

TURISMO Y CIELOS ABIERTOS

POLÍTICA NACIONAL DE TURISMO

El Salvador

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	1
Un turismo transversal sin fronteras ideológicas	2
Participación ciudadana incluyente, abierta transparente	4
Importancia del turismo para el país	5
Turismo: Impulsor de la economía	6
Turismo: Oportunidades para todos	6
Turismo: Valorador del patrimonio	6
Turismo: Motivo de orgullo	6
Turismo: Imagen que inspira	6
TURISMO Y CIELOS ABIERTOS EN EL SALVADOR	7
Tendencias de las libertades del aire	8
Conectividad aérea en El Salvador	12
OBJETIVOS DE LA POLÍTICA	17
Objetivo General	17
Objetivos Específicos	17
UNA POLÍTICA INCLUYENTE	18
EJES ESTRATÉGICOS	20
Eje I. El Salvador abierto al mundo	21
Eje II. Mayor competitividad aérea	25
RESUMEN	29



PRESENTACIÓN

La apertura del espacio aéreo de un país ha mostrado ser un factor que genera beneficios para la economía, basándose en el principio de que el incremento en el acceso a proveedores de servicios aéreos es un componente importante que ha permitido al sector de transportación aérea maximizar su contribución.

La liberación en los acuerdos de cielos abiertos que se han dado a nivel mundial trae beneficios económicos generados por un mercado más competitivo, promoción de más viajes y negocios, mejorando la productividad y el crecimiento económico. En tal sentido, los acuerdos de servicios aéreos que permiten un mayor acceso al mercado, junto con otros elementos de cielos abiertos incluyendo disposiciones que fomentan la desregulación a las aerolíneas en cuanto a decisiones comerciales sobre precios y capacidades, brindan beneficios económicos a los estados e interesados en la aviación.

Diversos estudios muestran que la liberalización de los servicios aéreos no solo genera beneficios directos a la industria aérea y los sectores directamente relacionados entre los que se encuentran los proveedores de insumos, productos y servicios para la operación y mantenimiento de aeropuertos y aeronaves, sino también para los consumidores y otras áreas de la economía que indirectamente se ven beneficiados por los procesos de apertura, incluyendo al turismo.

El Salvador, en su reciente historia, ha tenido compañías de aviación propias que han funcionado temporalmente, y a la vez ha permitido que aerolíneas de otros países operen en su territorio.

Mediante la apertura del espacio aéreo salvadoreño, se eliminan restricciones para aumentar la conectividad turística y comercial del país, lo que aunado a creación de alianzas con líneas aéreas y promotores para la optimización de procesos y estrategias de posicionamiento y comercialización, aumentarán la competitividad del país y la posibilidad de alcanzar economías de escala y densidad con una operación más eficiente que permita adaptarse a los cambios dinámicos de la industria.

La Política de Turismo y Cielos Abiertos es un instrumento para llevar a El Salvador a ser un centro de operaciones aéreas más libres, lo que generará beneficios tanto para la industria turística como para los prestadores de servicios y productos directamente relacionados con los encadenamientos productivos.

Esta Política se articula a través de dos ejes que permitirán captar un mayor número de turistas (o en su caso excursionistas), aumentar el consumo de servicios relacionados con éstos y propiciar el desarrollo productivo como medio de la generación de empleo, así como mejorar las condiciones de tanto salvadoreños residentes en el país, así como en el exterior.

La Política de Turismo y Cielos Abiertos se enmarca en la Política Nacional de Turismo de El Salvador que contiene un conjunto de lineamientos rectores para que la actividad turística contribuya en la solución de los grandes retos del país relacionados con la economía, la educación, la inclusión social, el medio ambiente, los derechos humanos, la percepción de seguridad, la política exterior, la gobernabilidad y la imagen del país ante el mundo, por lo que se reconoce como un asunto de interés nacional.

Dicha Política, tiene como visión ser una política de Estado transversal y transideológica, que articula a todos los actores y sectores públicos, privados y sociales, de manera que se pueda aprovechar el turismo como eje articulador del desarrollo sostenible del país, al tiempo que se ofrecen experiencias significativas para los visitantes, incrementando su satisfacción, gasto per cápita y estadía, convirtiéndolos en agentes multiplicadores que recomienden los destinos de El Salvador.



La Política de Turismo y Cielos abiertos se enmarca en la Política Nacional de Turismo de El Salvador (PNT) que contiene un conjunto de lineamientos rectores para que la actividad turística contribuya en la solución de los grandes retos del país relacionados con la economía, la educación, la inclusión social, el medio ambiente, los derechos humanos, la percepción de seguridad, la política exterior, la gobernabilidad y la imagen del país ante el mundo, por lo que se reconoce como un asunto de interés nacional.

Un turismo transversal sin fronteras ideológicas

Al ser una política de Estado transversal y transideológica convoca a los actores públicos, privados y sociales que intervienen en la gestión del turismo, a tomar decisiones de organización, inversión, operación y promoción, que permitan responder con oportunidad frente a los constantes cambios del entorno ambiental, sociocultural y de mercado, para que el turismo incida en el desarrollo sostenible del país.

