una norma multilateral sobre el transporte aéreo regular internacional de pasajeros, que atienda a los intereses del Mercado Común del Sur, a partir de las experiencias internacionales estudiadas que sean aplicables a este Mercado, considerando las particularidades del MERCOSUR y los resultados esperados con la aplicación de los dispositivos normativos seleccionados.

Descripción

Tarea 7.1: Selección de los dispositivos normativos aplicables al MERCOSUR
Esta tarea consiste en la selección de los dispositivos normativos, aplicables a la realidad del MERCOSUR, que contribuyan mejor para estimular la descentralización del mercado y la desconcentración de la oferta de los servicios aéreos, así como para permitir la conformación de mercados aerocomerciales únicos, en los territorios seleccionados.

Tarea 7.2: Elaboración de escenarios posibles con aplicación de los dispositivos seleccionados
Esta tarea consiste en la elaboración de escenarios posibles con la aplicación de los dispositivos normativos seleccionados en la tarea anterior.

Tarea 7.3: Selección de los dispositivos que presentaran escenarios más favorables
Esta tarea consiste en la selección de los dispositivos normativos que contribuirán para la formación de los escenarios más positivos y adecuados, según los objetivos del MERCOSUR

Tarea 7.4: Redación de la norma preliminar
Esta tarea consiste en la conformación de una norma multilateral sobre el transporte aéreo regular internacional de pasajeros con la utilización de los dispositivos seleccionados en la tarea anterior.

Tarea 7.5: Redación de la justificación de la norma preliminar
Esta tarea consiste en escribir los motivos de orden técnica, basados en los estudios realizados y los escenarios elaborados, que llevarán a la redacción de una norma propositiva, y también describir cómo se espera que esta norma contribuya para alcanzar los objetivos del MERCOSUR.

Tarea 7.6: Presentación de la norma preliminar para los contractantes
Esta tarea consiste en presentar la norma y su justificación para los órganos financiadores del proyecto, y colectar contribuciones para que sean analizadas y colocadas en la norma y su justificación.

Tarea 7.7: Adaptación de la norma por sugerencias de los contractantes
Esta tarea consiste en la adecuación de la norma y su justificación a las sugerencias de los órganos de financiación.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***1.992***	***61.800,00***
SEDI	50,00	152	7.600,00
JAB1	15,00	320	4.800,00
SEDC	50,00	142	7.100,00
JEC1	15,00	160	2.400,00
SETP	50,00	402	20.100,00
JET1	15,00	600	9.000,00
CURB	50,00	54	2.700,00
CTRP	50,00	54	2.700,00
CSUR	50,00	54	2.700,00
CTUE	50,00	54	2.700,00
Viajes		***10***	***8.400,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	6	2.400,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	4	6.000,00
Viáticos		***18***	***15.120,00***
MERCOSUR	180,00	84	15.120,00
Servicios de Traducción	***0,00***	***6***	***9.000,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***20***	***1.000,00***
Total	***-***	***-***	***95.320,00***

Resultados:

6.1 - Dispositivos normativos aplicables al MERCOSUR seleccionados
6.2 - Escenarios posibles con aplicación de los dispositivos elaborados
6.3 - Dispositivos que presentaran escenarios más favorables seleccionados
6.4 - Norma preliminar escrita
6.5 - Justificación de la norma preliminar elaborada
6.6 - Norma preliminar presentada para los financiadores
6.7 - Norma multilateral sobre el transporte aéreo regular internacional de pasajeros del MERCOSUR elaborada

Productos:

6.1 - Documento conteniendo los dispositivos normativos aplicables al MERCOSUR
6.2 - Documento conteniendo los escenarios posibles con aplicación de los dispositivos
6.3 - Documento conteniendo los dispositivos que apresentaran escenarios más favorables
6.4 - Norma preliminar
6.5 - Documento conteniendo la justificación de la norma preliminar
6.6 - Acta de la presentación
6.7 - Norma multilateral sobre el transporte aéreo regular internacional de pasajeros del MERCOSUR

5.3.8. *Actividad 8: Presentaciones de la Norma y su Justificación en los países miembros*

N° de actividad:	**8**	**Nombre de la actividad:**	**Presentaciones de la norma y su justificación en los países miembros**
Duración:	**0,95 meses**	**Coordinador:**	**Especialista en Transporte Aéreo Senior**
Total de horas-hombre (Hh):	**382**	**Total de costos en euros (€):**	**33.700,00**

Objetivo:

Presentar la norma y su justificación a las autoridades gubernamentales del sector aéreo de pasajeros y para los demás involucrados en el tema (representantes de la sociedad civil y de los pasajeros, sindicatos de trabajadores etc.), en reuniones separadas, para generar un debate sobre el asunto, con base en una propuesta concreta.

