



El aerotransporte comercial entre México y los EE. UU. en el contexto del nuevo acuerdo bilateral

Óscar Armando Rico Galeana

**Publicación Técnica 534
Sanfandila, Qro. 2018**

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE

**El aerotransporte comercial entre México y los
EE. UU. en el contexto del nuevo acuerdo bilateral**

**Publicación Técnica 534
Sanfandila, Qro. 2018**

Este documento fue elaborado en el Instituto Mexicano del Transporte por el Mtro. Óscar Rico Galeana, investigador titular de la Coordinación de Integración del Transporte.

Esta investigación es el producto final del proyecto de investigación interna TI 14-16 “El transporte aéreo comercial entre México y los EE. UU. en el contexto del nuevo acuerdo bilateral”.

El autor agradece al Dr. Carlos Martner, coordinador de Integración del Transporte, la confianza y el apoyo brindado para la realización del estudio.

También se agradece la colaboración de las estudiantes Elsa Yuliana Sánchez Chávez y María de Jesús Ricardo Lara, de la Universidad Tecnológica de Tula Tepeji, quienes ayudaron con parte de la investigación documental y el procesamiento de la información, durante su estadía profesional en el Instituto Mexicano del Transporte.

Contenido

Índice de tablas	ix
Índice de figuras	xi
Sinopsis.....	xiii
Abstract	xv
Resumen ejecutivo.....	xvii
Introducción.....	1
1 El aerotransporte de pasajeros	3
1.1 La importancia del segmento internacional.....	4
1.2 El mercado entre México y los EE. UU.	8
1.3 Geografía de la movilidad binacional.	18
2 El aerotransporte de carga.....	25
2.1 El transporte de carga, una actividad floreciente.	26
2.2 La importancia del segmento internacional.....	28
2.3 El mercado entre México y los EE. UU.	33
2.4 Aerolíneas que operan en el mercado binacional.	37
3 Bases de la regulación económica del aerotransporte comercial	45
3.1 Fundamentos teóricos.....	45
3.2 La convención de Chicago y los convenios bilaterales.	48
4 El nuevo acuerdo bilateral entre México y los EE. UU.	53
4.1 Antecedentes.	53
4.2 Principales modificaciones.....	55
5 Conclusiones.....	61

Bibliografía.....	65
Anexo I. Acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.	71

Índice de tablas

Tabla 1.1 Pasajeros transportados por aerolíneas estadounidenses en 2015 en servicio regular (miles)	16
Tabla 1.2 Pasajeros atendidos en servicios regulares por terminal aérea entre México y EE. UU. para el año 2015 (miles)	19
Tabla 1.3 Pasajeros transportados en los principales corredores de transporte aéreo (servicios regulares) entre México y EE. UU. para el año 2015 (miles) ...	21
Tabla 2.1 Carga internacional aerotransportada entre México, EE. UU. y demás países (toneladas)	34
Tabla 2.2 Carga internacional aerotransportada por las empresas nacionales por países de origen y destino (toneladas)	35
Tabla 2.3 Carga transportada entre México y los EE. UU., desagregada según el origen de las empresas (toneladas)	36
Tabla 2.4 Aerolíneas nacionales que transportaron carga en 2016 (toneladas)...	38
Tabla 2.5 Aerolíneas estadounidenses que transportaron carga hacia y desde México en 2016 (toneladas)	42
Tabla 2.6 Especialidad comercial de las principales aerolíneas estadounidenses que operaron en el mercado binacional en 2016	43
Tabla 4.1 Comparación del convenio de 1960 y del acuerdo de 2015 en materia de transporte aéreo entre México y Estados Unidos	55

Índice de figuras

Figura 1.1 Pasajeros transportados en el periodo 1996-2016	4
Figura 1.2 Participación relativa por países y regiones en el aerotransporte internacional de pasajeros en 2015	7
Figura 1.3 Participación relativa de los EE. UU. y los demás países como origen y destino del aerotransporte internacional de pasajeros en el periodo 1991-2015	8
Figura 1.4 Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. en el periodo 1995-2015 (regular y fletamento)	9
Figura 1.5 Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. por empresas mexicanas y estadounidenses en el periodo 1991-2015 (regular y fletamento)	11
Figura 1.6 Participación relativa de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses en el transporte de pasajeros entre ambos países para el periodo 1991-2015	12
Figura 1.7 Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. por las aerolíneas mexicanas en 2015 (miles de pasajeros)	14
Figura 1.8 Mapa esquemático con los principales corredores de transporte aéreo de pasajeros entre México y los EE. UU. para el año 2015	23
Figura 2.1 Carga total transportada por aire en México entre 1996 y 2016	27
Figura 2.2 Carga doméstica e internacional transportada por aire en México entre 1996 y 2016	29
Figura 2.3 Participación relativa del segmento internacional respecto al total de la carga aerotransportada en México entre 1996 y 2016	31
Figura 2.4 Total de carga doméstica aerotransportada en México en el periodo 1996-2016	32
Figura 3.1 “Las libertades del aire”	50

Sinopsis

En diciembre de 2015, los gobiernos de México y los Estados Unidos firmaron un nuevo acuerdo sobre transporte aéreo, que entró en vigor en agosto de 2016. El nuevo acuerdo es una de las estrategias establecidas para fortalecer la integración binacional en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

La liberalización de los mercados emprendida por el gobierno mexicano en la década de los noventa tuvo un alcance esencialmente doméstico. El nuevo acuerdo extiende la apertura comercial al mercado binacional, con lo que se eliminan las restricciones respecto al número designado de aerolíneas por ruta, la asignación de orígenes y destinos, y las tarifas.

Un aspecto que destaca en el acuerdo es el establecimiento de la denominada “quinta libertad” para las aerolíneas de pasajeros y la “séptima libertad” para las aerolíneas de carga, que les otorgan mayores facilidades para articular cadenas de transporte internacional que incluyan terceros países.

En este trabajo se presenta un breve análisis de la situación actual del transporte aéreo entre México y los Estados Unidos, que sirve de base para entender las razones que explican el establecimiento del nuevo acuerdo y reflexionar sobre algunos de sus posibles efectos en el mercado de servicios de transporte aéreo.

Abstract

On December 18th, 2015, government representatives of Mexico and the United States of America signed a new air transport agreement which has come into force on August 21th, 2016. This agreement is not an isolated economic policy instrument, but it is explicitly considered as a strategy to strengthen the binational integration defined by the North American Free Trade Agreement.

The air transport markets liberalization undertaken by the Mexican Government in the 1990's had a domestic scope. The new agreement extends the liberalization to the binational market, thus deregulating the number of participating airlines in the routes, the origin – destination assignments, and the fare control.

Additionally, the agreement includes the enablement of the so-called “fifth freedom” for passenger airlines, and “seventh freedom” for cargo airlines.

This report presents a brief analysis of the current situation of the air transportation between Mexico and the USA, which works as a basis to understand the reasons behind the new agreement and to think over some of its expected impacts.

Resumen ejecutivo

El 18 de diciembre de 2015, representantes de los gobiernos de México y los Estados Unidos firmaron un nuevo acuerdo bilateral sobre transporte aéreo, que entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

El nuevo acuerdo no es un instrumento aislado de política económica: explícitamente se considera un elemento clave dentro del llamado “Diálogo Económico de Alto Nivel”, establecido en 2013 por las administraciones federales de ambos países, como una estrategia para fortalecer y mejorar la integración y asociación binacional en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en vigor desde 1994.

El transporte aéreo es una actividad comercial relevante que en México ha mantenido, desde hace varias décadas, una clara tendencia de crecimiento en sus dos modalidades funcionales: el servicio de pasajeros y el servicio de carga.

Aproximadamente la mitad de los pasajeros transportados en México pertenecen al ámbito internacional y el principal origen-destino de los intercambios con el exterior son los Estados Unidos. No obstante la innegable relevancia de dicho país, los registros indican que otras naciones importantes, como las que forman la Unión Europea y Sudamérica, han estado incrementando su participación en el mercado del transporte aéreo internacional, con tasas de crecimiento incluso mayores que la de los EE. UU., lo cual sugiere una tendencia de diversificación saludable para nuestra economía.

Para las aerolíneas estadounidenses, pero más aún para las mexicanas, el mercado binacional es muy importante. En los años recientes, las aerolíneas se han beneficiado con el crecimiento de la demanda y la protección otorgada por la exclusividad ofrecida por el convenio bilateral. El nuevo acuerdo extiende al espacio comercial binacional la desregulación que ya existía en el ámbito doméstico de ambos países.

Al eliminarse las barreras de entrada al mercado y la designación de rutas en exclusividad, es de esperarse que nuevos participantes comiencen a ofrecer servicios y que se establezcan nuevas rutas.

Para las aerolíneas que actualmente operan en el mercado binacional, la apertura comercial representa un doble reto, pues por una parte se espera una mayor competencia, pero al mismo tiempo la oportunidad de extender sus redes de servicios actuales.

En el mercado se observa que, aún antes de la firma del nuevo acuerdo, varias empresas se han esforzado en fortalecer su posición dentro del mercado. Un claro ejemplo son las asociaciones recientes entre Aeroméxico y Delta, entre Mas Air y LAN Cargo, y entre Aerounión y Abx Inc.

Las asociaciones estratégicas otorgan a las empresas mayor competitividad, recursos adicionales y acceso a redes de servicios de escala global que aumentan su presencia comercial en otros mercados geográficos.

Las políticas gubernamentales de apertura comercial y desregulación buscan facilitar la actuación de las empresas en el mercado y, con ello, mejorar su eficiencia económica. También promueven el ingreso de nuevos prestadores del servicio y buscan beneficiar a los usuarios mediante el incremento de la cobertura de la red de servicios y la disminución de la tarifa que se considera una consecuencia natural de la mayor competencia.

Una de las novedades más importantes en el nuevo acuerdo es el establecimiento de la denominada “quinta libertad del aire”, que permite la articulación de servicios hacia terceros países sin necesidad de regresar al país de origen. Dicha medida amplía la posibilidad de las aerolíneas de aprovechar las oportunidades que se abren en los mercados emergentes en relación con México: Europa y Sudamérica.

En lo que respecta al transporte aéreo de carga, ésta es una actividad comercial de desarrollo comparativamente reciente y que aún representa una parte modesta del total de las operaciones aéreas; sin embargo, es importante destacar que la actividad en México muestra una notable evolución en los últimos quince años, no solo de orden cuantitativo, sino especialmente cualitativo, que se refleja en la mayor organización logística que han alcanzado las aerolíneas especializadas en los servicios de carga, nacionales y extranjeras, que operan en nuestro país.

Por sus incontestables ventajas comparativas, el transporte aéreo de carga es una modalidad ampliamente utilizada por las corporaciones internacionales inmersas en el llamado proceso de globalización de la economía. Después de varias décadas de liberalización y apertura comercial en los grandes espacios internacionales hegemónicos, importantes segmentos de la economía mexicana se encuentran plenamente integrados en las redes mundiales de producción y comercialización, lo cual ha impulsado un notable crecimiento de la demanda de transporte aéreo de carga internacional.

La dinámica de crecimiento del transporte aéreo presiona hacia la modificación y actualización de otros aspectos y servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad, con especial énfasis en muchos servicios complementarios que forman parte de las cadenas logísticas de suministro, o la movilidad global de pasajeros, como los servicios aeroportuarios, las terminales especializadas, el autotransporte de paquetería, los servicios de transporte terrestre de pasajeros e incluso aspectos aparentemente menos vinculados con la actividad, como la política de asignación de espacios de tiempo o *slots* en los aeropuertos y la regulación del mercado de abasto y comercialización de combustibles para la aviación.

En el presente documento se plantea una revisión del estado actual que guarda el transporte aéreo entre México y los EE. UU., tanto en los servicios de pasajeros como de carga, y se destacan sus principales características y tendencias en el mediano plazo.

Se incluye una breve exposición de los conceptos teóricos que sustentan la regulación de los servicios públicos de transporte y una comparación de los dos acuerdos bilaterales, el vigente y el recientemente sustituido.

La intención general del reporte es la de establecer un marco de referencia y facilitar un análisis de las razones y condiciones que explican la decisión de modificar el acuerdo bilateral con los EE. UU. y reflexionar sobre algunos de los efectos que se pueden esperar en el mercado, como consecuencia de las modificaciones realizadas.

Introducción

El 18 de diciembre de 2015, en la ciudad de Washington, sede del poder ejecutivo del gobierno de los Estados Unidos, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México y su homólogo estadounidense¹ firmaron un nuevo acuerdo sobre transporte aéreo, que ha sustituido el convenio bilateral vigente desde 1960.² El nuevo “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos” (ATA) finalmente entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

El ATA se considera un elemento clave dentro del llamado Diálogo Económico de Alto Nivel (DEAN), establecido por las administraciones federales de ambos países³ a principios del 2013 (Stapleton y Pande, 2015), como una estrategia para fortalecer y mejorar la integración y asociación dentro de la política comercial plasmada en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en vigor desde la década de los 90.

En 2016 se llevaron a cabo elecciones federales en Estados Unidos y el nuevo presidente tomó posesión del cargo en enero de 2017. Hasta el momento, a finales de 2017, el cambio negativo de actitud hacia México, expresado abiertamente por el nuevo titular de la presidencia de los EE. UU. respecto a varios temas bilaterales, no parece haber modificado la posición de dicho gobierno respecto a las nuevas reglas acordadas en materia de aviación civil.

El nuevo ATA tiene un claro enfoque económico de corte liberal, basado en la apertura de los mercados con base en la libre competencia de los prestadores de servicios, la desregulación de las tarifas y la eliminación de la obligatoriedad de cobertura espacial y cuotas de oferta en los mercados.

Concretamente, las nuevas disposiciones eliminan las barreras de entrada al mercado⁴ que se expresaban con las designaciones de aerolíneas y rutas (pares de ciudades) autorizadas, permitiendo la operación de un número ilimitado de aerolíneas entre cualquier par de ciudades de ambos países. Dicha liberalización

¹ Gerardo Ruiz Esparza, por México, y Antony Foxx, por los EE. UU.

² Con modificaciones y actualizaciones en 1970, 1988, 1991, 1997 y 2005.

³ Enrique Peña Nieto de México y Barack Obama de los Estados Unidos.

⁴ Conviene señalar que la desregulación a la que se hace referencia en este documento es estrictamente de orden económico. Las regulaciones técnicas requeridas para constituirse en un prestador de servicios aeronáuticos siguen plenamente vigentes. Cada aerolínea que opera o pretende operar en el mercado binacional debe cumplir con los requisitos impuestos por las autoridades aeronáuticas de ambos países, a su vez sancionadas por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

busca aumentar la oferta, la cobertura de servicios, la competencia entre prestadores del servicio y la relación calidad-precio que se ofrece a los usuarios.

Adicionalmente, el nuevo acuerdo tiene un enfoque logístico más adecuado a la estructura de relaciones comerciales y de transporte que han resultado del proceso de integración económica y globalización en marcha desde hace un par de décadas. En este sentido, las medidas desregulatorias respecto al transporte aéreo de carga son incluso más amplias que las relacionadas con el transporte de pasajeros e incluyen los segmentos de transporte terrestre que las complementan, con lo que se adopta un inédito enfoque de red internacional de transporte.

Desde antes de la firma del nuevo acuerdo, las principales empresas que participan en el mercado binacional se han estado preparando para enfrentar la nueva competencia prevista ante la mayor apertura comercial. Un claro ejemplo de ello son las asociaciones (Acuerdo de Cooperación Conjunta) recientes entre Aeroméxico y Delta, entre Mas Air y LAN Cargo, y entre Aerounión y Abx Inc. Las asociaciones estratégicas otorgan a las empresas mayor competitividad, recursos adicionales y acceso a redes de servicios de escala global que aumentan su presencia comercial en otros mercados geográficos.

La inclusión de México en el esquema de relaciones económicas definido en términos del nuevo ATA tendrá implicaciones de enorme interés e impacto para el subsector del aerotransporte mexicano. Por ello, el Instituto Mexicano del Transporte ha establecido un proyecto de investigación sobre los cambios registrados en la regulación de la aviación civil entre México y los EE. UU., así como sobre los impactos, oportunidades y riesgos a raíz de la entrada en vigor del nuevo ATA.

La presente publicación está organizada de la siguiente manera: después de la introducción, se presenta un resumen del panorama histórico reciente de los flujos de transporte aéreo de pasajeros y carga entre Estados Unidos y México; se continúa con una breve revisión teórica de los principios económicos que sustentan la regulación y desregulación económica de los mercados y las empresas de transporte, y se concluye con una presentación sumaria del nuevo ATA y sus principales modificaciones en relación con el antiguo convenio bilateral.

Al final del documento se ofrece una serie de conclusiones, se presenta el listado de los documentos consultados y, en un anexo se incluye el texto completo del nuevo acuerdo comercial.

1 Aerotransporte de pasajeros

El transporte aéreo tiene importantes ventajas competitivas en el traslado de pasajeros a grandes distancias, fundamentalmente por su rapidez, seguridad y confiabilidad. La evolución de dicha modalidad de transporte en México le ha permitido ampliar su horizonte de competitividad frente al autotransporte (que es su competidor más importante), de tal manera que el costo generalizado⁵ del transporte aéreo ahora es muy similar al del autotransporte para distancias tan cortas como 300 o 400 kilómetros.

En décadas recientes, nuestro país ha sido objeto de un proceso de descentralización, caracterizado por crear importantes polos de desarrollo regional, como Guadalajara, Monterrey, León o Cancún. Como consecuencia de ello, la movilidad de pasajeros entre la región central y los polos regionales es muy intensa y registra claramente una participación creciente del transporte aéreo.

Adicional a la movilidad doméstica de pasajeros, cada año millones de personas se trasladan entre México y países del exterior por razones de negocios o turísticas, pero también por la gran cantidad de mexicanos que han emigrado a otros países en las décadas pasadas, especialmente a los EE. UU., y que mantienen importantes lazos culturales y económicos con su país de origen.

Como se podrá comprobar en este capítulo, el aerotransporte de pasajeros en México ha mantenido una tendencia de crecimiento muy significativa, probablemente debido a la dinámica interna señalada y a la influencia de la globalización, pero también debido a las mayores facilidades otorgadas por la desregulación económica de la actividad desde los años noventa. En este sentido, la llegada de las aerolíneas de bajo costo (ABC) ha contribuido a que los viajes por avión se conviertan en una opción accesible y utilizada por un número mayor de segmentos de la población.

Después de la desregulación iniciada en 1988 (Heredia, 1999), el panorama general del mercado ha cambiado significativamente (Rico y Herrera, 2014): nuevas aerolíneas se han incorporado al negocio, utilizando estrategias de gestión más competitivas, y las aerolíneas tradicionales han debido adaptarse a la creciente competencia y los cambios en los requerimientos de la demanda, entre ellas el desarrollo de nuevos destinos nacionales e internacionales.

Mexicana de Aviación, una de las dos grandes aerolíneas históricas mexicanas, no soportó los cambios y salió del mercado en el año 2010; sin embargo, la otra gran

⁵ Por costo generalizado nos referimos a una función que depende de un conjunto de variables relacionadas con la dificultad para moverse entre el origen y el destino del viaje, incluyendo al modo aéreo como uno de los segmentos de la cadena de transporte. Las variables pueden incluir, costos, tiempos, seguridad, confort, confiabilidad, etcétera.

aerolínea, Aeroméxico, no solo fue capaz de enfrentar la nueva competencia, sino que ha resurgido con gran fuerza en la última década, especialmente en el mercado internacional. Como se comentará posteriormente, Aeroméxico ha dado un paso importante al establecer un Acuerdo de Cooperación Conjunta con la aerolínea estadounidense Delta Airlines, con la que ha decidido enfrentar la competencia en el nuevo mercado binacional, compartiendo costos, ingresos, redes y tecnología, casi en el nivel de una fusión empresarial.

En este capítulo, se presenta una serie de apartados en los que se muestra la destacada relevancia del mercado entre México y los EE. UU., y se concluye con la presentación de los principales actores mexicanos y estadounidenses en la industria.

1.1 Importancia del segmento internacional

En este primer apartado se presenta un análisis del comportamiento del volumen total de pasajeros aerotransportados en México en el segmento internacional; dicho análisis se realiza dentro de los veinte años más recientes (ver fig. 1.1).

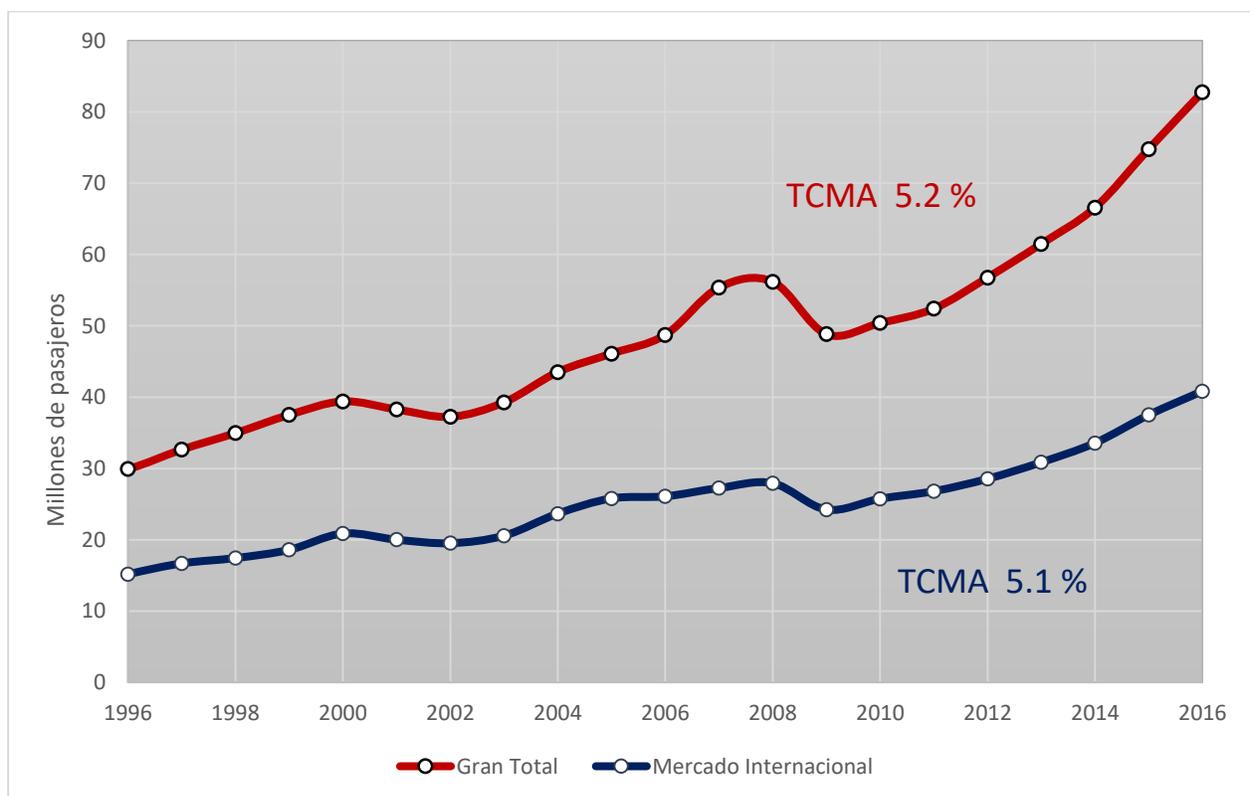


Figura 1.1. Pasajeros transportados en el periodo 1996-2016

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2017).

Varias son las reflexiones y conclusiones que se desprenden del análisis de las series de tiempo presentadas en la fig. 1.1. La primera de ellas es que el crecimiento de la aviación comercial, en su conjunto, ha sido muy significativo en los últimos veinte años. En 1996 el total de pasajeros transportados en el sistema fue muy cercano a los 30 millones; en cambio, para 2016 la cifra es cercana a los 83 millones; es decir, la cantidad original fue casi triplicada en un periodo de veinte años (DGAC, 2017). En dicho lapso, la tasa de crecimiento promedio anual (TMCA) de la actividad fue del 5.2 por ciento.

Cabe mencionar que el fuerte crecimiento de la demanda observada en los últimos cinco años (30 millones de pasajeros por año) ha vuelto a presionar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que es la principal terminal en el sistema, hasta llevarlo de nuevo a condiciones de saturación. Tal situación ha acelerado la necesidad de ampliación de la capacidad aeroportuaria de la megalópolis, lo cual se piensa atender mediante la construcción de una nueva terminal con mayor capacidad en el antiguo lago de Texcoco, al oriente de la Ciudad de México, programada para iniciar operaciones en 2020.

En la figura 1.1 se ha desagregado la serie de tiempo de los pasajeros transportados en el mercado internacional. En 2016 a dicho segmento le correspondió un total de 40.8 millones de pasajeros, mientras que al mercado doméstico le corresponden 41.9 millones de pasajeros. Estas cifras muestran que los mercados doméstico e internacional actualmente tienen un orden de magnitud muy similar y, por lo tanto, cercano al 50% del total. El equilibrio de la demanda en los dos segmentos se puede interpretar como una señal de buena salud de la economía mexicana, lo que sugiere un fortalecimiento reciente del mercado interno.

Hasta 2015 y desde los primeros años del nuevo siglo, el segmento internacional había sido mayor que el doméstico e incluso durante varios años mantuvo tasas de crecimiento mayores, por lo que la diferencia tendía a incrementarse.⁶

Dentro del proceso de fortalecimiento del segmento doméstico, es posible plantear la hipótesis de que la desregulación del transporte aéreo de principios de los noventa y la consecuente reestructuración del mercado por la entrada de las aerolíneas de bajo costo han mejorado la competitividad del transporte aéreo frente al autotransporte —su competidor natural—, lo que permite una mayor movilidad de las personas que utilizan el aerotransporte.

Lo anterior se corrobora con el crecimiento observado en la aviación regional, que entre los años 2005 y 2009 presentó una impresionante TCMA del 25% (Rico, 2011) y en la

⁶ En 2015 el 60% de los pasajeros todavía correspondió al segmento internacional, con un monto absoluto cercano a los 56 millones de personas, contra 37 de millones de usuarios en el ámbito doméstico.

proliferación de aeronaves de menor capacidad, más adecuadas para la escala de operación de las rutas en ese segmento.

El crecimiento de la movilidad internacional de pasajeros está ligada al desarrollo del sector turístico, de gran relevancia en nuestro país, y a la creciente globalización de las actividades económicas, pero también a la gran cantidad de mexicanos que emigran al exterior, especialmente a los Estados Unidos y Europa.

Debido a la regulación vigente, el mercado internacional de transporte aéreo es atendido mediante convenios bilaterales celebrados tanto por empresas mexicanas como por empresas extranjeras originarias de cada uno de los países firmantes. Los convenios pretenden garantizar una distribución equitativa de la demanda, y con ello de los beneficios, lo cual permite regular la competencia en cada una de las rutas y fomentar alianzas comerciales entre aerolíneas.