De esta manera busca convertir al turismo en un eje articulador que estimule el aprovechamiento responsable de la riqueza cultural y natural del territorio para reducir la pobreza y la desigualdad, promover la inclusión, la integración productiva de la sociedad y la conciencia ambiental.

Así mismo, propone mecanismos

para ofrecer experiencias significativas para los visitantes nacionales y extranjeros para incrementar su satisfacción, prologar su estadía y convertirlos en agentes multiplicadores que recomienden los destinos de El Salvador.

La Política de Planificación para el Desarrollo Sostenible, responde al segundo objetivo de la PNT:

Promover la apertura del espacio aéreo salvadoreño para incentivar el flujo del turismo hacia el país, incrementar los beneficios hacia industrias relacionadas y de la ciudadanía en general.



Participación incluyente, abierta y transparente

Con el objetivo de aprovechar la indiscutible influencia del turismo para el desarrollo del país, el Ministerio de Turismo (MITUR), encargado de la rectoría del sector ha llevado a cabo un proceso de actualización de la Política Nacional de Turismo creada en 2013, que parte de un análisis sobre las transformaciones que influyen en el desempeño de la actividad y un amplio proceso de consulta ciudadana.

Esta fórmula mixta ha permitido identificar nuevas oportunidades para el sector, especialmente en lo que se refiere a estructuras de gobernanza, planificación, cadenas de producción, intermediación y manejo de visitantes.

La participación ciudadana en la construcción de la política y su difusión pública, han generado una oportunidad para establecer un espacio permanente de diálogo incluyente, abierto y participativo para todos los actores que inciden en el desarrollo del turismo, sin distinciones sociales, ideológicas, religiosas, o de cualquier otra índole; pues el desarrollo del turismo no puede ni debe interpretarse como el compromiso o tarea de un sólo actor.

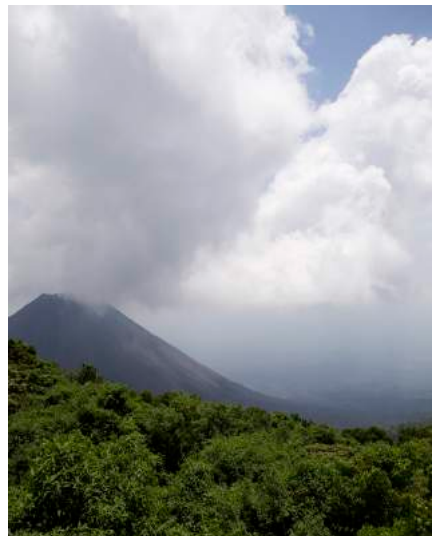
Para lograrlo se requiere la participación individual y colectiva de los diversos actores relacionados con la actividad: instituciones del gobierno central y de las municipalidades, las grandes, medianas, pequeñas y microempresas, las agencias de integración y cooperación internacional, la academia, la sociedad civil organizada, los turistas y la ciudadanía en general.

La consulta que se llevó a cabo durante

el año 2018 tuvo un alcance de más de 225 mil personas, mujeres y hombres por igual, representantes de todos los grupos de edad de la población salvadoreña, del sector público, privado y social; ciudadanos de diversos contextos socioeconómicos y culturales de todos los municipios del país, quienes a través de una herramienta en línea y la participación en diez foros presenciales brindaron sus opiniones y recomendaciones.

Es relevante mencionar que el 99% de los participantes consideró que el turismo debe ser prioridad nacional, porque contribuye a que el país sea más próspero, multicultural, soberano, incluyente, sostenible, solidario, independiente y con mayor nivel educativo.

La búsqueda de mecanismos para lograr el desarrollo sostenible del turismo fue una constante en todos los grupos participantes.





Importancia del turismo para el país

El turismo se considera hoy una de las actividades más dinámicas e influyentes a nivel mundial por los impactos que genera en la economía, la educación, la inclusión social, el medio ambiente, los derechos humanos, la percepción de seguridad, la política exterior, la gobernabilidad y la imagen de los países ante el mundo.

La significación de impulsar proyectos y programas vinculados la actividad turística para las instituciones de gobierno, las organizaciones civiles y los actores locales se vincula con su capacidad para impulsar el desarrollo sostenible del país:

Turismo: Impulsor de la economía

Genera divisas, distribuye la riqueza y mitiga la pobreza en los territorios en los que se desarrolla, tanto en las zonas urbanas como en comunidades rurales alejadas y con escasas oportunidades de desarrollo.

Turismo: Oportunidades para todos

Crea empleos y oportunidades de inserción productiva con equidad de género, para personas de diversas edades y con distintos niveles de educación institucional. Articula encadenamientos productivos, favoreciendo actividades sociales y económicas en zonas rurales, por lo que su impacto trasciende a los resultados directos de la actividad, contribuyendo incluso, a reducir la necesidad de migrar del campo a la ciudad y hacia otros países.

Turismo: Valorador del patrimonio

Propicia la puesta en valor, divulgación y disfrute del patrimonio natural y cultural, pues origina actividades recreativas, de entretenimiento y educación para el disfrute de las comunidades receptoras y los visitantes, motivando la conservación, protección y renovación del patrimonio.

Turismo: Motivo de orgullo

Fortalece el sentido de identidad, el orgullo local y el respeto a la diversidad cultural de los pueblos en los que se desarrolla. Contribuye a propiciar la integración familiar, así como a combatir la discriminación.

