



**Boletín GeoEcon**

**Número 4 – Octubre 2017 – Versión digital**

**<https://boletingeoecon.wordpress.com>**

**EL IMPACTO DE LAS POLÍTICAS PROTECCIONISTAS EN EL PROCESO DE LIBERALIZACIÓN Y PRIVATIZACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL LATINOAMERICANO.**

**SIMILITUDES Y DIFERENCIAS EN LA CONFIGURACIÓN DE LOS MERCADOS DE ARGENTINA, BOLIVIA Y CHILE.**

**Azcuy, Grisel Victoria ([griselazcuy@gmail.com](mailto:griselazcuy@gmail.com))** Estudiante.

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía.

Púan 480 4° Piso (1406) Teléfono: +5411 44320606 (169).

El paradigma económico, social y cultural neoliberal que, respaldado por el Consenso de Washington, emergió como respuesta a la necesidad urgente del capitalismo global por reiniciar su proceso de acumulación de capital, tuvo un formidable despliegue en los países de América Latina durante la década de los noventa. La financierización de la economía, la privatización de bienes y servicios estatales, la reducción de las áreas de actuación y regulación del Estado, la flexibilización laboral y la promoción del comercio orientado a las exportaciones (*commodities*) en desmedro de la industria nacional, fueron algunas de las acciones llevadas adelante por las elites dominantes. Dichas políticas tuvieron como resultado la desarticulación y achicamiento del Estado, el estancamiento económico, la transnacionalización de la economía y la crisis social con altos índices de pobreza e indigencia, entre otros.

Este modelo de acumulación imprimió su propia política e instrumentos normativos en materia de aviación en profunda interrelación con sus objetivos económicos y sociales. La ruptura con los pilares que sustentaban el Estado de Bienestar provocó cambios sustanciales en materia de regulación del mercado aerocomercial que reconfiguraron la geografía del transporte aéreo en todo el mundo y en la región. Desde los ámbitos académicos y científicos se postuló que el transporte aéreo era el sector que más adecuadamente respondía a la teoría de los mercados contestables ya que podía ser perfectamente competitivo aún con un reducido número de empresas operando. Según esta teoría, si una ruta era operada por una empresa, esta mantendría precios competitivos ya que el aumento estimularía la entrada de otra empresa en la operación de dicha ruta por los bajos costos relativos de entrada y salida del mercado (Vowles, 2000). A su vez, se planteaba que si un mercado era contestable no había necesidad de que existiese regulación gubernamental, el mercado se regularía a sí mismo.

Las políticas de liberalización y privatización fueron los ejes de la transformación aerocomercial con acciones concretas: la privatización de las aerolíneas de bandera, de las infraestructuras aeroportuarias y el aumento de compañías privadas en los mercados nacionales fomentado por la desregulación de los mercados domésticos y la flexibilización de los acuerdos bilaterales (Díaz Olariaga, 2016).

Sin embargo, la desregulación del mercado aerocomercial, que se apoyaba en la aplicabilidad de la teoría del libre mercado en la industria aérea y la inexistencia tanto de economías de escala como de barreras de entrada y salida a los mercados, produjo

efectos inversos. Se sucedieron grandes cambios organizacionales en el sector que impactaron de lleno en las estrategias de las líneas aéreas para adecuarse a un entorno más competitivo. Las grandes compañías terminaron ejerciendo economías de escala, de alcance y de densidad de tráfico como estrategias frente a la competencia abierta (Goetz, 2002). Tales acciones, en vez de favorecer la competencia incentivaron la quiebra y/o fusión de muchas aerolíneas, generando monopolios dentro del sector y barreras de entrada a los mercados. Países como Uruguay, Paraguay, Argentina y Brasil presentaron un pico de crecimiento en el número de operadores aéreos durante principios y mediados de los noventa y un posterior declive como consecuencia del quiebre de gran número de compañías a finales de la década. En América Latina se produjo un aumento de los servicios aéreos en el marco de una concentración geográfica de los vuelos y una centralización empresarial de la oferta aerocomercial que trajeron como consecuencia la jerarquización desigual de las redes aerocomerciales y el territorio (Lipovich, 2014).

No obstante, en la primera década del dos mil en algunos países como Argentina, Venezuela, Ecuador y Bolivia estos escenarios fueron contrarrestados por un cambio en el modelo de acumulación hegemónico. La implementación de políticas proteccionistas e intervencionistas por parte del Estado en el sector aéreo estuvo relacionada fundamentalmente con la renacionalización, creación y/o fortalecimiento de las aerolíneas de bandera y/o la recuperación de la participación del estado en la administración aeroportuaria.

