

DESREGULACION AEREA EN ARGENTINA. LAS NUEVAS RELACIONES COSTO – ESPACIO.

Prof. Dr. Carlos A. Ballistreri (*)

En el actual proceso de transformaciones económicas y sociopolíticas la industria del transporte aéreo se orientó hacia la desregulación de los servicios y hacia la privatización de las empresas. Los gobiernos que decidieron desregular sus vuelos de cabotaje han perseguido la reducción de las tarifas para beneficiar a los usuarios a través de provocar un incremento de la competencia. Sus objetivos fueron: aumentar la frecuencia de vuelos en las rutas existentes; expandir las redes agregando nuevas rutas, instrumentando servicios sin escalas entre pares de ciudades que previamente no contaban con ellos y optimizar el nivel de los servicios brindados por las aerolíneas.

Resulta fundamental que el ámbito aéreo competitivo esté balanceado, de lo contrario las nuevas aerolíneas sólo se incorporaran durante un corto lapso de tiempo al proceso permitiendo alcanzar los objetivos durante un breve período para luego caer en un largo fracaso. Las aerolíneas existentes eliminarán a los nuevos ingresantes, regresarán a las prácticas monopolistas, recibirán a las nuevas compañías, las eliminarán, regresará el monopolio y el ciclo se repetirá indefinidamente.

Es oportuno recordar que en Argentina la actividad aerocomercial estuvo sujeta a un severo grado de regulación y restricciones cuyo objetivo era preservar de la competencia a la empresa aérea estatal. Como sabemos, el resultado fue su limitado desarrollo, por lo que el desmejoramiento en la prestación de los servicios brindados por Aerolíneas Argentinas provocó la reacción del gobierno a favor de la competencia del capital extranjero buscando atenuar el aislamiento interno del país.

Por otra parte permitir a los pasajeros externos acceder a centros de su interés, por ejemplo Bariloche, con vuelos directos sin transbordos y sin escala intermedia en Buenos Aires, con los trámites migratorios y aduaneros de rigor en el lugar de destino, es una forma de disminuir las distancias medidas en dólares entre la Argentina y el mundo, y también las distancias medidas en pesos entre las conexiones internas.

Es conocido también que la ley 19.030 – Política de Transporte Aerocomercial – creaba un mercado cautivo que obstaculizaba la competencia generando costos que eran absorbidos por los usuarios, a la vez que desalentaba a los potenciales y bloqueaba el desarrollo de las actividades económicas vinculadas a la industria. El decreto 1.293 del Poder Ejecutivo Nacional aplicado en 1993 fijó el primer paso firme hacia un mercado de cabotaje desregulado.

En cuanto a las opciones posibles para desregular los servicios aéreos domésticos se consideró desde el *status quo*, es decir, la no introducción de ninguna modificación en el marco regulatorio vigente, hasta la *desregulación total* en la cual no existe ningún tipo de restricción operativa ni tarifaria. Otras alternativas intermedias eran la *desregulación parcial* en la que una parte del país podía ser tratada en forma diferente de la otra – pudiendo desregularse únicamente aquellas rutas con alta densidad de tráfico y manteniendo la regulación en regiones remotas – y la *desregulación evolutiva*, que se diferencia de la anterior en que luego de cumplir una etapa con duración acotada entra en vigor la *desregulación total*. En cambio la *desregulación balanceada* busca el equilibrio y asegurar la competencia para evitar prácticas predatorias que provoquen el retorno a la regulación, priorizando el logro de beneficios a largo plazo para los usuarios, las aerolíneas, la industria turística y el gobierno a una rápida pero volátil caída brutal de las tarifas. Fue la opción aconsejada para un país con las características de Argentina.¹

Reflejos del transporte aéreo en el territorio argentino.

El transporte aéreo como sistema incide notablemente en la conformación espacial del territorio y en el funcionamiento de sus sistemas económicos ya que las redes organizan y mantienen estructurado el territorio, resultando ser el avión el medio de transporte más flexible y adaptable ante los cambios en las relaciones territoriales, y a pesar de los costos operativos significativos la infraestructura que requiere – aeropuertos – es relativamente simple, rápida de implementar y más económica de mantener.