Turismo: Imagen que inspira

Muestra una imagen positiva del país, lo que motiva el deseo de conocer sus destinos, propicia las inversiones en el territorio, y el consumo de otros productos nacionales, fortaleciendo el liderazgo del país en el ámbito internacional.



TURISMO Y CIELOS ABIERTOS EN EL SALVADOR

La apertura de cielos ha permitido que diversos países se vean beneficiados gracias a que se crean nuevas oportunidades en la aeronáutica civil como, por ejemplo: la implementación de nuevas rutas que aumentan la afluencia de pasajeros y la inserción en el mercado de las aerolíneas de bajo costo que conllevan a nuevas oportunidades de negocio y comercio.

No obstante, no todos los países se dirigen a esta apertura de cielos, pues algunos objetan que al crear acuerdos

de cielos abiertos se atenta contra el principio de soberanía nacional del espacio aéreo, el cual promueve estabilidad financiera, seguridad operacional, regularidad y continuidad de servicios. Se piensa, además, que una línea de bandera nacional aumenta el prestigio del país. También existen razones económicas, como la generación de divisas y la competencia desleal, por las que se mantienen prácticas restrictivas con respecto a la desregulación.

Tendencias de las libertades del aire

En el Convenio de Chicago de 1944 se establecieron principios con respecto a la aeronáutica que hasta la actualidad tienen vigencia, entre los cuales se encuentra la soberanía de cada Estado sobre su espacio aéreo, el compromiso de

no hacer uso de la aviación civil con fines incompatibles con los del convenio y la exclusión de las aeronaves de Estado de las reglas establecidas. Dichos principios propiciaron la creación de las nueve libertades del aire:

Libertades de Aire

Primera Libertad

Es el derecho de una aeronave del Estado "A" a sobrevolar el territorio de otro Estado "B" sin aterrizar.

Segunda Libertad

Otorga a una aeronave del Estado "A" el derecho de aterrizar en el territorio del Estado "B" por razones técnicas, tales como recargar combustible, mantenimiento, emergencias, etc. Sin embarcar ni desembarcar pasajeros, carga y/o correos.

Tercera Libertad

Es denominada Libertad de Transporte al Exterior y otorga a una aeronave bandera del estado "A" el permiso de desembarcar en el Estado "B" pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del Estado "A".

Cuarta Libertad

Llamada también Libertad de Transporte al Interior. Delimita el derecho de una aeronave del Estado "A" para que ésta embarque sus pasajeros, correo y carga en el Estado "B", y que tengan como destino el Estado "A".

Quinta Libertad

También conocida como Libertad de Transporte Externo Consecutivo, concede el derecho a una aeronave bandera del Estado "A" a embarcar pasajeros, correo y carga en el Estado "B" y transportarlos hasta terceros Estados "C", partiendo del país bandera.

Sexta Libertad

Conocida como La Libertad de Transporte Externo-Interno, concede el derecho a una aeronave del Estado "A" para que transporte tráfico comercial entre otros dos Estados "B" y "C", siempre y cuando haga escala en su propio territorio.

Séptima Libertad

Es conocida también como Libertad de Transporte Externo, permite a una aeronave bandera del Estado "A" efectuar transporte comercial, fuera de su territorio, entre dos Estados "B" y "C".

Octava Libertad

Es llamada de “cabotaje consecutivo”. Es el derecho que se otorga al Estado A para que sus líneas aéreas puedan realizar transporte de cabotaje (interno) en el Estado “B”, partiendo (o culminando el servicio) en el país al que pertenece la línea aérea.

Novena Libertad

La libertad para transportar tráfico entre dos puntos internos en un país “B” con aeronaves basadas en el país “B” sin tocar el país bandera. También se conoce como “el cabotaje completo” o “cielos abiertos”.

Fuente: IASCA, 2018

Dichas libertades son aplicadas de acuerdo con los convenios que existen entre las naciones. En la actualidad son principalmente usadas las primeras 5, aunque existen países que tienen una mayor apertura en sus territorios permitiendo incluso la novena libertad.

En la década de los 90, algunas aerolíneas que fueron estatales comenzaron a privatizarse para adaptarse al proceso en el que los gobiernos dejaron de tener injerencia en actividades económicamente productivas y seguir las recomendaciones de organismos internacionales. Empresas como Aeroméxico, Air Panamá, LAN Chile y Mexicana de Aviación se convirtieron en empresas privadas. Esta situación

comenzó un proceso de apertura, pues mientras las líneas aéreas estatales eran protegidas por el gobierno, y al convertirse en privadas, el espacio aéreo se vio liberado.

De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para el año 2003, en que se realizó la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/5), existían 87 acuerdos de liberación, que incluían 70 países, 59 de ellos eran acuerdos de cielos abiertos con los Estados Unidos. En el año 2007, tanto en Estados Unidos como en la Unión Europea se estableció un régimen que permite a ambas partes volar entre cualquier ciudad en la Unión Europea y Estados Unidos.





Por su parte, para la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN por sus siglas en inglés), en 2015 entró en vigor su política de cielos abiertos (ASEAN Briefing, 2015), además se está trabajando entre los socios de ASEAN para mejorar la conectividad aérea entre los principales mercados, lo cual ha fortalecido la colaboración con China, Japón, Estados Unidos y la Unión Europea en sectores de la economía, seguridad de la aviación y gestión del tráfico aéreo.