Descripción

Tarea 8.1: Realización de las presentaciones en Argentina
Esta tarea consiste en la presentación de la norma y su justificación a las autoridades gubernamentales del sector aéreo de pasajeros y para los demás involucrados en el tema en la Argentina, en reuniones separadas, para generar un debate sobre el asunto en ese país, con base en una propuesta concreta.

Tarea 8.2: Realización de las presentaciones en Brasil
Esta tarea consiste en la presentación de la norma y su justificación a las autoridades gubernamentales del sector aéreo de pasajeros y para los demás involucrados en el tema en la Brasil, en reuniones separadas, para generar un debate sobre el asunto en ese país, con base en una propuesta concreta.

Tarea 8.3: Realización de las presentaciones en Paraguay
Esta tarea consiste en la presentación de la norma y su justificación a las autoridades gubernamentales del sector aéreo de pasajeros y para los demás involucrados en el tema en la Paraguay, en reuniones separadas, para generar un debate sobre el asunto en ese país, con base en una propuesta concreta.

Tarea 8.4: Realización de las presentaciones en Uruguay
Esta tarea consiste en la presentación de la norma y su justificación a las autoridades gubernamentales del sector aéreo de pasajeros y para los demás involucrados en el tema en la Uruguay, en reuniones separadas, para generar un debate sobre el asunto en ese país, con base en una propuesta concreta.

Tarea 8.5: Elaboración de un infrome final sobre las presentaciones
Esta tarea consiste en la elaboración del relato de las presentaciones hechas en todos los países, con las sugerencias y comentarios realizados por los participantes, asociados a las personas/entidades que han hecho estos comentarios.

Presupuesto (euros)

	Unitario	Cantidad	Total
Honorarios		***382***	***12.660,00***
SEDI	50,00	66	3.300,00
JAB1	15,00	56	840,00
SEDC	50,00	66	3.300,00
JEC1	15,00	56	840,00
SETP	50,00	66	3.300,00
JET1	15,00	72	1.080,00
Viajes		***16***	***7.500,00***
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00	15	6.000,00
MERCOSUR-EU	1.500,00	1	1.500,00
Viáticos		***18***	***6.840,00***
MERCOSUR	180,00	38	6.840,00
Servicios de Traducción	***0,00***	***3***	***4.500,00***
Servicios de Imprenta	***50,00***	***44***	***2.200,00***
Total	***-***	***-***	***33.700,00***

Resultados:

8.1 - Presentaciónes en Argentina realizadas
8.2 - Presentaciónes en Brasil realizadas
8.3 - Presentaciónes en Paraguay realizadas
8.4 - Presentaciónes en Uruguay realizadas
8.5 - Documento único conteniendo los relatos de las reuniones realizado

Productos:

8.1 - Actas de las reuniones en Argentina
8.2 - Actas de las reuniones en Brasil
8.3 - Actas de las reuniones en Paraguay
8.4 - Actas de las reuniones en Uruguay
8.5 - Documento único conteniendo los relatos de las reuniones

6. MEDIOS Y COSTOS

6.1. Recursos informáticos

Para el desarrollo de este proyecto será necesario contar con computadoras, *notebooks*, impresoras y los *softwares* generales (sistema operacional, editores de textos, planillas de cálculo, etc.). También será necesario contar con un Sistema de Información Geográfica – SIG y un *software* de análisis estadístico de datos. Los recursos informáticos y los costos de cada un de ellos están en la Tabla 2.

Tabla 2 – Costos unitarios de los recursos informáticos (en euros)

Tipo	Costo unitario
Computadora	1.400,00
Impresora	350,00
Notebook	2.800,00
Sistema operacional y otros *softwares* generales	2.800,00
SIG	5.600,00
Software Estadístico	3.500,00

6.2. Recursos materiales e infraestructura

Para el proyecto está previsto que un 5% de los costos totales se utilicen para el pago de insumos de oficina (papeles, bolígrafos, etc.). Fue previsto también el alquiler de una sede para el proyecto en un país del MERCOSUR, incluidos los gastos con agua, energía, internet y otros servicios generales.

6.3. Pasajes y viáticos

El proyecto requiere la realización de viajes dentro del MERCOSUR, así como hacia la Unión Europea, la Comunidad Andina de Naciones – CAN, la Asociación de Naciones del Sureste Asiático – ASEAN y los Estados Unidos. Para cada un de esas regiones está previsto un costo específico, con pasajes y viáticos, como se muestra en la Tabla 3 y en la 0.