(*) Universidad Nacional del Centro - Universidad Nacional de Cuyo - Argentina

A mediados de 1991 el gobierno argentino logró poner en marcha el proyecto “Políticas de Ordenación Territorial” a través de la subsecretaría de Acción de Gobierno dependiente de la Secretaría General de la Presidencia de la Nación. El objetivo era introducir la problemática territorial en los más altos niveles del gobierno nacional, es decir, considerar la dimensión territorial en el accionar de gobierno con una visión global e integradora de los múltiples procesos que se desarrollan en el espacio nacional, teniendo el estado el rol de orientados en dichos procesos y los agentes privados el de interpretes de los mismos.

Poniendo atención sobre los grandes ejes de relaciones territoriales, infraestructura y equipamiento es posible afirmar que de la integración y complementación de las redes aéreas en sus tres jerarquías – troncal, secundaria o intermedia y de tercer nivel – y del grado de accesibilidad, conectividad e interrelación entre las ciudades y regiones depende la integración territorial posibilitada por el avión. Esta se fortalece si aquellas se incrementan.

Pero las razones mencionadas recuerdan que en un país extenso como Argentina resulta fundamental la vigencia práctica de los conceptos de relaciones Tiempo – Espacio y de relaciones Costo – Espacio.

En este sentido el transporte aéreo impacta concretamente en el sistema territorial acompañando y promoviendo el desarrollo económico, articulando entre sí a las ciudades y regiones, por lo que su política debiera planificarse en forma coordinada con las políticas de ordenación territorial; esto es, no aisladamente como un sector, sino como un vínculo entre sectores.

Podemos afirmar entonces que si bien el sistema de transporte aéreo de un país no es suficiente para generar desarrollo, su eficaz implementación resulta de gran importancia para que el desarrollo pueda concretarse.

Las relaciones Costo – Espacio antes y después de la desregulación.