En 1951, la CEPAL desarrolló su modelo de integración económica de Centroamérica, creando la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA). Para 1958 se firmó el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana, y en 1959, el Convenio sobre el Régimen de Industrias Centroamericanas de Integración.

El Sistema de Integración Centroamericana (SICA) que surge en el año 1991, une diversos campos

de la actividad humana promoviendo sinergias e integralidad en la acción y está conformado por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana (SICA, 2016).

Por otro lado, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) desde 1973 se encarga de:

- Propiciar acuerdos, convenios y legislación del transporte aéreo.
- Medir la evolución del transporte aéreo.
- Propiciar la reglamentación de los servicios de transporte aéreo.
- Otorgar elementos para definir las tarifas del transporte aéreo internacional, de los servicios y de las actividades conexas.
- Evaluar impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo.
- Generar las estadísticas de transporte aéreo.
- Facilitación y seguridad de aeropuertos.
- Navegación aérea.

- Asuntos jurídicos y políticos de transporte aéreo.
- Cooperación técnica y seguridad operacional.
- Administración y privatización de aeropuertos.
- Aspectos políticos, jurídicos e institucionales de los sistemas CNS/ATM.
- Procesos de integración subregional, regional y mundial.
- Intercambio de servicios.
- Coordinación internacional y nacional en materia de turismo.
- Control de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.
- Capacitación profesional del transporte aéreo.
- Implantación del registro electrónico de tarifas y billetes de pasajes electrónicos.

Desde el año 2010, existe un acuerdo multilateral de cielos abiertos en América Latina. Este acuerdo es impulsado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y hasta la fecha ha sido suscrito por Chile, Brasil, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Panamá y República Dominicana. El acuerdo, que incluye el derecho a hacer cabotaje, se orienta hacia el cielo común latinoamericano, emulando la experiencia de la Unión Europea en donde las empresas aéreas de todos los países signatarios pueden hacer cabotaje en los demás países de la región. El proyecto incluye el derecho a formular reservas, por considerarse que ello constituye una ventaja porque probablemente facilitará la ratificación y la adhesión al acuerdo (JAC, 2018).



Conectividad aérea en El Salvador

En 2015, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), realizó una auditoría al Estado Salvadoreño para evaluar el seguimiento a la seguridad operacional de los Estados signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. El país obtuvo un porcentaje de casi el 90% de implementación efectiva de los estándares prácticas recomendadas por la OACI, ubicándose en la posición 4 de los miembros de la zona de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, teniendo un crecimiento con respecto a 2006, cuando ocupaba la posición 12. Y es con este avance alcanzado por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) en la última auditoría que El Salvador se convierte en un país ejemplo en desarrollo y cumplimiento de los más altos estándares internacionales (MOP, 2016).

La ampliación y modernización de la infraestructura aeroportuaria sin duda tendría que ir de la mano con la posibilidad de ampliar la capacidad receptora de pasajeros en el aeropuerto de San Salvador. En octubre del 2017 se inauguraron cuatro nuevas salas de espera y se aumentó la capacidad instalada en 30% (CEPA). Por otro lado,

en el 2018 se inició la ampliación del aeropuerto y se prevé construir una nueva terminal que podrá recibir a más de 2 millones de pasajeros al año.

En los últimos años, el interés por El Salvador ha aumentado con fines de negocio y tránsito por lo que CEPA ha trabajado en la mejora del aeropuerto de Ilopango, ya que en 5 años ha mostrado un alza del 13.4% en promedio entre operaciones comerciales, operaciones varias, escuelas y usos civiles y militares (CEPA, 2016-1).

El Aeropuerto Internacional de Ilopango, reportó en 2017 un movimiento de 17,833 pasajeros, con una tasa de crecimiento anual del 7.8% y desde esta terminal se ofrecen vuelos comerciales y no comerciales a Guatemala, Tegucigalpa y Roatán. Desde este aeropuerto, se operan vuelos de hombres de negocios y corporativos.

Por los puntos anteriormente expuestos, es posible adelantar que El Salvador tiene los elementos para desarrollar a nivel continental un proceso de liberalización de espacios aéreos que repercuta positivamente en el desarrollo del turismo por medio del



aumento en la llegada de visitantes internacionales de los mercados meta y mejore su conectividad. En resumen, ya existe un acuerdo internacional multilateral, las condiciones de servicio de El Salvador son muy bien calificadas y la infraestructura

instalada está ampliándose para dar un mejor servicio en cuanto a calidad, competitividad, innovación, tecnología y facilidad de movilidad. De acuerdo con la ACC actualmente se cuenta con 11 acuerdos de transporte aéreo con:

Acuerdos de operación de El Salvador

CA4 (Guatemala, Honduras, Nicaragua) 1992

Las operaciones realizadas de un Estado a otro Estado se considerarán locales o domésticas. Aplicando el "Plan de vuelo interamericano en calidad de operaciones aéreas locales o domésticas".

Colombia 2013

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- Embarcar y desembarcar tráfico internacional en dicho territorio en puntos específicos.

