

“Análisis del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el
Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de
los Estados Unidos de América”

Abril 6, 2016

Estimados Senadores,

En primer lugar, quiero agradecer al Senado de la República, y en particular a la Senadora Marcela Guerra, Presidenta de la Comisión de Relaciones Exteriores, América del Norte, por hacernos parte de esta importante discusión. Celebro la realización de este foro y desde luego acudimos para aportar nuestra perspectiva técnica, desde la óptica de la competencia y la libre concurrencia, sobre el proyecto de Convenio Aéreo entre México y los Estados Unidos.

Inicio mi intervención señalando que en la Comisión Federal de Competencia Económica estamos plenamente convencidos de que la competencia promueve el bienestar de todos los mexicanos, pues genera más oferta, mejores precios y mayor calidad de bienes y servicios. Esto genera un círculo virtuoso que, al final del día, detona crecimiento y desarrollo económico.

En este sentido, es importante tener claro que, la presión competitiva que haya en un mercado, está determinada, además de por las conductas de las empresas, que pueden ser pro o anti competitivas, por las regulaciones y las políticas públicas sectoriales que prevalezcan. Es por esto, que es fundamental que todas las autoridades públicas trabajemos de manera conjunta para generar ambientes de competencia. La propuesta que hoy nos ocupa, sobre el nuevo Convenio Bilateral Aéreo entre México y los Estados Unidos, es un claro ejemplo de una política pública de corte pro competitivo.

Los servicios de transporte aéreo permiten la movilidad de personas y bienes, lo cual resulta fundamental para la competitividad de cualquier economía. Los vuelos transfronterizos son particularmente relevantes para países abiertos y fuertemente vinculados con socios comerciales, como es nuestro caso.

De los vuelos internacionales que salen o llegan a nuestro país, el mercado de vuelos transfronterizos entre México y los Estados Unidos es el más importante, con 70% de los pasajeros y el 52% de la carga que se mueve entre México y el resto de los países del mundo. El número de pasajeros atendidos entre estos dos países, ha crecido constantemente: mientras que en 1991 se transportaban 8 millones y medio de pasajeros, el número se disparó a 25 millones para el 2015.

Sin embargo, en este lapso, mientras las necesidades de movilidad crecieron, permanecieron los mismos instrumentos normativos que regulan el tránsito aéreo entre ambos países. Es decir, se ha vuelto necesario aumentar la oferta de opciones porque por el lado de los usuarios, conforme el tiempo pasa, las necesidades de tráfico entre los dos países van creciendo. Por esta razón, el Convenio Aéreo vigente impone fuertes restricciones a la oferta de más opciones de movilidad aérea entre México y los Estados Unidos, limitando el proceso de libre competencia y competencia en este mercado. Sin duda, su reemplazo es deseable.

En las últimas décadas, el número de tratados bilaterales sobre transporte aéreo entre los países ha crecido, todos con una tendencia muy marcada hacia la liberalización y flexibilización de rutas internacionales. Lo que significa que estos tratados otorgan mayores márgenes de libertad para que las aerolíneas operen hacia otros países y decidan libremente aspectos como rutas, frecuencias, capacidad, equipos a utilizar y tarifas. Hemos revisado diversos estudios y análisis empíricos que muestran que este tipo de medidas han beneficiado a los usuarios, principalmente con mayores rutas o frecuencias entre pares de ciudades transfronterizas, y en consecuencia, precios más bajos por ruta. Estos efectos se han detectado tanto para países desarrollados (principalmente en Europa) como para países en vías de desarrollo o de ingreso medio.

Más allá de lo que puedan decirnos estos estudios internacionales, expongo ante ustedes dos consideraciones en materia de competencia de por qué el nuevo Convenio, sometido a la consideración del Senado por el Ejecutivo Federal, tendría efectos positivos para el país:

En primer lugar, porque permitiría la libre operación de vuelos entre ambos países de manera libre (mediante las denominadas terceras y cuartas libertades del aire). El Convenio vigente limita la cantidad de líneas aéreas que pueden ofrecer vuelos transfronterizos. Lo anterior, porque cada país tiene derecho a

designar únicamente dos operadores aéreos entre cualquier par de ciudades entre México y los Estados Unidos (tres en ciertos casos de excepción). Esto es incompatible con el crecimiento que ya mencioné en las necesidades de movilidad aérea entre ambos países, a la par que concede ventajas exclusivas en favor de las aerolíneas designadas. En otras palabras, esta regla impide el ingreso de potenciales competidores, lo que provoca una reducción artificial de la oferta y que las necesidades de consumo no queden satisfechas. Esto es muy importante porque los precios son muy sensibles a las condiciones de competencia que existan en cada ruta.

El nuevo convenio permitiría a cada país designar cualquier número de aerolíneas para prestar servicios de transporte aéreo entre cualquier par de ciudades de los dos países en vuelos regulares de pasajeros. Esta modificación, por sí misma, generaría mayor oferta de rutas, dando al usuario la libertad de elegir entre un mayor número de opciones de distintos precios y niveles de calidad. Previsiblemente, este efecto se daría en las rutas más atractivas o de mayor demanda. En 2014, las 31 principales rutas entre México y los Estados Unidos acumulaban cerca del 50% de los pasajeros transportados en servicio regular internacional. Las cuatro más importantes - de acuerdo al volumen de pasajeros transportados - fueron: México-Los Ángeles, Nueva York-Cancún, Los Ángeles-Guadalajara y Nueva York-México.

En segundo lugar, porque el nuevo Convenio ofrece más oportunidades para servicios de carga. Entre otras cosas, el nuevo Convenio ampliaría las séptimas libertades, de tal suerte que las aerolíneas que realicen tráfico comercial fuera de su territorio, se les permitiría eficientar sus operaciones desde una perspectiva logística.

En resumen, desde nuestra perspectiva, existen elementos importantes para considerar que el nuevo Convenio Binacional Aéreo fomentaría la libre competencia y competencia en el mercado de vuelos entre México y los Estados Unidos, tanto para vuelos regulares de pasajeros como de fletamento y carga. Estos beneficios se reflejarían principalmente a través de más oferta, mayores opciones de conectividad y mejores precios en beneficio de los consumidores. Sin duda, este instrumento respondería de mejor manera a las condiciones de mercado actuales y fortalecería la eficiencia de la industria aérea.

La Cofece expresa su pleno respeto a las deliberaciones de esta Cámara alta y está en la mejor disposición de aportar cualquier análisis adicional que pueda contribuir al valor del proceso deliberativo.

Muchas gracias.