Tabla 3 – Costos totales con pasajes

Ruta	Valor (ida y vuelta)
MERCOSUR-MERCOSUR	400,00
MERCOSUR-EU	1.500,00
MERCOSUR-CAN	1.100,00
MERCOSUR-ASEAN	5.800,00
MERCOSUR-EEUU	900,00
UE-UE	200,00
UE-CAN	1.200,00
UE-ASEAN	2.000,00
UE-EEUU	600,00

Tabla 4 – Costos unitarios con viáticos

Estadía en	Valor (día)
MERCOSUR	180,00
EU	220,00
CAN	180,00
ASEAN	220,00
EEUU	220,00

6.4. Recursos Humanos

Para ejecutar las actividades del proyecto se requiere celebrar acuerdos para conformar un equipo de trabajo internacional y multi-disciplinar integrado por 25 personas, residentes en el MERCOSUR y en Unión Europea, a saber:

6.4.1. *Coordinador Administrativo (CADM) – 1 persona*

✈ **Función:**

Proveer la infraestructura física, la logística y encargarse de la contratación del personal necesario para la realización del proyecto, así como realizar la rendición de cuentas junto al contratante.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

Graduado en administración, de categoría Júnior, con sólida experiencia en Gestión Técnica de Proyectos de Cooperación Internacional.

6.4.2. *Asistente Administrativo (ADM) – 02 personas*

✈ **Función:**

Ayudar al Coordinador Administrativo en sus funciones, en las tareas administrativas y en las tareas de control financiero.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

Profesional Júnior, debe acreditar experiencia en tareas de apoyo administrativo de Proyectos de Cooperación Internacional.

6.4.3. *Contador (CONT) – 01 persona*

✈ **Función:**

Ayudar al Coordinador Administrativo en sus funciones de control financiero del proyecto y en las rendiciones de cuentas intermedias y final.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Graduado en contabilidad, de categoría Júnior, debe acreditar experiencia en tareas de contabilidad de Proyectos de Cooperación Internacional.

6.4.4. *Técnico de Informática (INFO) – 01 persona*

✈ **Función:**

Realizar las instalaciones de los *hardwares* y los *softwares* y realizar la configuración de la red lógica interna, dando los mantenimientos que sean necesarias.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Debe acreditar experiencia en la configuración y mantenimiento de pequeñas redes de computadores, así como la instalación, actualización y mantenimiento de *hardwares* y *softwares*.

6.4.5. *Coordinador Técnico (CTEC) – 01 persona*

✈ **Función:**

Garantizar que el cronograma de las actividades sea cumplido, con la entrega de los productos en los plazos previstos, así como asegurar la calidad técnica de estos entregables.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Senior, debe haber participado en proyectos de cooperación internacional. Debe tener una sólida formación académica en el área de transportes, preferentemente en el sector aéreo, y experiencia profesional de 10 años en investigación académico-científica sobre el sector de transporte aéreo.

6.4.6. *Experto en Derecho Internacional (SEDI) – 01 persona*

✈ **Función:**

Coordinar las actividades 3 y 7, y también contribuir con su experiencia en la redacción y el análisis de normas internacionales.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Senior, debe acreditar conocimiento en gestión de proyectos. Debe tener formación académica en el área de derecho y experiencia mínima de 10 años en directo internacional. Debe haber participado de proyectos del sector de transporte de pasajeros.

6.4.7. *Abogado (JAB) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de la actividad 3 y 7, así como contribuir con su experiencia en la redacción y el análisis de normas.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de derecho (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en esa profesión. Uno de los abogados debe haber participado de proyectos del sector de transporte.

6.4.8. *Graduado en Relaciones Internacionales (JAB) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de la actividad 3, así como contribuir con su experiencia en el análisis de normas y acuerdos internacionales.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de relaciones internacionales (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en esa profesión. Uno de los graduados en relaciones internacionales debe haber participado de proyectos del sector de transporte.

6.4.9. *Experto en Defensa de la Competencia (SDEC) – 01 persona*

✈ **Función:**

Coordinar la actividad 4, la elaboración de los escenarios posibles, y también contribuir con su experiencia en el análisis de la competencia en mercados de transporte.

✈ **Origen/Dedicación:**

UE/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Senior, debe acreditar conocimiento en gestión de proyectos. Debe tener formación académica en el área de economía y experiencia mínima de 10 años en análisis de competencia. Debe haber participado de proyectos del sector de transporte de pasajeros.