No deberá considerarse que se confiere el derecho de tomar a bordo en el territorio de la parte contratante, pasajeros, carga o correo, transportados mediante remuneración.

Cuba 2013

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- El derecho a embarcar y desembarcar en el territorio una parte de pasajeros, equipaje o correo en puntos específicos.

El derecho de una línea aérea designada para desembarcar pasajeros, equipaje, carga y correo entre puntos del territorio, del Estado de la otra parte y puntos en terceros países serán objeto de negociación y aprobación entre las autoridades aeronáuticas de las partes.

Chile 2013

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales.

Cada línea aérea designada podrá:

- Efectuar vuelos en cualquier dirección.
- Combinar diferentes números de vuelo en una sola aeronave
- Servir en las rutas un punto intermedio en cualquier combinación u orden.

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- Transferir el tráfico desde cualquiera de sus aeronaves en cualquier punto de las rutas desde una aeronave a otra distinta o varias aeronaves distintas a aquellas utilizadas sobre la misma ruta antes de dicha escala.

Ecuador 2013

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- Prestar servicios regulares y no regulares entre ambos territorios y cualquier tercer país.
- No deberá considerarse que se confiere el derecho de tomar a bordo en el territorio de la parte contratante, pasajeros, carga o correo, transportados mediante remuneración.

Con conocimiento previo de la autoridad aeronáutica se podrá:

- Efectuar vuelos en cualquier dirección.
- Combinar números de vuelo en una sola aeronave.
- Transferir el tráfico desde cualquier aeronave en cualquiera de sus rutas.

España 1997

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- Las empresas aéreas asignadas un servicio convenido en una ruta especificada con derechos como:
- Sobrevolar sin aterrizar en el territorio de la otra parte.
- Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.
- Hacer escalas en los puntos del territorio de la otra parte contratante que se especifiquen en el cuadro de rutas.
- Ninguna disposición del acuerdo otorga derechos de cabotaje dentro de la otra parte contratante.

Estados Unidos de América 1997

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.

No se hace concesión a las líneas aéreas de una parte del derecho, en el territorio de la otra parte, a abordar pasajeros, carga o correo que se lleven por remuneración y destinados a algún otro punto del territorio de la otra parte.

México 1944

Se establece una oportunidad justa e igual para que la empresa aérea designada por cada parte contratante opere los servicios convenidos en las rutas especificadas.

Las empresas aéreas asignadas un servicio convenido en una ruta especificada con derechos como:

- Sobrevolar sin aterrizar en el territorio de la otra parte.
- Hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales.
- Embarcar y desembarcar tráfico internacional en dicho territorio en puntos específicos.

Nada de lo convenido se considerará como un otorgamiento a las líneas aéreas designadas del privilegio de embarcar o desembarcar en el territorio de la otra parte pasajeros, carga o correo a cambio de remuneración y con destino a otro punto dentro del territorio de esa parte.

Panamá 2018

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- Prestar servicios regulares y no regulares entre ambos territorios, directamente o a través de su propio territorio.



Cada empresa aérea en cualquiera o todos sus vuelos podrá:

- Efectuar vuelos en cualquier dirección o ambas.
- Combinar números de vuelo.
- Omitir escalas.
- Transferir el tráfico desde cualquier aeronave en cualquiera de sus rutas.

Turquía 2013

Cada parte concede a la otra los siguientes derechos:

- El derecho a volar sobre su territorio sin aterrizar.
- El derecho a hacer escalas en su territorio sin fines de tráfico.
- Prestar servicios regulares y no regulares entre ambos territorios, directamente o a través de su propio territorio.

No podrá considerarse el conferir a las aerolíneas el privilegio de iniciar, en el territorio de la otra parte, tráfico con remuneración o contratación y destinado para otro punto en el territorio de esa otra parte contratante.

Fuente: Visiones del turismo.

De acuerdo con el Anuario Estadístico de El Salvador, al cierre del año 2017 hubo 936,188 llegadas al Aeropuerto Internacional de El Salvador, teniendo un crecimiento de 21.6% entre 2005 y 2017. La Organización Mundial de Turismo reporta que en ese año el 58% de los turistas que ingresaron a El Salvador provenían de países centroamericanos, 35% de Norteamérica (México, Estados Unidos y Canadá), 3% de Sudamérica y el restante de otros países.

Las aerolíneas salvadoreñas no han logrado trascender en el tiempo: Aerolíneas de El Salvador (AESA) mantuvo operaciones de 1960 a 1991 (ASN, 2018); Transportes Aéreos de Centroamérica (TACA), una aerolínea que comenzó en Honduras en 1931, fungió como la aerolínea de El Salvador hasta 2013, cuando fue absorbida en su totalidad por Avianca luego de comenzar una alianza en 2009. Además, en 2013 se intentó posicionar

una aerolínea de bajo costo llamada Vuelos Económicos Centroamericanos la cual no tuvo el éxito esperado y para el 2017 detuvo operaciones (ASN, 2018).

A pesar de estos avances, aún existen limitantes que no permiten el libre tráfico aéreo, el cual se podría ver beneficiado en diferentes aspectos con la firma de convenios de cielos abiertos con países estratégicos.