El significativo crecimiento del aerotransporte de pasajeros atrae el interés comercial de las grandes aerolíneas que atienden el mercado (especialmente las extranjeras) y por ello presionan en busca de condiciones menos restrictivas de actuación económica y operativa, es decir una mayor liberalización del esquema regulatorio.

Lo descrito explica varios de los hechos que actualmente se pueden observar en el subsector, como la renegociación del convenio bilateral entre México y los Estados Unidos y las presiones internas y externas para mejorar las condiciones de competencia entre las aerolíneas a través de cambios en las políticas de asignación de los horarios de operación (*slots*) en el aeropuerto de la Ciudad de México, los cuales tradicionalmente han beneficiado a las aerolíneas establecidas con anterioridad (*Grand Father Rights*), que evidentemente perjudican a sus competidoras que luchan por abrirse paso en un mercado tradicionalmente cerrado.

Respecto al punto anterior, es importante tener presente que las actividades de transporte se realizan mediante “sistemas de transporte” estructurados por una gran cantidad de componentes y que la liberalización económica parcial, con alcance en solo algunos de dichos componentes, normalmente no es suficiente para mejorar la fluidez y flexibilidad de los flujos a lo largo de todo el sistema. Así, por ejemplo, por mucho que se liberen las condiciones de competencia entre aerolíneas a través del mecanismo del precio o la asignación de rutas, poca ventaja puede tomarse de ello si subsisten mecanismos poco competitivos en la asignación de insumos fundamentales, como los *slots* aeroportuarios o los recintos fiscales autorizados en las terminales de carga.

1.1.1 Importancia de los EE. UU.

El análisis desagregado de los flujos de pasajeros internacionales muestra claramente que los Estados Unidos son, por mucho, el principal origen y destino entre todos ellos. Es tan pequeña la participación de los demás países, con la excepción de Canadá, que los autores hemos decidido agruparlos en regiones para facilitar el análisis y la presentación de las cifras y gráficas.

La fig. 1.2 muestra la participación relativa en el año 2015 de EE. UU., Canadá y tres regiones que resultan importantes en la geografía del transporte aéreo internacional en México, a saber: Centroamérica y el Caribe, Sudamérica y Europa.

La participación relativa tanto de las tres regiones señaladas como de Canadá es homogénea y ronda alrededor del 7 y 8%, cifras que contrastan notablemente con la enorme participación de los EE. UU., que en 2015 ascendió al 70 por ciento.

Evidentemente si se agregan los EE. UU. y Canadá como “Norteamérica”, la participación conjunta es cercana al 80%, y finalmente, si también se agregan las demás regiones americanas se alcanza el 92%. Lo anterior señala claramente que la movilidad internacional desde y hacia México se encuentra muy fuertemente concentrada en el continente americano.

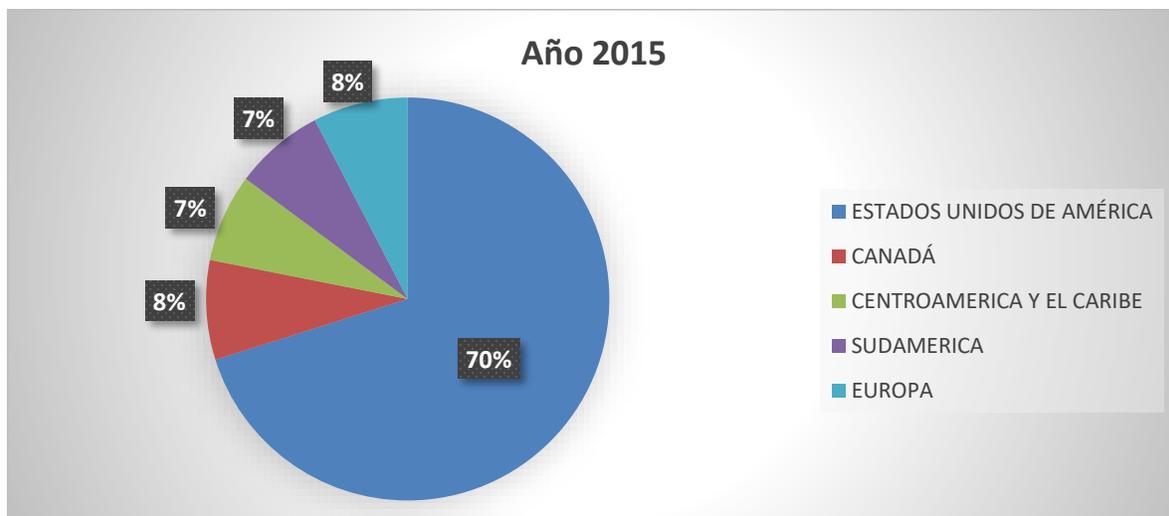


Figura 1.2. Participación relativa por países y regiones en el aerotransporte internacional de pasajeros en 2015

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

Conviene aclarar que la pequeña escala de los flujos de pasajeros con origen y destino en Asia (Medio y Lejano Oriente), Oceanía y África, sumados a la preponderancia comercial de las aerolíneas estadounidenses y europeas, provoca que dichas operaciones se realicen con conexión en los grandes aeropuertos de Estados Unidos y Europa, de tal manera que una parte de los movimientos que se registran con origen y destino en dichos aeropuertos en realidad tienen un origen y destino final en otro país o región del mundo. Si bien lo dicho altera en cierta medida las proporciones mostradas en la fig. 1.2, difícilmente modificará las conclusiones generales.

En este punto, es importante señalar que la importancia de los EE. UU. como origen y destino de nuestros flujos internacionales de pasajeros —si bien es enorme— ha venido

disminuyendo de manera sostenida desde hace varias décadas, lo cual se puede corroborar en la figura 1.3, que muestra la evolución de la participación relativa de dicho país en el periodo comprendido desde 1991 hasta 2015. En la fig. 1.3 se puede observar que en 1991 los EE. UU. concentraban cerca del 90% de nuestros intercambios internacionales, lo cual ha ido disminuyendo sostenidamente, año con año, hasta llegar al 70% en 2015.

El análisis del comportamiento en el tiempo de los flujos internacionales de pasajeros muestra que, más que una diversificación amplia de orígenes-destinos, lo que ha ocurrido es el fortalecimiento de dos de ellos: Canadá y Sudamérica, aunque este último en menor medida.

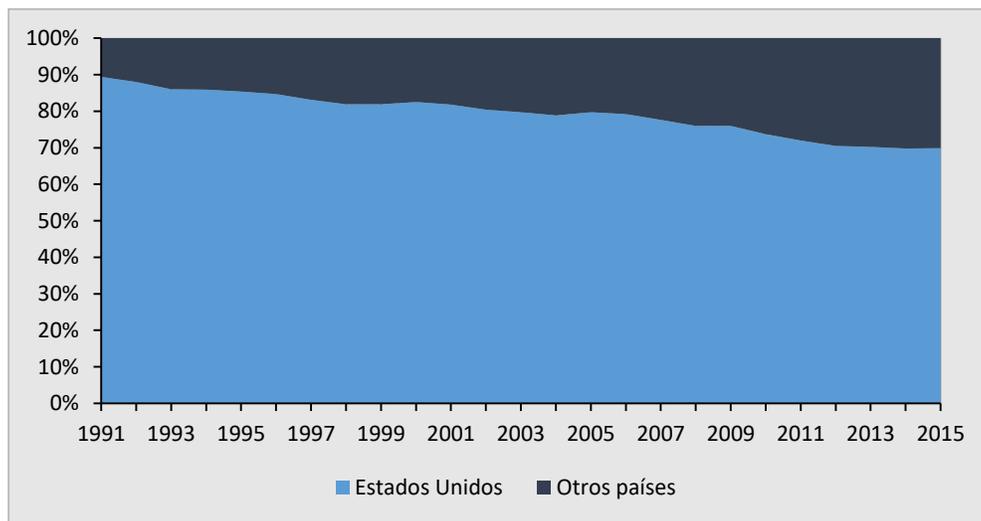


Figura 1.3. Participación relativa de los EE. UU. y los demás países como origen y destino del aerotransporte internacional de pasajeros en el periodo 1991-2015

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

Es razonable suponer que la disminución en la participación relativa de los EE. UU. como origen-destino de la movilidad asociada con México es una tendencia preocupante para las aerolíneas involucradas (mexicanas y estadounidenses); sin embargo, es importante tener presente que en estos años dicha tendencia ha sido más que compensada por el significativo crecimiento de la movilidad en general, que les ha ofrecido a las empresas una situación de demanda creciente a lo largo de las últimas décadas, con tasas de crecimiento anual muy significativas.

1.2 Mercado entre México y los EE. UU.

Debido a la enorme importancia relativa de los EE. UU. en la movilidad internacional de México (70% del total), muchas de las conclusiones obtenidas al analizar el ámbito

internacional en conjunto son válidas también para este mercado en particular y viceversa.

La figura 1.4 presenta la serie temporal específica de los pasajeros transportados entre México y los EE. UU. en el periodo entre 1995 y 2015, incluidos los servicios regulares y de fletamento.

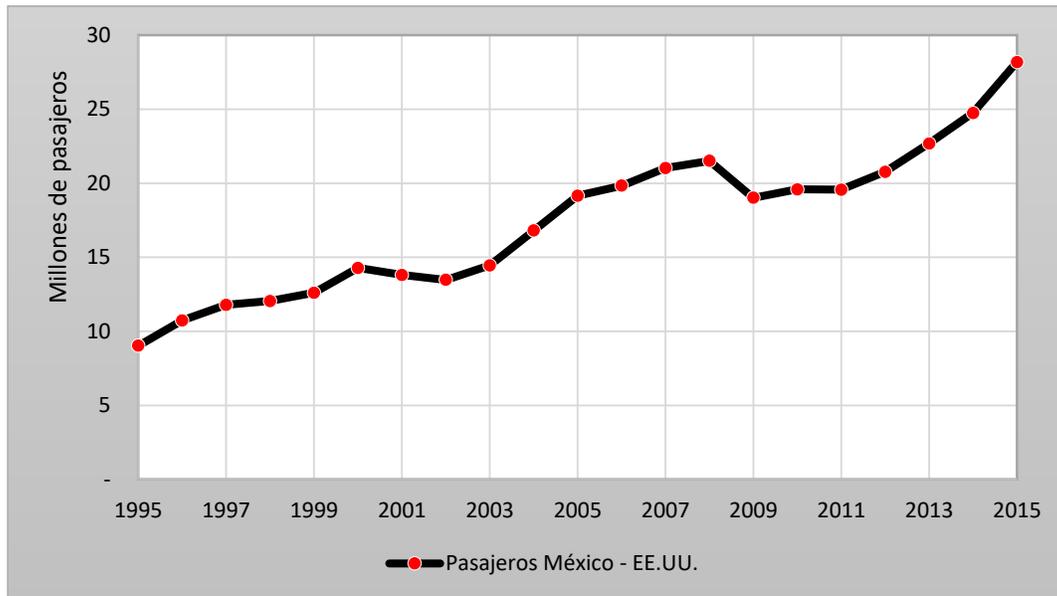


Figura 1.4. Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. en el periodo 1995-2015 (regular y fletamento)

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

Se puede observar que la serie inicia en 1995 con un monto absoluto muy cercano a los 9 millones de pasajeros y alcanza en 2015 una cifra poco mayor a los 28 millones. En este caso, al igual que en el caso internacional en su conjunto, el volumen inicial fue más que triplicado en tan solo veinte años.

Tales incrementos de la demanda indican una situación de negocio muy favorable para las empresas que atienden el mercado (en este caso estrictamente mexicanas y estadounidenses) y provoca que sean muy sensibles a las condiciones de la regulación económica y a la variación de sus características comerciales. Una decisión claramente relacionada con esto es la estrategia de asociación planteada recientemente entre la principal aerolínea mexicana que atiende este mercado, Aeroméxico, y uno de los gigantes estadounidenses de escala mundial, Delta.

La alianza entre estas dos grandes corporaciones ha creado un agente económico con gran poder dentro del mercado de servicios de transporte aéreo entre México y los EE. UU. (e incluso en otros destinos enlazados desde estos países), que puede incluso llegar

a ser preponderante en términos económicos, lo cual ha provocado la natural preocupación de las otras aerolíneas participantes en el mercado, de la Comisión Federal de Competencia Económica (CFC) mexicana y del Departamento de Transporte (*Department of Transportation*, DOT) de los Estados Unidos. De hecho, es del conocimiento público que la autorización de la asociación comercial de las empresas se ha otorgado de manera condicionada a la entrega de cierto número de *slots* aeroportuarios, actualmente en poder de Aeroméxico en el AICM y de Delta en el J. F. Kennedy de la ciudad de Nueva York. Este tema se tratará con mayor detalle en puntos subsecuentes de este reporte.

La gráfica de la fig. 1.4 muestra una clara tendencia de crecimiento a lo largo de todo el periodo analizado, similar a la encontrada para el segmento internacional (ver el apartado 2.1), con dos notables excepciones en 2001 y 2008, comunes al comportamiento de la actividad en muchos otros países.

En 2001, la aviación mundial enfrentó una gran conmoción, como consecuencia de los ataques ocurridos en septiembre en la ciudad de Nueva York, realizados utilizando aviones comerciales como proyectiles. Después de los ataques, el gobierno de los EE. UU. implementó radicales medidas de seguridad antiterrorismo en aire y tierra, que afectaron restrictivamente al sector aeronáutico.

Por otra parte, en 2008 inició en los EE. UU. una de las crisis económicas contemporáneas más importantes del mundo capitalista globalizado, en cierta medida vigente hasta la fecha (2016). La crisis se extendió con rapidez a múltiples países, especialmente de la Comunidad Europea, y la afectación a la movilidad aérea fue prácticamente de escala mundial.

La tendencia a la baja de la demanda de servicios de transporte aéreo por motivos económicos se vio agravada en 2009 por la presencia de una pandemia de gripe A (H1 N1) que afectó a varios países —entre ellos México— de manera destacada.

Ante dicho panorama, en agosto de 2010, la Compañía Mexicana de Aviación, una de las aerolíneas más antiguas e importantes de México, tuvo que suspender operaciones, y en la actualidad la mayoría de sus activos y pasivos se ha liquidado, de tal manera que parece muy poco probable su reincorporación futura al mercado de servicios aéreos.

Es de subrayar que, en opinión de los autores, se dio bastante rápido, ya que para 2012 los niveles de demanda de transporte aéreo de pasajeros entre México y los EE. UU. alcanzaron de nuevo los montos récord alcanzados en 2008, y desde entonces no han dejado de crecer con altas tasas anuales, como se puede apreciar en la gráfica de la misma fig. 1.4

La figura 1.5 presenta la participación absoluta de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses en el transporte de pasajeros entre ambos países para el periodo comprendido entre 1991 y 2015.

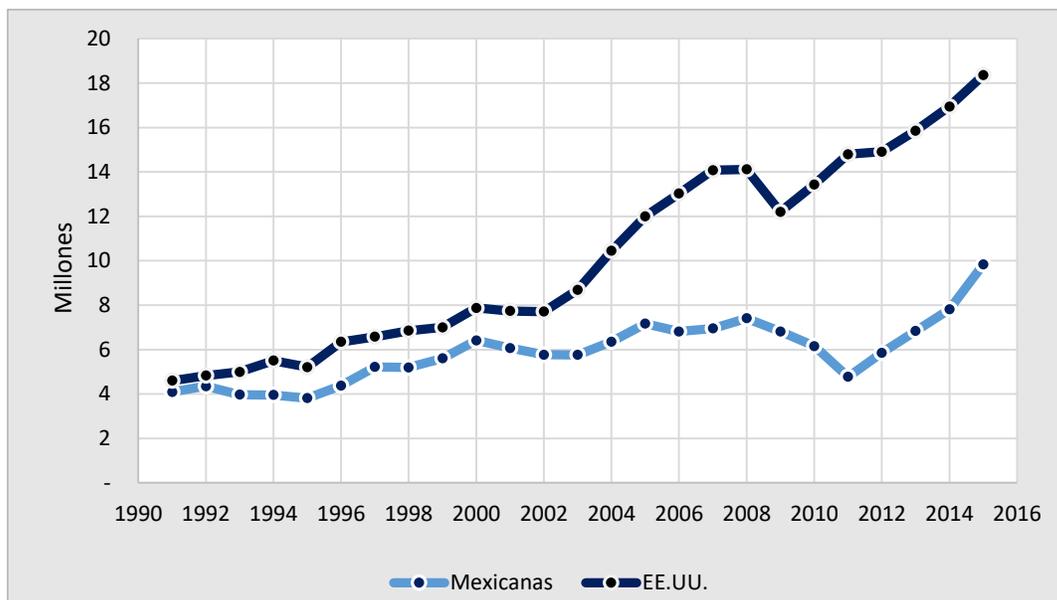


Figura 1.5. Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. por empresas mexicanas y estadounidenses en el periodo 1991-2015 (regular y fletamento)

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

La desagregación de la demanda de transporte de pasajeros entre México y los EE. UU., explicitando la participación por separado de las aerolíneas de los dos países, resulta relevante, debido a que el comportamiento de cada uno de ambos grupos es bastante distinto y claramente favorable para las aerolíneas de los Estados Unidos.

Si bien, como ya se comentó previamente, nos encontramos con una actividad comercial atractiva por sus altas tasas de crecimiento que han sido sostenidas durante décadas, la fig. 1.5 muestra que las aerolíneas estadounidenses han venido incrementando sistemáticamente su participación de mercado, a diferencia de sus contrapartes mexicanas. Es interesante señalar que no se puede decir que el incremento en la participación relativa de las aerolíneas estadounidenses sea a costa de la demanda atendida por las empresas mexicanas, pues en realidad para éstas también la demanda ha crecido en los últimos años. La diferencia es que las aerolíneas estadounidenses han aprovechado mejor el crecimiento global del mercado. La gráfica mostrada en la fig. 1.5 inicia en 1991, prácticamente coincidiendo con el inicio de los grandes cambios en la política económica sectorial en nuestro país; esto es la privatización de aerolíneas y aeropuertos y la desregulación de la competencia. En esos primeros años, se puede observar que la participación de las empresas mexicanas y estadounidenses en el mercado era muy similar y cercana al 50% (ver fig. 1.6).

A partir de 1993 la participación de las empresas mexicanas comenzó a deteriorarse hasta llegar al 40% en 1996. A finales de 1994, en medio de una crisis económica

generalizada en todo el país, Aeroméxico y Mexicana se encontraron al borde de la quiebra (Rico, 2001). Para garantizar su operación fue necesario que el Estado Mexicano rescatara de nuevo a ambas aerolíneas, reincorporándolas temporalmente al sector público y fusionándolas en 1995 mediante una empresa controladora a la que se denominó Cintra (Rico, 2001), cuya exitosa creación permitió la recuperación comercial de las dos aerolíneas para 1996.

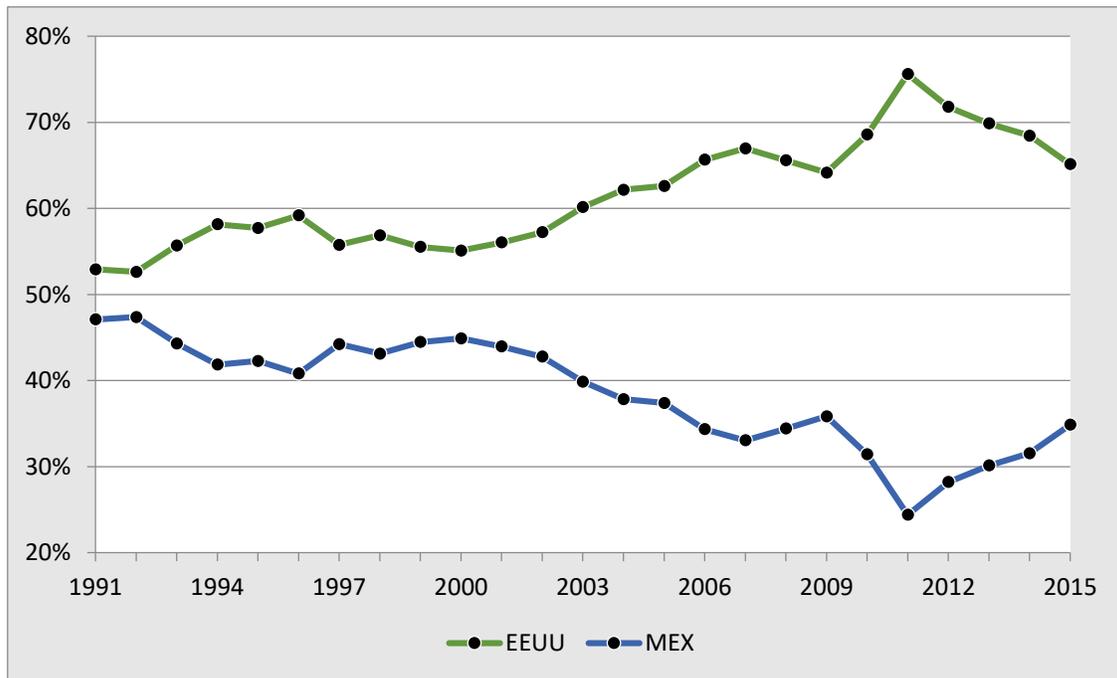


Figura 1.6. Participación relativa de las aerolíneas mexicanas y estadounidenses en el transporte de pasajeros entre los dos países para el periodo 1991-2015

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

La recuperación de las aerolíneas mexicanas alcanzó su máximo en el año 2000, con una participación conjunta del 45% en el mercado con los EE. UU. En este año se tomó la decisión de regresar el control pleno de las empresas al sector privado, pero vendiéndolas por separado por el temor que causaba la posible preponderancia de Cintra en el mercado doméstico. La fig. 1.5 muestra que en la siguiente década (2000-2010) las aerolíneas mexicanas siguieron perdiendo presencia en el mercado con los EE. UU., hasta llegar a una situación extrema en los años que siguieron a las citadas crisis de 2008 y 2009, y tocando fondo en 2011 con la salida de Mexicana del mercado (en agosto de 2010), al alcanzar una cifra histórica de baja participación de tan solo el 24.4 por ciento.

En este recuento histórico, conviene señalar que el ingreso de las aerolíneas de bajo costo (ABC) en 2005, fundamentalmente en el segmento doméstico, significó un

incremento importante de la competencia interna para Aeroméxico y Mexicana, que debieron enfrentar mediante cambios importantes en sus estructuras de organización.

A partir de 2012, la gráfica muestra que la recuperación en la participación de las empresas mexicanas es notable (debida esencialmente al éxito de Aeroméxico), de tal manera que en 2015 se logró una participación muy cercana al 35%, similar a la que se tuvo en 2008, justo en la víspera de los difíciles años de finales de la primera década del siglo XXI.

Por otra parte, los primeros años del nuevo siglo han sido un periodo de éxito para las empresas estadounidenses, pues en tan solo cinco años prácticamente duplicaron la cantidad de pasajeros transportados, al pasar de 7.7 a 14 millones de pasajeros entre 2002 y 2007. Después del severo tropiezo general de 2008, a partir de 2009 retomaron la tendencia de crecimiento hasta alcanzar los 18 millones de pasajeros transportados en 2015. La TCMA que registraron entre 2009 y 2015 es de un notable 6.3 por ciento.

Las cifras muestran que el mercado con México es importante para las empresas estadounidenses, no obstante su tamaño relativamente pequeño, pues constituye un nicho comercial reservado. El convenio bilateral convierte este mercado en un espacio exclusivo para las aerolíneas de ambos países y, si las empresas mexicanas enfrentan problemas internos que las debilitan en su capacidad de competencia internacional y de crecimiento, pues entonces las estadounidenses encuentran condiciones bastante favorables para afianzar su presencia.

Adicionalmente, es preciso señalar que, como ya se ha comentado, México se ha convertido en años recientes en un destino cada vez más importante para viajeros europeos y canadienses, lo cual resulta comercialmente atractivo para las empresas estadounidenses, pues al tener rutas afianzadas en destinos clave de nuestro país, la posible expansión hacia terceros países, desde los aeropuertos mexicanos, resulta una estrategia muy atractiva.

Por otra parte, para las aerolíneas mexicanas la posibilidad de utilizar los aeropuertos estadounidenses como puntos de articulación hacia Europa o Canadá es también atractivo; por ello, no sorprende el interés de ambos países para renegociar el convenio bilateral hacia la inclusión de la llamada quinta libertad, que permite la triangulación hacia terceros países, como se explicará más detalladamente en el capítulo correspondiente del presente reporte.

1.2.1 Principales aerolíneas mexicanas

En 2015 las aerolíneas mexicanas transportaron entre México y EE. UU. 6.8 millones de pasajeros, bajo la modalidad de servicio regular⁷, equivalentes al 97.5% del total de los pasajeros transportados por las empresas mexicanas.

La fig. 1.7 muestra la participación absoluta de cada aerolínea, en miles de pasajeros, para el citado año 2015. Un aspecto relevante de destacar es el pequeño número de aerolíneas participantes, pues solo son seis en total.

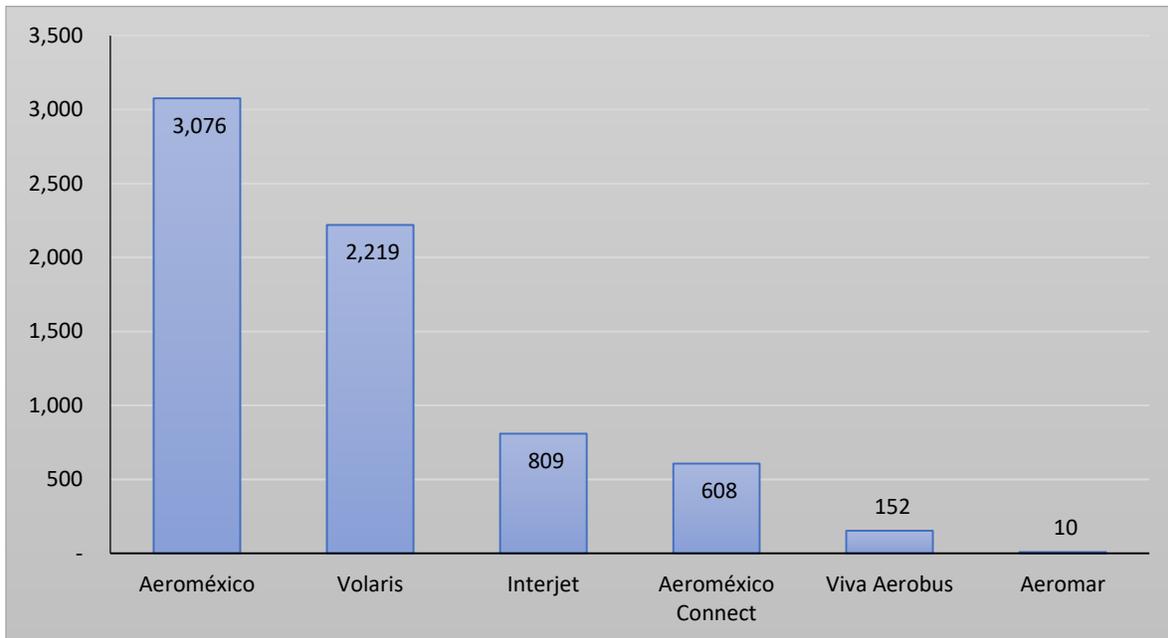


Figura 1.7. Pasajeros transportados entre México y los EE. UU. por las aerolíneas mexicanas en 2015 (miles de pasajeros)

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

Las aerolíneas mexicanas se pueden agrupar en tres categorías diferenciadas por su participación en el mercado. A la primera categoría pertenecen Aeroméxico y Volaris; a la segunda, Interjet y Aeroméxico Connect, y en la tercera se ubican Viva Aerobus y Aeromar. Las aerolíneas en la primera categoría atienden anualmente más de dos millones de pasajeros, las de la segunda categoría menos de un millón y las de la tercera categoría menos de doscientos mil pasajeros.