6.4.10. *Economista (JEC) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de la actividad 4 y elaborar los escenarios posibles, así como contribuir con su experiencia en el análisis económico de la competencia.

✈ **Origen/Dedicación:**

EU/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de economía (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en esa profesión. Uno

de los economistas debe haber participado de proyectos del sector de transporte.

6.4.11. *Estadístico (JES) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de la actividad 4, así como contribuir con su experiencia en el análisis estadística y geo-estadística.

✈ **Origen/Dedicación:**

EU/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de estadística (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en análisis geo-estadísticos. Uno de los estadísticos debe haber participado de proyectos del sector de transporte.

6.4.12. *Experto en Transporte Aéreo (SETP) – 01 persona*

✈ **Función:**

Coordinar las actividades 5, 6 y 8, así como contribuir con su experiencia en el análisis de lo sector de transporte aéreo de pasajeros.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Senior, debe acreditar conocimiento en gestión de proyectos. Debe tener formación académica en el área de transportes y experiencia mínima de 10 años en análisis del sector aéreo.

6.4.13. *Ingeniero de Transportes (JET) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de las actividades 5, 6 y 8, así como contribuir con su experiencia en el análisis del sector de transportes.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de ingeniaría (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en el sector de transportes. Un de los ingenieros debe tener experiencia en el uso de Sistemas de Información Geográfica – SIG.

6.4.14. *Geógrafo (JGE) – 02 personas*

✈ **Función:**

Realizar las tareas de las actividades 5, 6 y 8, así como contribuir con su experiencia en el análisis geográfica de datos.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Full-time

✈ **Perfil deseado:**

De categoría Júnior, debe tener formación académica en el área de geografía (en nivel de Graduación) y experiencia mínima de 5 años en análisis geográfica de datos. Un de los estadísticos debe haber participado de proyectos del sector de transporte.

6.4.15. *Experto en Transportes (CTRP) – 01 persona*

✈ **Función:**

Contribuir con su experiencia en el análisis del sector de transporte, forneciendo una visión integral de los demás modos de transportes.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Debe tener formación académica en el área de transportes y experiencia mínima de 10 años en análisis de otros modos de transporte, además del modo aéreo.

6.4.16. *Experto en Integración Regional del MERCOSUR (CSUR) – 01 persona*

✈ **Función:**

Contribuir con su experiencia en el análisis de la integración del Mercado Común del Sur, especialmente las dificultades en implementar normativas comunes.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Debe tener formación académica en cualquier área de formación y experiencia mínima de 10 años en análisis del MERCOSUR.

6.4.17. *Experto en Integración de Transporte de la Unión Europea (CTEU) – 01 persona*

✈ **Función:**

Contribuir con su experiencia en el análisis de la integración de transporte en la Unión Europea, especialmente las dificultades en implementar normativas comunes en ese bloque.

✈ **Origen/Dedicación:**

EU/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Debe tener formación académica en cualquier área de formación y experiencia mínima de 10 años en análisis del transporte regional europeo.

6.4.18. *Experto en Desarrollo Regional y Economía Urbana (CURB) – 01 persona*

✈ **Función:**

Contribuir con su experiencia en el análisis de la relación transporte aéreo-región y de la interacción aeropuerto-ciudad, especialmente en las consecuencias que podrían causar las normas actuales y las propuestas.

✈ **Origen/Dedicación:**

MERCOSUR/Part-time

✈ **Perfil deseado:**

Debe tener formación académica en cualquier área de formación y experiencia mínima de 10 años en análisis de desarrollo regional-territorial y economía urbana.

Los costos por hora de esos profesionales se encuentran en la Tabla 5.

Tabla 5 – Costos por hora con los profesionales del proyecto

Función	Costo/h (€)
Coordinador Administrativo	15,00
Asistente Administrativo	10,00
Contador	10,00
Técnico en Informática	10,00
Coordinador Técnico	50,00
Expertos Senior	50,00
Graduados Junior	15,00

El presupuesto resumido del proyecto, con las principales actividades esta en la Tabla 6.

