



Ficha de Mercado para la Industria Aérea en Nicaragua

Marzo 2010.



compal



PROGRAMA - COMPAL

Proyecto para Nicaragua



**Instituto Nacional de Promoción de la Competencia
PROCOMPETENCIA**

Ficha De Mercado

Industria Aérea

Presentado por:

Estivalia Salgado
Consultor Junior 1

Kersty Pineda
Consultor Junior 2

Managua, 26 de Marzo de 2010

Índice

| | |
|--------------------------------------------------|----|
| 1. Antecedentes | 4 |
| 2. Prestación de servicio | 5 |
| 2.1. Prestación de servicio mercado mundial | 5 |
| 2.2. Prestación de servicio mercado nacional | 6 |
| 2.2.1. Agentes económicos en el mercado nacional | 6 |
| 2.2.2. Servicio mercado nacional | 6 |
| 2.2.3. Gremios y asociaciones | 9 |
| 3. Rivalidad y vínculos de poder | 10 |
| 4. Información pública obtenida | 11 |
| 5. Estrategia de investigación | 11 |
| 6. Conclusiones | 12 |
| 7. Recomendaciones | 13 |
| 8. Bibliografía | 13 |

1. ANTECEDENTES

La historia de la aviación comercial forma parte evidentemente de la historia de la aviación, y se remonta su nacimiento a los instantes posteriores al lanzamiento de los primeros aviones y se puede centrar en los albores del año 1910 mediante el vuelo de los primeros aviones encargados de hacer el transporte aéreo de correo, durante la primera guerra mundial.

En 1919 nacen las primeras compañías aéreas, que en nuestros días siguen volando en los cielos del mundo, son: KLM (Países Bajos) en Europa y Avianca (Colombia) en las Américas, este último empezó con el nombre de SCADTA, Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo y desde 1940 se llama Aerovías del Continente Americano S.A., conocida internacionalmente como Avianca.

Aparte de los aviones supersónicos, un gran avance en los viajes aéreos fue la introducción, en 1970, del Boeing 747, el llamado reactor jumbo, que puede llevar desde 360 hasta más de 500 pasajeros en vuelos regulares.

El transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares. Las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Buenos Aires, São Paulo y Río de Janeiro) son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Extremo Oriente, Próximo Oriente, Europa, Estados Unidos y Canadá.

Entre las líneas aéreas comerciales que operan en Nicaragua se encuentran: American Airlines, Continental Airlines, Grupo Taca, Copa Airlines, Delta Airlines, Aerocaribbean y Spirit Airlines. Entre las líneas aéreas de carga tenemos: United Parcel Services (UPS), Arrow Airlines, Taca Cargo y Copa Cargo.

2. PRESTACIÓN DE SERVICIO

2.1. Prestación de servicio mercado mundial

A nivel mundial una de las compañías aéreas más importantes es Delta AirLines, cuya base central está situada en Atlanta, Georgia en los Estados Unidos. A partir del año 2008, Northwest Airlines se fusionó con Delta, formando así la aerolínea más grande del mundo, desplazando a American Airlines, volando a 375 destinos en 66 países, transportado algo más de 170 millones de pasajeros al año, con cerca de 800 aviones operando.

Previamente Delta Airlines se enfocaba en rutas hacia América Latina y Europa y Northwest en Asia y con el anuncio de fusión, la aerolínea ofrece más destinos repartiendo el mercado de su tráfico en 42% hacia Europa, 28% hacia Asia-Pacífico, 21% hacia Latinoamérica, 6% hacia Medio Oriente y 3% hacia Canadá.

Otra gran compañía aérea mundialmente importante es American Airlines, aerolínea internacional fundada en 1930 en los Estados Unidos, es en la actualidad catalogada como la más grande del mundo en total de kilómetros recorridos, la tercera en términos de aviones operados y la mayor en términos de total ingresos por operaciones.

A partir de mayo de 2008, American sirve a 260 ciudades (excluyendo las líneas aéreas con las que tiene código compartido) con una flota de 672 aviones. Lleva más pasajeros entre Estados Unidos y América Latina (12,1 millones en el 2004) que cualquier otra aerolínea.