⁷ Bajo la modalidad de servicio de fletamento, en 2015 las aerolíneas mexicanas transportaron 172,900 pasajeros.

La primera categoría tiene una participación acumulada del 77%, que, al sumarse a la segunda categoría, la concentración alcanza el 97.6% del total. La concentración en la industria mexicana del aerotransporte de pasajeros entre México y los Estados Unidos no está muy alejada de la relación de Pareto 80/20, misma que se puede considerar alta.

Aeroméxico Connect es una empresa filial de Aeroméxico, que fue creada para competir con las aerolíneas de bajo costo y que en términos generales atiende rutas regionales utilizando aeronaves más pequeñas y de menor alcance; si se agregan los pasajeros atendidos por la matriz y la filial, la suma asciende a 3.68 millones de pasajeros, equivalente al 53.6% del total. En otras palabras, Aeroméxico atiende más de la mitad de los pasajeros que son trasladados por las empresas mexicanas entre México y los EE. UU. y se encuentra muy por encima de sus competidoras, Volaris e Interjet. La reciente alianza de Aeroméxico con la empresa estadounidense Delta apunta a un fortalecimiento todavía mayor de su participación en el mercado, con la ventaja adicional de mejorar potencialmente su actuación en el mercado doméstico, considerando que los pasajeros que arriben a los aeropuertos mexicanos utilizando los servicios de Delta es de prever que utilizarán preferentemente los servicios de Aeroméxico o Aeroméxico Connect, para sus conexiones dentro de nuestro país.

Es importante señalar que la participación en el mercado de las aerolíneas mexicanas que ofrecen servicios internacionales, cambió significativamente desde la salida del negocio de Mexicana en 2010, pues durante décadas Mexicana fue la empresa con mayor presencia en el mercado con los Estados Unidos.

1.2.2 Principales aerolíneas estadounidenses

En 2015 las aerolíneas estadounidenses transportaron entre México y EE. UU. 18.3 millones de pasajeros bajo la modalidad de servicio regular, equivalentes al 98.7% del total de los pasajeros transportados. Bajo la modalidad de fletamento solo transportaron 238 mil pasajeros. Lo que se describe a continuación corresponde a la modalidad de servicios regulares.

El número total de aerolíneas participantes en el mercado en el año 2015 fue de dieciséis, que en términos generales son bastantes más que las seis aerolíneas mexicanas que ofrecieron servicios en ese mismo año.

La tabla 1.1 presenta la participación absoluta y relativa de cada aerolínea, en miles de pasajeros, para el citado año 2015.

Como se hizo para el caso mexicano, las aerolíneas estadounidenses también se pueden agrupar en tres categorías diferenciadas por su participación en el mercado.

A la primera categoría pertenecen las primeras tres aerolíneas en la tabla 1.1: United Airlines, American Airlines y Delta. Las dos primeras atienden más de tres millones de pasajeros y Delta 2.7 millones. En conjunto, estas tres aerolíneas acumulan más del 55% del total de los pasajeros transportados.

Tabla 1.1. Pasajeros transportados por aerolíneas estadounidenses en 2015 en servicio regular (miles)

Aerolínea	Pasajeros transportados	% respecto al total	% acumulado
United Airlines	3,958	21.6%	21.6%
American Airlines	3,625	19.7%	41.3%
Delta	2,748	15.0%	56.3%
US Air	1,521	8.3%	64.6%
Alaska Airlines	1,401	7.6%	72.2%
Southwest Airlines	1,156	6.3%	78.5%
Express Jet	799	4.4%	82.8%
Skywest	620	3.4%	86.2%
Frontier Airlines	555	3.0%	89.2%
Jet Blue Air	545	3.0%	92.2%
Spirit Airlines	388	2.1%	94.3%
Mesa Airlines	321	1.7%	96.1%
Mn Airlines	290	1.6%	97.7%
American Eagle	242	1.3%	99.0%
Virgin America	156	0.8%	99.8%
Horizon Air	33	0.2%	100.0%
Total	18,357	100%	

Fuente: DGAC (2016).

Conviene recordar que el grupo Aeroméxico (incluidos los pasajeros transportados por Aeroméxico Connect) en 2015 transportó 3.68 millones de pasajeros, cifra similar a la de sus principales competidoras estadounidenses. Estas cifras muestran que la reciente asociación de Aeroméxico con Delta supera en conjunto a todas las demás empresas en el mercado.

En una segunda categoría se pueden ubicar US Air, Alaska y Southwest, que en conjunto, transportaron entre uno y dos millones de pasajeros. En una tercera categoría se pueden ubicar las diez aerolíneas restantes, que transportan cada una menos de un millón de pasajeros al año. Estas diez aerolíneas representan el 62.5% de la oferta y atienden tan solo el 17.2% de la demanda. En el caso de las aerolíneas estadounidenses, la distribución de la demanda no sigue la citada regla de Pareto, dado que el 25% de la oferta atiende el 65% de la demanda, en vez del 20/80 paretiano, por lo que se puede afirmar que en este caso la concentración es menor.

United Airlines, al igual que American y Delta, es una de las compañías aéreas más grandes del mundo, especialmente después de su fusión con Continental Airlines en 2010. Sus principales competidoras domésticas (en los EE. UU.) son las mismas American Airlines y Delta. En este sentido, se puede pensar que México es tan solo un

pequeño mercado en el que los tres gigantes compiten, en cierta forma, como si fuera un anexo geográfico del mercado estadounidense.

United Airlines tiene sus dos principales centros operativos en los aeropuertos de Houston y Chicago, dos ciudades que se encuentran muy relacionadas con el mercado de México por la gran cantidad de mexicanos o sus descendientes que viven en Texas e Illinois. Evidentemente, la conexión de sus grandes hubs mundiales (Houston y Chicago) con los tres destinos principales de México —Cancún, Guadalajara y Ciudad de México— le permite ofrecer una gran cobertura de servicios, lo cual explica su presencia destacada en la atención de los servicios relacionados con México, atendiendo en 2015 un volumen muy cercano a los cuatro millones de pasajeros.

American Airlines ha llegado a ser también por temporadas la aerolínea más grande del mundo, especialmente por su fusión en 2013 con US Airways (US Air). También pertenecen a American otras aerolíneas regionales que realizan vuelos regulares a México, específicamente SkyWest Airlines y ExpressJet Airlines, que operan bajo la marca comercial American Eagle. En conjunto, dichas aerolíneas acumularon un total de 5.28 millones de pasajeros transportados entre México y los EE. UU. en 2015, superando con ello a Delta- Aeroméxico y a United.

Aunque tiene su sede principal en el aeropuerto texano de Dallas-Fort Worth, American Airlines también tiene centros logísticos importantes en otros seis aeropuertos estadounidenses de primer nivel, localizados en las ciudades de Nueva York, Charlotte, Los Ángeles, Filadelfia, Washington, Phoenix, Miami y Chicago. American ha sido tradicionalmente una aerolínea orientada al segmento internacional, de tal manera que, por ejemplo, desde su base en Miami atiende prácticamente a toda la región del Caribe y Sudamérica, además de México. En este sentido, su conexión con Cancún y la posibilidad de realizar enlaces a otros países desde dicha terminal, a partir de las quintas libertades negociadas en el nuevo acuerdo bilateral, resultan muy importantes para esta compañía aérea.

Delta tiene su base de operaciones en el aeropuerto de Atlanta. A partir de su fusión con Northwest Airlines, en octubre de 2008, Delta se convirtió en la aerolínea más grande del mundo, desplazando a American Airlines, volando a 375 destinos en 66 países, transportando unos 170 millones de pasajeros al año y con cerca de 75,000 empleados (Delta, 2016).

En 2016, se hizo público un plan estratégico para realizar una alianza con Aeroméxico, en el que se comparten las rutas entre los dos países y los *slots* asignados a las aerolíneas en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). La alianza fue aprobada por las autoridades mexicanas y estadounidenses a finales de 2016 y actualmente quizá sea más propio referirse a ella como una fusión, al menos parcial, pues Delta se encuentra por adquirir el 49% de las acciones de Grupo Aeroméxico.

De acuerdo con la Bolsa Mexicana de Valores (2017), actualmente Delta ya ha adquirido el 36.2% de las acciones en circulación de Grupo Aeroméxico y tiene opciones para adquirir el 12.8% adicional a fin de alcanzar el 49%, máximo que le permiten las leyes mexicanas en el rubro de inversión extranjera.

Aeroméxico ha señalado que la Comisión Federal de Competencia (Cofece) de México dio por cumplidas las condiciones para concretar la alianza; entre ellas destaca la cesión de ocho pares de *slots* en el AICM, que ya fueron entregados a Volaris, Viva Aerobus, Alaska Airlines y JetBlue conforme a los horarios solicitados por dichas aerolíneas (BMV, 2017).

1.3 Geografía de la movilidad binacional

En esta sección se presenta un breve análisis de los principales orígenes, destinos y corredores del transporte aéreo entre México y los EE. UU. El análisis se realiza sobre los servicios regulares⁸ registrados en 2015 y que cubren el 71% del total de los pasajeros transportados y constituyen los flujos más estables y característicos de la movilidad entre ambos países.

De acuerdo con los registros de la DGAC (2016), en 2015, el número de terminales aéreas utilizadas en ambos países fue de 35; de ellas, solo ocho se encuentran en México (23%). Dicha relación muestra que la movilidad de pasajeros entre ambos países tiene una mayor concentración espacial en México (la misma cantidad de pasajeros en menos lugares), probablemente explicada por la menor dimensión territorial de México, pero también por la alta concentración de actividades que existe en las principales regiones metropolitanas y las zonas turísticas mexicanas.

La tabla 1.2 muestra el listado de las 35 terminales aéreas que sirvieron como origen y destino de los viajes regulares de pasajeros entre México y los EE. UU. en 2015. Se incluye el total de pasajeros atendidos y la participación relativa respecto al total; las unidades son miles de pasajeros.

En la tabla se puede observar que el 80% de la demanda es atendida por los primeros doce aeropuertos ordenados en importancia, mismos que representan el 34% del total de los 35 aeropuertos. Esta proporción se encuentra bastante por debajo de la relación convencional de Pareto 80/20, lo que indica un nivel de concentración moderado.

Cinco de los primeros doce aeropuertos son mexicanos, lo cual indica una distribución de la demanda relativamente equilibrada en este segmento. Dicha relación es bastante distinta para el conjunto restante, pues dentro de los siguientes 23 aeropuertos, solo tres se encuentran en territorio mexicano.

⁸ Se excluyen los servicios de fletamento.

Tabla 1.2. Pasajeros atendidos en servicios regulares por terminal aérea entre México y EE. UU. para el año 2015 (miles)

	Terminal	Pasajeros (miles)	Participación	Acumulado
1	Cancún	6,803.8	17.0%	17.0%
2	México	6,299.6	15.7%	32.7%
3	Los Ángeles	2,920.9	7.3%	39.9%
4	Guadalajara	2,634.0	6.6%	46.5%
5	Houston	2,570.6	6.4%	52.9%
6	Dallas-Fort Worth	2,392.6	6.0%	58.9%
7	San José del Cabo	1,829.8	4.6%	63.4%
8	Miami	1,369.8	3.4%	66.8%
9	Chicago	1,355.1	3.4%	70.2%
10	Atlanta	1,343.6	3.3%	73.6%
11	Puerto Vallarta	1,264.5	3.2%	76.7%
12	Nueva York	1,231.4	3.1%	79.8%
13	San Francisco	957.0	2.4%	82.2%
14	Phoenix	846.1	2.1%	84.3%
15	Monterrey	725.9	1.8%	86.1%
16	Denver	643.4	1.6%	87.7%
17	Las Vegas	507.5	1.3%	89.0%
18	Newark	489.0	1.2%	90.2%
19	Orlando	392.0	1.0%	91.2%
20	Del Bajío	390.3	1.0%	92.1%
21	Charlotte	344.3	0.9%	93.0%
22	Filadelfia	325.2	0.8%	93.8%
23	San Antonio	321.0	0.8%	94.6%
24	Washington	303.5	0.8%	95.4%
25	Minneapolis	248.4	0.6%	96.0%
26	San Diego	226.1	0.6%	96.5%
27	San José, California	197.8	0.5%	97.0%
28	Baltimore	183.5	0.5%	97.5%
29	Detroit	171.7	0.4%	97.9%
30	Fresno	166.7	0.4%	98.3%
31	Sacramento	163.5	0.4%	98.7%
32	Oakland	145.4	0.4%	99.1%
33	Ontario, California	122.8	0.3%	99.4%
34	Santa Ana, California	122.8	0.3%	99.7%
35	Cozumel	113.8	0.3%	100.0%
	Total	40,123.1		

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2016).

Las dos terminales más importantes en la red conjunta, en términos del número de pasajeros atendidos, son México y Cancún, ambas con más de cinco millones de pasajeros anuales. En el segundo nivel de importancia se encuentran cuatro terminales: Los Ángeles, Houston y Dallas, en EE. UU., y Guadalajara, en México (las cuatro con más de dos millones de pasajeros por año).

Las siguientes seis terminales, para completar el grupo de las principales doce (80% de la demanda), atienden anualmente más de un millón de pasajeros. Dos de ellas son destinos turísticos de playa en México plenamente consolidados: San José del Cabo y Puerto Vallarta. Así entonces, las doce terminales principales son: Cancún, México, Guadalajara, Los Cabos y Puerto Vallarta, en México, y Los Ángeles, Houston, Dallas, Miami, Chicago, Atlanta y Nueva York, en los EE. UU. Cabe señalar que la geografía de la movilidad de pasajeros entre los dos países no muestra grandes sorpresas, considerando que dichas ciudades son los principales puntos tradicionales de relaciones (turismo, migración e industria) entre ambos países.

En este breve análisis cabe destacar la importancia del estado de California en la movilidad binacional, pues ocho de las 35 terminales se encuentran en su territorio.

En la tabla 1.3 se presenta el listado de los 30 corredores aéreos más importantes registrados en 2015 en los movimientos regulares de pasajeros entre México y los EE. UU.

Se incluye el total de pasajeros transportados en el corredor (ambos sentidos) y su participación relativa respecto al total (las cifras están en miles de pasajeros por año). La tabla está construida de tal manera que el orden en que se presentan los pares origen destino (izquierda-derecha) indica el sentido del flujo más cuantioso; así, el par México-Los Ángeles indica que es mayor el flujo de México a Los Ángeles que en el sentido inverso, aunque en la cifra se incluyen los dos sentidos de flujo, es decir su suma.

La red principal de transporte aéreo de pasajeros de servicios regulares entre México y los EE. UU. está formada por un total de 35 nodos (aeropuertos) y 66 arcos (enlaces). Si la red conectara cada par de nodos de manera directa, se tendría el número máximo de enlaces posibles, que es igual a $595 [n*(n-1) / 2]$ donde n es el número de nodos; por lo tanto, los 66 arcos actuales corresponden a una relación o índice conectividad de tan solo el 11%. A esta razón se le conoce en la literatura especializada (Black, 2003; Seguí y Martínez, 2004) como índice gamma, y en algunos casos, se utiliza para medir el grado de complejidad o madurez de una red de infraestructura de transporte.

El valor del índice gamma (0.11) muestra que la red opera con base en corredores troncales que enlazan de manera directa solo los principales orígenes y destinos (cada uno en uno de los dos países). Esto no obedece a una falta de madurez o desarrollo de la red de transporte aéreo entre México y los E.E. U.U, sino a que el convenio bilateral determina y regula (restringe) los pares de ciudades que pueden atender las aerolíneas

de uno y otro país, lo que obliga a definir una configuración de red basada en corredores que concentran la demanda bajo esquemas de organización “hub and spoke”.

Tabla 1.3. Pasajeros transportados en los principales corredores de transporte aéreo (servicios regulares) entre México y EE. UU. para el año 2015 (miles)

	Corredor (enlace origen-destino)		Pasajeros	Participación relativa	Acumulado
1	México	Los Ángeles	903	4.5%	4.5%
2	Los Ángeles	Guadalajara	798	4.0%	8.5%
3	Miami	México	769	3.8%	12.3%
4	México	Houston	751	3.7%	16.1%
5	Dallas-Fort Worth	Cancún	738	3.7%	19.7%
6	Houston	Cancún	711	3.5%	23.3%
7	Cancún	Atlanta	683	3.4%	26.7%
8	Nueva York	México	669	3.3%	30.0%
9	Miami	Cancún	601	3.0%	33.0%
10	Nueva York	Cancún	562	2.8%	35.8%
11	Chicago	Cancún	535	2.7%	38.5%
12	México	Dallas-Fort Worth	524	2.6%	41.1%
13	México	Chicago	501	2.5%	43.6%
14	México	Atlanta	415	2.1%	45.7%
15	San José del Cabo	Los Ángeles	399	2.0%	47.7%
16	Los Ángeles	Cancún	391	2.0%	49.6%
17	México	Las Vegas	389	1.9%	51.5%
18	Denver	Cancún	385	1.9%	53.5%
19	Monterrey	Houston	356	1.8%	55.2%
20	San Francisco	México	349	1.7%	57.0%
21	Charlotte	Cancún	344	1.7%	58.7%
22	Newark	Cancún	332	1.7%	60.3%
23	Filadelfia	Cancún	325	1.6%	62.0%
24	San Antonio	México	321	1.6%	63.6%
25	Orlando	México	283	1.4%	65.0%
26	San José del Cabo	Dallas-Fort Worth	279	1.4%	66.4%
27	Puerto Vallarta	Los Ángeles	268	1.3%	67.7%
28	Houston	Guadalajara	252	1.3%	69.0%
29	Minneapolis	Cancún	248	1.2%	70.2%
30	San José del Cabo	Phoenix	240	1.2%	71.4%

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2016).

Este caso es un claro ejemplo de cómo una medida de política económica determina la estructura y operación de un sistema de transporte, en vez de otras características de la oferta o la demanda.

La tabla 1.3 muestra, como era de esperarse, que los principales corredores enlazan a los orígenes y destinos más importantes del sistema. Sin embargo, generalizando en cierta medida, con base en la tabla 1.2, se puede afirmar que los principales arcos conectan a Cancún, México y Guadalajara, con Los Ángeles, Miami, Houston, Dallas, Atlanta y Nueva York (ver fig. 1.8).

La configuración de la red responde sin duda a la importancia de las ciudades donde se encuentran localizadas las terminales aéreas en términos demográficos, económicos o turísticos, pero también y probablemente más aún, a la organización operativa de las aerolíneas que brindan el servicio, pues en las que resultan ser las principales terminales de la red, las aerolíneas tienen sus principales centros operativos (*hubs*); por ejemplo: United Airlines en Houston, American Airlines en Dallas-Fort Worth, Delta en Atlanta y Aeroméxico en la Ciudad de México.

El aeropuerto de Los Ángeles es un caso interesante que sale de la norma señalada en el párrafo anterior, pues sin ser base operativa central de ninguna de las grandes aerolíneas, la mayoría lo utiliza como un importante nodo de articulación, sobre todo hacia y desde los países asiáticos, lo cual se suma a su importancia intrínseca como centro de concentración demográfica de mexicanos viviendo en los Estados Unidos.

Como ya se había señalado, en el lado mexicano la movilidad binacional se encuentra concentrada en las ciudades de Cancún, México y Guadalajara, de tal manera que hacia sus terminales aeroportuarias convergen 18, 14 y 12 rutas, respectivamente. Es decir, Cancún, México y Guadalajara están conectadas directamente con 18, 14 y 12 aeropuertos en los Estados Unidos. Conviene señalar que estos 44 enlaces equivalen al 66.6% del total de 66 rutas en el sistema, es decir, son la mayoría.

El caso de Cancún merece una atención especial, pues constituye un nodo significativo de convergencia de viajes provenientes no solo de los EE. UU., sino también de Canadá, Europa y Sudamérica; por ello, junto con la Ciudad de México, representa un foco de atención e interés especial de las aerolíneas estadounidenses para poder articular conexiones hacia otras regiones del mundo. De ahí el interés de negociar la llamada quinta libertad del aire en el nuevo convenio bilateral. Por su parte, las aerolíneas mexicanas pueden obtener un beneficio similar desde los grandes centros aeroportuarios mundiales en Dallas, Atlanta, Nueva York y Chicago, articulando enlaces hacia Europa, Sudamérica y el Caribe, principalmente.

Por el lado estadounidense, las terminales con el mayor número de rutas conectando con México son Dallas, Houston y Los Ángeles, con 8, 7 y 6 rutas, respectivamente. Es interesante notar que ciudades muy importantes como Chicago, Nueva York y Miami, solo tienen conexión con cuatro y dos ciudades mexicanas, respectivamente.



Figura 1.8. Mapa esquemático con los principales corredores de transporte aéreo de pasajeros entre México y los EE. UU. para el año 2015

Fuente: elaboración propia con datos de la DGAC (2016).

En la tabla 1.3 se puede observar que los flujos no presentan una fuerte concentración en los principales enlaces del sistema, al menos notablemente por debajo de la relación convencional de Pareto 80/20. El total de enlaces en la red son 66, por lo que el 20% de ellos corresponde a los 13 primeros, mismos que acumulan apenas el 43.6% del total de los flujos, cifra bastante menor que el 80%. La baja concentración sugiere una distribución relativamente uniforme de la demanda entre los enlaces origen-destino. Ninguno de los enlaces supera el millón de pasajeros de flujo anual, pero los 13 principales, que equivalen al 20% del total, superan el medio millón de pasajeros.

2 Aerotransporte de carga

Durante la segunda mitad del siglo veinte, la orientación general de la economía mundial cambió acendradamente hacia un modelo promotor del comercio internacional de productos manufacturados de menor peso y mayor valor económico que los que se producían e intercambiaban en décadas anteriores. En paralelo, las organizaciones económicas han ido expandiendo espacialmente los alcances de sus cadenas de aprovisionamiento, producción y distribución, todo ello en lo que se ha llamado el proceso de globalización de la economía.

En este nuevo modelo, existen condiciones favorables para aprovechar las ventajas competitivas del transporte aéreo en el traslado de objetos valiosos a grandes distancias, especialmente sus grandes atributos de oportunidad y confiabilidad. Por ello, no es extraño que en la actualidad más de un tercio de los intercambios internacionales de mercancías, medidos en valor, se realicen por transporte aéreo (Boeing, 2012; Airbus, 2013).

En México, se comenzó a transportar carga por aire prácticamente desde el momento en que se realizaron los primeros vuelos comerciales en los años treinta del siglo veinte. Sin embargo, durante muchas décadas la actividad se manejó como un servicio complementario al transporte de pasajeros, un servicio marginal con el que se aprovechaba la capacidad de carga remanente de los compartimentos de equipaje de las aeronaves. Durante ese periodo, el transporte de carga no fue prioritario, ni para las aerolíneas, ni para los embarcadores, de tal manera que la gran mayoría de los movimientos de mercancías se realizaba por autotransporte y en menor medida por ferrocarril (incluso todavía hoy subsiste dicho esquema de reparto modal).

El momento del cambio de utilidad del transporte aéreo ocurrió a mediados de los años noventa. Entonces comenzaba a afianzarse la transformación del antiguo modelo económico mexicano, impulsada por la apertura comercial, la privatización y la desregulación de las actividades económicas.

Conforme la economía mexicana se integraba a los sistemas de producción y distribución de los Estados Unidos, Europa y Japón, el transporte aéreo de carga comenzó a crecer y transformar su organización empresarial de manera significativa. Es en estos años que surgen por vez primera las aerolíneas especializadas en el transporte de carga y que comienza en México la presencia comercial de los grandes gigantes mundiales (*megacarriers*) de la distribución de paquetería (UPS, FedEx, DHL).

Se puede afirmar que la adopción de la logística como estrategia de gestión de los flujos de mercancías, información y capitales, cambió el panorama general en el que se desenvuelve el aerotransporte de carga. A partir de los años noventa, la tasa de crecimiento anual de los volúmenes transportados vía aérea presenta magnitudes sin precedente, especialmente en el ámbito internacional. Esto ha atraído el interés de

nacionales y extranjeros hacia dicho modo de transporte, como una actividad económica prometedora en un terreno fértil y prácticamente virgen.

Durante los primeros años, el aerotransporte de carga en el ámbito doméstico no reaccionó con la rapidez que lo hizo el segmento internacional, pero después le ha seguido los pasos de manera sostenida y en años recientes se observa un claro repunte de la actividad.

Los pronósticos indican (Boeing, 2012; Airbus, 2013) que los países *emergentes*, entre los que México se encuentra clasificado, serán los que registren las mayores tasas de crecimiento del aerotransporte de carga en las siguientes dos décadas, así que la tendencia que hemos contemplado en años recientes apunta para continuar por varios años más, lo cual evidentemente se traduce en un reto importante para todos los actores participantes en el sistema: aerolíneas, aeropuertos, agentes logísticos y, por supuesto, el organismo rector, que es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.1 Transporte de carga, una actividad floreciente

El primer aspecto que conviene destacar del transporte aéreo de carga en México es el significativo crecimiento que ha registrado en los últimos veinte años.

La figura 2.1 presenta la serie temporal del total de la carga transportada en México por el modo aéreo en el periodo 1996-2016. En 2016 se alcanzó la cifra histórica de 730 mil toneladas⁹, considerada histórica por el hecho de que nunca antes se había rebasado el monto de las 700 mil toneladas transportadas por aire.

En la gráfica de la fig. 2.1 se puede observar que existe una clara tendencia general de crecimiento en los veinte años analizados. La cifra inicial de 325 mil toneladas en 1996 se ha más que duplicado hasta alcanzar 730 mil toneladas en 2016. La tasa de crecimiento promedio anual (TCPA) en el periodo total de veinte años (1996-2016) es del 4.1%. Cabe destacar que, en los diez primeros años (1996-2006), la TCPA fue todavía mayor, al alcanzar el 6.5 por ciento.