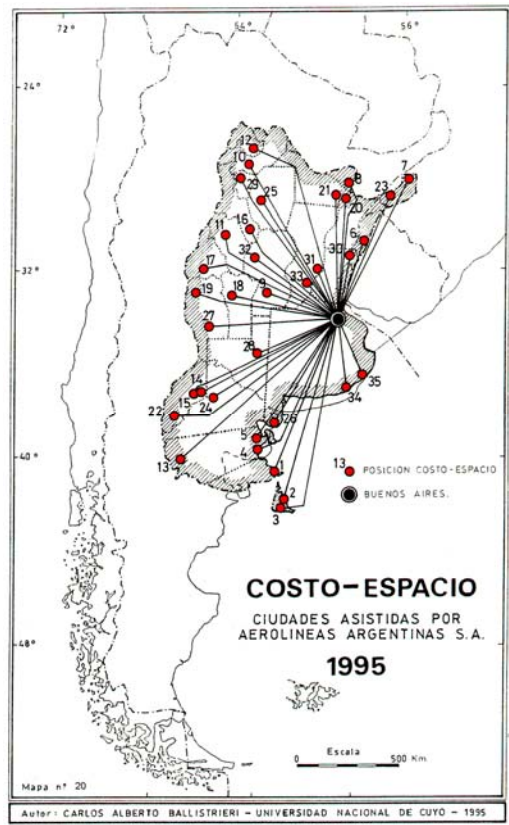
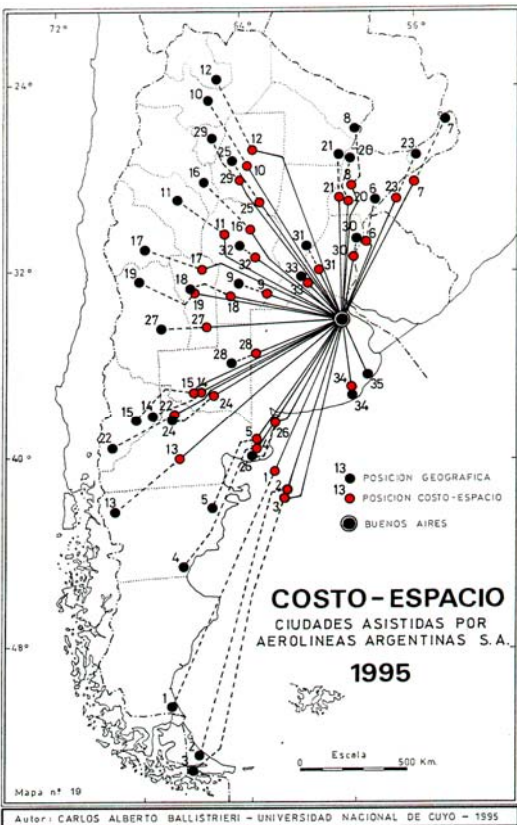
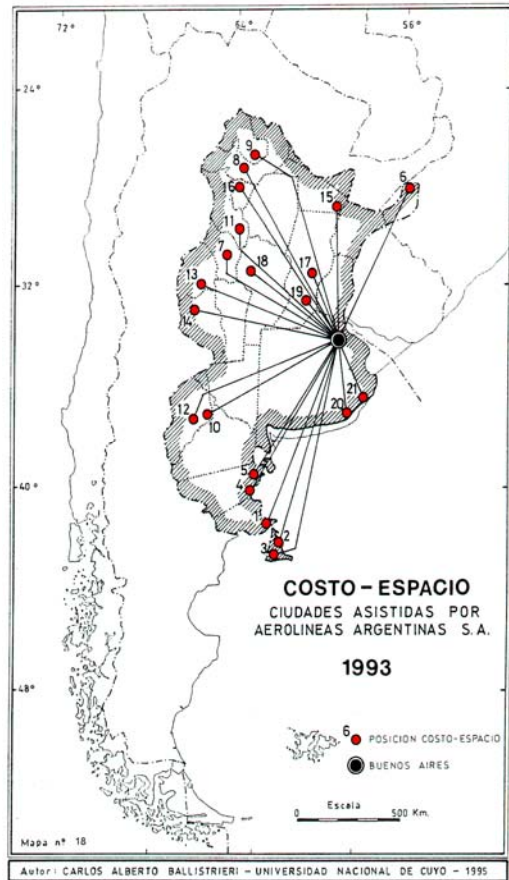
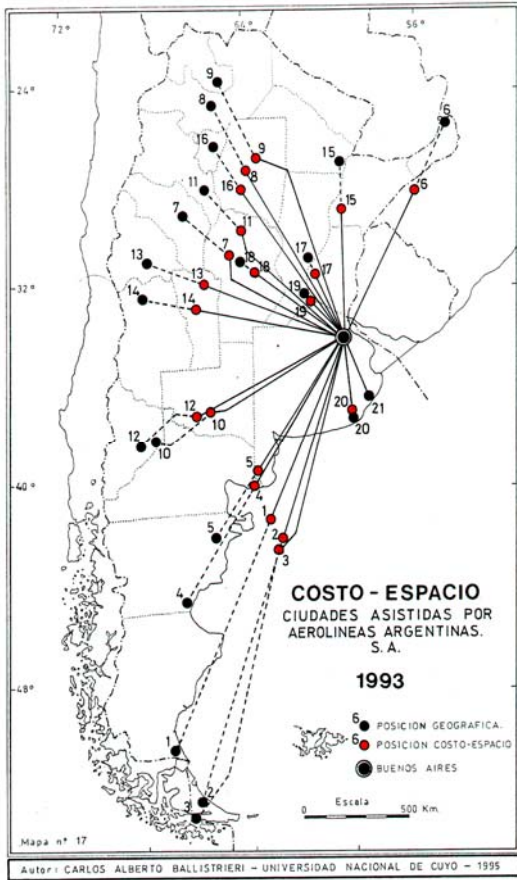
Dentro del campo del transporte en general y del modo aéreo en particular, el cambio más sustancial se ha producido merced a la revolución del concepto “distancia espacial”, en términos de “distancia real”, a los de distancia tiempo – espacio y distancia costo – espacio. De la evolución de esta última, como efecto de la desregulación de los vuelos de cabotaje, nos ocupamos a continuación.

En principio cabe señalar que la posibilidad de “achicar” el territorio en términos de dimensión costo – espacio constituye un aspecto de relieve en un país de gran extensión geográfica como Argentina, de modo que al aplicarse una política desregulatoria, el propósito inicial de provocar la competencia debiera conducir a una reducción tarifaria que finalmente acerque el avión a un nuevo sector de usuarios.

Pero estos cambios en las tarifas, que han pasado a ser mayores en algunas de las rutas, presenta modificaciones en el territorio cuando se evalúan las redes costo – espacio de los servicios brindados por las aerolíneas.

En la morfología territorial de la dimensión costo – espacio se evidencia la percepción subjetiva del pasajero que hace uso del avión: siente “lejos” en términos de costo los destinos con índices tarifarios elevados, generalmente aquellas ciudades ubicadas a menor distancia kilométrica y por el contrario, siente “cerca” en los mismos términos a aquellas localidades con menores índices tarifarios, coincidentes por lo general con las ciudades geográficamente más distantes.