A nivel regional nos encontramos con compañías más pequeñas pero importantes como Copa Airlines fundada en 1947 como la Compañía Panameña de aviación. Es la segunda aerolínea con la flota más joven de América y vuela 45 destinos en 24 países en Norte, Centro y Sur América y El Caribe, la aerolínea mantiene una alianza con compañía estadounidense Continental Airlines. Posee 43 aviones en su flota actual y 29 en órdenes.

Otra compañía importante es la empresa Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA), fundada en 1931 como en Tegucigalpa, por el neozelandés Lowell Yerex, como una empresa de servicio mixto (pasajeros y carga). Más tarde, TACA se organizó como una empresa de carácter internacional teniendo su sede en San

Salvador y bajo el nombre de TACA International. Luego entre los años de 1989 a 1995, TACA desarrolló una alianza estratégica con Aviateca y Nica, aerolíneas de Guatemala y Nicaragua, consolidándose en el Grupo TACA. En la actualidad su flota es de 47 aviones y 17 en órdenes, y vuela a 42 ciudades en 22 países.

2.2 Prestación de servicio mercado nacional

2.2.1 Agentes económicos en el mercado nacional

En la actualidad, Nicaragua cuenta con la participación de 7 compañías aéreas internacionales y una de vuelos locales.

Cuadro 1. Líneas Aéreas Participantes En El Mercado Nacional

| Línea aérea | Vuelos | Principal destino |
|-----------------------------|------------|---------------------|
| Copa Airlines | 6/ diarios | Ciudad de Panamá |
| Grupo Taca | 5/ diarios | San Salvador |
| Continental Airlines | 2 /diarios | Houston |
| American Airlines | 2/ diarios | Miami, Fl |
| Delta Airlines | 1/ diario | Atlanta City |
| Aeroméxico | 4/ semanal | México, DF |
| Spirit Airlines | 2 /semanal | Fort Lauderdale, Fl |

Elaboración propia, datos EAAI

2.2.2 Servicio mercado nacional

En el país, el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) es el encargado de regular, supervisar, controlar y aplicar las normas que rigen los servicios de transporte aéreo y todas las actividades aeronáuticas que tengan lugar dentro del territorio nacional.

Esta institución establece mediante el art. 122 de la Ley General de Aeronáutica Civil (Ley 595) que emitirá certificados de explotador aéreo por un período no mayor de cinco años a todo aquel que desee prestar servicios de transporte aéreo regular nacional o internacional y el cual no implica exclusividad para operar en una ruta. Éstos determinarán los puntos terminales de la ruta, así como los intermedios si los hay, la clase y frecuencia del servicio que se dará.

A su vez el Arto. 136 de la Ley 595 le da la facultad al INAC de autorizar los itinerarios, frecuencia, capacidad, horarios y tarifas correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular.

La experiencia internacional sugiere que todo proceso de desregulación de la industria, con el objetivo de crear mayores niveles de competencia efectiva, debe ir acompañado de un proceso de asignación eficiente de slots¹. Existe evidencia empírica de que los mecanismos de asignación de slots con base en el mercado tienen mejor desempeño sobre la competencia y en el bienestar. También es cierto que una condición necesaria para dicho éxito es la política de competencia en esta área de la industria.

Se pueden identificar cinco tipos de mecanismos de asignación de slots que no solamente han sido discutidos en la literatura, sino que también se han implementando en la práctica:

1. lotería
2. licitación
3. Grandfather rights con base en patrones históricos
4. Procedimientos y criterios administrativos o la aplicación de alguna fórmula específica
5. diferentes instrumentos de mercado (trading system).

Los primeros cuatro mecanismos de distribución de los slots son diseñados y realizados por la autoridad reguladora o bien por el aeropuerto. Mientras que en los segundos, la asignación de slots se da por un proceso de negociación (bargaining process) entre las mismas aerolíneas en el mercado. Un segundo elemento fundamental en la operación de los slots es la determinación de niveles de saturación, ya que en caso que un slot esté saturado es sujeto de una posible reasignación.