Tabla 6 – Presupuesto del proyecto (en euros)

	Actividad	Duración (meses)	Honorários	Viajes	Viáticos	Equipos de informática	Softwares	Servicios de Traducción	Servicios de Imprenta	Total	%
1	Gestión administrativa-financiera del proyecto	17,8	108.600,00	5.700,00	3.600,00	24.150,00	45.500,00	4.500,00	150,00	192.200,00	27%
2	Gestión técnica del proyecto	16,3	68.200,00	13.700,00	7.800,00	0,00	0,00	0,00	0,00	89.700,00	13%
3	Estudio de las normas de transporte aéreo regular de pasajeros	8,75	59.000,00	12.400,00	6.540,00	0,00	0,00	9.000,00	1.050,00	87.990,00	13%
4	Estudio de la centralización del mercado de transporte aéreo regular de pasajeros	8	38.200,00	10.200,00	6.860,00	0,00	0,00	9.000,00	1.050,00	65.310,00	9%
5	Estudio de la concentración de los flujos de transporte aéreo regular de pasajeros	10,75	72.000,00	12.400,00	6.540,00	0,00	0,00	9.000,00	1.050,00	100.990,00	14%
6	Análisis conjunto de los estudios	1	22.200,00	3.000,00	3.600,00	0,00	0,00	4.500,00	500,00	33.800,00	5%
7	Elaboración de la norma	3,8	61.800,00	8.400,00	15.120,00	0,00	0,00	9.000,00	1.000,00	95.320,00	14%
8	Presentaciones de la norma y su justificación en los países miembros	0,95	12.660,00	7.500,00	6.840,00	0,00	0,00	4.500,00	2.200,00	33.700,00	5%
Subtotal tipo		**17,8**	**442.660,00**	**73.300,00**	**56.900,00**	**24.150,00**	**45.500,00**	**49.500,00**	**7.000,00**	**699.010,00**	100%
			63%	**10%**	**8%**	**3%**	**7%**	**7%**	**1%**		
Subtotal			**699.010,00**								
Infraestrutura (alquiler, agua, energía etc.)			**85.000,00**								
Insumos de oficina (papel, bolígrafo etc.)			**20.970,30**								
Comunicación			**34.950,50**								
Reserva de contingencia			**34.950,50**								
Total General			***874.881,30***								

7. IMPACTO

La conformación de un mercado aerocomercial único puede tener un impacto directo en el proceso del desarrollo de un mercado común general para el MERCOSUR. Teniendo en cuenta que es muy probable que el desarrollo del MERCOSUR consista, en un primer momento, en la complementación de mercados sectoriales únicos, este proyecto tiene la particularidad de bogar por la conformación de un mercado único sectorial donde ya existe una gran cantidad de particularidades que se encuentran unificadas a nivel mundial. Los avances realizados en el marco de la OACI y de la IATA - a modo de ejemplo - contribuyeron en la unificación de normas generales y específicas del mercado aerocomercial, dejando las definiciones de índole ideológico-política y estratégicas en manos de los distintos gobiernos. Este proyecto apunta a contribuir con un conjunto de propuestas normativas para lograr el establecimiento de un mercado aerocomercial único sorteando las indefiniciones estratégicas e ideológicas-políticas.

En este sentido, la realización de este proyecto puede tener un significado de alto impacto en el proceso avanzado y complejo de integración y unificación económica en el MERCOSUR - aprovechando que ya existen algunas normativas comunes, que podría ser tenido en cuenta como ejemplo para el desarrollo de mercados únicos de otros sectores económicos en el MERCOSUR.

7.1. Beneficios del proyecto

El principal beneficio del proyecto es el estimulo directo a la conformación de una red de transporte aerocomercial más equilibrada territorialmente y sustentable en el largo plazo, con la puesta en común de las normativas para desarrollar un mercado aerocomercial único.

El reflejo inmediato de la aplicación de las normativas resultantes del proyecto, será el incremento de conectividad y accesibilidad de los habitantes de la región. Teniendo en cuenta las particularidades del transporte aéreo en esta región - que se destaca por su gran superficie, por la gran proporción de población urbana y por las deficiencias del transporte terrestre - la conformación de un mercado único incrementará el nivel de integración de sus propios habitantes entre sí y entre los territorios que la conforman. La posibilidad de brindar un medio que incremente la articulación de habitantes y la interacción de territorios es un hecho inicial, básico y absolutamente necesario dentro de los intentos por conformar una región sólidamente integrada, tanto económica como socialmente.

Estos beneficios transformarían la situación actual que presenta fuertes concentraciones territoriales de la movilidad aérea, que a su vez se encuentra centralizada en pocas empresas. Es importante cambiar esta situación ya que está incidiendo también en la concentración de las ventajas proporcionadas por la integración. Dichas ventajas no deben ser gozadas exclusivamente por pocos territorios - que además son los más dinámicos - sino que las ventajas de la integración regional deben exceder a los territorios privilegiados y en este

sentido se insertan los beneficios de este proyecto. De esta forma, aumentaría el grado de cohesión socio-económica territorial del MERCOSUR.