Metodológicamente partimos de la localización completa de la red de explotación tomando como ejemplo la compañía Aerolíneas Argentinas en 1993 y 1995. (Ver Mapas n° 1 y 3). Luego de determinar las distancias ortodrómicas entre el hub – Buenos Aires – y las ciudades destinos, con las tarifas elegidas – en pesos – para todas las rutas de la red calculamos los índices tarifarios de cada destino y las distancias costo – espacio para la representación gráfica. El ordenamiento de destinos por índice tarifario de menor a mayor nos permite distinguir el posicionamiento de ellos en la dimensión costo – espacio (ver Matrices n° 1 y 2). Finalmente calculamos la distancia costo – espacio para cada ruta y construimos la red posicionando los destinos de acuerdo a orden creciente de los indicadores tarifarios resultantes (ver Mapas n° 2 y 4) que fueron elaborados tomando como base las tarifas origen – destino, todas entre Buenos Aires y el arribo final; en ningún caso las escalas intermedias modifican la morfología de las redes costo – espacio – sin embargo modifican notablemente las redes tiempo – espacio –.



RELACION COSTO - ESPACIO								
CIUDADES ASISTIDAS POR AEROLINEAS ARGENTINAS								
Abril 1993.								
Posición	Destino	Distancia Ortodrómica. Km.	Tarifa \$	Indice tarifario	D (mm). Distancia entre Bs. As. y destino	d (mm) Distancia para repre sentación. gráfica	Tipo de Avión	Observaciones
11	CATAMARCA	959,85	165	0,17190	55	39	Boeing 727 Fokker F-28	
4	COMODORO RIVADAVIA	1.454,60	196	0,13474	82	46	Boeing 727	
18	CORDOBA	648,50	129	0,19892	36	30	MD-88	
12	CUTRAL - CO	1.078,44	186	0,17247	62	45	Fokker F-28	
6	IGUAZU	1.052,50	177	0,16817	62	43	Boeing 727 MD-88	
9	JUJUY	1.302,65	221	0,16965	75	53	MD-88	
7	LA RIOJA	976,53	165	0,16896	56	39	Boeing 737 Fokker F-28	
20	MAR DEL PLATA	381,70	82	0,21482	21	19		
14	MENDOZA	980,20	171	0,17445	56	41	Boeing 727	
10	NEUQUEN	998,76	171	0,17121	59	42	MD-88 Boeing 727 Fokker F-28	
15	RESISTENCIA	791,23	140	0,17693	46	34	Boeing 737 MD-88	
1	RÍO GALLEGOS	2.086,62	217	0,10399	119	52	Boeing 727	
2	RÍO GRANDE	2.253,24	236	0,10473	127	55	Boeing 727	
19	ROSARIO	287,21	59	0,20542	15	13	MD-88 Boeing 727 Fokker F-28	
8	SALTA	1.274,86	216	0,16943	72	51	Boeing 727	
13	SAN JUAN	989,50	171	0,17281	57	41	Boeing 727 Boeing 737	
17	SANTA FE	* 360	70	0,19444	24	19		* Aproximada. No figura en planillas oficiales.
5	TRELEW	1.126,60	180	0,15977	63	42	Boeing 737	
16	TUCUMÁN	1.067,30	199	0,18645	62	48		
3	USHUAIA	2.379,25	252	0,10591	132	58	Boeing 727	
21	VILLA GESELL	320,56	77	0,24020	16	16		

Matriz n° 1

Diseño y cálculos: Carlos Alberto Ballistrieri

RELACION COSTO - ESPACIO
CIUDADES ASISTIDAS POR AEROLINEAS ARGENTINAS
 Abril 1995.