En la gráfica es posible identificar tres etapas de mayor crecimiento de la actividad: la primera hasta el año 2000; la segunda entre 2003 y 2007, y la más reciente a partir de 2012. De acuerdo con lo anterior, es relevante subrayar que actualmente se vive una etapa de crecimiento que se ha mantenido por cuatro años, con una TCMA (2012-2016) del 4.6%, de un orden de magnitud similar al gran promedio del periodo completo de veinte años.

⁹ Esta cifra indica que el sistema de transporte aéreo es responsable de movilizar cada día un promedio de 2 mil toneladas de carga.

Los mínimos presentados se registraron en 2001, 2009 y 2012, todos ellos ligados con acontecimientos ocurridos en otros lugares del mundo. Esto se debe a que la mayoría de la carga que se transporta en México tiene origen o destino en el ámbito internacional, como se describirá en el siguiente apartado.

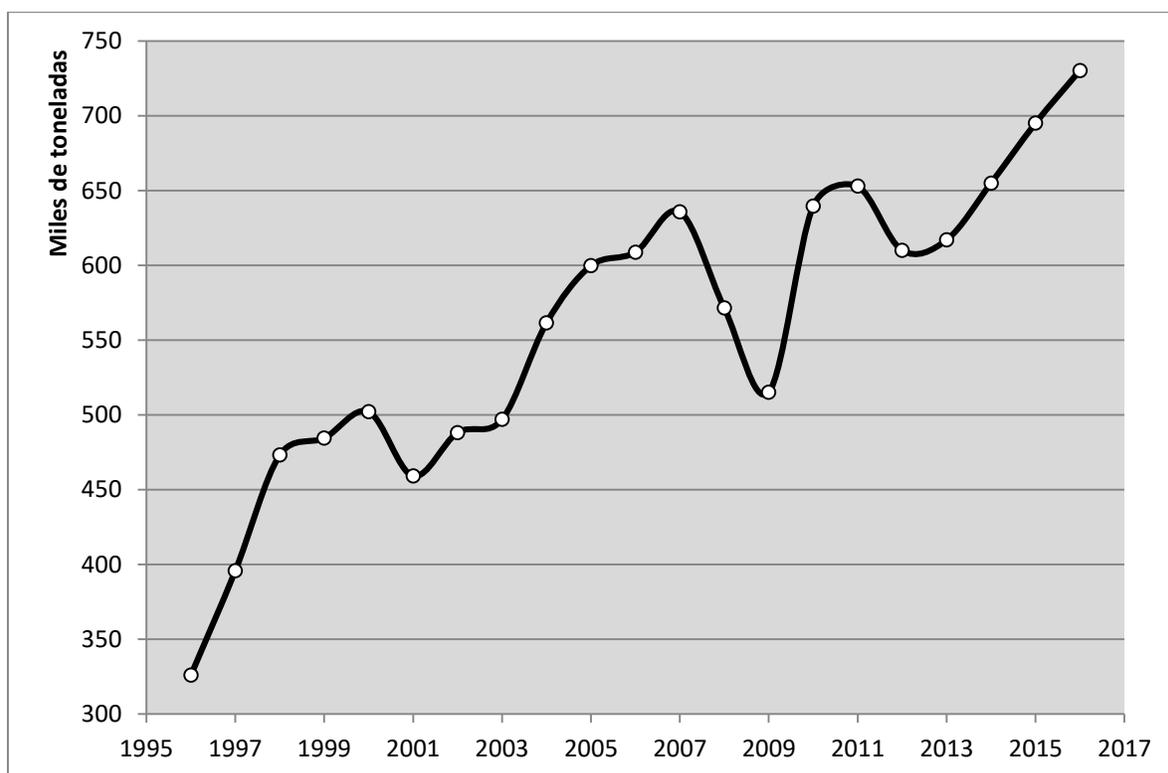


Figura 2.1. Carga total transportada por aire en México entre 1996 y 2016

Fuente: elaboración propia con cifras de la DGAC (AMC, 2017).

Como ya se mencionó en el capítulo anterior, en 2001 ocurrió una serie de ataques en los Estados Unidos, en los que se utilizaron aeronaves comerciales como proyectiles para impactar varios edificios importantes en las ciudades de Washington y Nueva York, hechos que afectaron con severidad el transporte aéreo mundial. En el caso mexicano hubo una disminución neta de casi el 10% de los volúmenes de carga transportados y la recuperación tardó un par de años, hasta 2003.

Sin embargo, la caída más drástica realmente ocurrió unos cuantos años después, en 2008, debido a que en los EE. UU. se inició una de las crisis económicas contemporáneas más importantes del mundo capitalista globalizado y que, en cierta medida, sigue vigente hasta la fecha. La crisis se extendió con rapidez a otros países, especialmente de la Comunidad Europea, y la afectación a la movilidad aérea, de nuevo fue prácticamente de escala mundial.

La tendencia a la baja de la demanda de servicios de transporte aéreo por motivos económicos se vio agravada en 2009 por la presencia de una pandemia internacional de gripe A (H1 N1) que afectó a México de manera destacada¹⁰.

Los siguientes tres años fueron relativamente inestables, con una importante recuperación en 2010, pero con una subsecuente recaída en 2011 y 2012; a partir de ese año (2012), como ya se había comentado, la tendencia de crecimiento se ha recuperado y desde 2014 se han venido alcanzando registros históricos de la carga aérea transportada. La tendencia de la curva es sin duda creciente, pero conviene destacar que en 2015 se observa una aparente inflexión, que puede indicar el inicio de un nuevo periodo de crecimiento menos rápido.

La conclusión general del presente apartado es clara: el transporte aéreo de carga en México es una actividad que muestra desde hace más de veinte años una dinámica de crecimiento significativa y en general superior que la de la mayoría de los otros sectores de la economía.

La explicación detallada de las causas del crecimiento de la actividad escapa a los alcances y propósitos del presente reporte, pero bien pueden encontrarse en la generalización del modelo económico orientado a la promoción del comercio exterior, a la integración de segmentos del aparato productivo mexicano en grandes cadenas internacionales de suministro y distribución y a las mayores facilidades otorgadas por la desregulación de los mercados de servicios de transporte aéreo.

Adicional a la magnitud de las cifras analizadas en el presente apartado, es importante destacar que la evolución del subsector del transporte aéreo de carga en México va más allá del simple crecimiento cuantitativo, pues en la industria se observa una mayor especialización empresarial y una creciente organización logística de las aerolíneas y demás compañías involucradas, especialmente con el segmento internacional.

La perspectiva de negocio de un mercado que ha resultado lucrativo y prometedor desde hace varios años ha traído nuevas inversiones y la presencia comercial de grandes *megacarriers* de escala mundial, ahora no solo de los EE. UU., que operan con regularidad en nuestro país, como se podrá verificar en apartados posteriores del presente reporte.

2.2 Importancia del segmento internacional

Es importante destacar que lo que se transporta por el modo aéreo en México es mayoritariamente carga internacional. La proporción que existe entre los segmentos internacional y doméstico es de cuatro a uno, es decir, mantienen una proporción muy

¹⁰ No olvidar que en agosto de 2010, la Compañía Mexicana de Aviación, una de las aerolíneas más antiguas e importantes de nuestro país, tuvo que suspender operaciones por problemas económicos.

cercana a la clásica relación de Pareto 80/20. De acuerdo con las cifras publicadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) de México, de las 730 mil toneladas transportadas en 2016, 573 mil corresponden al segmento internacional (78.4%) y las restantes 157 mil al segmento doméstico¹¹.

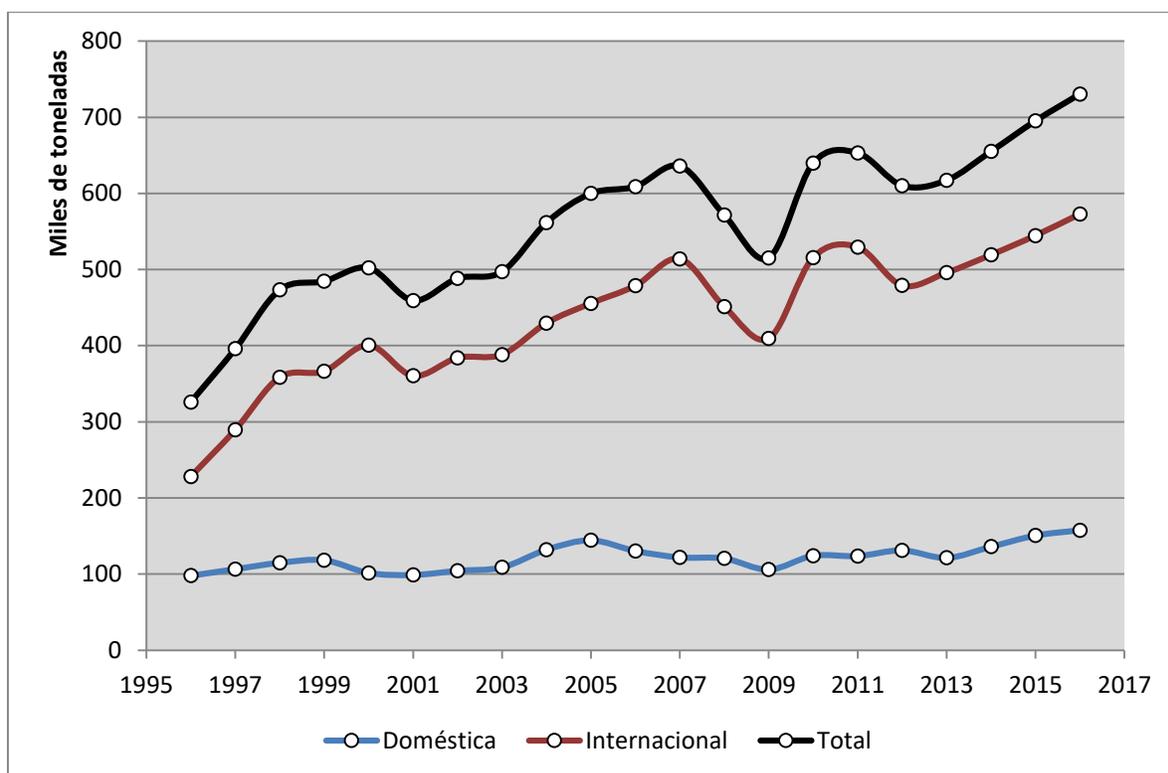


Figura 2.2. Carga doméstica e internacional transportada por aire en México entre 1996 y 2016

Fuente: elaboración propia con cifras de la DGAC (AMC, 2017).

La fig. 2.2 muestra la desagregación del total de la carga transportada entre 1996 y 2016 en las categorías doméstica e internacional. Se puede observar claramente que los montos de carga internacional son notablemente mayores a lo largo de todo el periodo, lo cual demuestra que dicha característica es estructural y no solo una singularidad coyuntural de algún año en específico.

La naturaleza esencialmente internacional del transporte aéreo de carga convierte algunos de sus aspectos específicos en peculiaridades de la actividad; por ejemplo, la necesidad de involucrar en el proceso los trámites y actividades relacionados con la

¹¹ Estas tres cifras de volúmenes de carga aérea —total, internacional y doméstica— resultan ser históricas, al rebasar las tres todos los registros anteriores.

gestión fiscal y aduanal de las operaciones de importación y exportación, y sobre todo, la presencia de empresas extranjeras que se hacen cargo de una parte significativa de la organización de las cadenas internacionales de suministro y comercialización¹².

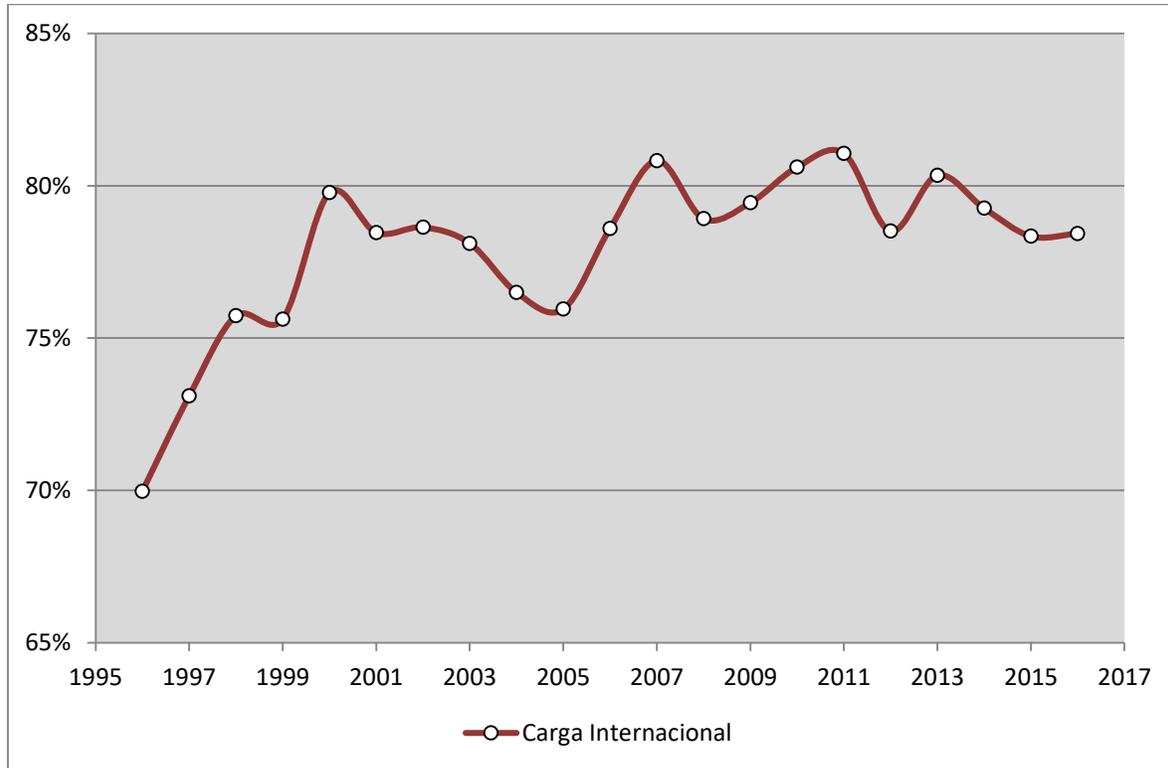


Figura 2.3. Participación relativa del segmento internacional respecto al total de la carga aerotransportada en México entre 1996 y 2016

Fuente: elaboración propia con cifras de la DGAC (AMC, 2017).

La fig. 2.3 muestra la evolución de la participación relativa del segmento internacional respecto al total de la carga transportada por el modo aéreo. Se observa que el proceso de internacionalización ocurrió con mayor intensidad al inicio del periodo, justo en los años que siguieron a la desregulación del mercado y a la privatización de los aeropuertos, de tal manera que la proporción crece hasta alcanzar la relación actual 80/20 desde el año 2000.

¹² Se denomina servicio internacional aquel en el que uno de los dos aeropuertos involucrados se localiza en México y el otro en cualquier otro país. La regulación establece que los servicios internacionales deben ser realizados exclusivamente por empresas mexicanas o del otro país involucrado, quedando excluidas del mercado las aerolíneas de terceros países.

En los años posteriores al 2000, se observa una serie de fluctuaciones cíclicas que muestran varios máximos y mínimos, pero sin manifestar alguna tendencia de largo plazo, es decir, se mantiene aproximadamente constante alrededor del 80%, en especial desde el año 2006, esto es desde hace cerca de una década.

Evidentemente, la cifra complementaria en cada año corresponde a la participación del segmento doméstico, por lo que los años de mayor participación de una categoría corresponden a los de menor participación de la otra y viceversa.

Es importante señalar que el transporte de carga internacional y el de carga doméstica no son actividades que compitan entre sí; es decir no son suplementarias y cada una atiende mercados distintos. Incluso, al contrario, bien pueden resultar complementarias, pues muchas mercancías utilizan los dos segmentos como parte de sus cadenas logísticas internacionales.

En lo que puede haber una relativa diferenciación y eventual “competencia” entre los segmentos doméstico e internacional es en la promoción y apoyo que reciben por parte de las administraciones aeroportuarias y los gobiernos, por ejemplo, en cuanto a la inversión en infraestructura y a las facilidades para la realización de la actividad por la vía de los trámites y requisitos. En este sentido, es común que en los aeropuertos solo existan terminales especializadas para la carga internacional, lo que incluye aduanas y bodegas de almacenamiento. En ello se refleja la política pública y comercial de promoción prioritaria a dicho segmento, lo cual puede provocar un círculo pernicioso de desarrollo desequilibrado, pues al mantenerse los flujos de carga doméstica por debajo de ciertos umbrales de demanda, no resulta rentable invertir en infraestructura y servicios especializados, lo cual termina limitando el desarrollo de la actividad.

En este aspecto, también el papel que juegan los cargadores es fundamental, pues en un esquema de competencia abierta, los requerimientos de la demanda determinan las características de la oferta, por el mecanismo de adaptación de las empresas a las necesidades del cliente, que es una de las más importantes estrategias de competencia de los prestadores del servicio.

Así las cosas, dado que las cadenas internacionales se gestionan con mayores niveles de complejidad y sofisticación logística que las domésticas, los usuarios son más exigentes en términos de la calidad de los servicios de transporte, lo cual genera que dicho segmento tenga mayores niveles de eficiencia y desarrollo. Un hecho que corrobora la tesis enunciada es que las empresas mexicanas especializadas en el transporte de carga se concentran mayormente en el segmento internacional, lo cual se mostrará con mayor detalle en uno de los apartados subsecuentes.

La fig. 2.4 presenta la serie temporal del total de la carga doméstica que ha sido aerotransportada en el periodo 1996-2016. Esta curva es la misma que se muestra en la parte inferior de la fig. 2.2, pero con el cambio de escala se pueden percibir con mayor nitidez las variaciones cíclicas y la tendencia general de comportamiento de la actividad.

La curva inicia en 1996 con un monto muy cercano a las 100 mil toneladas y cierra en 2016 con una cifra también récord cercana a las 160 mil toneladas. Los años 2015 y 2016 fueron especialmente buenos para la actividad, al rebasar la cifra nunca alcanzada antes de 150 mil toneladas. Sin embargo, de manera similar al caso del segmento internacional, en 2014 se puede percibir una inflexión que sugiere que el crecimiento tiende a tomar un ritmo un poco más lento.

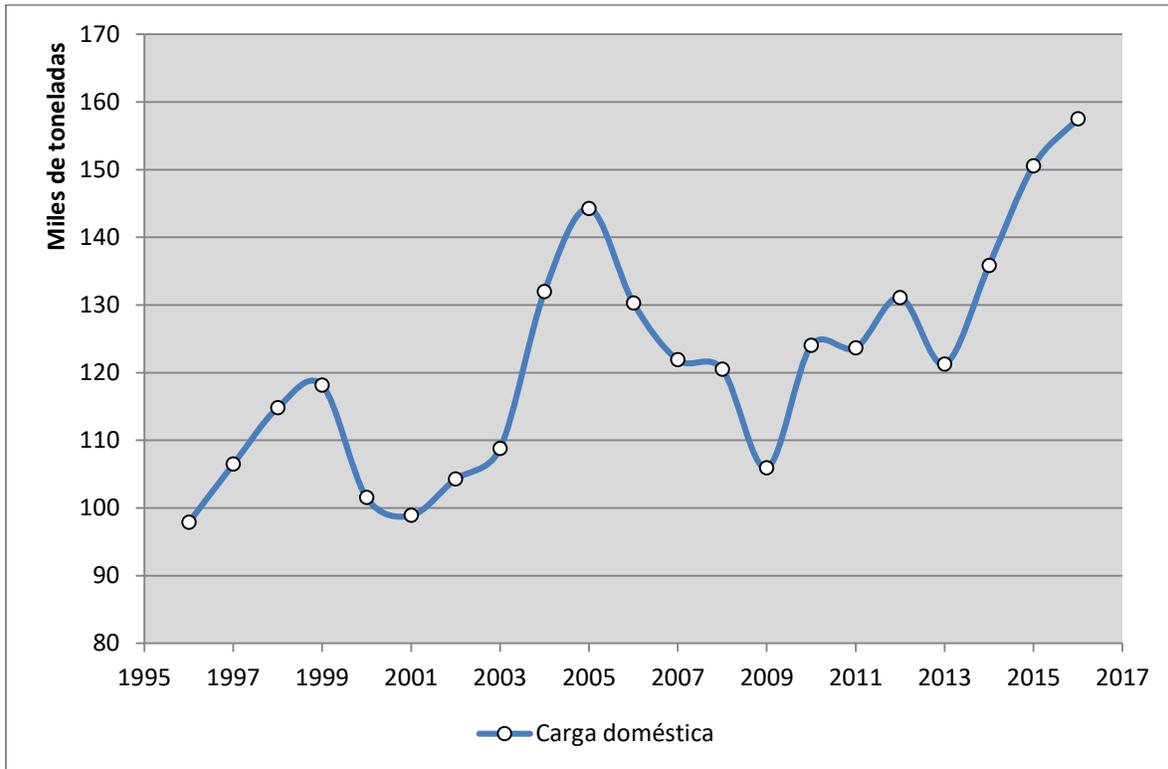


Figura 2.4. Total de carga doméstica aerotransportada en México en el periodo 1996-2016

Fuente: elaboración propia con cifras de la DGAC (AMC, 2017).

La curva de la carga doméstica parece mostrar un comportamiento cíclico con máximos y mínimos a intervalos relativamente regulares, pero con una clara tendencia general de crecimiento a lo largo del periodo de veinte años. Los máximos se observan en 1999, 2005 y en 2016. Por su parte los mínimos se ubican en 2001, 2009 y 2013.

En forma curiosa parece que los ciclos muestran un periodo sexenal, ligeramente coincidentes con los ciclos del cambio de gobierno federal mexicano. Es difícil atreverse a relacionar ambos eventos con alta certidumbre, pero parece que los inicios de los periodos de gobierno federal no le sientan muy bien a las actividades que generan la demanda de transporte aéreo de carga doméstica.

La TCMA del aerotransporte de carga doméstica fue del 2.41% en el periodo de veinte años, muy inferior al 4.7% que corresponde al segmento internacional. Dicha diferencia provoca que el crecimiento en términos absolutos sea mayor en este último y reafirma lo antes señalado de que en el transporte aéreo de carga se ha presentado un claro proceso de internacionalización.

En general, las tasas de crecimiento de ambas categorías fueron mayores en la primera parte del periodo con 2.9% y 7.7% entre 1996 y 2006, y con 2.4% y 4.7% entre 2006 y 2016, respectivamente, para los segmentos doméstico e internacional.

Un aspecto que conviene señalar y que se tratará con mayor detalle posteriormente es que hay una diferencia fundamental en las empresas que atienden ambos segmentos del mercado, pues en el segmento internacional participan tanto aerolíneas nacionales como extranjeras; en cambio, en el mercado doméstico participan exclusivamente empresas nacionales, debido a que la regulación vigente prohíbe el llamado cabotaje a las compañías extranjeras. Por lo anterior, el segmento doméstico constituye un nicho de mercado protegido de la competencia internacional, con las ventajas y desventajas que ello implica, tanto para los usuarios, como para los prestadores de servicios.

2.3 Mercado entre México y los EE. UU.

De manera similar con lo que ocurre en el aerotransporte de pasajeros, los EE. UU. son el origen y destino más importante para los intercambios internacionales de carga de nuestro país. Tal situación es una constante histórica de la aviación mexicana desde sus inicios en la primera mitad del siglo veinte, pero que parece ir disminuyendo en épocas recientes.

Mediante el análisis de los datos publicados por la DGAC, se ha encontrado que los demás países con los que México mantiene intercambios comerciales han estado aumentando su participación relativa de manera sostenida desde hace varios años, lo cual parece un hallazgo relevante, considerando la relevancia histórica, señalada en el párrafo anterior, de los EE. UU.

La tabla 2.1 presenta las toneladas intercambiadas con los EE. UU. y los demás países con los que México mantiene relaciones comerciales por la vía aérea, en el periodo comprendido entre el año 2000 y el 2015, dividido en periodos quinquenales.

Los datos de la tabla 2.1 muestran que durante los tres primeros periodos los EE. UU. representaron un valor muy cercano al 60% del total de los intercambios de México con el exterior. Sin embargo, para 2015 la cifra se ha reducido al 49.2%, es decir, por primera vez los demás países en conjunto han rebasado los montos intercambiados con el vecino del norte.

De hecho, en términos absolutos se observa una reducción de los intercambios con los EE. UU. en 2015, en comparación con 2010. Dicha reducción es de 36 mil toneladas, equivalente al 12% de la cantidad transportada cinco años atrás. Se puede observar que

la cantidad de carga intercambiada en 2015 es apenas similar a la que se transportó en 2005.

Tabla 2.1. Carga internacional aerotransportada entre México, EE. UU. y demás países (toneladas)

Año	2000	2005	2010	2015	TCMA
EE. UU.	236,682	265,322	304,420	267,874	0.8%
Demás países	163,643	190,058	211,215	276,649	3.6%
Total internacional	400,325	455,380	515,634	544,523	2.1%
EE. UU.	59.1%	58.3%	59.0%	49.2%	

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2016).

Los datos de la tabla 2.1 muestran claramente dos tendencias opuestas entre las categorías analizadas. Mientras que la carga intercambiada con los EE. UU. se redujo en los últimos cinco años y presentó una modesta tasa de crecimiento promedio de 0.8% en el periodo entre 2000 y 2015, por la otra parte, la carga intercambiada con los demás países muestra una significativa tendencia de crecimiento a lo largo de todo el periodo (TCMA 3.6%), por lo que casi se ha duplicado desde el valor inicial en el año 2000.

Considerando que la carga intercambiada con los EE. UU. se encuentra relativamente estancada desde hace diez años, la conclusión es que el motor de crecimiento del segmento internacional, en los años más recientes han sido los intercambios con los otros países. La anterior es una conclusión importante del presente apartado.

Dado que resulta vaga una referencia como “los demás países”, conviene puntualizar que esencialmente los autores se refieren a las naciones de la Comunidad Económica Europea y a los países sudamericanos, aunque estos últimos en menor medida. En general, de manera similar como en el segmento de los pasajeros, los intercambios con Asia, África y Europa Oriental son muy escasos.

El incremento de la participación de los otros países diferentes a los EE. UU. en el comercio exterior de México por vía aérea, se puede interpretar como una sana diversificación de sus socios comerciales externos, pero un motivo de preocupación para las aerolíneas mexicanas y estadounidenses que ofrecen servicios en dicho mercado, pues para las aerolíneas nacionales los EE. UU. son el destino más importante dentro de su cartera comercial (como se verá en el siguiente apartado) y los destinos europeos resultan más difíciles de integrar a sus rutas por razones técnicas y culturales.