Otros beneficios esperados de la aplicación de la normativa enfocada en el equilibrio territorial de la red aerocomercial regional consisten en el mejor aprovechamiento de los recursos de infraestructura existentes y en el uso racional de las infraestructuras saturadas, donde sus operaciones han excedido la capacidad con demanda foránea a esas ciudades y que además cuentan con serios problemas financieros para realizar grandes inversiones.

Teniendo en cuenta que el transporte tiene la cualidad de generar su propia demanda, la desincentivación a la operación concentrada permitiría también eludir los ciclos interminables de saturación, ampliación, incremento de oferta, saturación, etc, repetidamente.

Además se espera que un sistema de transporte aéreo equilibrado territorialmente, en su rol de configurador del espacio y como factor de localización de actividades económico-productivas, incentive la desconcentración de las actividades en las áreas menos han gozado de los beneficios de la integración.

Si la normativa se aplicara también a los mercados aerocomerciales nacionales - como se espera a partir de la aplicación de un mercado aerocomercial único, estos mismos beneficios serán trasladados al interior de cada territorio nacional. Actualmente, los desequilibrios en los mercados aerocomerciales nacionales son muy marcados y estos podrían experimentar importantes alteraciones con una normativa consistente en equilibrar territorialmente a los flujos.

De modo independiente a la aplicación efectiva o no del marco normativo propuesto desde este proyecto, uno de los beneficios de la realización del mismo son las publicaciones intermedias y finales que contendrán los efectos de las normativas aplicadas en distintos territorios y el consecuente efecto de concentración de los flujos, con las correspondientes propuestas para disuadir esos procesos.

7.2. Beneficiarios del proyecto

Los principales beneficiarios directos del proyecto son los habitantes de aquellas ciudades y territorios que no se han beneficiado de las ventajas de la integración y que en el sistema actual de ciudades han quedados marginados a favor de las grandes capitales y centros económicos, financieros y de gestión. Existen altos niveles de demandas en muchos de ellos, pero estas demandas son continuamente absorbidas por los nodos principales.

En segundo lugar, las líneas aéreas de menor tamaño se van a ver favorecidas por la defensa que implica la adopción de ciertas normas relacionadas con el intento por descentralizar empresarialmente el mercado.

En tercer lugar, se puede mencionar a los trabajadores vinculados con la actividad aeronáutica residente fuera de los principales nodos aerocomerciales. La normativa vinculada con el estímulo por desconcentrar los *hubs*, llevará la

posibilidad de dinamizar la actividad aeronáutica y aerocomercial en ciudades que actualmente están conectadas a la red pero no cuentan con actividades y operaciones masivas y/o complejas.

Existe una gran cantidad de beneficiarios indirectos que pueden resumirse especialmente en los habitantes, trabajadores y empresas localizadas en aquellas ciudades que han quedado fuera de los circuitos de los flujos concentrados y que guardan alguna relación con la actividad aerocomercial.

A nivel político, el gran beneficiario será el MERCOSUR que contará con un sector más funcionando como un mercado sectorial único y de esta forma estimulará la conformación de mercados únicos en otros sectores económicos. Dependiendo del éxito de la aplicación de la normativa que será propuesta a partir de este proyecto, los beneficiarios también podrán ser las otras regiones del planeta que cuentan con problemas de concentración de flujos aerocomerciales y que podrán tomar este ejemplo para adaptarlo a las características de sus propios mercados.

8. REFERENCIAS

ANAC (2005). Programa de Integração Física da América do Sul – Módulo Aéreo – Foco Turismo. ANAC.

Arias, Fernando (2002). La privatización y desregulación del transporte aerocomercial de cabotaje. La experiencia argentina 1989-1999. Tesis de licenciatura. Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Buenos Aires, Argentina.

Ashford, Norman y Wright, Paul (1987). Aeropuertos. Editorial Paraninfo. Madrid, España.

Balfour, J. (1994). The changing role of regulation in European air transport liberalization. En Journal of Air Transport Management. Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Ballistrieri, Carlos (1993a). El Transporte Aéreo de Cabotaje en la Argentina. Análisis de niveles de competencia alternativos. Posibilidades de reestructurar el mercado. Buenos Aires, Argentina.

Belobaba, P. y Van Acker, J. (1994). Airline market concentration: an analysis of US origin-destination markets. En Journal of Air Transport Management. Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Benko, Georges (1991). Géographie des technopôles. Editorial Masson. París, Francia.