Entre los principales beneficios resultantes de la apertura de cielos se encuentran:

- Nuevas posibilidades de vuelo.
- Mayor llegada de turistas.
- Incremento en la captación de divisas.
- Nuevas rutas y tarifas más bajas.

Los cielos abiertos crean la posibilidad de la conectividad entre aeropuertos en objetivos y ejes de impulso a los Cielos Abiertos.



OBJETIVOS DE LA POLÍTICA

Objetivo General

Promover la apertura del espacio aéreo salvadoreño para incentivar el flujo del turismo hacia el país, incrementar los beneficios hacia industrias relacionadas y de la ciudadanía en general.

Objetivos Específicos

- Establecer directrices que permitan articular el aprovechamiento de una política de cielos abiertos para mejorar el flujo de pasajeros y el uso de servicios relacionados en El Salvador en aras de beneficiar al turismo también.
- Generar mecanismos para mejorar la conectividad aérea directa de los mercados emisores hacia El Salvador, otorgando facilidades a empresas nacionales e internacionales para el aprovechamiento del espacio aéreo salvadoreño.



UNA POLÍTICA INCLUYENTE

La diversidad de actores que participan en el desarrollo del turismo constituye uno de los mayores retos para la rectoría de la actividad, pues se requiere la participación alineada de todos ellos para que los elementos que conforman la oferta del país funcionen de forma armónica y competitiva. Esta diversidad es una oportunidad para generar esquemas de coordinación que generen sinergias productivas que beneficien al país en su conjunto.

Los funcionarios públicos de las diversas instituciones del gobierno nacional y los gobiernos municipales que participan en la actividad turística.

Presidencia de la República, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Turismo, Corporación Salvadoreña de Turismo, Instituto Salvadoreño de Turismo, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Gobernación, Ministerio de Economía, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, Viceministerio de Transporte, Dirección General de Migración y Extranjería, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, Autoridad de Aviación Civil.

Representantes de organizaciones privadas y de la sociedad civil: gremiales, comunitarias, regionales, nacionales e internacionales, que participan en el desarrollo económico, social y ambiental de los destinos.

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI por sus siglas en inglés), Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés), Asociación Salvadoreña de Agencias de Viaje, Asociación Salvadoreña de Touroperadores (ASOTUR), Asociación de Agencias de Viaje Autorizadas en El Salvador (AVA), Asociación Salvadoreña de Hoteles (ASH), Asociación de Pequeños Hoteles de El Salvador (HOPES), Cámara Salvadoreña de Turismo (CASATUR).

Los funcionarios de organismos de cooperación regional e internacional que intervienen en los distintos programas de fortalecimiento económico, social y ambiental que inciden en el turismo.

Sistema de Integración Turística Centroamericana, Agencia de Promoción Turística Centroamericana, Confederación Centroamericana de Cámaras de Turismo.

Los medios de comunicación que producen y difunden información sobre los destinos, las actividades y los beneficios del turismo a nivel local, nacional, regional e internacional.

Los académicos, científicos y artistas que participan en la educación, ciencia, tecnología, arte y cultura fortalecen el conocimiento y desarrollo del turismo.

Las comunidades receptoras de las regiones y microrregiones que participan en la operación de la oferta turística del país, particularmente las y los cocineros tradicionales, chefs y proveedores de insumos alimentarios.

Los salvadoreños en el exterior que inciden de forma determinante en el desempeño del turismo interno y en el posicionamiento de El Salvador, en los países que habitan.

Los visitantes nacionales e internacionales cuyas actuaciones y actitudes nutren el carácter de los destinos que visitan.

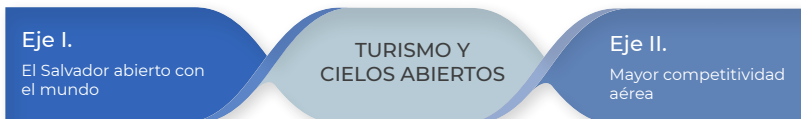




EJES ESTRATÉGICOS

En vista de la importancia del aprovechamiento del espacio aéreo en El Salvador se plantean dos ejes estratégicos. El primero consiste en decretar el uso libre del espacio aéreo salvadoreño que aumente las capacidades de los acuerdos bilaterales de aeronáutica civil con los que ya se cuentan, pero ampliándolo a todos los países del mundo, y con ello propiciando un uso intensivo del espacio aéreo. En principio se pretende general una política de cielos abiertos (otorgamiento de la 9ª libertad). El segundo eje, consiste en la generación de incentivos, vía exenciones de impuestos y facilidades fiscales a empresas nuevas para que operen desde El Salvador.

Con esto, también se dará continuidad a la Política de integración de los destinos nacionales a circuitos regionales e internacionales, planteada en el año 2013, mediante el fortalecimiento de la posición del Aeropuerto Internacional de El Salvador como un hub regional, así como mejorar el impacto en la llegada y salidas de turistas del aeropuerto.





Eje I. El Salvador abierto al mundo

La actividad turística se ha convertido en una prioridad nacional por su notable capacidad de generar riqueza, empleos y beneficios para la población en general y los empresarios.

Propiciar la apertura del espacio aéreo traerá beneficios no solo a los prestadores de servicios turísticos en el país, sino a industrias colaterales que se ven beneficiadas de la mayor llegada de turistas y el establecimiento de negocios relacionados con la transportación aérea.