Dada la diversificación de destinos que se observa en el mercado en años recientes, las disposiciones menos restrictivas del nuevo acuerdo bilateral de transporte aéreo entre México y los EE. UU. ofrecen condiciones más favorables para la ampliación del mercado del aerotransporte de carga entre estos dos países y otros destinos en terceros países, que pueden alcanzarse gracias al establecimiento de la llamada quinta libertad.

Uno de los propósitos más destacados de los convenios bilaterales de transporte aéreo es lograr que las aerolíneas de cada par de países tengan una oportunidad equitativa de participar en los mercados binacionales de pasajeros y carga, lo cual explica en cierta medida el éxito comercial que han tenido las empresas mexicanas en el mercado de servicios internacionales, especialmente en los intercambios con Estados Unidos, país que desde el principio ha sido el mercado estratégico por excelencia para las compañías mexicanas especializadas en el transporte de carga aérea.

2.3.1 Relevancia de los EE. UU. para las aerolíneas mexicanas

Si bien los EE. UU. son el origen y destino del 50% de los movimientos que México realiza con el exterior (ver tabla 2.1), para las aerolíneas mexicanas el mercado estadounidense tiene una relevancia proporcionalmente mayor, de tal manera que en 2015 el 62.1% de sus intercambios internacionales se realizó con dicho país.

La tabla 2.2 presenta la carga transportada en el ámbito internacional por las aerolíneas mexicanas en el periodo comprendido entre los años 2000 y 2015, pero desagregada sólo en dos categorías: los EE. UU. y los demás países con los que México mantiene intercambios comerciales.

Tabla 2.2. Carga internacional aerotransportada por empresas nacionales por países de origen y destino (toneladas)

Año	2000	2005	2010	2015	TCMA
EE. UU.	64,676	87,579	102,265	101,961	3.1%
Demás países	10,878	35,422	72,237	62,129	12.3%
Total	75,554	123,001	174,501	164,090	5.3%
EE. UU.	85.6%	71.2%	58.6%	62.1%	

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2016).

Las cifras de la tabla 2.2 muestran claramente que la predominancia relativa de los EE. UU. en las operaciones de las aerolíneas mexicanas está disminuyendo, pero sin perder la relevancia que tiene para ellas. Sin embargo, es importante observar que la disminución en la participación relativa de dicho país no es resultado de que se esté moviendo menos carga, sino de que cada vez más se mueven más mercancías con los otros países, es decir las aerolíneas mexicanas están diversificando y fortaleciendo su mercado internacional, añadiendo nuevos destinos.

Las tasas de crecimiento que se muestran en la última columna de la tabla 2.2 dan lugar a conclusiones interesantes.

En primer lugar, el 5.3% que corresponde al total de los movimientos internacionales muestra claramente que éste es un mercado en crecimiento, que ha más que duplicado

su valor en los quince años analizados y que muestra una tendencia positiva muy importante.

Más importante aún es la tendencia positiva que se observa en el transporte internacional con los otros países diferentes a los EE. UU., que pasaron de tener una presencia muy menor en el año 2000 a tener una participación muy significativa en 2015. La marcada diferencia entre las tasas de crecimiento sugiere que en los próximos años la tendencia encontrada de diversificación del mercado continuará.

Dicha tendencia de crecimiento de la carga intercambiada con otros países distintos a los EE. UU. es una conclusión relevante del presente apartado.

2.3.2 Distribución del mercado entre las aerolíneas mexicanas y estadounidenses

La demanda de servicios aéreos de transporte de carga entre México y los Estados Unidos se ha mantenido relativamente constante en los últimos quince años, registrando incluso una ligera disminución de 36 mil toneladas (12%) entre 2010 y 2015.

La tabla 2.3 presenta la carga transportada entre México y los EE. UU. en los cuatro quinquenios más recientes, desagregada según el origen nacional de las empresas participantes.

Tabla 2.3. Carga transportada entre México y los EE. UU. desagregada según el origen de las empresas (toneladas)

Año / Origen de las empresas	2000	2005	2010	2015	TCMA
Estadounidenses	172,006	177,743	202,155	165,913	-0.2%
Mexicanas	64,676	87,579	102,265	101,961	3.1%
Total	236,682	265,322	304,420	267,874	0.8%
Mexicanas	27.3%	33.0%	33.6%	38.1%	

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2016).

Al analizar la participación de las empresas mexicanas en la distribución del mercado se encuentra que es históricamente minoritaria, al rondar un monto absoluto cercano a un tercio del total. Sin embargo, es importante destacar que dicha proporción muestra una tendencia claramente ascendente, lo cual sugiere que las aerolíneas mexicanas han encontrado estrategias exitosas para competir con sus contrapartes estadounidenses.

Tan es así que en las tasas de crecimiento se observa que las aerolíneas nacionales han podido crecer al 3.1% anual en un mercado con una tasa de crecimiento muy lenta, de menos del 1%. Por su parte, las empresas estadounidenses han venido perdiendo presencia en el mercado a un ritmo anual del -0.2%, lo cual seguramente es un tema de preocupación para ellas, no obstante que aún dominan más del 60% del mercado total.

La conclusión del presente apartado es que las aerolíneas estadounidenses dominan y tradicionalmente han dominado el mercado del aerotransporte de carga binacional, al mantener una participación claramente mayoritaria (de alrededor de dos tercios del total), pero las empresas mexicanas lucen bien afianzadas en su tercio del mercado, a manera de nicho estratégico, y que incluso registran en el mediano plazo más reciente un comportamiento bastante exitoso, con tasas de crecimiento anual superiores a las de su contraparte estadounidense y a la del propio mercado.

2.4 Aerolíneas que operan en el mercado binacional

2.4.1 Aerolíneas mexicanas

Un aspecto que caracteriza a la industria del transporte aéreo en México, tanto en el segmento de pasajeros, como en el de carga, es el reducido número de empresas participantes en el mercado (Rico y Herrera, 2014), no obstante los considerables volúmenes de demanda que ahora se transportan anualmente en ambos segmentos. Tal característica muestra cómo el transporte aéreo es una industria que requiere una escala de producción realmente grande, para poder alcanzar condiciones económicas que permitan la operación exitosa y eficiente de las empresas. Dicha situación constituye una de las explicaciones centrales de la dificultad que encuentran las aerolíneas de muchos de los países latinoamericanos para alcanzar los niveles técnicos y organizacionales comunes en los países desarrollados.

De acuerdo con los registros de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), en 2016 un total de doce aerolíneas mexicanas transportaron alguna cantidad de carga, aunque en realidad tres de ellas tienen una participación marginal y pueden ser descartadas, por lo que se puede decir que la industria tiene alrededor de diez participantes por el lado de la oferta (ver tabla 2.4).

Las aerolíneas que transportan carga en México se clasifican en cuatro categorías (que realmente se reducen a tres) definidas por la Ley de Aviación Civil: Aerolíneas Troncales, Regionales, Exclusivas de Fletamento¹³ y Exclusivas de Carga. Para las tres primeras categorías, el transporte de pasajeros es su actividad primordial y transportan carga como una actividad comercial complementaria. Las aerolíneas exclusivas de carga se especializan en la actividad y no transportan pasajeros.

Tabla 2.4. Aerolíneas nacionales que transportaron carga en 2016 (toneladas)

AEROLÍNEAS	Carga doméstica	Carga internacional	Carga total
------------	-----------------	---------------------	-------------

¹³ Las aerolíneas nacionales exclusivas de fletamento tienen una presencia muy poco significativa en el transporte de carga; de hecho, desde hace unos diez años no registran actividad en el mercado, por lo que pueden descartarse.

TRONCALES	53,957.5	59,020.3	112,977.7
Aerovías de México (Aeroméxico)	23,362.3	57,709.2	81,071.6
ABC Aerolíneas (Interjet)	15,147.3	1,151.7	16,299.0
Vuela (Volaris)	15,390.7	159.3	15,550.0
Aéreo Calafia	57.1	0.0	57.1
REGIONALES	17,387.8	649.5	18,037.3
Aerolitoral (Aeroméxico Connect)	16,279.7	649.5	16,929.3
Aeromar	1,108.0	0.0	1,108.0
EXCLUSIVAS DE CARGA	86,167.0	111,314.8	197,481.8
Aero Unión	17,202.4	56,963.1	74,165.6
Aerotransportes Mas de Carga (Mas Air)	11,968.7	48,804.0	60,772.8
Estafeta Carga Aérea	26,583.9	3,486.9	30,070.8
Aeronaves TSM	20,195.6	2,059.3	22,254.9
MCS Aerocarga de México, S.A. de C.V.	10,016.1	0.0	10,016.1
Aeroservicios de la Costa	200.3	1.4	201.7
TOTALES	157,512.3	170,984.6	328,496.9

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2017).

El surgimiento de las aerolíneas especializadas en el transporte de carga, o cargueras, coincide con la desregulación económica del subsector a inicios de los noventa. La primera carguera que inició operaciones en México fue Aerotransportes Mas de Carga (Mas Air)¹⁴ en 1992, originalmente con una participación muy modesta y dedicada en forma exclusiva al segmento internacional. En los años siguientes, Mas Air fue consolidando su presencia comercial hasta llegar a un momento muy significativo diez años después cuando, junto con las recién llegadas Aero Unión y Estafeta Carga Aérea, lograron transportar en conjunto más carga que las aerolíneas troncales, que hasta ese momento y desde siempre, habían dominado completamente la actividad en el país. A partir de 2002 las aerolíneas especializadas han mantenido una presencia mayoritaria en

¹⁴ Actualmente Mas Air es una empresa filial de la sudamericana LATAM, a través de su subsidiaria LAN Cargo.

el mercado; por ejemplo, en 2016 fueron responsables de atender el traslado del 60.1% del total de la carga transportada por las aerolíneas nacionales, destacando que su participación es aún mayor en el segmento de la carga internacional (65.1%).

La preponderancia de las aerolíneas especializadas muestra la evolución logística que ha tenido el subsector en los últimos quince años, pues siendo el transporte de carga su actividad central dichas aerolíneas se esfuerzan en integrarse con sus clientes, que a su vez suelen ser empresas con relaciones comerciales complejas operando en redes internacionales de distribución de mercancías.

Por su parte, las aerolíneas troncales son aerolíneas de pasajeros que transportan carga para aprovechar la capacidad remanente de sus compartimentos de equipaje y aunque pueden brindar un servicio de buena calidad, su nivel de integración logística es comparativamente menos complejo que el de las cargueras. La gran ventaja comparativa de las aerolíneas troncales, muy especialmente Aeroméxico, es la dimensión de sus redes de transporte, tanto en lo que respecta al número y variedad de destinos, como al número y tamaño de las aeronaves.

Las aerolíneas troncales que transportan carga en México son básicamente tres: Aeroméxico, Interjet y Volaris. La primera es el gigante de la aviación mexicana, pues al sumar las operaciones de su filial regional Aerolitoral, su participación en el mercado es muy significativa. Volaris e Interjet básicamente transportan carga en el ámbito doméstico (ver tabla 2.4), en cambio Aeroméxico es responsable del 97.7% de la carga internacional transportada por esta categoría de aerolíneas troncales.

Actualmente, Aeroméxico transporta más carga en el ámbito internacional que en el doméstico (más del doble), lo cual se explica en cierta medida por su especialización reciente en los destinos internacionales. De hecho, en 2016 aparece en los registros de la DGAC como la empresa que transporta más carga en el país, con más de 80 mil toneladas, superando individualmente a las cargueras Aerounión y Mas Air, incluso en el ámbito internacional, que es el mercado por excelencia de las aerolíneas especializadas en el transporte de carga.

Dentro de las aerolíneas cargueras (All Cargo), los dos gigantes desde hace más de quince años son Aerounión y Mas Air, mismas que se disputan por periodos la supremacía en los volúmenes de carga transportados, y como ya se señaló, ambas empresas trabajan preponderantemente en el ámbito internacional.

A diferencia de las dos cargueras citadas en el párrafo anterior, Estafeta Carga y Aeronaves TSM (esta última mucho más recientemente) se concentran en particular en el ámbito doméstico, atendiendo en esencia un nicho de mercado muy específico, que es el de la distribución de paquetería. Estafeta Carga, aunque está registrada como una empresa de servicio público, en realidad trabaja primordialmente para su empresa matriz Estafeta. Por su parte, TSM trabaja en la actualidad para DHL, uno de los gigantes

mundiales de transporte de paquetería y carga. Estafeta tiene su centro de operaciones aéreas en el aeropuerto de San Luis Potosí y TSM en el de Monterrey.

En términos generales, se puede decir que las grandes empresas de transporte público de carga aérea en México son tres: Aeroméxico, Aero Unión y Mas Air.

Aeroméxico es la principal aerolínea troncal de pasajeros en México, el gigante de la aviación mexicana, recientemente asociada con Delta Airlines y que cuenta con la red de transporte más extensa, por su propia escala de operaciones (incluyendo ahora la de Delta) y por su pertenencia a la alianza internacional Skyteam, de la cual es fundadora. En 2012 Aeroméxico reforzó su división especializada en el transporte de carga asociándose con la estadounidense ABX y ofreciendo servicio desde la Ciudad de México y Guadalajara hacia Los Ángeles, en los EE. UU.; Guatemala; San José, Costa Rica, y Panamá.

Aero Unión y Mas Air son las dos grandes aerolíneas especializadas en el segmento de carga en México, ambas plenamente establecidas en mercados y nichos consolidados. Aero Unión¹⁵ tiene sus rutas establecidas en forma óptima desde el núcleo en la Ciudad de México hacia tres destinos en EE. UU. —Los Ángeles, Chicago y Miami—, pasando por Guadalajara y Mérida. Por su parte, Mas Air, a partir de su adquisición por parte del gigante sudamericano LATAM y de su integración en LAN Cargo, tiene una extensa red de operaciones hacia el sur del continente, cubriendo plenamente Colombia, Brasil, Chile, Perú y Argentina, mercados que han registrado el mayor crecimiento en sus intercambios con México en años recientes.

2.4.2 Aerolíneas estadounidenses

De acuerdo con los registros de la DGAC, 22 aerolíneas estadounidenses transportaron carga entre México y los Estados Unidos en 2016. Sin embargo, dado que la mayoría transportó cantidades poco significativas, la lista se puede reducir, para efectos prácticos, a las primeras diez en la lista, mismas que acumulan el 97.6% del total de la carga transportada en ese año, como se muestra en la tabla 2.5.

Es relevante destacar que las principales aerolíneas estadounidenses que transportan carga entre los dos países son empresas especializadas, todas ellas altamente competitivas en la arena mundial, tanto por su escala de operaciones, como por el nivel de organización logístico que las caracteriza, como se muestra en la tabla 2.6.

De manera similar a como ocurrió en México, también en los EE. UU. al principio las grandes aerolíneas troncales de pasajeros eran las que dominaban el transporte de carga, debido a las grandes ventajas derivadas de sus grandes flotas de aeronaves y la

¹⁵ De acuerdo con su página de internet, en 2014 Aero Unión vendió una buena parte de sus acciones a la estadounidense Tampa Cargo (filial de Avianca Holdings).

extensión de sus redes operativas. Por ello, no es extraño que los tres gigantes comerciales —American, United y Delta— sigan teniendo una presencia destacada en el mercado del transporte de carga.

La ventaja competitiva de las aerolíneas troncales de pasajeros subsiste hasta que la demanda de transporte de carga no supera cierto límite inferior que resulta crítico, pues por debajo de dicho umbral, la especialización económica y organizacional no tiene viabilidad por los altos costos fijos y la ausencia de economías de escala.

Dentro de la teoría económica, es bien conocido el fenómeno de desarrollo que se alcanza a partir de un mayor nivel de producción, entre otras razones, por las economías de escala que reducen el costo promedio de producción hasta valores cercanos al costo marginal, lo cual se traduce en mayor rentabilidad y precios más competitivos, que a su vez promueven una mayor demanda.

La mayor escala también fomenta la innovación tecnológica, puesto que hace viable la inversión económica. El desarrollo tecnológico y las mejoras en la gestión organizacional promueven la eficiencia y competitividad, lo cual estimula la demanda y la sustitución de los modos de transporte utilizados por los usuarios.

Las condiciones descritas explican la razón por la que actualmente las principales aerolíneas que transportan carga son empresas especializadas, también llamadas *All-Cargo*.

Con sede en Memphis, Tennessee, Estados Unidos, y considerada la principal transportadora de carga entre México y los EE. UU., FedEx es una corporación que cotiza en la bolsa de valores de Nueva York, con cobertura operativa mundial y productos que se encuentran en el mercado de los servicios logísticos internacionales, incluido el transporte multimodal de carga y paquetería.

Tabla 2.5. Aerolíneas estadounidenses que transportaron carga hacia y desde México en 2016 (toneladas)

	AEROLÍNEA	Carga transportada	Participación relativa (%)	Participación acumulada
1	Federal Express	57,897.1	33.5%	33.5%
2	United Parcel Service	34,329.2	19.9%	53.3%
3	Abx (Abx Air Inc)	22,357.6	12.9%	66.3%
4	Atlas Air	21,098.1	12.2%	78.5%
5	American Airlines	13,956.4	8.1%	86.6%
6	Amerijet Internacional	9,484.3	5.5%	92.0%
7	Gulf & Caribbean Cargo	3,685.7	2.1%	94.2%

8	United Airlines	2,472.7	1.4%	95.6%
9	U.S.A. Jet Airlines	2,035.5	1.2%	96.8%
10	Delta	1,425.9	0.8%	97.6%
11	Kalitta Charters II	902.0	0.5%	98.1%
12	Sky Lease I, Inc	762.9	0.4%	98.6%
13	Alaska	673.2	0.4%	99.0%
14	Northern Air Cargo	403.1	0.2%	99.2%
15	Ameristar Air Cargo	336.5	0.2%	99.4%
16	Tatonduk Outfitters Air Cargo	271.0	0.2%	99.5%
17	C&M Airways	256.9	0.1%	99.7%
18	Kalitta Air	232.3	0.1%	99.8%
19	Mesa Airlines (Mesa Airlines, Inc.)	180.3	0.1%	99.9%
20	A-Liner-8-Aviation Inc.	71.8	0.0%	100.0%
21	Centurion	48.7	0.0%	100.0%
22	Envoy Air, Inc (American Eagle)	0.5	0.0%	100.0%
	TOTAL	172,881.9		

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2017).

De acuerdo con su página de Internet (FedEx, 2010), la corporación cuenta con cerca de 300 mil empleados, y su flota está integrada por más de 40 mil vehículos terrestres y 660 aeronaves que operan en más de 375 aeropuertos alrededor del mundo. Además, ofrece servicios logísticos en 220 países, distribuyendo cada día alrededor de 3.4 millones de paquetes y 5 mil toneladas de carga.

Tabla 2.6. Especialidad comercial de las principales aerolíneas estadounidenses que operaron en el mercado binacional en 2016

	Aerolínea	Tipo de empresa	Carga (ton)
1	Federal Express	Carga-paquetería	57,897.1
2	United Parcel Service	Carga-paquetería	34,329.2
3	ABX Air Inc.	Carga	22,357.6
4	Atlas Air	Carga	21,098.1
5	American Airlines	Pasajeros	13,956.4

6	Amerijet International	Carga	9,484.3
7	Gulf & Caribbean Cargo	Carga	3,685.7
8	United Airlines	Pasajeros	2,472.7
9	U.S.A. Jet Airlines	Carga	2,035.5
10	Delta	Pasajeros	1,425.9

Fuente: elaboración propia con información de la DGAC (2017).

Por su parte, UPS es la compañía de paquetería y servicios logísticos más grande del mundo (UPS, 2010), también cotiza en la bolsa de valores de Nueva York, cuenta con más de 400 mil empleados y ofrece servicios en más de 200 países del mundo. Su *hub* aeronáutico se localiza en el aeropuerto de Louisville, Kentucky, en los EE. UU. Diariamente atiende a más de 8 millones de clientes y su flota aeronáutica la posiciona como la octava aerolínea más grande del mundo, con un total de 268 aeronaves de turbina.

Detrás de la presencia de estas grandes corporaciones de transporte multimodal, se encuentran las grandes tendencias de transformación económica estructural, asociadas con el proceso conocido como globalización de la economía capitalista:

La globalización económica, acompañada por la apertura comercial en casi todos los países del mundo, creó la posibilidad de integrar mercados de escala supranacional mediante la formación de redes productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente. La globalización es una etapa superior dentro del proceso de internacionalización de capital y tiene que ver con la posibilidad organizativa y tecnológica de fragmentar y flexibilizar en escala planetaria los procesos productivos, buscando ventajas comparativas para cada fase de fabricación en espacios geográficos diferenciados e incluso distantes. Ahora bien, esta suerte de acercamientos de espacios y unidades productivas distantes se apoya fuertemente en los rápidos cambios registrados en el transporte y las comunicaciones (Martner, 2008).

A partir de los años ochenta, México ha reorientado su economía hacia la integración con los grandes actores internacionales y en particular con el sistema capitalista liderado por las corporaciones estadounidenses. Este proceso ha requerido de la adaptación de los esquemas regulatorios, que controlan las actividades productivas y de servicios, particularmente de transporte. La desregulación de los servicios públicos de transporte en el ámbito federal y la suscripción de acuerdos comerciales en los años noventa han facilitado el desarrollo del comercio internacional y la integración logística de varios componentes importantes del sistema productivo mexicano.

La evolución y el crecimiento registrados en el transporte aéreo de carga internacional responden a dichos estímulos: “pese a todos los titulares periodísticos y las declamaciones políticas sobre la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Tratado de Libre Comercio (TLC), y otros acuerdos comerciales, el verdadero motor de la

globalización es algo mucho menos visible: la declinación de los costos del transporte internacional” (*The Journal of Commerce*, 15 de abril de 1997, citado por Martner, 2008).

La evolución histórica desde las formas más sencillas de economía de autosubsistencia, que suponían la complementariedad entre la producción y el consumo dentro del ámbito local, hasta alcanzar la constitución de un sistema mundial apoyado en un sistema de globalización económica, ha estado jalonada por sucesivas mejoras tecnológicas y organizativas en el transporte y la comunicación de informaciones, que permiten una interconexión cada vez más rápida, barata y fluida entre un número creciente de lugares. Este movimiento ha supuesto el establecimiento de un denso entramado de flujos, tanto materiales como virtuales, que se articulan en forma de redes progresivamente densas (Méndez, 1997).

3 Bases de la regulación económica del aerotransporte comercial

En México, la regulación económica de los servicios de transporte ha variado en las últimas décadas entre dos posiciones relativamente opuestas. Hasta mediados de los años ochenta, dominó una perspectiva centrada en restringir la competencia económica para fomentar el desarrollo y crecimiento de las empresas participantes en los mercados; a dicha política económica se le ha considerado de corte proteccionista. A partir de los noventa, la estrategia se ha basado en facilitar la competencia económica y comercial para fomentar la eficiencia, la competitividad y la innovación logística de los servicios. Con ello se pretende establecer condiciones de mercado más equitativas para las aerolíneas participantes y fomentar el crecimiento y desarrollo del subsector, sin el soporte financiero del Estado, por lo que el nuevo enfoque adoptado es de corte neoliberal.

En general las medidas adoptadas por el gobierno mexicano incluyen la privatización de las empresas de transporte, así como de la gestión de la infraestructura estratégica, incluidos puertos marítimos, aeropuertos y autopistas de altas especificaciones. Adicionalmente se han desregulado los mercados, lo que facilita el acceso de nuevos prestadores de servicios y se libera la fijación de precios, para fomentar la competencia por la vía de las tarifas.

3.1 Fundamentos teóricos

La regulación de los servicios públicos de transporte puede definirse como el conjunto de disposiciones legislativas y acciones de gobierno mediante las que se establece y aplica la política económica del Estado en relación con tres aspectos en particular: el tipo de propiedad (pública o privada) de los componentes del sistema de transporte (empresas, infraestructura, etc.); las características económicas del mercado (oferta y precios), y las condiciones técnico-operativas en las que realizan los servicios (Rico, 1991).

La regulación del tipo de propiedad y de las características económicas de los mercados son el objeto de la llamada regulación económica, mientras que la regulación de las condiciones técnico-operativas es materia de normativa y control operacional, lo cual en el sector aéreo se basa en las normas establecidas por organismos internacionales, entre las que destaca la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI). Cabe señalar que, cuando se habla de desregulación, por lo general se hace referencia a la desregulación económica y no a los aspectos técnicos u operativos de la actividad, mismos que se mantienen estrictamente regulados.

Las teorías y principios que sustentan la regulación económica de los servicios de transporte se concibieron históricamente en paralelo con la teoría de los servicios públicos, debido a que muchas de sus características económicas son coincidentes. Un

caso arquetípico es el de la infraestructura para el transporte (Thompson, 1976), ya que su larga duración, la inflexibilidad de uso, la necesidad de inversiones cuantiosas (intensiva en capital), la presencia de notables economías de escala, la inelasticidad de la demanda, la indivisibilidad del consumo, entre otros factores, son aspectos compartidos con industrias como la de electricidad, agua o servicios como la defensa nacional o la salud pública, mismos que tradicionalmente se han organizado bajo el concepto de monopolio natural (Samuelson, 1969; Rutherford, 2002), y han logrado altos niveles de eficiencia económica gracias a los beneficios derivados de las economías de escala y densidad, entre otros.

En las últimas décadas del siglo veinte, la consideración de los mercados de transporte como monopolios naturales —necesariamente regulados por el Estado, o incluso como servicios públicos propios de la autoridad gubernamental— ha sido fuertemente cuestionada por los economistas neoliberales (Button, 1993), quienes argumentan que la apertura de los mercados a la libre competencia es el mecanismo que garantiza la mayor eficiencia económica, especialmente en relación con la explotación comercial de los servicios (en contraparte con la infraestructura) (Thompson, 1976). También se argumenta que la competencia entre porteadores fomenta no solo la disminución de la tarifa, sino la adición de valor al servicio (mediante la mejora de los atributos de calidad), e incluso el desarrollo de servicios adicionales que fomentan la integración logística de la actividad (Izquierdo, de Buen, 1995).

Los tres aspectos fundamentales objeto de regulación económica en los mercados de servicios de transporte (Islas, 1990) son: 1) la entrada al mercado (control de la cantidad de oferta); 2) las tarifas (control de precios), y 3) la garantía de cobertura, continuidad y calidad del servicio (control de rutas).

Es importante enfatizar que en el transporte aéreo, como en la mayoría de las modalidades de transporte, tradicionalmente la regulación económica es distinta para los mercados doméstico e internacional. En general, los procesos desreguladores observados en un gran número de países se han iniciado típicamente con los mercados domésticos y han abordado los mercados internacionales hasta una etapa posterior, con lo que se mantienen ciertos niveles de protección económica para las industrias nacionales, frente a la competencia proveniente del exterior.