En de Nicaragua, las líneas aéreas cada trimestre del año, mediante estudios de mercado realizados por las mismas, se determina según sus resultados los horarios y rutas de su conveniencia. El resultado es enviado a las autoridades del INAC, el cual determina si la línea podrá ser autorizada de utilizar las rutas, número de vuelos y horarios que ella ha determinado de su conveniencia. La

¹ Horarios y rutas de vuelos.

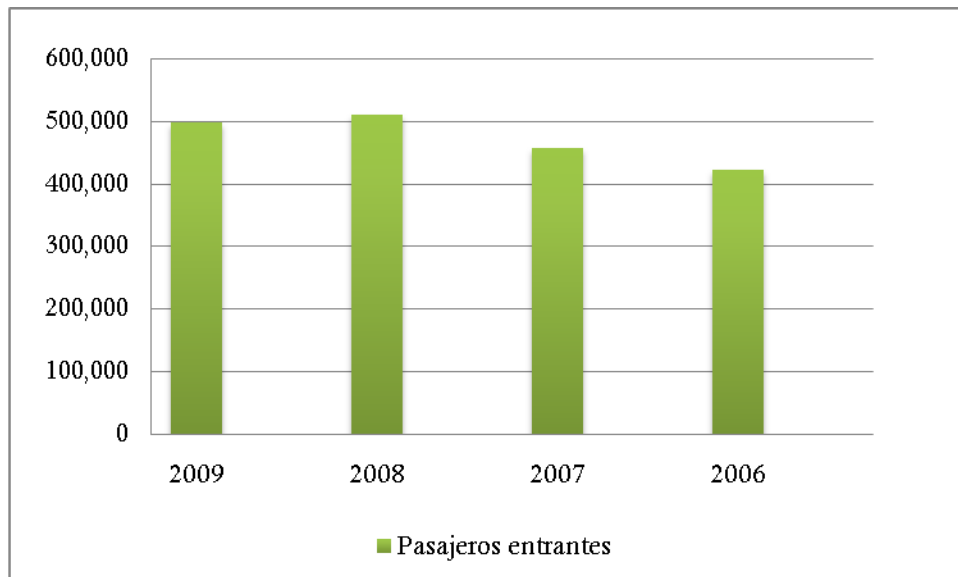
institución tiene la facultad de autorizar o negar la solicitud hecha por cada una de las líneas.

Cuadro 2. Promedio de Vuelos Internacionales Aeropuerto Internacional Augusto Cesar Sandino.

| Año | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|------------------|--------|---------|--------|--------|
| Promedio mensual | 645 | 496 | 558 | 527 |
| Total | 7,737 | 5,954 | 6,702 | 6,327 |
| Variación | 27.39% | -29.95% | 11.16% | -5.93% |

Elaboración propia, datos EAAI

Gráfico 1. Detalle De Pasajeros Entrantes en Vuelos Comerciales Internacionales



Elaboración propia, datos EAAI

En realidad, poco se sabe sobre los procedimientos y criterios internos de decisión del comité, por lo que es difícil sostener que prevalece la racionalidad económica en la toma de decisiones dentro del comité decisión. No se sabe con certeza si los slots se asignan a aerolíneas con bajo costo que pueden entrar y expandirse, o se asignan a aerolíneas con altos costos, es decir, que no existen claros conocimientos de si éstos poseen un efectivo funcionamiento o bien son utilizados como barreras de entradas.

En lo referente a las tarifas y precios del transporte aéreo internacional, el Arto. 160 establece que éstas serán las designadas por las líneas aéreas y deberán ser informadas periódicamente a la Autoridad Aeronáutica a criterio de la misma, cada seis meses.

Para evitar que en las tarifas se establezcan cualquier tipo de discriminación, resulten injustificadamente elevadas o restrictivas a causa de abuso de posición dominante en el mercado o sean artificialmente bajas, con el fin de sacar del mercado a otras líneas aéreas, la Autoridad Aeronáutica tiene la facultad de dar seguimiento sistemático para corregir fallas que afecten el funcionamiento efectivo del mercado.