Posición	Destino	Distancia Ortodrómica. Km.	Tarifa \$	Indice tarifario	D (mm). Distancia entre Bs. As. y destino	d (mm) Distancia para repre- sentación. gráfica	Tipo de Avión	Observaciones
16	CATAMARCA	959,85	181	0,18857	55	36	Boeing 727 Fokker F-28	
22	CHAPELCO	1.278,57	248	0,19396	73	54		
4	COMODORO RIVADAVIA	1.454,60	199	0,13680	82	43	Boeing 727	
30	CONCORDIA	365,04	75	0,20545	24	19		
32	CORDOBA	648,50	141	0,21742	36	30	MD-88	
20	CORRIENTES	793,08	153	0,19291	46	34		
15	CUTRAL - CO	1.078,44	203	0,18823	62	45	Fokker F-28	
13	ESQUEL	1.437,92	269	0,18707	83	59		
8	FORMOSA	930,20	171	0,18383	55	39		
24	GENERAL ROCA	952,44	187	0,19633	53	40		
7	IGUAZU	1.052,50	193	0,18337	62	43	Boeing 727 Fokker F-28	
12	JUJUY	1.302,65	242	0,18557	75	53	MD-88	
11	LA RIOJA	976,53	181	0,18535	56	40	Boeing 737 Fokker F-28	
34	MAR DEL PLATA	381,70	89	0,23316	21	19		
19	MENDOZA	980,20	187	0,19077	56	41	Boeing 727	
14	NEUQUEN	998,76	187	0,18723	59	42	MD-88 Boeing 737 Fokker F-28	
6	PASO DE LOS LIBRES	554,04	95	0,17146	35	23		
23	POSADAS	833,85	163	0,19547	50	37		

Matríz n° 2

Diseño y cálculos: Carlos Alberto Ballistrieri

RELACION COSTO - ESPACIO
CIUDADES ASISTIDAS POR AEROLINEAS ARGENTINAS
 Abril 1995.

Posición	Destino	Distancia Ortodrómica. Km.	Tarifa \$	Indice tarifario	D (mm). Distancia entre Bs. As. y destino	d (mm) Distancia para representación gráfica	Tipo de Avión	Observaciones
21	RESISTENCIA	791,23	153	0,19336	46	34	Boeing 737 MD - 88	
9	RIO CUARTO	565,16	104	0,18401	31	22		
1	RIO GALLEGOS	2.086,62	217	0,10399	119	47	Boeing 727	
2	RIO GRANDE	2.253,24	236	0,10473	127	51	Boeing 727	
33	ROSARIO	287,21	64	0,22283	15	13	MD-88 Boeing 737 Fokker F-28	
10	SALTA	1.274,86	236	0,18511	72	51	Boeing 727	
17	SAN JUAN	989,50	187	0,18898	57	41		
18	SAN LUIS	748,61	142	0,18968	43	31		
27	SAN RAFAEL	911,67	181	0,19853	50	38		
31	SANTA FE	* 360,00	77	0,21388	24	16		* Aproximada. No figura en planillas oficiales.
28	SANTA ROSA	547,43	110	0,20093	33	25		
25	SANTIAGO DEL ESTERO	941,32	185	0,19653	54	40		
5	TRELEW	1.126,60	192	0,17042	63	41	Boeing 737	
29	TUCUMAN	1.067,30	217	0,20331	62	48		
3	USHUAIA	2.379,25	252	0,10591	132	53	Boeing 727	
26	VIDMA	807,90	159	0,19680	45	34		
35	VILLA GESELL	320,56	84	0,26204	16	16		

Matriz n° 2 –continuación-

Diseño y cálculos: Carlos Alberto Ballistreri

El estudio completo comprende a las compañías Austral Líneas Aéreas y L.A.P.A. las que junto a Aerolíneas Argentinas constituían las principales operadoras de cabotaje durante la desregulación². Por razones del mayor espacio requerido para un análisis comparativo entre ellas, lo cual excedería en mucho el alcance de este artículo, sólo trataremos los aspectos sobresalientes de la última empresa mencionada.

Aerolíneas Argentinas. 1993 y 1995.

En abril de 1993 Aerolíneas sirvió a 21 ciudades del interior (Mapa n° 1). En el noroeste los vuelos llegaron a Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y La Rioja haciéndolo también a San Juan y Mendoza delineando el eje más extenso de la red; sobre el litoral patagónico los aviones hicieron escala en Trelew, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Río Grande alcanzando, además, la capital fueguina; el resto de los servicios fueron dispersos en el territorio.

Dos años más tarde la red de explotación fue ampliada alcanzando 35 destinos; los anteriores se mantuvieron y fueron agregados Santiago del Estero en el noroeste, San Rafael y San Luis en Cuyo y Río Cuarto en Córdoba; el noroeste se cubrió con vuelos a Formosa, Corrientes, Posadas, Paso de los Libres y Concordia; en la Patagonia se sumaron Esquel, Chapelco, General Roca y Viedma. Santa Rosa también fue incorporada (Mapa n° 4).