En este contexto, se propone analizar, evaluar y concretar acuerdos de apertura comercial y espacial que mejoren e impulsen la actividad turística en El Salvador. El análisis considerará tanto los impactos directos como indirectos, inducidos y catalíticos.

Directos

- Tráfico de pasajeros
- Carga
- Apoyo en tierra
- Insumo

Indirectos

- Turismo
- Comercio
- Servicios

Inducidos

- Resultado de gastos de los beneficiarios directos e indirectos

Catalíticos

- Nuevas inversiones y negocios

Objetivo

Impulsar el uso del espacio aéreo salvadoreño en aras de propiciar una mayor llegada de turistas, excursionistas y aumentar el consumo y derrama en servicios relacionados.

Estrategias

Para cumplir con los objetivos planteados, se contemplan las siguientes estrategias:

A. Mejorar la posición competitiva de El Salvador como receptor de turistas y excursionistas.

B. Fomentar el uso del espacio aéreo salvadoreño por otros actores internacionales.

A. Mejorar la posición competitiva de El Salvador como receptor de turistas y excursionistas.

El Ministerio de Turismo tiene dentro de sus obligaciones establecer el marco estratégico para impulsar la llegada de turistas a El Salvador, motivo por el cual debe encontrar los mecanismos para aprovechar la infraestructura ya instalada y la posición geográfica en un activo para que sea más fácil y económico viajar al país y propicie la estadía del turista o excursionista.

La posibilidad de un mejor aprovechamiento del espacio aéreo de El Salvador puede propiciar una mayor llegada de turistas y con ello, mayor permanencia y aumentos de la estancia y, en casos donde El Salvador sea un destino de tránsito, aumentar los beneficios de este tipo de turistas mediante programas de fomento a la estadía y consumo, como el Stop Over. Lo anterior, se realizará en estrecha coordinación con CEPA y la AAC, según el tema a tratar.

Líneas de acción

- Realizar análisis para identificar los mercados emisores de turistas actuales (tanto del último punto de conectividad como del lugar de residencia) a fin de identificar aquellos países o territorios con los que se propiciaría un acuerdo de cielos abiertos.

- Desarrollar análisis de conectividad aérea que permita generar elementos para los actores (aerolíneas y aeropuertos) e identificar oportunidades de negocio.
- Identificar y promover alianzas con nuevas aerolíneas que permitirán consolidar el programa Stop Over como un beneficio exclusivo de aterrizar en suelo salvadoreño.
- Propiciar la cantidad de viajeros que deciden tomar un paquete Stop Over al aterrizar en El Salvador por medio de campañas de promoción calendarizadas y con hilo conductor dentro del aeropuerto que inviten a los pasajeros a quedarse unas horas conociendo el país.
- Mejorar y consolidar la operación Gobierno – Empresa Privada en el manejo del programa Stop Over como una herramienta público privada exitosa para el desarrollo del turismo.
- Ampliar el portafolio de productos y servicios ofrecidos en El Salvador desde las aerolíneas previo a que los aviones aterricen en suelo salvadoreño para que desde ahí aumente la intención de los pasajeros de quedarse y conocer un poco más del país.
- Crear un plan anual de promoción adentro de los aviones por medio de sus revistas de circulación a bordo y sus programas audiovisuales.
- En conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores, realizar un programa de facilitación migratoria y revisión de visados y costos de entrada existentes.



B.Fomentar el uso del espacio aéreo salvadoreño por diversos actores internacionales.

Emulando los casos de éxito internacionales e incorporando los hallazgos de la estrategia para encontrar elementos de mayor competitividad al abrir el uso del espacio aéreo de El Salvador por medio de un decreto de cielos abiertos.

Líneas de acción

- Coordinar los trabajos de alineación de objetivos entre los actores involucrados en la elaboración de la política.
- Establecer procesos de negociación con otros países centroamericanos en el marco del CA4 y con la Comisión de Aviación Civil de América Latina con el fin de propiciar la formalización de acuerdos de libre uso del espacio aéreo.
- Definir las reservas de actuación con otros países o condiciones de temporalidad, tipo de aviones o tipo de vuelos (vuelos fletados versus regulares) en coordinación con las autoridades correspondientes.
- Firma o decreto de los acuerdos de cielos abiertos.





Eje II. Impulso a la mejora continua

La actividad aérea en un país beneficia no solo a los actores turísticos, sino a una serie de empresas colaterales que ofrecen servicios complementarios. En materia turística y dada la cercanía geográfica del Aeropuerto Internacional de El Salvador con la ciudad y otros atractivos, el tener un aeropuerto con una mayor actividad puede beneficiar e impulsar la creación de empresas turísticas y no turísticas.

Por medio de este eje, se pretende aprovechar la posibilidad de usar la libertad aérea en el país, para el impulso de la creación de empresas, generación de empleos y lograr una mejor distribución del ingreso en el país.

Objetivo

Generar mecanismos para mejorar la conectividad aérea directa de los mercados emisores hacia El Salvador, otorgando facilidades a empresas nacionales e internacionales para el aprovechamiento del espacio aéreo salvadoreño.