Sin embargo, el problema de la tarifas de transporte aéreo trasciende la normativa y el control que pueda ejercer el INAC sobre ellas. El problema radica en la IATA, Asociación de Transporte Aéreo Internacional, la cual actúa como un agente para negociar los acuerdos internacionales sobre tarifas, rutas y derechos de aterrizaje en los aeropuertos. Decisión que posteriormente debería ser ratificada por los gobiernos.

A esta situación se le agrega, los posibles acuerdos de fijación de precios que existen entre las aerolíneas y las agencias de viajes.

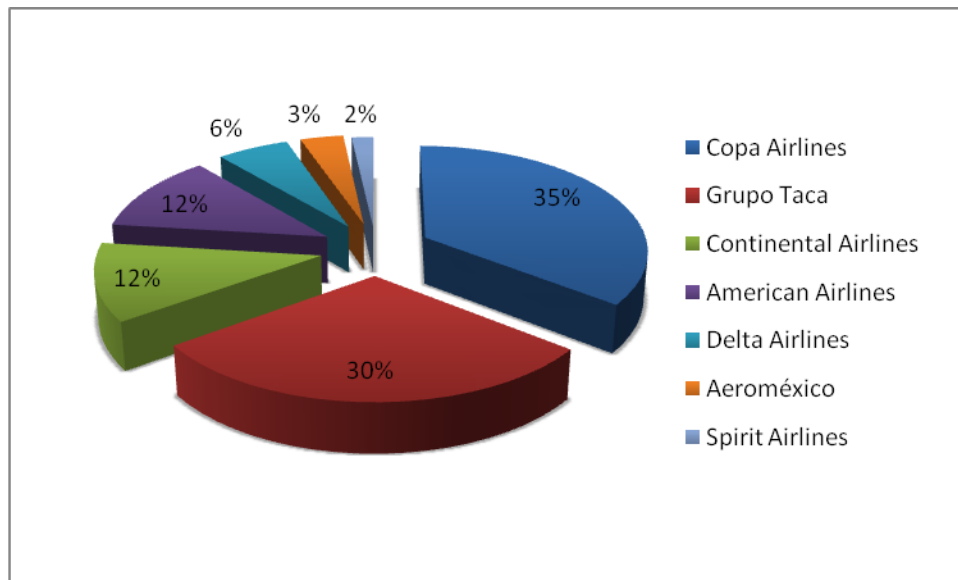
2.2.3 Gremios y Asociaciones

Asociación de Líneas Aéreas (ALA)

3. RIVALIDAD Y VÍNCULOS DE PODER

Dentro del mercado en estudio se observa que los agentes dominantes del mercado son las líneas Aéreas Taca y Copa a nivel Centro Americano, con un 75 % de la asignación de slots para despegar y aterrizar. Esta situación se debe en parte, desde la perspectiva regulatoria, a las libertades aéreas otorgadas por los países del Istmo Centroamericano a los países dueños de líneas aéreas, en este caso El Salvador y Panamá; esta situación facilita las preferencias de autorizar más horas y vuelos a las líneas aéreas regionales.

Gráfico 2. Participación De Mercado De Aerolíneas En El Mercado Nacional



Esta distribución, a simple vista inequitativa, podría provocar cierta restricción en la competencia y ser un mecanismo de barrera de entrada para otras empresas que quieran participar en este mercado.

Por otro lado, a través de noticias disponibles, se observó que por medio de la asociación se presentan informes referentes a la historia de vuelos y precio de las diferentes líneas aéreas, por tanto la asociación se encuentra activa pero no posee una presencia pública considerable. Esta situación puede indicar poco nivel de rivalidad competitivo en este mercado.

En este mercado, los vínculos de poder son públicamente inexistentes. Sin embargo, los vínculos que podrían ser beneficiosos para las aerolíneas regionales son los vínculos de cooperación que mantienen los países del istmo centroamericano.

4. INFORMACIÓN PÚBLICA OBTENIDA

No existe información publicada en medios de comunicación, sin embargo en la bibliografía encontrada se exponen algunos indicios de prácticas anticompetitivas que fueron utilizadas para realizar el estudio.