Las principales observaciones surgen de interpretar el incremento tarifario aplicado en la mayoría de los destinos existentes: con un máximo del 10% en la ruta Buenos Aires / Santa Fe; 9,6% Catamarca y La Rioja; 9,5% Jujuy; 9,3% Córdoba, Mendoza, Neuquén y San Juan; 9,2% Iguazú, Tucumán y Villa Gesell; 8,5% Mar del Plata y 8,4% en Rosario. Las ciudades patagónicas litorales fueron mejor consideradas: Trelew 6,6%; Comodoro Rivadavia 1,5%, manteniéndose la misma tarifa para las tres ciudades más australes de la red: Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia (Matrices n° 1 y 2).

De las 14 ciudades incorporadas por Aerolíneas en 1995 sólo 6 se encontraban con índice tarifario entre las primeras 22 posiciones sobre el total de 35; ellas son por orden creciente: Paso de los Libres 0,17146; Formosa 0,18183; Río Cuarto 0,18401; Esquel 0,18707; San Luis 0,18968 y Corrientes 0,19291 (Matriz n° 2). Los ocho destinos restantes tenían índice tarifario de la posición 22 en adelante, lo cual indica que se incrementaron las tarifas de la mayoría de los destinos entre 1993 y 1995 sino que la mayor parte de los destinos incorporados están aún por encima de aquellos en términos costo – espacio (Mapa n° 3).

Lo analizado puede interpretarse en la red costo – espacio de la siguiente manera: en primer lugar un comentario acerca de la representación gráfica resulta necesario respecto a que las dimensiones costo – espacio de las rutas podrían analizarse comparativamente exclusivamente dentro de su propia red y a priori una red cuya representación gráfica fuera de menor tamaño que la de otra compañía no significaría que aquella sea más “chica” en términos costo – espacio; ello podría deberse a que las distancias gráficas surgen de una ecuación que toma como denominador al índice de costo mayor, es decir, el de la ciudad más distante de Buenos Aires en términos tarifarios – cvs/km –. En cambio sí resultaría viable comparar directamente una ruta cubierta por dos o más empresas a partir de los índices tarifarios por ellos determinados. En segundo lugar puede apreciarse que gran parte de la red se ha “agrandado” luego de la desregulación en proporción al porcentaje del incremento tarifario aplicado – comparar mapas n° 2 y n° 4– a excepción de la región patagónica que se “achicó” relativamente al permanecer constantes las tarifas hacia sus ciudades litorales.

Por otra parte los nuevos destinos acompañan globalmente el “agrandamiento” general del territorio costo – espacio en 1995, destacándose Mar del Plata y Villa Gesell, que siendo los más próximos a Buenos Aires en distancias ortodrómicas, están posicionados últimos en distancias costo – espacio.

Como puede apreciarse hasta aquí la desregulación no representó, para Aerolíneas Argentinas, la oportunidad de “achicar” el territorio argentino en la dimensión tratada, por lo menos hasta 1995.

En los casos de rutas con escalas intermedias, estas generan un costo operativo que se traslada a la tarifa, aunque en el análisis efectuado ello no se manifiesta en forma explícita; por otra parte se advierten connotaciones políticas que inciden notoriamente en la composición de las tarifas, como vimos claramente en el caso de la Patagonia.

Todo lo visto hasta aquí permite suponer la idea de diseñar una red de servicios aéreos respondiendo al proyecto territorial requerido por el país y satisfaciendo los objetivos comerciales de las compañías aéreas logrando mayores tráficos. Ello podrá lograrse adecuando inteligentemente los servicios a las posibilidades reales de los usuarios en la sensible dimensión costo – espacio.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

¹ BALLISTRIERI, Carlos A., COPELAND, Martín; KNECHTEL, Karl y MAISONNAVE, Pablo. El transporte aéreo de cabotaje en la Argentina. Análisis de niveles de competencia alternativos. Posibilidades de reestructurar el mercado. (Deutsche Gesellschaft Für Technische Zusammenarbeit – GTZ – Gmb H. / Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos – MEOSP – Secretaría de Transporte Aéreo, Fluvial y Marítimo). Buenos Aires, 1993, pp. 77 y 78.

² BALLISTRIERI, Carlos A. “Impacto Territorial de la Desregulación Aérea en la Argentina”. Tesis Doctoral. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza, Argentina. 1997, pp. 239 a 280.