En el mercado aéreo doméstico, el control de acceso de los prestadores del servicio se regula por medio de concesiones y permisos, mismos que se usan respectivamente para los llamados servicios regulares y de fletamento.

La concesión regula la operación de una empresa en un conjunto de rutas determinado, mismas que deben atenderse de acuerdo con una frecuencia e itinerarios autorizados por el órgano regulador (la Dirección General de Aeronáutica Civil). Actualmente, después de la desregulación, es más fácil modificar la lista de rutas otorgadas en concesión para una empresa. El permiso se otorga para prestar servicios públicos bajo

la modalidad de fletamento y, por ello, no obliga a las empresas a restringirse a ciertas rutas o itinerarios.

La gran mayoría de la demanda de transporte aéreo en México es atendida mediante servicios regulares, y los servicios de fletamento (vuelos chárter) se utilizan comúnmente para necesidades de transporte muy específicas o eventuales.

Los requisitos para obtener la concesión son ligeramente más estrictos que para los permisos. Una ventaja de las empresas concesionarias sobre las permisionarias es que pueden ser candidatas a ofrecer servicios internacionales, lo cual es importante hoy día, considerando la gran importancia de este segmento del mercado.

No se puede considerar que en la actualidad sea sencillo obtener una concesión o permiso para prestar servicios comerciales de aviación en México, aunque hoy las barreras de entrada corresponden más al orden técnico-económico, que reglamentario. Dicha situación es común en la industria aeronáutica mundial, debido principalmente a la complejidad tecnológica y organizacional que se requiere para mantener la operación segura y eficiente de una compañía aérea.

En relación con la regulación del precio, la situación actual es que las restricciones tarifarias para las aerolíneas son mínimas. El monto de la tarifa no se regula, pero tampoco se puede modificar libremente: es obligación de los concesionarios y permisionarios mantener registradas sus tarifas (máximas) ante la autoridad aeronáutica; sin embargo, las tarifas se pueden modificar cuando y cuanto mejor les convenga.

Se puede considerar que las mayores libertades en materia regulativa en el subsector se encuentran en este aspecto (tarifario), y por ello, la competencia en el mercado con base en las tarifas es real, aunque es importante tener en cuenta que el número de prestadores de servicios de transporte aéreo en México es significativamente pequeño, por lo que es imposible considerar que el mercado se organiza de acuerdo con condiciones plenas de competencia perfecta (Rico, 2011).

Con respecto a la cobertura, continuidad y calidad del servicio, actualmente no existe regulación en el mercado doméstico. Las empresas que participan en el negocio determinan a su conveniencia rutas, clientes y productos. No hay obligación de servicio, pero tampoco hay subsidios o algún otro apoyo público. Un ejemplo de esto es que las aerolíneas de pasajeros no ofrecen servicio de carga en todas sus rutas.

Se puede inferir que actualmente la autoridad reguladora confía en la capacidad del mecanismo de mercado para garantizar la calidad del servicio y la fijación de un precio justo para el consumidor; en la demanda (actividad económica), para sostener la continuidad del servicio, y en la madurez del desarrollo económico regional, para generalizar la cobertura en la mayor parte del territorio nacional.

Para una descripción detallada del proceso de desregulación de los servicios públicos de aerotransporte comercial en México en sus distintas etapas y respecto a las aerolíneas y

aeropuertos, se recomienda la lectura de las siguientes publicaciones técnicas del IMT: Publicación técnica núm. 123 (Heredia, 1999); Publicación técnica núm. 168 (Rico, 2001); Publicación técnica núm. 212 (Rico, 2002); Publicación técnica núm. 334 (Rico, 2010), y Publicación técnica núm. 359 (Rico, 2011).

Los servicios internacionales de aerotransporte comercial son aquellos en los que al menos una de las terminales aéreas involucradas se encuentra en territorio extranjero. El caso más simple es cuando se utilizan solo dos aeropuertos y uno de ellos es mexicano.

El proceso de liberalización económica del aerotransporte comercial implementado en México desde hace poco más de dos décadas se había concentrado especialmente en los servicios domésticos, sin modificar en forma sustancial el marco regulativo de los servicios internacionales, hasta fecha reciente en que ha entrado en vigor el nuevo acuerdo con los Estados Unidos.

Los servicios internacionales se regulan mediante un conjunto de convenios bilaterales entre México y cada uno de los países extranjeros con los que se mantienen intercambios de pasajeros o carga. Los convenios definen con precisión las rutas, las aerolíneas designadas para operarlas y la frecuencia de las operaciones autorizadas.

Los convenios bilaterales que regulan el transporte aéreo internacional surgieron de la llamada Convención Internacional de Chicago, celebrada en 1944 y organizada por la naciente Organización Mundial de Naciones (ONU).

3.2 Convención de Chicago y convenios bilaterales

La primera reunión o convención de alcance multinacional en materia de transporte aéreo se realizó en París en 1919, cuando se consideró que la aviación era una actividad factible (por su notable desarrollo tecnológico durante la Primera Guerra Mundial) y que, por sus características técnicas, su ámbito de operación rebasaría fácilmente las fronteras internacionales, especialmente en Europa.

A la Convención de París acudieron delegados de 26 países y uno de los principales acuerdos alcanzados consistió en reconocer la “completa y exclusiva soberanía sobre el espacio aéreo de los territorios nacionales” (Vasigh, Fleming, 2008), lo cual implica la autoridad legal de cada nación para permitir o negar el acceso de aeronaves extranjeras a su territorio.

Después de la reunión de París se realizaron otros encuentros, entre los que destacan los de La Habana en 1928 y Varsovia en 1929. Sin embargo, el más importante de todos se llevó al cabo en Chicago en 1944, a finales de la Segunda Guerra Mundial bajo el liderazgo indiscutible de los Estados Unidos, como gran triunfador de la conflagración armada.

En el marco de la Convención de Chicago los delegados estadounidenses propusieron la adopción generalizada de una radical política de cielos abiertos (*open skies*), es decir,

que cualquier aerolínea, de cualquier país, pudiera realizar actividades comerciales en cualquier aeropuerto, de los países firmantes, prácticamente sin restricciones (Vasigh, Fleming, 2008).

El rechazo a la propuesta de los Estados Unidos fue casi unánime por parte de las 54 delegaciones asistentes a la Convención (Vasigh, Fleming, 2008). La principal razón fue el reconocimiento de que las asimetrías económicas entre las aerolíneas estadounidenses y las del resto de los países les otorgaban una competitividad prácticamente insuperable.

La alternativa a la política de cielos abiertos propuesta por los EE. UU. y que finalmente fue la que se acordó son los acuerdos bilaterales mediante los que se establecen las condiciones específicas para la interacción comercial entre pares de países.

Los acuerdos bilaterales han sido, hasta la fecha, el método predominante para regular el transporte aéreo internacional y su alcance suele determinar las condiciones económicas de acceso a los mercados (rutas) y la política de precios. En cuanto al acceso a los mercados, los países negocian y permiten una determinada variedad de posibilidades de transporte aéreo conocidas como "libertades del aire", mismas que se clasifican en nueve categorías o niveles paulatinamente más permisivos (ver figura. 3.1).

En términos generales, los acuerdos bilaterales otorgan de entrada las primeras cuatro libertades y la sexta con ciertas limitaciones. Las quinta y séptima libertades son menos comunes y suelen ser objeto de negociaciones más complejas, para destinos específicos. La octava y novena libertades, que permiten a empresas extranjeras la prestación de servicios de cabotaje, usualmente quedan fuera de negociación, para garantizar la explotación de los mercados domésticos a las aerolíneas locales.

Los convenios bilaterales que México negoció con otros países afiliados a la OACI incluyen solo las primeras cuatro libertades, negándose las restantes y muy especialmente las últimas dos. En términos de dichos acuerdos se permite a un número específico de empresas extranjeras (en general, dos, y en algunos casos, tres) operar estrictamente en los aeropuertos convenidos y se les impide en forma absoluta realizar cabotaje (servicios con origen y destino dentro del territorio nacional). El mercado doméstico se reserva en exclusividad a las aerolíneas nacionales y las empresas extranjeras solo pueden competir en el mercado internacional.

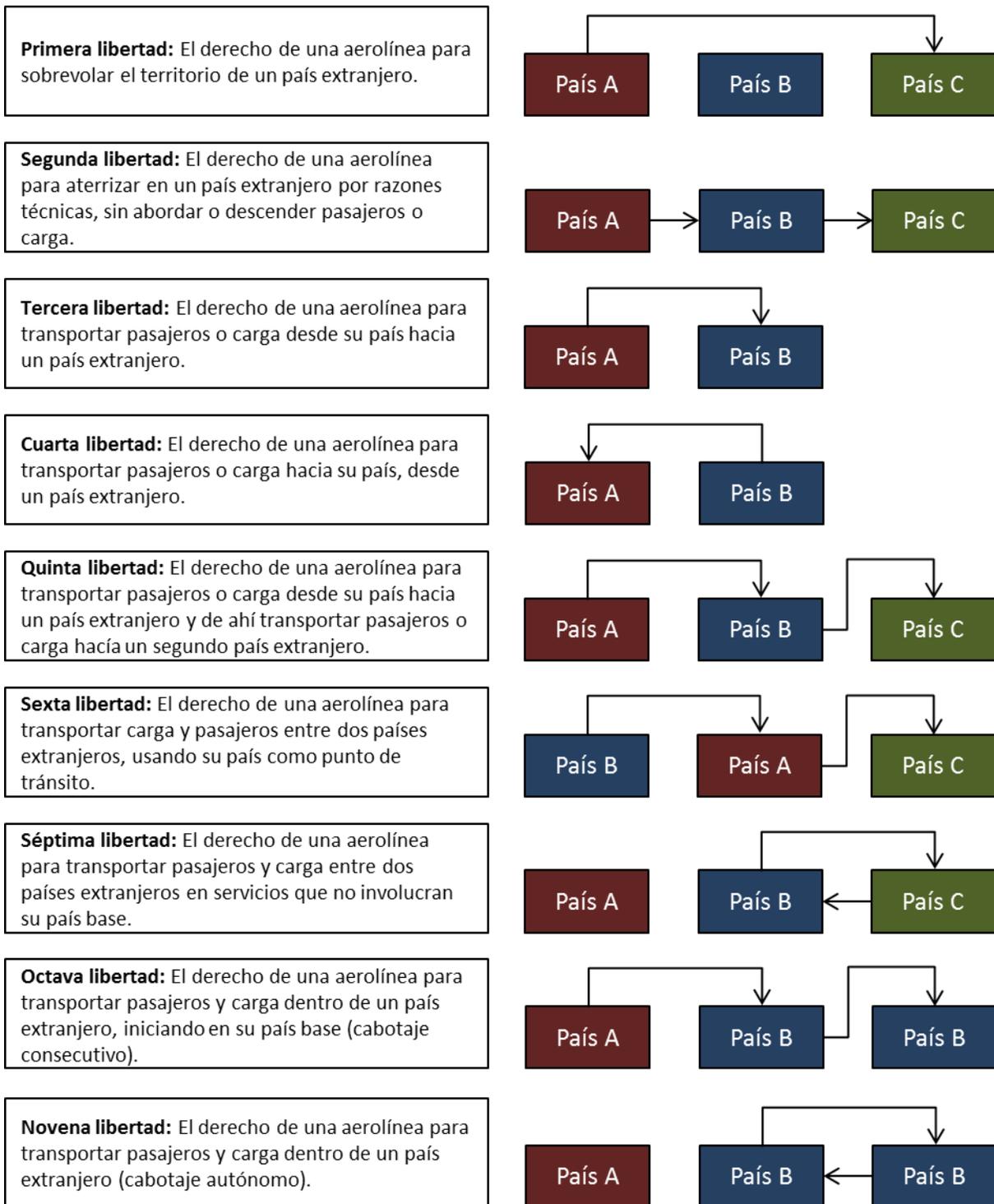


Figura 3.1 “Las libertades del aire”

Fuente: elaboración propia a partir de Vasigh (2008) y otros.

Esta situación todavía es común para un gran número de países; sin embargo, es conveniente señalar que las grandes corporaciones aéreas, especialmente estadounidenses, siguen promoviendo y buscando la desregulación de los mercados aerocomerciales por medio de la política conocida como “open skies”, ya sea a escala bilateral o multilateral (Toh, 1998).

La política estadounidense de promoción de cielos abiertos ha encontrado condiciones más favorables en el entorno mundial a partir de los años 90, debido a la generalización de la desregulación de los mercados domésticos, al enorme crecimiento de los intercambios internacionales, consecuencia de la expansión de la economía mundo, a la globalización económica y al desarrollo del turismo mundial.

En 1992 los EE. UU. firmaron lo que se considera el primer acuerdo significativo de cielos abiertos con Holanda (Belobaba *et al.*, 2009), al que siguió en 1995 otro importante acuerdo con Canadá. Tan solo once años después, en 2006, EE. UU. ya había logrado alcanzar 77 acuerdos de cielos abiertos con países que van desde Alemania hasta Chad y desde Chile hasta Uzbekistán (Vasigh *et al.*, 2008). En marzo de 2007 se firmó el más grande acuerdo comercial de cielos abiertos de la historia, entre la Unión Europea y los EE. UU., mismo que entró en vigor en marzo de 2008 (Vasigh *et al.*, 2008).

En la primera fase del megacuerdo entre Estados Unidos y la Unión Europea, se ha provisto de libertad a las aerolíneas de ambos lados del Atlántico para operar desde varios puntos del territorio de la otra parte, además de haberse abierto el acceso a las aerolíneas estadounidenses al importante núcleo operativo que es el aeropuerto Heathrow en Londres. Lo que en la primera fase no se desreguló fueron varios temas considerados difíciles, entre los que destacan: 1) derechos de cabotaje en ambos territorios domésticos; 2) la restricción en el porcentaje de adquisición de las aerolíneas estadounidenses por parte de las europeas; 3) la cancelación del programa *Fly America* del gobierno de los Estados Unidos, que obliga a sus empleados a volar en aerolíneas estadounidenses siempre que sea posible, y 4) la relajación de las restricciones antimonopolio que limitan ciertas operaciones comerciales entre aerolíneas, como fusiones y adquisiciones, a criterio del organismo regulador de los EE. UU., el Departamento de Transporte (*Department of Transportation, DOT*) (Vasigh *et al.*, 2008).

En el contexto internacional descrito en 2013 comienzan las pláticas entre los gobiernos de México y los EE. UU. para modificar el acuerdo bilateral entonces vigente, originalmente firmado en 1960, mismo que recibió varias adecuaciones hasta la más reciente en 2005.

Las negociaciones concluyeron satisfactoriamente en noviembre de 2014 y la firma del nuevo convenio se llevó a cabo en diciembre de 2015 por parte de las autoridades de ambos países.

En el siguiente apartado se tratará con mayor detalle el nuevo convenio entre México y los EE. UU.

Para finalizar el presente apartado, conviene señalar algunos puntos en relación con la regulación del transporte aéreo de carga. Debido a que en la mayoría de los países la resistencia a la apertura de cielos se concentra sobre todo en el segmento del transporte de pasajeros, algunas grandes empresas globales (*megacarriers*) promueven la posibilidad de que en una primera instancia se lleve al cabo una mayor desregulación internacional del aerotransporte comercial de carga (Zhang y Zhang, 2002), con base en el argumento muy razonable de que dicho segmento tiene diferencias importantes respecto al transporte de pasajeros y que este modo de transporte es fundamental para la organización y funcionamiento de importantes cadenas de transporte globales, lo que significa, en otras palabras, que son dos industrias suficientemente diferentes, como para justificar esquemas regulativos por separado.

En este sentido, destaca que en el nuevo convenio México-EE. UU., el aerotransporte de carga ha recibido un trato diferenciado y más permisivo, al otorgarse la llamada séptima libertad que autoriza a las aerolíneas de ambos países a llevar y traer carga entre dos países extranjeros, sin tocar en la cadena a su país de origen (ver fig. 3.1).

4 Nuevo acuerdo bilateral entre México y los EE. UU.

4.1 Antecedentes

México y los EE. UU. son miembros fundadores de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber firmado el primer convenio elaborado en la Ciudad de Chicago en noviembre de 1944. La OACI es un organismo miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y tiene la misión de estudiar los problemas de la aviación civil internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial. La dirige un consejo permanente con sede en Montreal, Canadá.

Desde las reuniones previas a la de Chicago en 1944¹⁶, la intención de crear un convenio macro internacional era establecer los acuerdos necesarios para regular la organización y operación de la aviación civil internacional, considerando que el transporte aéreo es una de las modalidades más involucradas con los enlaces internacionales, especialmente en los países de territorio no muy extenso, como son la mayoría de los europeos, centroamericanos, las islas del Caribe y las naciones del Oriente Medio.

En el marco de la Convención de Chicago, los delegados estadounidenses propusieron la adopción generalizada de una radical política de cielos abiertos, es decir, que cualquier aerolínea, de cualquier país, pudiera realizar actividades comerciales en cualquier aeropuerto, de los países firmantes, prácticamente sin restricciones (Vasigh, Fleming, 2008).

El rechazo a la propuesta de los Estados Unidos fue casi unánime por parte de las 54 delegaciones asistentes a la convención (Vasigh, Fleming, 2008). La principal razón fue el reconocimiento de que las asimetrías económicas entre las aerolíneas estadounidenses y las del resto de los países les otorgaban una competitividad prácticamente insuperable.

La alternativa a la política de cielos abiertos propuesta por los EE. UU. y que finalmente fue la que dominó fue establecer acuerdos bilaterales, mediante los que se establecen las condiciones específicas para la interacción comercial entre pares de países.

Los acuerdos bilaterales fueron durante décadas el instrumento predominante para regular el transporte aéreo internacional y su alcance suele determinar las condiciones económicas de acceso a los mercados (rutas) y la política de precios.

¹⁶ Paris 1919, La Habana 1928, Varsovia 1929.

En cuanto al acceso a los mercados, los países negocian y permiten una determinada variedad de posibilidades de transporte aéreo conocidas como “libertades del aire”. Las libertades del aire se clasifican en nueve categorías o niveles paulatinamente más permisivos (ver figura. 3.1).

Los acuerdos bilaterales usualmente otorgan de entrada las primeras cuatro libertades y la sexta con ciertas limitaciones. La quinta y la séptima libertades son menos comunes y suelen ser objeto de negociaciones más complejas, para destinos específicos. La octava y la novena libertades, que permiten a empresas extranjeras la prestación de servicios de cabotaje, usualmente quedan fuera de negociación, para garantizar la explotación de los mercados domésticos a las aerolíneas locales.

México y los EE. UU. firmaron su primer acuerdo bilateral hasta agosto de 1960, al que llamaron Convenio sobre Transportes Aéreos, vigente hasta 2016 y sujeto a seis modificaciones y actualizaciones realizadas en julio de 1970, septiembre de 1988, noviembre de 1991, diciembre de 1997, febrero de 1999 y diciembre de 2005 (Centro Bosques, 2016).

En noviembre de 2014, nueve años después de la última actualización en 2005, México y Estados Unidos anunciaron la intención de modificar su acuerdo bilateral. Durante dos años se trabajó en tales modificaciones, hasta que el 18 de diciembre de 2015, en la ciudad de Washington, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México y su homólogo estadounidense firmaron el nuevo acuerdo, al que se denominó “Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos” (ATA), mismo que finalmente entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

Es importante señalar que el ATA se considera un elemento clave dentro del llamado Diálogo Económico de Alto Nivel (DEAN), establecido por las administraciones federales de ambos países a principios del 2013 (Stapleton y Pande, 2015), como una estrategia para fortalecer y mejorar la integración y asociación dentro de la política comercial plasmada en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en vigor desde la década de los noventa.

El nuevo ATA tiene un claro enfoque económico de corte liberal, basado en la apertura de los mercados por medio de la libre competencia de los prestadores de servicios, la desregulación de las tarifas y la eliminación de la obligatoriedad de cobertura espacial y cuotas de oferta en los mercados.

Concretamente, las nuevas disposiciones eliminan las barreras de entrada al mercado que se expresaban con las designaciones de aerolíneas y rutas (pares de ciudades) autorizadas, lo cual permite la operación de un número ilimitado de aerolíneas entre cualquier par de ciudades de ambos países. Dicha liberalización busca aumentar la oferta, la cobertura de servicios, la competencia entre prestadores de servicio y la relación calidad-precio ofrecida a los usuarios.

Adicionalmente, el nuevo acuerdo tiene un enfoque logístico más adecuado a la estructura de relaciones comerciales y de transporte que han resultado del proceso de integración económica y globalización en marcha desde hace un par de décadas. En este sentido, las medidas desregulatorias respecto al transporte aéreo de carga son incluso más amplias que las relacionadas con el transporte de pasajeros, al otorgarles la llamada séptima libertad del aire e incluir a los segmentos de transporte terrestre que las complementan, con lo que se adopta un inédito enfoque de red internacional de transporte.

Debido a la extensión editorial del texto completo del acuerdo, hemos decidido presentarlo en el Anexo 1 del presente documento, al cual se remite al lector interesado.

4.2 Principales modificaciones

A efectos de examinar los cambios registrados entre el convenio previo y el acuerdo actual, se recurrió a un excelente trabajo de comparación punto a punto realizado por el Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosque del Senado de la República (México) (Centro Bosque, 2016), preparado para su análisis en el marco de una sesión de consulta previa convocada por propio Senado el 5 de abril de 2016.

Tabla 4.1 Comparación del convenio de 1960 y del acuerdo de 2015 en materia de transporte aéreo entre México y Estados Unidos

Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América	Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América
Firmado el 15 de agosto de 1960, en la Ciudad de México.	Firmado el 18 de diciembre de 2015, en Washington D.C.
Se integra de 18 artículos.	Se integra de 18 artículos.
1 Cuadro de rutas	Anexo 1. Servicios aéreos regulares, dividido en: A. Cuadro de rutas: Servicios mixtos (pasajeros, carga o correo); B. Cuadro de rutas: Servicios de carga (carga o correo), y C. Flexibilidad operacional para combinación de servicios de carga. Anexo 2. Transporte aéreo de fletamento integrado por tres secciones.
	Incluye la definición de conceptos no considerados en el Convenio de 1960, tales como “transporte aéreo”, “costo total”, “tarifa” y “derechos impuestos a los usuarios” (artículo 1).

<p>El servicio aéreo de una ruta determinada podrá ser inaugurado a opción de la Parte a la cual se conceden los derechos, por una línea aérea, o líneas aéreas, de dicha Parte, después de que ésta hubiere designado a dicha línea aérea o líneas aéreas para dar servicio en esa ruta, y la otra Parte hubiere concedido el permiso correspondiente para funcionar (artículo 3).</p>	<p>Las partes se otorgan el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional (artículo 3).</p>
<p>Cada Parte se reserva el derecho de no conceder o de revocar a una línea aérea designada por la otra Parte el permiso para prestar el servicio aéreo (artículo 4).</p>	<p>Las partes contratantes tienen el derecho de revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada, haciendo referencia a tres requisitos relacionados con la propiedad y el control, la calificación de la línea aérea para cumplir con las condiciones de operación del transporte aéreo internacional, y los estándares de seguridad –artículo 6– y seguridad de la aviación –artículo 7– (artículo 4).</p>
<p>No hace referencia a las consultas ni a la acción correctiva.</p>	<p>Incluye la facultad de cualquier Parte para solicitar consultas sobre los estándares de seguridad relativos a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de líneas aéreas, así como a los supuestos de no llevar a cabo una acción correctiva (artículo 6).</p>
<p>No incluye ninguna disposición al respecto.</p>	<p>Consagra la obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y los convenios internacionales celebrados en esta materia (artículo 7).</p>
<p>No incluye ninguna disposición al respecto.</p>	<p>Se conceden diversos derechos a las líneas aéreas con respecto al establecimiento de oficinas, el personal, los servicios de escala, la venta de transporte aéreo, la conversión y transferencia de ingresos locales que excedan las cantidades gastadas localmente a su país, entre otros (artículo 8).</p>
<p>No incluye ninguna disposición al respecto.</p>	<p>Se debe destacar que autoriza la celebración entre las propias líneas aéreas, incluso con proveedores de transporte, de arreglos de cooperación comercial en el supuesto de que los participantes (I) tengan la debida autoridad</p>

	y (II) cumplan con los requisitos comúnmente aplicados a dichos arreglos (artículo 8).
Solo incluye una mención a los servicios troncales (artículo 9).	Autoriza a las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas partes a emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las partes o en terceros países (artículo 8).
No incluye ninguna disposición al respecto.	Considera los derechos impuestos a los usuarios (artículo 10).
Estipula que los servicios prestados al público por las líneas aéreas deben guardar relación con la necesidad pública. Agrega que el derecho de embarcar o desembarcar tráfico internacional destinado a terceros países o procedentes de ellos se ejercerá conforme a los principios generales de evolución metódica, y estará sujeto al principio general de que la capacidad de transporte aéreo debe guardar proporción: a) Con las necesidades del tráfico entre el país de origen y los países adonde va destinado finalmente el tráfico; b) Con las necesidades del servicio de las líneas aéreas directas, y c) Con las necesidades del tráfico de la región por donde pasa la línea aérea, después de tomarse en consideración los servicios locales y regionales (artículo 10).	Establece el compromiso de las partes para conceder oportunidades justas e iguales a las líneas aéreas para que compitan en el suministro del transporte aéreo internacional. También autoriza a cada línea aérea a determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional con base en las consideraciones comerciales del mercado (artículo 11).
Establece que las tarifas están sujetas a la aprobación de las autoridades de aeronáutica de las partes (artículo 11).	Estipula que cada parte permite que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado (artículo 12).
Establece que los Estados Parte pueden solicitar en todo momento la celebración de consultas entre las autoridades competentes de cada una con el propósito de discutir la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio, las cuales comenzarán dentro de un periodo de 60 días, contados a partir de la fecha en que se reciba la petición hecha por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América o por la Secretaría de	Hace mención al derecho de las partes para solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo, señalando un plazo máximo de 60 días a partir de la fecha de recepción de dicha solicitud (artículo 13).

Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos (artículo 12).	
Estipula que, en caso de llegarse a un acuerdo sobre una modificación, ésta entrará en vigor al confirmarse por un canje adicional de notas diplomáticas (artículo 12)	Estipula que el Acuerdo podrá ser modificado, mediante acuerdo por escrito entre ambas partes. La modificación entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las partes, confirmando el cumplimiento de los requisitos necesarios para la entrada en vigor de la modificación (artículo 14).
Establece que el Convenio tendrá una duración de tres años (artículo 18).	No establece ningún plazo de vigencia.

Fuente: Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques (2016).