5. ESTRATEGIA DE INVESTIGACIÓN

Diseño de una estrategia en el desarrollo de una investigación

1. ¿Qué es lo que se está tratando de probar?

Abuso conjunto de posición de dominio, por parte de las compañías aéreas Copa Y Taca. Así como acuerdos en fijación de precios entre agentes económicos.

2. ¿Quién puede brindar u ofrecer estos hechos?

- Representantes de las Aerolíneas
- Autoridades del Instituto de Aeronáutica Civil
- Agencias de viajes

3. ¿Quiénes son los infractores potenciales de la denuncia?

Los agentes económicos Taca y Copa Airlines, por abuso de posición de dominio y otras líneas aéreas vinculadas en la fijación de tarifas de transporte aéreo; así como personas naturales involucradas en la toma de decisión.

4. ¿En qué orden secuencial deberían de recibir sus declaraciones?

Una vez recolectada toda la información se procede a tomar declaraciones de los presuntos infractores o implicados en la práctica anticompetitiva:

- Representantes legales de las aerolíneas, con el objetivo de identificar a los socios que pertenecen a esta sociedad.
- Los socios nacionales que forman parte de estas aerolíneas.
- Representantes de Aeronáutica Civil.
- Actas de constitución y estatutos de estos agentes económicos para identificar a los miembros de la junta directiva.
- Identificar los vínculos familiares y corporativos de los dueños.
- Consultar con agencias de competencia del mundo con experiencia en resolución de casos en el mercado de la asignación de los slots, para valorar la estrategia seguida.

Una vez recolectada toda la información se procede a tomar declaraciones de los presuntos infractores o implicados en la práctica anticompetitiva de colusión de asignación de slots en el siguiente orden:

- Dueños de las compañías aéreas, con el objetivo de identificar a los socios que pertenecen a esta sociedad.
- Los socios que forman parte de éstas.
- Gerente general - Gerente de venta

Las preguntas a ser formuladas durante la entrevista serán abiertas para obtener la mayor cantidad posible de información.

5. ¿cómo se debe organizar la evidencia para mantener una secuencia o concordancia?

La evidencia será organizada de manera que las pistas puedan ser sustentadas con la información obtenida a través de las entrevistas y demás pruebas materiales y documentales a las que se tenga acceso durante la investigación.

6. CONCLUSIONES

De manera general, se puede observar que se requiere de mayor transparencia y acceso a la información relevante en el mercado de aerolíneas, que permita mayor interacción entre todos los sectores de la industria.

Conforme a indicios obtenidos en las distintas fuentes de información se ha identificado que existe una presunta práctica anticompetitiva realizada por parte de los agentes económicos que poseen posición de dominio en el mercado nacional de transporte aéreo, regulada en el Arto. 17, Prohibición General, de la ley de promoción de la competencia.

A su vez, existe la posibilidad de que los agentes económicos que se encuentran dentro de este mercado, realicen acuerdo de fijación de precios del transporte aéreo, regulado en el Arto. 18 inc a, de la ley de promoción de la competencia.

7. RECOMENDACIONES

- Se recomienda dar seguimiento a las tarifas en rutas donde existan indicios de fallas de competencia.
- Se recomienda profundizar los estudios realizados en este mercado para comprobar si realmente se están realizando las prácticas encontradas en este estudio.
- El Instituto deberá revisar cuidadosamente cuáles son los mecanismos eficientes de asignación de slots y cuáles beneficiarían más la competencia en el mercado del transporte aéreo de pasajeros.
- Continuar con la abogacía de la competencia para que estos agentes económicos sepan que en el país hay una ley vigente de promoción de competencia que se encarga de regular las malas prácticas en el mercado.

8. BIBLIOGRAFÍA

- www.inac.gob.ni
- www.taca.com
- www.copaair.com
- www.es.wikipedia.org/historia de la aviación.
- www.eaai.com.ni
- Ley de aeronáutica civil
- Marcos Ávalos, Víctor Valdés (2006) "Regulación de aerolíneas en México", Centro de Investigación para el Desarrollo, AC