Benko, Georges y Lipietz Alain (1994). Las Regiones que Ganan. Edición Alfons el Magnanim. Valencia España.

Bosch, A. y García-Montalvo, J. (2003). Free and Nondiscriminatory Access to Airports: A Proposal for Latin American. Sustainable Development Department – Inter-American Development Bank. Washington.

Briggs, M.C. y Petrecolla, D. (2001). Problemas de competencia en la asignación de la capacidad de los aeropuertos. El Caso Argentino. Centro de Estudios Económicos de la Regulación. Departamento de Economía y Finanzas, Universidad Argentina de la Empresa. Buenos Aires.

Castells, Manuel (2000). The informational age. The rise of the network society (2ª edición). Blackwell Publishers, Oxford, Reino Unido. Malden, Estados Unidos.

Ciccolella, Pablo y Fernández Caso, Victoria. (1993). “Las condiciones actuales para la integración en América Latina. Perspectivas e interrogantes del Mercosur”. en “Modelos de integración en América Latina. Desafíos y alternativas en la construcción de un nuevo territorio latinoamericano”. Centro Editor de América Latina: Buenos Aires, Argentina.

Ciccolella, Pablo (2003). Territoires du Capitalisme Global: Les Transformations et les Dynamiques Economiques a la Fin du XXème Siècle et au Début du XXIème en Argentine. Thèse de Doctorat. Université de Paris III. París, Francia.

Commission of the European Communities (1983). The European Community’s Transport Policy. Office for Official Publications of the European Communities.

Coraggio, José Luis (1997). La política urbana metropolitana frente a la globalización. En revista “EURE”, Volumen 23, Número 69. Santiago, Chile.

Coriat, B. (1997). Los desafíos de la competitividad. Oficina de Publicaciones del CBC – UBA. Buenos Aires, Argentina.

De Mattos, Carlos (1997). Globalización, movimientos de capital, mercados de trabajo y concentración territorial expandida. En Castelo, I. et al (coord.) Fronteiras na América Latina. FEE. Porto Alegre, Brasil.

Doganis, Rigas (1994). The impact of liberalization on European airline strategies and operations. En Journal of Air Transport Management. Vol. 1, N°1, marzo 1994. Reino Unido.

Doganis, Rigas (1995). La empresa aeroportuaria. Editorial Paraninfo, Madrid, España.

European Union (sin fecha). Memorandum to the commission. Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports. European Union.

Gilly, J. y Torre, A. (2000). Proximidad y dinámicas territoriales. En Boscherini, F. y Poma, L. (comp.) “Territorio, conocimiento y competitividad de las empresas”. Miño y Dávila Ediciones. Buenos Aires, Argentina.

Graham, Brian (1995). Geography and Air Transport. Editorial Wiley. Chichester, Reino Unido.

Gutiérrez, Andrea (1998). Territorio y circulación. Ficha de cátedra de geografía económica, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

Hanlon, Pat (1996). Global Airlines. Editorial Butterworth Hrinemann. Oxford, Reino Unido.

Rodríguez Jurado, A. (xxxx). El MERCOSUR y el Transporte Aéreo. Visión Libros. Buenos Aires.

Labasse, Jean (1972). L’aéroport et la géographie volontaire des villes. En Annales de Géographie, Número 445 may-jun. Paris, Francia.

Lipovich, Gustavo (2005). Cielos Cerrados en el MERCOSUR. La Integra(domina)ción Regional en el Transporte Aéreo. Posición Internacional - Centro de Estudios Alexander von Humboldt. Año 5, No 4, Mayo 2005. Buenos Aires.

Lipovich, Gustavo (2006). Las concentraciones territoriales de los flujos aerocomerciales como consecuencia de la centralización del mercado aéreo en el contexto de la integración regional en el MERCOSUR. Revista do Deparatamento de Geografia - Universidade de Sao Paulo. Vol. 18. San Pablo.

Martner, Carlos (1995). Innovación tecnológica y fragmentación territorial. En revista “EURE”, Volumen 21, Número 63. Santiago, Chile.

Morrison, S. (1997). Airline Deregulation and Fares at Dominated Hubs and Slot-Controlled Airports. Committee on the Judiciary United States House of Representatives.

Pavaux, Jacques (1995). Le Transport Aérien à l’Horizon 2020. Institut du Transport Aérien, Paris, France.

Potrykowsky, Marek y Taylor, Zbigniew (1984). Geografía del Transporte. Editorial Ariel. Barcelona, España.