A juicio de los autores, los aspectos más destacables en términos de las modificaciones regulativas en materia de competencia económica entre ambos documentos, son los siguientes:

Artículo 3: Designación y autorización. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones.

Comentario: Mediante este artículo se abre la posibilidad de libre acceso al mercado a los prestadores del servicio (libre competencia).

Artículo 8: Oportunidades comerciales. Al operar u ofrecer los servicios autorizados conforme a este Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte puede celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como arreglos sobre bloqueo de espacios, códigos compartidos o de arrendamiento, con

- a. una línea aérea o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b. una línea aérea o varias líneas de un tercer país, y
- c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país.

8. Las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de cada Parte, estarán autorizados para emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y a transportar carga bajo control aduanero de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea en movimiento por tierra o por aire, deberá tener acceso a procesos e instalaciones aduaneras de

aeropuerto. Las líneas aéreas pueden optar por encargarse de su propio transporte de superficie o a hacerlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo aquél operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio integrado con el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los embarcadores no sean mal informados respecto de las condiciones relativas a dicho transporte.

Comentario: Mediante este artículo se facilita la integración logística de las aerolíneas con otros diversos componentes de las cadenas de aprovisionamiento y distribución. Destaca el enfoque sistémico en la organización de cadenas intermodales de transporte.

Artículo 11: Competencia leal. 2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, con base en las consideraciones comerciales del mercado. En congruencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia, o tráfico que serían incompatibles con los fines de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos de fletamento, o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, excepto cuando pueda ser requerido bajo una base no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o conforme sea específicamente autorizado en un Anexo de este Acuerdo.

Comentario: este artículo libera cualquier tipo de regulación en materia de cobertura, continuidad y calidad del servicio, de tal manera que las aerolíneas son libres de escoger las rutas y frecuencias que mejor les convengan.

Artículo 12: Tarifas. Cada Parte deberá permitir que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de ambas Partes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

Comentario: este artículo desregula la fijación de tarifas obligatorias por parte de las aerolíneas, lo cual les otorga la libertad para determinar sus precios con base en los fundamentos que mejor les convengan.

En cuanto la autorización de las llamadas quinta y séptima libertades, otorgadas a las aerolíneas de pasajeros y carga, respectivamente, las especificaciones se encuentran en

los anexos del acuerdo, dentro de los puntos específicos que corresponden a las modalidades de servicio regular y de fletamento.

5 Conclusiones

El 18 de diciembre de 2015, representantes de los gobiernos de México y los Estados Unidos firmaron un nuevo acuerdo bilateral sobre transporte aéreo que entró en vigor el 21 de agosto de 2016. El anterior convenio bilateral, en vigor desde 1961, se sometió a su última actualización en 2005.

Lejos de tratarse de un instrumento aislado de política económica, el nuevo acuerdo explícitamente se considera un elemento clave dentro del llamado “Diálogo Económico de Alto Nivel”, establecido en 2013 por las administraciones federales de ambos países, como una estrategia para fortalecer y mejorar la integración y asociación binacional en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en vigor desde 1994.

El transporte aéreo es una actividad comercial relevante que en México ha mantenido, desde hace varias décadas, una clara tendencia de crecimiento en sus dos modalidades funcionales: el servicio de pasajeros y el servicio de carga.

Aproximadamente la mitad de los pasajeros transportados en México pertenecen al ámbito internacional y el principal origen-destino de los intercambios con el exterior son los Estados Unidos. No obstante la innegable relevancia de dicho país, los registros indican que otras naciones importantes, como las que forman la Unión Europea y Sudamérica, han estado incrementando su participación en el mercado del transporte aéreo internacional, con tasas de crecimiento incluso mayores que la de los EE. UU., lo cual sugiere una tendencia de diversificación saludable para nuestra economía.

Para las aerolíneas estadounidenses, pero más aún para las mexicanas, el mercado binacional guarda una enorme importancia. En los años recientes, las aerolíneas se han beneficiado con el crecimiento de la demanda y con la protección otorgada por la exclusividad ofrecida por el convenio bilateral. El nuevo acuerdo extiende al espacio comercial binacional la desregulación que ya existía en el ámbito doméstico de ambos países.

Al eliminarse las barreras de entrada al mercado y la designación de rutas en exclusividad, es de esperarse que nuevos participantes comiencen a ofrecer servicios y se establezcan nuevas rutas.

Para las aerolíneas que actualmente operan en el mercado binacional, la apertura comercial representa un doble reto, pues por una parte se espera una mayor competencia, pero al mismo tiempo se presenta la oportunidad de extender sus redes de servicios actuales.

En el mercado se observa que aún antes de la firma del nuevo acuerdo, varias empresas se han esforzado en fortalecer su posición dentro del mercado. Un claro ejemplo son las

asociaciones recientes entre Aeroméxico y Delta, entre Mas Air y LAN Cargo, y entre Aerounión y Abx Inc.

Las asociaciones estratégicas otorgan a las empresas mayor competitividad, recursos adicionales y acceso a redes de servicios de escala global que aumentan su presencia comercial en otros mercados geográficos.

Las políticas gubernamentales de apertura comercial y desregulación buscan facilitar la actuación de las empresas en el mercado y con ello mejorar su eficiencia económica. También promueven el ingreso de nuevos prestadores del servicio y buscan beneficiar a los usuarios mediante el incremento de la cobertura de la red de servicios y la disminución de la tarifa, considerada una consecuencia natural de la mayor competencia.

Una de las novedades más importantes en el nuevo acuerdo es el establecimiento de la denominada “quinta libertad del aire”, que permite la articulación de servicios hacia terceros países sin necesidad de regresar al país de origen. Dicha medida amplía la posibilidad de las aerolíneas para aprovechar las oportunidades que se abren en los mercados emergentes que mantienen una relación con México: Europa y Sudamérica.

En lo que respecta al transporte aéreo de carga, ésta es una actividad comercial de desarrollo comparativamente reciente y que aún representa una parte modesta del total de las operaciones aéreas; sin embargo, es importante destacar que la actividad en México muestra una notable evolución en los últimos quince años, no solo de orden cuantitativo, sino especialmente cualitativo, que se refleja en la mayor organización logística que han alcanzado las aerolíneas especializadas en los servicios de carga, nacionales y extranjeras, que operan en nuestro país.

Por sus incontestables ventajas comparativas, el transporte aéreo de carga es una modalidad ampliamente utilizada por las corporaciones internacionales inmersas en el llamado proceso de globalización de la economía. Después de varias décadas de liberalización y apertura comercial en los grandes espacios internacionales hegemónicos, importantes segmentos de la economía mexicana se encuentran plenamente integrados en las redes mundiales de producción y comercialización, lo cual ha impulsado un notable crecimiento de la demanda de transporte aéreo de carga internacional.

Un hallazgo relevante respecto al intercambio de carga con los EE. UU. es que su volumen se encuentra relativamente estancado desde hace diez años y que las tasas de crecimiento observadas en la demanda obedecen a los intercambios con los países europeos y sudamericanos.

El incremento de la participación de otros países diferentes a los EE. UU. en el comercio exterior de México por vía aérea se puede interpretar como una sana diversificación de los socios comerciales externos, aunque constituye un motivo de preocupación para las aerolíneas mexicanas y estadounidenses que ofrecen servicios en dicho mercado, pues para las aerolíneas nacionales los EE. UU. son el destino más importante dentro de su

cartera comercial y los destinos europeos resultan más difíciles de integrar logísticamente a sus rutas por razones técnicas y culturales.

Dada la diversificación de destinos observada en el mercado en años recientes, las disposiciones menos restrictivas del nuevo acuerdo bilateral de transporte aéreo ofrecen condiciones más favorables para la ampliación del mercado del aerotransporte de carga entre estos dos países e incluso con otros países, que pueden alcanzarse gracias al establecimiento de la llamada séptima libertad.

La dinámica de crecimiento del transporte aéreo presiona hacia la modificación y actualización de otros aspectos y servicios relacionados directa o indirectamente con la actividad, con especial énfasis en muchos servicios complementarios que forman parte de las cadenas logísticas de suministro o la movilidad global de pasajeros, como los servicios aeroportuarios, las terminales especializadas, el autotransporte de paquetería, los servicios de transporte terrestre de pasajeros e incluso aspectos aparentemente menos vinculados con la actividad, como la política de asignación de *slots* en los aeropuertos y la regulación del mercado de abasto y la comercialización de combustibles para la aviación. En este sentido, resulta importante destacar que el nuevo acuerdo tiene una moderna visión logística que permite la mejor integración logística de la actividad con otros componentes de las cadenas de suministro.

En el presente documento se incluye una breve exposición de los conceptos teóricos que sustentan la regulación de los servicios públicos de transporte y una comparación de los dos acuerdos bilaterales, el vigente y el recientemente sustituido.

La intención general del reporte es la de establecer un marco de referencia y presentar un análisis de las razones y condiciones que explican la decisión de modificar el acuerdo bilateral con los EE. UU., así como de reflexionar sobre algunos de los efectos que se pueden esperar en el mercado, como consecuencia de las modificaciones realizadas.

Bibliografía

Ashford, N.; Mumayiz, S., y Wright, P. H. *Air Cargo Facilities, in Airport Engineering: Planning, Design and Development of 21st Century*. John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, Nueva Jersey, Estados Unidos, 2011.

Ávalos, Marcos y Valdés, Víctor. *Regulación de aerolíneas en México*. Centro de Investigación para el Desarrollo, AC. México, 2006.

Belobaba, Peter; Odoni, Amedeo, y Barnhart, Cynthia (eds.). *The global airline industry*. John Wiley & Sons, Ltd., Chichester, Reino Unido, 2009.

Benito, Arturo. *Descubrir las compañías aéreas*. 2ª. ed., Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), España, 2008.

Benko, G. *Economía, espacio y globalización en los albores del siglo XXI*, Hucitec, Sao Paulo. Citado en Méndez (1997).

Black, William. *Transportation: A Geographical Analysis*. Guilford Publications, Nueva York, 2003.

Bonavia, Michael R. *Economía de los transportes*. Fondo de Cultura Económica, México, 1941.

Button, Keneth y Stough, Roger. *Air Transport Networks*. Edward Elgar Ltd., Cheltenham, Reino Unido, 2000.

Button, Kenneth. *Transport Economics*. 2ª. ed., Edward Elgar, Reino Unido, 1993.

Centeno, Rodrigo y C. Rafael. *Análisis sobre una posible fusión de Aeroméxico y Mexicana de Aviación. Ventajas y riesgos para la rentabilidad, especialización y competencia de la industria de la aviación en México. Propuestas de Cambio*, Centro de Investigación para el Desarrollo A.C., México.

Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques. "Implicaciones del acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América." Nota de coyuntura, México, abril de 2016.

Comisión Federal de Competencia. "Opinión con el fin de promover la aplicación de los principios de competencia y libre concurrencia en la proveeduría de servicios aeroportuarios." Comisión Federal de Competencia, Oficio PRES-10-096-2007-182, México, 1 de octubre de 2007.

De Rus, Ginés; Campos, Javier, y Nombela, Gustavo. *Economía del transporte*. Antoni Bosch, Barcelona, 2003.

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). “Aviación mexicana en cifras 1992-2013”. México, 2014. Disponible en: <URL:<http://dgac.sct.gob.mx/>>.

Dirección General de Aeronáutica Civil, página web en línea: <<http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/aeronautica-civil/estadisticas/estadistica-aerea-vigente/#c1465>>, consultada en julio de 2010.

Dirección General de Aeronáutica Civil. “Estadística por empresa, resumen 2011 (octubre)”. Disponible en: <URL:<http://dgac.sct.gob.mx/>>.

Esparza, Rafael R. *La aviación. Historia de las comunicaciones y los transportes en México*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. México, 1987.

Esquivel, Lindsay. “Apertura sin precedente en sector aeronáutico: CPTM.” *Crónica, Negocios*, 9 de mayo de 2014.

Airbus S.A.S. “Global Market Forecast, Freight Forecast 2013-2032.”, Blagnac, Cedex, Francia, 2013.

Gönenç, Rauf y Nicoletti, Giuseppe. “Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation.” OECD Economic Studies, No. 32, 2001/I.

Graham, B. J. “The regulation of deregulation. A comment on the liberalization of the UK’s scheduled airline industry.” *Journal of Transport Geography*, vol. 1, núm. 2, 1993.

Heredia Iturbe, Francisco. “La competencia en el mercado mexicano de los servicios aéreos.” Nota núm. 200. Publicación interna de divulgación. Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Querétaro, 2000.

Heredia Iturbe, Francisco. “La reestructuración del transporte aéreo en México 1987-1996.” Publicación Técnica núm. 123. Instituto Mexicano del Transporte, Sanfandila, Querétaro, 1999.

Herrera García, Alfonso; Bustos Rosales, Agustín, *et al.* “Diagnóstico del transporte de carga aérea en México.” Publicación Técnica núm. 273. Sanfandila, Querétaro, 2005.

Hesse, Markus y Rodrigue, Jean-Paul. “The transport geography of logistics and freight distribution.” *Journal of Transport Geography*, vol. 12, núm. 2004, pp. 171-184.

Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques. “Implicaciones del acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América.” Nota de coyuntura. México, abril de 2016.

Islas Rivera, Víctor Manuel. *Estructura y desarrollo del sector transporte en México*. El Colegio de México. México, 1990.

Izquierdo, Rafael y de Buen, Óscar. "Mercados de transporte de carga, del cártel a la competencia." Instituto Mexicano del Transporte, Documento Técnico núm. 12, Querétaro, México, 1995.

Kanafani, Adib y Kuroda, Katsuhiko (eds.). "Global competition in transportation markets: analysis and policy making." *Research in Transportation Economics* vol. 13, Elsevier, Países Bajos, 2005.

Kasarda, John D. y Green, Jonathan. "Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints." Short communication. *Journal of Air Transport Management*, vol. 11, núm. 2005, pp. 459-462.

Kasarda, John D. y Green, Jonathan. *Air Cargo: Engine for Economic Development*. The International Air Cargo Association, Air Cargo Forum, Bilbao, España, 2004.

Krugman, Paul y Obstfeld, Maurice. *International Economics. Theory and Policy*. 2ª. ed. Harper Collins Publishers, Nueva York, 1991.

Lipovich, Gustavo Andrés. "The privatization of Argentine airports." *Journal of Air Transport Management*, vol. 14, núm. 2008, pp. 8-15.

Manheim, Marvin L. "Fundamentals of Transportation Systems Analysis." Vol. I. The Massachusetts Institute of Technology. MIT Press, Cambridge, Mass, 1979.

Mares, Marco A. "Fusión de Aeroméxico y Mexicana, en análisis." *El Economista*, 1 de junio de 2009.

Marroquín Zaleta, Jaime M. *Estudios del Derecho del Transporte*. Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas, Instituto Politécnico Nacional, México, 1979.

Martner Peyrelongue, Carlos. *Transporte multimodal y globalización en México*. Trillas, México, 2008.

Méndez, Ricardo. *Geografía económica. La lógica espacial del capitalismo global*. Ariel Geografía, Barcelona, 1997.

OECD. *Liberalisation of air cargo transport*. Directorate for Science, Technology and Industry. Division of Transport. Organisation for Economic Co-operation and Development. 2002.

Oum, Tae H; Zhang, Anming, y Zhang, Yimin. "Alternative Forms of Economic Regulation and their Efficiency Implications for Airports." *Journal of Transport Economics and Policy*, volumen 38, núm. 2, 2004.

Pavaux, Jacques. *L'économie du transport aerien. La concurrence impracticable*. París, Económica. Citado en: Benito, Arturo. *Descubrir las compañías aéreas*. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), España, 2008.

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND, 2013). Gobierno Federal, México.

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. Gobierno Federal, México, 2014.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018. Gobierno Federal, México, 2013.

Ramirez, Miguel D. "The Mexican regulatory experience in the airline, banking and telecommunications sectors." *The Quarterly Review of Economics and Finance*, núm. 41, pp. 657-681, 2001.

Rico Galeana, Oscar Armando. El transporte aéreo de carga doméstica en México. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No. 168. Sanfandila, Querétaro, 2001.

Rico Galeana, Óscar Armando. *El transporte aéreo de carga en México: situación actual y principales tendencias*. En: Valdés Cervantes, Víctor y Bagnasco Sánchez, Isabel (coordinadores). *Liberalización del transporte aéreo: necesaria sí, suficiente no*. Editorial Limusa, México, 2012. ISBN: 978-607-05-0452-5.

Rico Galeana, Óscar Armando. *Estrategias de actuación comercial para las terminales con baja utilización en la nueva estructura aeroportuaria mexicana*. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica núm. 212. Sanfandila, Querétaro, 2002.

Rico Galeana, Óscar Armando. "Evolución de la concentración económica en el aerotransporte comercial de pasajeros en México." Actas del cuarto congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina, noviembre de 2013, pp. 461-471. ISBN 978-950-34-1067-7.

Rico Galeana, Óscar Armando. "Evolución y tendencias del transporte aéreo de carga internacional en México." Actas del segundo congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, Universidade de Sao Paulo, Escola Politécnica, San Pablo, Brasil, pp. 363-376, 2009.

Rico Galeana, Óscar Armando. *La concentración económica en el aerotransporte comercial de pasajeros, después de la desregulación*. Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica núm. 359. Sanfandila, Querétaro, 2011. ISSN 0188-7297. 51 p.

Rico Galeana, Óscar Armando. "La especialización empresarial en el transporte aéreo de carga en México." Instituto Mexicano del Transporte, Notas núm 121, noviembre-diciembre 2009, artículo 2.

Rico Galeana, Óscar Armando. "Notas sobre regulación y desregulación del transporte." IPN, UPIICSA. Borrador, 1991.

Rico Galeana, Óscar Armando. *Situación actual de los servicios de transporte aéreo de carga en México*. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica núm. 334, Querétaro, México, 2010.

Rico Galeana, Óscar Armando. "Situación de los aeropuertos mexicanos después de la privatización: un análisis de los primeros años de operación de los grupos aeroportuarios." Actas del primer congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, Universidad de Buenos Aires, Instituto de Geografía y Facultad de Ingeniería, Buenos Aires, Argentina, pp. 264-279, 2007.

Rico Galeana, Óscar Armando. "The privatisation of Mexican airports." *Journal of Air Transport Management*, vol. 14, núm. 6, pp. 320-323, 2008.

Rico Galeana, Óscar Armando. "Transporte aéreo de carga y globalización en México. El transporte aéreo ante el reto del cielo único." Actas del tercer congreso de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, CERSA, Madrid, España, 2011.

Rico Galeana, Óscar Armando y Herrera García, Alfonso. *Situación actual de los mercados del transporte aerocomercial mexicano*. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica núm. 422, Querétaro, México, 2014.

Rodrigue, Jean-Paul; Comtois, Claude, y Slack, Brian. *The Geography of Transport Systems*. Routledge, 2006.

Rutherford, Donald. *Routledge Dictionary of Economics*. Routledge, Londres, 2002.

Samuelson, Paul. *Curso de economía moderna*. Aguilar, Madrid, 1969.

Seguí Pons, Joana María y Martínez Reynés, María Rosa. *Geografía de los transportes*. Universitat de les Illes Balears, España, 2004.

Serna Velez, Juan Carlos. "Analysis of Strategic Alliances as a Source of Competitive Advantage in the Airline Cargo Business - Evaluation of SkyTeam Cargo™ and WOW™ Alliance." Dissertation presented in partial fulfillment of the requirements for the International MBA Program, University of Greenwich Business School, Julio de 2007.

Stapleton, Drew y Pande, Vivek. "Enhancing Competitiveness and Connectivity: The New US-Mexico Air Services Agreement." *Journal of Transportation Management*, vol. 26, núm. 1, verano de 2015.

Taaffe, Edward; Gauthier, Howard, y O'Kelly, Morton. *Geography of Transportation*. Prentice Hall, Upper Saddle River, Nueva Jersey, 1996.

Thomson, J. M. *Teoría económica del transporte*. Alianza Universidad, Alianza Editorial, Madrid, 1976.

Toh, Rex. "Toward an International Open Skies Regime: Advances, Impediments, and Impacts." *Journal of Air Transportation World Wide*, vol. 3, núm. 1, 2008.

Valadez, Roberto. "Promoverá México 'ingreso ilimitado' de aerolíneas extranjeras." *Milenio*, Sección Negocios, 7 de mayo de 2014.

Valdés Cervantes, Víctor y Bagnasco Sánchez, Isabel (coordinadores). *Liberalización del transporte aéreo: necesaria sí, suficiente no*. Editorial Limusa, México, 2012. ISBN: 978-607-05-0452-5.

Vasigh, Bijan; Fleming, Ken, y Tacker, Thomas. *Introduction to Air Transport Economics*. Ashgate Publishing Limited. Hampshire, Inglaterra, 2008.

Velasco, José Luis. "Autoridad aeronáutica de México." The Center for Migration and Development, Working Paper Series, Princeton University, octubre de 2006.

Wallerstein, Immanuel. *Análisis de sistemas-mundo: una introducción*. Siglo XXI, México, 2006.

"World Air Cargo Forecast 2012-2013." Boeing Commercial Airplanes, Seattle, Washington, Estados Unidos, 2012.

Zhang, Anming y Zhang, Yimin. "A model of air cargo liberalization: passenger vs. all-cargo carriers." *Transportation Research Part E* 38 (2002), pp. 175-191.

Zhang, Anming y Zhang, Yimin. "Issues on liberalization of air cargo services in international aviation." *Journal of Air Transport Management*, vol. 8, núm. 2002, pp. 275-287.

Anexo I. Acuerdo sobre transporte aéreo entre el gobierno de los Estados Unidos de América y el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

El Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos (en adelante “las Partes”);

COMPARTIENDO el compromiso de fomentar y facilitar un sistema de aviación internacional basado en la competencia en el mercado entre las líneas aéreas;

DESEANDO brindar a las líneas aéreas la posibilidad de ofrecer al público viajero y de comercio de carga una variedad de opciones de servicio, y deseando alentar a cada línea aérea a desarrollar y aplicar tarifas innovadoras y competitivas;

DESEANDO facilitar la expansión de oportunidades del transporte aéreo internacional;

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo internacional y reafirmando su profunda preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, que comprometen la seguridad de las personas o la propiedad, perjudican las operaciones del transporte aéreo y debilitan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

SIENDO partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO 1

Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, y salvo especificación en contrario, la referencia:

1. “Autoridades Aeronáuticas” significa, en el caso de los Estados Unidos de América, el Departamento de Transporte, y en el caso de los Estados Unidos Mexicanos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil y cualquier persona u organismo autorizado para desempeñar las funciones ejercidas por el Departamento de Transporte o dicha Secretaría;

2. “Acuerdo” significa el presente Acuerdo y cualquiera de sus anexos o las enmiendas a los mismos;
3. “Transporte Aéreo” significa el transporte público en aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, regular o de fletamento, por remuneración o en alquiler;
4. “Convenio” significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y comprende:
 - a. cualquier enmienda que haya entrado en vigor de conformidad con el Artículo 94, inciso a) del Convenio y que haya sido ratificada por ambas Partes, y
 - b. cualquier Anexo o enmienda a los mismos, adoptados de conformidad con el Artículo 90 del Convenio, siempre que dicho Anexo o enmienda se encuentre en vigor para ambas Partes, en un momento determinado.
5. “Línea Aérea Designada” significa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 (Designación y Autorización) del presente Acuerdo;
6. “Costo Total” significa el costo derivado de la prestación del servicio, más un cargo razonable por gastos administrativos;
7. “Transporte Aéreo Internacional” significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
8. “Tarifa” significa cualquier precio, tasa o cargo por el traslado de pasajeros, equipaje o carga (excepto correo) a través de transporte aéreo, incluyendo transporte terrestre en relación con el transporte aéreo internacional, cobrado por las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la aplicación de dicho precio, tasa o cargo;
9. “Escala para Fines no Comerciales” significa un aterrizaje para cualquier fin distinto al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en transporte aéreo;
10. “Territorio” significa las áreas terrestres, aguas interiores y el mar territorial bajo la soberanía de una Parte; y
11. “Derechos Impuestos a los Usuarios” significa un derecho impuesto a las líneas aéreas por la provisión de instalaciones y servicios aeroportuarios, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo instalaciones y servicios conexos.

ARTÍCULO 2

Otorgamiento de Derechos

1. Cada Parte concede a la otra Parte los siguientes derechos para la operación del transporte aéreo internacional a través de las líneas aéreas de la otra Parte:

- a. el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;
- b. el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales; y
- c. los derechos que de otra manera sean especificados en este Acuerdo.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Artículo se interpretará en el sentido de conferir a la línea aérea o líneas aéreas de una Parte los derechos de llevar a bordo, en el territorio de la otra Parte, pasajeros, su equipaje, carga, o correo transportado por remuneración y destinado a otro punto dentro del territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar cuantas líneas aéreas desee para la operación del transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y de cancelar o modificar tales designaciones. Dichas designaciones serán comunicadas por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos, y deberán indicar si la línea aérea está autorizada para operar el tipo de transporte aéreo especificado en los Anexos.

2. Al momento de recibir la designación, y las solicitudes de una línea aérea designada, en el formato y modo prescrito para la obtención de las autorizaciones de operación y permisos técnicos, la otra Parte deberá otorgar las respectivas autorizaciones y permisos, con un mínimo de demora administrativa, siempre que:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea pertenezcan a la Parte que designa a la línea aérea, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada esté calificada para cumplir con las condiciones establecidas conforme a las leyes y reglamentos comúnmente aplicados a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la solicitud o solicitudes; y
- c. la Parte que designa a la línea aérea mantiene y administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 4

Revocación de la Autorización

1. Cualquiera de las Partes puede revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de la otra Parte cuando:

- a. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha línea aérea no pertenezcan a la otra Parte, a los nacionales de dicha Parte, o a ambos;
- b. la línea aérea designada haya dejado de cumplir las leyes y reglamentos referidos en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
- c. la otra Parte no mantiene ni administra los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad).

2. Salvo que la adopción de medidas inmediatas sea esencial para prevenir que persista el incumplimiento a que se refiere el párrafo 1, incisos b o c del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo después de consultar con la otra Parte.

3. El presente Artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes para retener, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTÍCULO 5

Aplicación de las Leyes

1. Las leyes y reglamentos de una Parte relativos a la admisión o salida de su territorio de una aeronave dedicada a la navegación aérea internacional, o a la operación y navegación de dicha aeronave mientras se encuentre dentro de su territorio, deberán ser cumplidas por dicha aeronave a la entrada, permanencia o salida del territorio de la primera Parte.