El objetivo del presente trabajo fue recuperar en los estudios de caso cuáles fueron las políticas públicas que generaron una ruptura con la matriz político-económica vigente. Y a su vez, realizar un diagnóstico de situación de tales mercados aerocomerciales con el propósito de evaluar su grado de monopolización teniendo en cuenta los postulados sobre la libre competencia. Para ello se utilizaron diversas fuentes estadísticas de tráfico aéreo tanto históricas como específicas del año 2015, así como datos de la actividad aeroportuaria tomadas de los organismos sectoriales de cada país. A su vez, se examinaron diversos balances e informes de gestión de las líneas aéreas para dar cuenta del desenvolvimiento económico y operacional de los últimos años. Otra fuente de consulta fueron portales periodísticos, comunicados de presas oficiales de entes públicos y normativa jurídica.

Por un lado, los datos recabados a través de portales y documentos específicos de la actividad permitieron identificar ciertas políticas y acciones implementadas por los gobiernos de Argentina y Bolivia en el sector aéreo que generaron una ruptura con la matriz hegemónica vigente. Los pilares fundamentales de ese cambio fueron los roles que adquirieron las líneas aéreas de bandera y la intervención del estado en la gestión de la infraestructura aeroportuaria.

Para el caso argentino, se identificaron tres grandes áreas donde el estado volvió a tener un rol preponderante: la gestión de la línea aérea de bandera con la renacionalización de Aerolíneas Argentinas y Austral; la definición de una política aerocomercial abocada a fortalecer el mercado aéreo nacional; e intervención en el ámbito aeroportuario mediante la renegociación del contrato de concesión del Grupo A de aeropuertos. En Bolivia, los hitos fundamentales fueron la creación de la empresa Boliviana de Aviación y la re-estatización de SABS, la empresa concesionaria de los aeropuertos más importes en volumen de pasajeros. La recuperación de estas terminales imprimió un carácter singular en la gestión de la infraestructura donde el sector público pasó a administrar el 100% de la red de aeropuertos nacionales. En contraste, en Chile los sucesivos gobiernos sostuvieron durante más de tres décadas una política aérea de

cielos abiertos. Como consecuencia, la empresa que se consolidó en el mercado fue el Grupo LATAM -capital privado-, a la vez que se concesionaron todos los aeropuertos rentables como unidades de negocios en sí mismas.

Por otro, el análisis de las estadísticas de tráfico posibilitó determinar el nivel de concentración empresarial de cada uno de los mercados. El nivel de concentración se entiende como la participación de cada compañía aérea ofreciendo servicios en un mercado específico. Al evaluar el grado de monopolización se advirtió que aunque la política aérea y aeroportuaria implementada en cada caso fue diferente, no necesariamente la configuración de los mercados resultante fue totalmente antagónica. Tanto desde lo público como desde lo privado se constituyeron situaciones monopólicas o de alta concentración en los tres países. Ahora bien, también es cierto que las consecuencias de este proceso en cada caso responden y persiguen objetivos diferentes.

Se detectaron altos niveles de concentración en los tres mercados domésticos, pero en los internacionales la situación fue diferente. Tanto el mercado boliviano como el argentino mostraron comportamientos de baja concentración ya que las principales aerolíneas en volumen de pasajeros internacionales acumularon menos de un tercio del total. En cambio en Chile el nivel de concentración fue elevado dado que LATAM tuvo una participación de más del 60% del tráfico aéreo. De esta manera, se constató que aquellos postulados que promueven la liberalización del mercado aéreo, de la propiedad de las empresas y de los precios como estímulo a la libre competencia no generan siempre tales efectos. De los tres casos, el mercado (doméstico e internacional) menos concentrado fue el argentino donde Aerolíneas Argentinas participó con el 48% del total. Sin embargo, Argentina también fue el país con más operadores extranjeros manejando el mercado aéreo, mientras que en los otros dos casos la mayor cantidad de los servicios son prestados por empresas nacionales.

Con respecto a la participación público/privada en la gestión de la infraestructura aeroportuaria se identificó predominio estatal para el caso boliviano. En oposición, tanto en Argentina como en Chile existe una importante presencia de operadores privados.

En conclusión y a contramano de los discursos dominantes se pudo ver que la oposición tajante entre mercados regulados y desregulados en lo que ha competencia se refiere no se cumple al menos en estos casos. La constitución de monopolios se vio mayormente asociada a la desregulación que a la intervención por parte del Estado dentro del sector.