Ricover, A. y Negre, E. (2003). Estudio de integración del transporte aéreo en Sudamérica. Informe Final. Banco Interamericano de Desarrollo.

Ross, J.F.L. (1998) Linking Europe. Transport Policies and Politics in the European Union. Praeger.

Sassen, Saskia (1994). Cities in a world economy. Pine Forge Press, Thousands Oaks, Estados Unidos.

Seguí Pons, María José y Petrus Bey, María José (1991) Geografía de Redes y Sistemas de Transporte. Editorial Síntesis, Madrid, España.

Spill, Christiane (1973). Le transport aérien et la région. En Annales de Géographie, Número 451 may-jun. Paris, Francia.

Thompson, G (1990). Teoría económica del transporte. Alianza Editorial, Madrid, España.

United Nations Conference on Trade and Development (1999). Air transport services: the positive. Agenda for developing countries. United Nations. Geneva.

A N E X O

SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO SUBREGIONAL

Acuerdo de Fortaleza (1996).

Acordo sobre serviços aéreos sub-regionais entre os governos da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai e da República Oriental do Uruguai.
http://www.acordodefortaleza.com/esp/downloads/acordo.pdf

Anexo I (Critérios Operacionais)
http://www.acordodefortaleza.com/esp/downloads/anexo1.pdf

Anexo II (Conselho de Autoridades Aeronáuticas)
http://www.acordodefortaleza.com/esp/downloads/anexo2.pdf

Anexo III (Solução de Controvérsias)
http://www.acordodefortaleza.com/esp/downloads/anexo3.pdf

Resoluciones

Resolución CAA 01/1998 (Reglamento del Consejo de Autoridades Aeronáuticas)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/regulamento_do_conselho.pdf

Resolución CAA 01/2001 (Memorando de Santiago – 2000)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/resolucao01_2001.pdf

Resolución CAA 01/2004 (Resolución sobre propuesta de ampliación de membresía)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/resolucao01_2004.pdf

Resolución CAA 02/2004 (Resolución sobre facilidades aeroportuarias)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/resolucao02_2004.pdf

Resolución CAA 03/2004 (Resolución sobre ampliación de los derechos de tráfico)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/resolucao03_2004.pdf

Resolución CAA 04/2004 (Resolución sobre propuesta de ampliación de membresía)
http://www.acordodefortaleza.com/arquivos/resolucoes/resolucao04_2004.pdf

Actas

Acta de la I reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Argentina – mayo 1997).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/A%20ata%20CAA%20ARGENTINA%20mai%201997.pdf

Acta de la II reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Argentina – diciembre 1997).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/B%20ata%20CAA%20Argentina%20dez%201997.pdf

Acta de la III reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Brasil – agosto 1998).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/C%20ata%20CAA%20Brasil%20agosto%201998.pdf

Acta de la IV reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Brasil – diciembre 1998).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/D%20ata%20CAA%20%20Brasil%20%20dez%201998.pdf

Acta de la V reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Bolivia – Lima, noviembre 1999).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/E%20ata%20%20CAA%20Bolivia%20%20Lima%20nov%201999%20.pdf

Acta de la VI reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Chile – agosto 2000).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/F%20%20ata%20CAA%20Chile%20agosto%202000.pdf

Acta de la VII reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Chile – marzo 2001).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/G%20%20ata%20%20CAA%20Chile%20marco%202001.pdf

Acta de la VIII reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Paraguay – julio 2001).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/H%20%20ata%20CAA%20Paraguai%20julho%20de%202001.pdf

Acta de la IX reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Paraguay – noviembre 2001).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/I%20ata%20CAA%20Paraguai%20nov%202001.pdf

Acta de la X reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Perú – Cartagena, mayo 2002).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/J%20%20ata%20CAA%20Peru%20Cartagena%20maio%202002.pdf

Acta de la XI reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Perú – septiembre 2002).

http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/K%20%20ata%20%20CAA%20%20Peru%20setembro%20de%202002.pdf

Acta de la XII reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Uruguay – julio 2003).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/L%20ata%20CAA%20Montevideu%20julho%20de%202003.pdf

Acta de la XIII reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Uruguay – diciembre 2003).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/M%20ata%2013.pdf

Acta de la XIV reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Argentina – agosto 2004).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/N%20ata%20da%2014%20CAA.zip

Acta de la XV reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza (Argentina – diciembre 2004).
http://www.acordodefortaleza.com/esp/arquivos/atas/O%20ata%20da%2015%20CAA.zip