2. A la entrada, permanencia o salida del territorio de una Parte, sus leyes y reglamentos relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga en una aeronave (incluyendo los reglamentos relacionados con la entrada, el despacho, la seguridad de la aviación, la inmigración, los pasaportes, las aduanas y la cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales) deberán ser cumplidos por, o en representación de, dichos pasajeros, tripulación o carga de las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 6

Seguridad

1. Cada Parte reconocerá como válidos, para fines de operación del transporte aéreo previsto en este Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de competencia, y las licencias expedidas o validadas por la otra Parte y que estén vigentes, en el entendido que los requisitos para dichos certificados o licencias sean, por lo menos, iguales a los requisitos mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio. No obstante, cada Parte puede rehusarse a reconocer como válidos, para efectos de vuelos sobre su propio territorio, certificados de competencia y licencias otorgados o validados por la otra Parte a sus propios nacionales.

2. Cualquier Parte puede solicitar consultas relacionadas con los estándares de seguridad mantenidos por la otra Parte relativos a instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves, y operación de líneas aéreas de esa otra Parte. Si, después de dichas consultas, una Parte encuentra que la otra Parte no mantiene ni administra eficazmente estándares y requisitos de seguridad en estas áreas, que sean por lo menos iguales a los estándares mínimos que pueden establecerse de conformidad con el Convenio, la otra Parte será notificada de dichos hallazgos y las medidas consideradas necesarias para cumplir con estos estándares mínimos, a efecto de que esa Parte lleve a cabo la acción correctiva apropiada. Cada Parte se reserva el derecho de retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación o permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte, en el supuesto que la otra Parte no lleve a cabo la acción correctiva apropiada en un plazo razonable y de adoptar acción inmediata antes de las consultas, relativas a la línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte que no mantienen ni administran los mencionados estándares y una acción inmediata es esencial para impedir ulteriores incumplimientos.

ARTÍCULO 7

Seguridad de la Aviación

1. Las Partes afirman que su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integral de este Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones conforme al derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, hecho en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, hecho en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, Complementario del Convenio para la

Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988, y del Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, hecho en Montreal el 1° de marzo de 1991, así como cualquier otro convenio relacionado con la seguridad de la aviación civil en vigor para ambas Partes.

2. Las Partes proporcionarán, previa solicitud, toda la asistencia mutua necesaria para prevenir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, y la de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.

3. Las Partes deberán, en sus relaciones mutuas, actuar de conformidad con los estándares de seguridad de la aviación y las prácticas recomendadas pertinentes, establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominados Anexos al Convenio. Las Partes requerirán a los operadores de aeronaves de su registro, a los operadores de aeronaves que tengan su principal centro de negocios o residencia permanente en su territorio, y a los operadores de aeropuertos en su territorio, operar de conformidad con dichas disposiciones de seguridad de la aviación.

4. Cada Parte acuerda observar las disposiciones de seguridad requeridas por la otra Parte para la entrada, permanencia y salida en el territorio de dicha otra Parte y a adoptar las medidas adecuadas para proteger la aeronave y para inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, y su equipaje y efectos personales, así como la carga y los suministros en aeronaves, antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte deberá de igual manera considerar favorablemente cualquier solicitud de la otra Parte con respecto a medidas de seguridad especiales para enfrentar una amenaza específica.

5. En caso de ocurrir un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de una aeronave o de otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronave, aeropuertos o instalaciones de servicios de navegación aérea, las Partes deberán asistirse mutuamente facilitando comunicaciones y otras medidas apropiadas para poner fin, de forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga razones justificadas para considerar que la otra Parte se ha apartado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de dicha Parte pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. La falta de un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días contados a partir de la fecha de dicha solicitud, constituirá justificación suficiente para retener, revocar, suspender, limitar, o imponer condiciones sobre la autorización de operación y el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de dicha Parte. Cuando se requiera en caso de emergencia, una Parte puede adoptar medidas provisionales antes de la expiración de los 15 días.

ARTÍCULO 8

Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo.

2. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán la facultad, de conformidad con las leyes y reglamentos de la otra Parte relativos a la entrada, residencia y empleo, de ingresar y mantener en el territorio de la otra Parte, personal administrativo, de ventas, técnico, operativo y otros especialistas necesarios para la prestación del transporte aéreo.

3. Cada línea aérea tendrá el derecho de encargarse de sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte (“servicio de escala propio”) o, a elección de la línea aérea, seleccionar entre los agentes competidores para que éstos los presten total o parcialmente. Los derechos estarán sujetos únicamente a restricciones físicas que resulten de consideraciones sobre la seguridad del aeropuerto. Cuando dichas consideraciones excluyan el servicio de escala propio, los servicios terrestres deberán estar disponibles sobre bases equitativas para todas las líneas aéreas; los gravámenes deberán basarse en los costos de los servicios proveídos, y dichos servicios deberán ser comparables con el tipo y calidad de servicios como si el servicio de escala propio fuera posible.

4. Una línea aérea de una Parte puede llevar cabo la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte directamente y, a discreción de la línea aérea, a través de sus agentes, salvo que pueda estar expresamente establecido en los reglamentos de fletamento del país donde la operación de fletamento se origine relacionado con la protección de los fondos de pasajeros, y los derechos de cancelación y devolución de los pasajeros. Cada línea aérea tendrá el derecho de vender dicho transporte, y cualquier persona estará en libertad para comprar el mismo, en la moneda de ese territorio o de libre uso.

5. Cada línea aérea tendrá el derecho de convertir y transferir a su país, previa solicitud, y salvo cuando no sea compatible con la legislación o reglamento comúnmente aplicable a cualquier otro país o países de su elección, los ingresos locales que excedan las cantidades gastadas localmente. La conversión y transferencia será permitida de forma oportuna sin restricciones o gravámenes, al tipo de cambio aplicable a transacciones y transferencias corrientes, en la fecha que el transportista realice la solicitud inicial de transferencia.

6. Las líneas aéreas de cada Parte estarán autorizadas para pagar con moneda local, los gastos locales efectuados en el territorio de la otra Parte, incluyendo compras de combustible. A su discreción, las líneas aéreas de cada Parte pueden pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en monedas de libre uso, de conformidad con la legislación monetaria local.

7. Al operar u ofrecer los servicios autorizados conforme a este Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte puede celebrar arreglos de cooperación comercial, tales como arreglos sobre bloqueo de espacios, códigos compartidos o de arrendamiento, con

- a. una línea aérea o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;

- b. una línea aérea o varias líneas de un tercer país; y
- c. un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

en el supuesto que todos los participantes en dichos arreglos (i) tengan la debida autoridad y (ii) cumplan con los requisitos comúnmente aplicados a dichos arreglos.

8. Las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas Partes, establecidos de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables de cada Parte, estarán autorizados para emplear, sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para carga desde o hacia cualquier punto en los territorios de las Partes o en terceros países, incluyendo hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduaneras y a transportar carga bajo control aduanero de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. Dicha carga, ya sea en movimiento por tierra o por aire, deberá tener acceso a procesos e instalaciones aduaneras de aeropuerto. Las líneas aéreas pueden optar por encargarse de su propio transporte de superficie o a hacerlo a través de arreglos con otros transportistas de superficie, incluyendo aquél operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte aéreo de carga. Dichos servicios intermodales de carga pueden ser ofrecidos a un precio integrado con el transporte aéreo y de superficie combinado, siempre que los embarcadores no sean mal informados respecto de las condiciones relativas a dicho transporte.

ARTÍCULO 9

Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Al arribar al territorio de una Parte, las aeronaves utilizadas en transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de la otra Parte, su equipo regular, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluyendo motores), suministros (incluyendo pero sin limitar artículos de comida, bebida, licor, tabaco y demás productos destinados a la venta o al uso de los pasajeros

en cantidades limitadas durante el vuelo), y otros objetos usados o destinados exclusivamente para efectos de la operación o mantenimiento de las aeronaves que operan el transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de cualquier restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y gravámenes sobre el capital, derechos aduaneros, impuestos al consumo interno, y gravámenes y tarifas similares que (a) son impuestos por las autoridades nacionales, y (b) no se basen en el costo del servicio prestado, siempre que dicho equipo y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. También deberán estar exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, derechos, tarifas y gravámenes a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los gravámenes que se basen en el costo del servicio prestado:

a. suministros de la aeronave introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de una línea aérea de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando estos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo;

b. equipo de tierra y las piezas de repuesto (motores inclusive) ingresados al territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento, o reparación de una aeronave de una línea aérea de la otra Parte utilizada en el transporte aéreo internacional;

c. combustible, lubricantes, y suministros técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una Parte para uso en una aeronave de una línea aérea de la otra Parte destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo; y

d. materiales de propaganda y publicidad introducidos o suministrados en el territorio de una Parte y llevados a bordo, dentro de límites razonables, para uso en las aeronaves de salida de las líneas aéreas de la otra Parte, destinadas al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos materiales vayan a ser utilizados en una parte del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en la cual se llevaron a bordo.

3. Podrá requerirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo, sean puestos bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.

4. Las exenciones previstas en este Artículo también serán aplicables cuando las líneas aéreas de una Parte hayan celebrado acuerdos con otra línea aérea que goce de exenciones similares de la otra Parte, para el préstamo o la transferencia del equipo y suministros especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, en el territorio de la otra Parte.

ARTÍCULO 10

Derechos Impuestos a los Usuarios

1. Los derechos que puedan imponer las autoridades u organismos fiscales competentes de cada Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justos, razonables, no injustamente discriminatorios y distribuidos equitativamente entre todas las categorías de usuarios. En todo caso, los derechos de los usuarios se impondrán a las líneas aéreas de la otra Parte en condiciones no menos favorables que las condiciones más favorables que se ofrezcan a cualquier otra línea aérea en el momento en que se calculen.

2. Los derechos de los usuarios impuestos a las líneas aéreas de la otra Parte pueden reflejar, pero no deberán exceder, el costo total que representa para las autoridades u organismos fiscales competentes el suministro de instalaciones y servicios apropiados de aeropuerto, de medio ambiente aeroportuario, de navegación aérea y de seguridad de la aviación en el aeropuerto o dentro del sistema aeroportuario. Dichos derechos podrían incluir un rendimiento razonable de los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y los servicios por los que se cobren dichos derechos deberán ser proporcionados de forma eficaz y económica.

3. Cada Parte alentará las consultas entre las autoridades u organismos fiscales competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilizan las instalaciones y los servicios, y alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que resulte necesaria para permitir que se examinen minuciosamente los derechos, a fin de determinar si son razonables de conformidad con los principios contenidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades u organismos fiscales competentes a que den a los usuarios un aviso previo razonable sobre cualquier propuesta de modificación de los derechos impuestos a los usuarios, a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen los cambios.

4. En los procedimientos de resolución de controversias conforme al Artículo 15 (Solución de Controversias), no se considerará que una de las Partes ha violado una disposición de este Artículo, a menos que (a) no haya revisado los derechos o la práctica que son objeto de queja presentada por la otra Parte dentro de un plazo razonable; o (b) posteriormente a dicha revisión, no adopte medidas en su poder para corregir los derechos o la práctica que sean incompatibles con este Artículo.

ARTÍCULO 11

Competencia Leal

1. Cada Parte concederá oportunidades justas e iguales a las líneas aéreas de las dos Partes para que compitan en el suministro del transporte aéreo internacional regulado por este Acuerdo.

2. Cada Parte permitirá a cada línea aérea determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezca, con base en las consideraciones comerciales del mercado. En congruencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas de la otra Parte, excepto cuando se requiera por razones aduaneras, técnicas, operativas o ambientales, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.

3. Ninguna Parte impondrá a las líneas aéreas de la otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción, o cualquier otro requisito con

respecto a la capacidad, frecuencia, o tráfico que serían incompatibles con los fines de este Acuerdo.

4. Ninguna Parte requerirá la presentación de itinerarios, programas para vuelos de fletamento, o planes operacionales por parte de las líneas aéreas de la otra Parte para su aprobación, excepto cuando pueda ser requerido bajo una base no discriminatoria para aplicar las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 de este Artículo o conforme sea específicamente autorizado en un Anexo de este Acuerdo. Si una Parte requiere la presentación de tales itinerarios, programas o planes para fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa de los requisitos para su presentación y procedimientos a los intermediarios del transporte aéreo y las líneas aéreas de la otra Parte.

ARTÍCULO 12

Tarifas

1. Cada Parte deberá permitir que las tarifas para el transporte aéreo sean fijadas por las líneas aéreas de ambas Partes de conformidad con las consideraciones comerciales en el mercado.

2. No se requerirá la presentación de tarifas por el transporte aéreo internacional entre los territorios de las Partes. No obstante lo anterior, las líneas aéreas de las Partes deberán proporcionar acceso inmediato, previa solicitud, a la información sobre tarifas históricas, actuales y propuestas de tarifas a las autoridades aeronáuticas de las Partes en la manera y formato aceptables para dichas autoridades aeronáuticas.

ARTÍCULO 13

Consultas

Cualquiera de las Partes puede, en todo momento, solicitar consultas relacionadas con este Acuerdo. Dichas consultas deberán comenzar en la fecha más próxima posible, pero no después de 60 días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba la solicitud, salvo acuerdo en contrario.

ARTÍCULO 14

Modificaciones

1. El presente Acuerdo podrá ser modificado, mediante acuerdo por escrito entre ambas Partes.

2. Cualquier modificación al presente Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes, confirmando

el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor de la modificación.

ARTÍCULO 15

Solución de Controversias

1. Cualquier controversia derivada de este Acuerdo, con excepción de aquéllas que puedan surgir del Artículo 12 (Tarifas), que no se resuelva en el término de 30 días siguientes a la fecha establecida para consultas en términos de una solicitud de consultas de conformidad con el Artículo 13 (Consultas), podrá ser remitida, por acuerdo de las Partes, a la decisión de alguna persona u órgano. Si las Partes no alcanzan un acuerdo, cualquiera de las Partes podrá dar aviso por escrito a la otra Parte a través de los canales diplomáticos de su petición a fin de que la controversia sea sometida a arbitraje.

2. El arbitraje estará a cargo de un tribunal de tres árbitros integrado de la siguiente forma:

a. En un plazo de 30 días posteriores a la fecha de recepción de la solicitud de arbitraje, cada Parte deberá nombrar a un árbitro. En el plazo de 60 días posteriores al nombramiento de esos dos árbitros, éstos nombrarán de común acuerdo a un tercer árbitro, quien deberá fungir como Presidente del tribunal arbitral;

b. Si cualquiera de las Partes no nombra un árbitro, o si el tercer árbitro no es nombrado, de conformidad con lo previsto en el inciso a de este párrafo, cualquiera de las Partes puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al árbitro o a los árbitros necesarios en un plazo de 30 días. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad de una de las Partes, el vicepresidente de mayor rango que no esté descalificado por ese motivo hará el nombramiento.

3. El tribunal arbitral deberá estar facultado para decidir sobre el alcance de su jurisdicción de conformidad con este Acuerdo y, salvo acuerdo en contrario, deberá establecer sus propias reglas de procedimiento. El tribunal, una vez constituido puede, a petición de cualquiera de las Partes, recomendar la adopción de medidas provisionales de desagravio mientras se llega a una decisión final. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, deberá llevarse a cabo una conferencia para decidir las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos específicos que se seguirán a más tardar a los 15 días posteriores a que el tribunal está plenamente constituido.

4. Salvo acuerdo en contrario o según lo ordene el tribunal, la demanda arbitral deberá ser sometida dentro de un plazo de 45 días a partir de la fecha en que el tribunal esté plenamente constituido, y la declaración de defensa deberá presentarse a los 60 días a partir de esa fecha. Toda réplica del demandante deberá presentarse en el plazo de 30

días posteriores a la presentación de la declaración de defensa. Toda contra-replica del demandado deberá presentarse en el plazo de 30 días posteriores a la presentación de la réplica. Si cualquiera de las Partes lo solicita o el tribunal lo considera apropiado, el tribunal deberá celebrar una audiencia en el plazo de 45 días a partir del vencimiento del plazo para el recibo de la última respuesta.

5. El tribunal procurará dictar una resolución por escrito en un plazo de 30 días posteriores a la fecha de celebración de la audiencia o, de no celebrarse la audiencia, después de la presentación de la última promoción. La decisión de la mayoría del tribunal prevalecerá.

6. Las Partes pueden presentar solicitudes para la interpretación de la resolución en el plazo de 15 días posteriores a la fecha en que ésta se haya dictado y cualquier interpretación que se haga deberá dictarse en el plazo de 15 días a partir de la fecha de la presentación de dicha solicitud.

7. Cada Parte deberá, en la medida compatible con su legislación interna, dar pleno cumplimiento a cualquier resolución o laudo del tribunal arbitral.

8. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, deberán ser compartidos por igual entre las Partes. Todo gasto efectuado por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en relación con los procedimientos del párrafo 2, inciso b de este Artículo, deberán ser considerados como parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTÍCULO 16

Terminación

Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, notificar por escrito a la otra Parte su decisión de dar por terminado el presente Acuerdo. Dicha notificación se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. Este Acuerdo terminará a la medianoche (en el lugar de recepción de la notificación a la otra Parte), del día que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) vigente en el año siguiente de la fecha de la notificación escrita de la terminación, a menos que la notificación sea retirada por acuerdo entre las Partes antes del término de dicho período.

ARTÍCULO 17

Registro ante la OACI

Este Acuerdo y todas sus modificaciones deberán registrarse ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

ARTÍCULO 18

Entrada en Vigor

1. Este Acuerdo entrará en vigor el 1° de enero de 2016, siempre que las Partes hayan intercambiado las notas diplomáticas confirmando el cumplimiento de sus procedimientos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo. Si las Partes no han efectuado dicho intercambio de notas diplomáticas para el 1° de enero de 2016, el Acuerdo entrará en vigor 30 días después de la fecha de la última de las notas diplomáticas intercambiadas entre las Partes confirmando el cumplimiento de sus procesos internos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo.

2. A partir de su entrada en vigor, este Acuerdo sustituirá el Convenio sobre Transportes Aéreos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, firmado en la Ciudad de México el 15 de agosto de 1960, conforme ha sido enmendado y modificado.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en el de de 20.., en dos ejemplares originales, en los idiomas español e inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LOS POR EL GOBIERNO DE LOS
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

ANEXO I

SERVICIOS AÉREOS REGULARES

A. Cuadro de Rutas: Servicios Mixtos (Pasajeros, Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrán el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

- a. De un punto o puntos en los Estados Unidos a un punto o puntos en México.

b. De Dallas/Fort Worth y San Antonio a la Ciudad de México, Toluca, y Acapulco, y más allá a puntos en Panamá y más allá.

c. De Nueva York, Washington, Baltimore, Los Ángeles, y Houston a la Ciudad de México y Toluca, y más allá a un punto o puntos en Centro y/o Sudamérica.

d. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá, conforme sea acordado mutuamente por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá el derecho de operar servicios aéreos mixtos en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos, en los puntos especificados en este párrafo:

a. De un punto o puntos en México a un punto o puntos en los Estados Unidos.

b. De Acapulco, Hermosillo, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Oaxaca, Puerto Escondido, Tampico, Veracruz, Villahermosa, e Ixtapa/Zihuatanejo a Chicago, Kansas City, Minneapolis/St. Paul, y St. Louis, y más allá a Canadá.

c. De Acapulco, Chihuahua, Guadalajara, Guaymas, Hermosillo, Huatulco, La Paz, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Escondido, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Cleveland, Detroit, Filadelfia, Washington, y Baltimore y más allá a Canadá.

d. De Acapulco, Guadalajara, Huatulco, Loreto, Manzanillo, Mazatlán, Ciudad de México, Toluca, Monterrey, Puerto Vallarta, San José del Cabo, e Ixtapa/Zihuatanejo a Boston y Nueva York, y más allá a Europa.

e. De Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Monterrey a Houston y Nuevo Orleans, y más allá a Canadá y Europa.

f. De Guadalajara, Huatulco, Mérida, Ciudad de México, Toluca, y Oaxaca a Miami, y más allá.

g. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá, conforme sea mutuamente acordado por escrito por las autoridades aeronáuticas de las Partes.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios programados mixtos a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

B. Cuadro de Ruta: Servicios de Carga (Carga y/o Correo)

1. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos de América tendrá el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en México en los puntos especificados en este párrafo:

a. De un punto o puntos en los Estados Unidos, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en México, y más allá.

b. De un punto o puntos en México a cualquier punto.

2. La línea aérea o líneas aéreas designadas por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos tendrá(n) el derecho de operar los servicios aéreos de carga en cada una de las rutas aéreas especificadas, en ambas direcciones, y a hacer escalas programadas en los Estados Unidos en los puntos especificados en este párrafo:

a. De un punto o puntos en México, vía un punto o puntos intermedios, a un punto o puntos en los Estados Unidos, y más allá.

b. De un punto o puntos en los Estados Unidos a cualquier punto.

3. Sin limitación, las líneas aéreas de cada Parte pueden celebrar arreglos de cooperación comercial con una línea aérea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes, o de un tercer país, para proveer servicios de carga programados a puntos intermedios y a puntos detrás o más allá del territorio de cualquiera de las Partes.

C. Flexibilidad Operacional para Combinación de Servicios de Carga

1. Para todos los servicios autorizados en los Párrafos A y B de este Anexo, cada una de las líneas aéreas designadas está autorizada, a su discreción, para:

a. operar vuelos en una o ambas direcciones;

b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una aeronave;

c. dar servicio a puntos detrás, intermedios, y puntos más allá y puntos en los territorios de las Partes en cualquier combinación y en cualquier orden;

d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;

e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquier otra de sus aeronaves en cualquier punto;

f. dar servicio a puntos detrás de cualquier punto en su territorio con o sin cambio de aeronave o número de vuelo y ofrecer y promocionar dichos servicios al público, como parte de los servicios;

- g. hacer escalas en cualquier punto ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave independientemente del lugar donde se origine dicho tráfico;

sin limitación direccional o geográfica y sin pérdida de ningún derecho de transporte de tráfico permitido de conformidad con este Acuerdo, en el entendido que, salvo el servicio de carga, la transportación es parte de un servicio que se brinda a un punto en el territorio del país de la línea aérea.

2. Ninguna Parte impondrá restricciones unilaterales a una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte con respecto a la capacidad, frecuencias, o tipo de aeronave empleada en cualquier servicio autorizado en los Párrafos A o B de este Anexo.

3. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios en Baltimore pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Baltimore como a Washington. De igual manera, las líneas aéreas de cualquier Parte designadas para prestar servicios en Washington pueden ofrecer, vender y prestar servicios tanto a Washington como a Baltimore.

4. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Cuernavaca, Toluca, Puebla, o Querétaro pueden ofrecer, vender y prestar servicios de carga hacia o desde la Ciudad de México. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes designadas para prestar servicios a Toluca pueden ofrecer, vender y prestar servicios mixtos hacia y desde la Ciudad de México. Este párrafo no deberá interpretarse en el sentido de autorizar servicios aéreos no permitidos hacia o desde el Aeropuerto Internacional Benito Juárez.

ANEXO II

TRANSPORTE AÉREO DE FLETAMENTO

Sección 1

A. Las líneas aéreas de cada Parte tendrán el derecho de operar transporte internacional de fletamento, en ambas direcciones, de pasajeros (y su equipaje personal) y/o carga (incluyendo, pero sin limitar, servicios de fletamento mixtos (pasajeros/carga) y exclusivos de carga):

- 1. Para servicios de pasajero y mixtos:

a. entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte; y

b. de cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte, vía un punto o puntos intermedios, a cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, conforme sea mutuamente acordado, por escrito, por las autoridades aeronáuticas de las Partes, en el entendido que dicho servicio constituye parte de una operación continua, con o sin cambio de aeronave, que incluye servicios al territorio de origen para efectos de llevar tráfico local entre el territorio de origen y el territorio de la otra Parte.

2. Para los servicios de carga, entre cualquier punto o puntos en el territorio de una Parte y cualquier punto o puntos en el territorio de la otra Parte, y más allá, y entre un punto o puntos en el territorio de la otra Parte y cualquier punto o puntos en un tercer país o países.

B. Para todos los servicios autorizados conforme al Párrafo A, en la operación de los servicios cubiertos por este Anexo, las líneas aéreas de cada Parte también tendrán el derecho de: (1) hacer escalas en cualesquier puntos, ya sea dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes; (2) transportar tráfico a través del territorio de la otra Parte; (3) combinar en la misma aeronave tráfico proveniente del territorio de una de las Partes, tráfico proveniente del territorio de la otra Parte, y tráfico proveniente de terceros países; y (4) operar transporte aéreo internacional sin limitación alguna, incluyendo la de cambiar, en cualquier punto de la ruta, el tipo o número de la aeronave operada; en el entendido que en la dirección saliente, salvo el fletamento de carga, el transporte más allá de dicho punto es una continuación del transporte desde el territorio de una Parte y en la dirección entrante, el transporte al territorio de una Parte es una continuación del transporte más allá de dicho punto.

C. Cada Parte considerará favorablemente las solicitudes de las líneas aéreas de la otra Parte, para transportar tráfico no cubierto por este Anexo sobre la base de respeto y reciprocidad.

Sección 2

A. Cada Parte puede requerir a una línea aérea de cualquiera de las Partes que se encuentre operando transporte aéreo internacional de fletamento proveniente del territorio de cualquiera de las Partes, ya sea en un viaje sencillo o redondo, a que cumpla con los procesos administrativos aplicables a operaciones de fletamento en el país de origen de la operación, en el entendido que dichos procedimientos no limitan los derechos otorgados en la Sección 1 de este Anexo. En la aplicación de dichos procedimientos administrativos, las Partes otorgarán un trato no menos favorable que el otorgado a sus propias líneas aéreas o líneas aéreas de otros países que presten servicios internacionales similares.

B. Sin embargo, nada de lo dispuesto en el párrafo anterior limitará los derechos de cualquiera de las Partes para requerir a las líneas aéreas que se adhieran a los requisitos relacionados con la protección de los fondos de los pasajeros y cancelaciones y derechos de reembolso.

Sección 3

Salvo en lo relativo a las reglas de protección al consumidor mencionadas en el párrafo anterior, ninguna de las Partes requerirá a una línea aérea de la otra Parte, con respecto al transporte de tráfico desde el territorio de esa otra Parte o, en el caso de servicios de carga, de un tercer país en un viaje sencillo o redondo, que presente más de una declaración de conformidad con las leyes, reglamentos y reglas aplicables a las que se refiere la Sección 2 de este Anexo o de una exención de estas leyes, reglamentos, o reglas emitidas por las autoridades aeronáuticas competentes.



Km 12+000 Carretera Estatal 431 “El Colorado-Galindo”
Parque Tecnológico San Fandila
Mpio. Pedro Escobedo, Querétaro, México
CP 76703
Tel +52 (442) 216 9777 ext. 2610
Fax +52 (442) 216 9671

publicaciones@imt.mx

<http://www.imt.mx/>

Esta publicación fue desarrollada en el marco de un sistema de gestión de calidad
certificada bajo la norma ISO 9001:2015