Estrategias

Para cumplir con los objetivos planteados, se contemplan las siguientes estrategias:

A. Mejorar las condiciones competitivas en el entorno mundial de operación de las aerolíneas en aeropuertos del país.

B. Generación de un paquete de incentivos fiscales y operativos que atraigan un mayor número de turistas y excursionistas al país.

A. Mejorar las condiciones competitivas de operación de las aerolíneas internacionales en aeropuertos del país.

Dada la baja conectividad aérea que tiene El Salvador y los precios relativamente altos que se deben de pagar para llegar, sería beneficioso para los actores del turismo facilitar el acceso. Por medio del eje I de esta política, se eliminará la principal restricción para la llegada de turistas, sin embargo, por medio de esta intervención, se darán las facilidades para que los actores internacionales vean a El Salvador como un territorio fértil para el establecimiento de sus operaciones aéreas.



Líneas de acción

- Detectar costos, barreras de entrada y obstáculos para la operación aérea y de servicios complementarios en El Salvador.
- Establecer mecanismos de inspección simplificada para pasajeros, equipaje, carga, correo que facilite el tránsito por territorio salvadoreño en coordinación con la CEPA y las autoridades de aduanas y migración.
- Crear mecanismos que permitan visitar vía aérea en un mismo viaje más de un destino a nivel centroamericano, de forma conjunta con SITCA y FEDECATUR, buscando llevar a El Salvador a la oferta multi-país.
- Evaluar el sistema de visado y restricciones a la entrada para incentivar que un mayor número de turistas salgan del aeropuerto y utilicen los servicios turísticos locales (programa de extensión de visado por estadías inferiores a 24 horas, por ejemplo).

B. Generación de un paquete de incentivos fiscales y operativos que atraigan un mayor número de turistas y excursionistas al país.

Aprovechar los estímulos fiscales y las facilidades diseñadas por el gobierno por medio de campañas de promoción, negociaciones con interesados a nivel internacional.

Líneas de acción

- Utilización y coordinación con el cuerpo diplomático salvadoreño para la identificación de actores interesados a nivel mundial que puedan invertir y aprovechar las facilidades que el gobierno planteó en la estrategia anterior.
- Realizar negociaciones con los interesados para el establecimiento de sus operaciones en suelo salvadoreño, es particular con grupos de aerolíneas o conglomerados para poder desarrollar tratos en bloque y que beneficien a los involucrados.
- Realizar los procesos de iniciativas de ley por medio de la Asamblea Legislativa para la generación de paquetes de incentivos fiscales, según sea el caso.

- En conjunto con las autoridades correspondientes y responsables, llegar acuerdos comerciales con AEROMAN y permitir que aerolíneas que vienen al país por servicios de reparación empiecen a considerar El Salvador como una ruta viable para sus operaciones
- Participar en ferias internacionales especializadas (ROUTES) de manera conjunta con la ACC y MITUR para dar a conocer las libertades aéreas y promover la llegada a este destino con un compromiso en materia de promoción.
- Crear campañas de promoción intencionales en los aeropuertos origen de los vuelos que a diario llegan a El Salvador.
- Consolidar mecanismos de incentivos para aerolínea y buró de convenciones con la intención de buscar ser un destino que presente precios de boletos aéreos competitivos amarrados a experiencias turísticas.
- Implementación de estímulos económicos que inviten a los visitantes a llenar los vuelos ya existentes y quedarse en El Salvador, particularmente una campaña de promoción pactada directamente con las aerolíneas de los destinos a incentivar y planificada en corto, mediano y largo plazo.
- Establecer viajes de familiarización para visitas a principales destinos turísticos durante la estadía en el país de tripulantes y pasajeros que faciliten el aprovechamiento planteado.





RESUMEN

Objetivo General

Promover la apertura del espacio aéreo salvadoreño para incentivar el flujo del turismo hacia el país, incrementar los beneficios hacia industrias relacionadas y de la ciudadanía en general.

Objetivos Específicos

- Establecer directrices que permitan articular el aprovechamiento de una política de cielos abiertos para mejorar el flujo de pasajeros y el uso de servicios relacionados en El Salvador en aras de beneficiar al turismo también.
- Generar mecanismos para mejorar la conectividad aérea directa de los mercados emisores hacia El Salvador, otorgando facilidades a empresas nacionales e internacionales para el aprovechamiento del espacio aéreo salvadoreño.

Eje I.

El Salvador abierto con el mundo

A. Mejorar la posición competitiva de El Salvador como receptor de turistas y excursionistas.

B. Fomentar el uso del espacio aéreo salvadoreño por otros actores internacionales.

Eje II.

Mayor competitividad aérea

A. Mejorar las condiciones competitivas en el entorno mundial de operación de las aerolíneas en aeropuertos del país.

B. Generación de un paquete de incentivos fiscales y operativos que atraigan un mayor número de turistas y excursionistas al país.



CRÉDITOS

La Política Nacional de Turismo fue elaborada con la colaboración del equipo de especialistas de Identidad y Desarrollo y Sta Consultores.

www.identidadydesarrollo.com

www.staconsultores.com

MINISTERIO DE TURISMO

El Salvador

Alameda Dr. Manuel Enrique Araujo
Pasaje y Edificio Carbonel 1 y 2
Colonia Roma, San Salvador C.A.

Teléfono : (503) 2241 - 3200

www.mitur.gob.sv