

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ESTADÍSTICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

LICENCIATURA EN ECONOMÍA
SEMINARIO DE INTEGRACIÓN Y APLICACIÓN
TRABAJO FINAL

Políticas fiscales:

Tributación, federalismo fiscal, planificación y promoción del desarrollo

“EL TRANSPORTE AÉREO EN LA ARGENTINA: UN ANÁLISIS DE LAS
OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS DE NUESTRA AEROLÍNEA DE
BANDERA”

Juan Manuel Redolfi
(Legajo: R-5247/7)

DOCENTE A CARGO DE LA COMISIÓN: Ventura, Fernando

2° Cuatrimestre 2022

Resumen:

El presente trabajo constituye un análisis del mercado de la aviación doméstica en Argentina, con un enfoque en Aerolíneas Argentinas como entidad estatal. El estudio comienza con un examen de las condiciones dentro del sector de la aviación de cabotaje, abarcando tanto los obstáculos económicos como operativos que éste enfrenta. Esta investigación profundiza en los factores que afectan directamente la accesibilidad a los servicios de transporte aéreo para los ciudadanos. Utilizando una combinación de metodologías cuantitativas y cualitativas, este estudio evalúa el desempeño financiero de Aerolíneas Argentinas, identificando las fuentes principales de sus pérdidas financieras y realizando un análisis competitivo en comparación con otras aerolíneas que operan en el país y en el continente. En última instancia, esta investigación concluye proponiendo una serie de iniciativas destinadas a mejorar la eficiencia operativa y financiera de Aerolíneas Argentinas, al mismo tiempo que fomenta una mayor accesibilidad al transporte aéreo en todo el país. El objetivo final de este trabajo es contribuir de al debate en torno a la sostenibilidad del transporte aéreo doméstico en Argentina y permitir así que Aerolíneas Argentinas supere sus desafíos financieros y operativos, estableciéndose como un actor clave en el panorama de la conectividad aérea nacional.

Abstract:

The present study constitutes an analysis of the Argentine domestic aviation market, with a specific focus on Aerolíneas Argentinas as a state-owned entity. The study commences with an examination of the prevailing conditions within the Argentine domestic aviation sector, encompassing both the economic and operational hurdles it confronts. This research delves into factors directly impacting the accessibility of air transport services for citizens. Utilizing a combination of quantitative and qualitative methodologies, this study assesses the financial performance of Aerolíneas Argentinas, identifying the primary sources of its financial losses and conducting a competitive analysis vis-à-vis other airlines operating within the nation and the continent. Ultimately, this research concludes by proposing a series of initiatives aimed at enhancing the operational and financial efficiency of Aerolíneas Argentinas while concurrently fostering increased accessibility to air transportation throughout the country. The ultimate objective of this research is to contribute substantively to the discourse surrounding the sustainability of domestic air transport in Argentina, enabling Aerolíneas Argentinas to surmount its historical financial and operative challenges and establish itself as a pivotal contributor to the national air connectivity landscape.

I. Introducción

El transporte juega un rol fundamental en nuestras vidas. Sería imposible imaginar la cotidianeidad que se vive en el siglo XXI sin tener en cuenta los medios de transporte. Día a día van apareciendo nuevas estaciones, conexiones y medios de transporte en las grandes urbes: aeropuertos que conectan con trenes, trenes que conectan con metros y metros que conectan con estaciones de colectivo. Sin embargo, el medio de transporte que motiva este trabajo, salvo escasas ocasiones, no es utilizado en el transporte urbano.

El modo aéreo, en especial el aéreo comercial, nace el 17 de diciembre de 1903 en Carolina del Norte, donde los hermanos Wright logran que el aeroplano “Flyer 1” se eleve durante 12 segundos y vuele una distancia de 37 metros. De ahí en adelante, han sido incontables los cambios que experimentó la aviación hasta convertirse en lo que representa hoy: un motor para el comercio, el turismo, la integración y por sobre todo para el desarrollo.

Según el boletín FAL presentado por la CEPAL (2017), la aviación contribuyó a 167 mil millones de dólares al PIB de América Latina y el Caribe y generó 5,2 millones de empleos en la región para el año 2014. Además, según la IATA, la aviación en Latinoamérica y el Caribe representó el 2,7% del PIB de la región. A su vez, la aviación fomenta la innovación, la competitividad y la eficiencia. También demanda infraestructura de primer nivel, así como un marco regulatorio provisto por el Estado, que permita a las líneas aéreas operar y lograr el mayor beneficio económico y social, de la mano de disposiciones supranacionales que hacen a la seguridad e integridad del vuelo. Para lograr esta sinergia entre la aviación como potenciador del desarrollo y el Estado como proveedor de un marco regulatorio, la CEPAL recomienda:

- Reconocer que la aviación es un sector de importancia estratégica que respalda un amplio conjunto de objetivos de desarrollo sostenible, y que, como tal, debe formar una parte integral de las estrategias de desarrollo de los gobiernos de la región.
- Abordar los obstáculos de la infraestructura, en particular asegurando una buena planificación para poder responder al crecimiento de la demanda de pasajeros y de carga.
- Abordar la competitividad de los costos mediante la evaluación de la pertinencia económica de las tasas y los impuestos sobre los viajes aéreos, garantizando que tanto los operadores aeroportuarios, como la industria aérea y los consumidores estén sujetos a una regulación económica. (Cepal, 2017)

La aviación, además, tiene como característica que la diferencia de otros modos de transporte, la capacidad de unir y conectar zonas de difícil acceso, impulsando la inversión y no solo conectando estos lugares remotos a la cadena global de suministros, sino que también proveyendo una plataforma para el turismo receptivo. Esta característica, hace que el modo de transporte aerocomercial sea sumamente tentador para la Argentina. Nuestro país se caracteriza por tener zonas altamente despobladas, que poseen abundancia de recursos naturales, idiosincrasia propia, productos regionales y ofertas de turismo que son únicamente conectadas con la capital del país y marginalmente con un país vecino. Sin embargo, aunque el mercado aerocomercial presente un desafío en nuestro país, la aviación efectivamente tiene efectos positivos. Según el informe presentado por la IATA “La importancia del transporte aéreo para Argentina” (2019) para 2019 el transporte aéreo generaba 330 mil empleos en la Argentina, 71 mil de manera directa y 130 mil puestos de trabajo en el sector turismo. En términos del producto, contribuía en 12 mil millones de dólares, de los cuales 5,1 mil millones eran dólares de turistas extranjeros, además de facilitar las exportaciones y ser un destino de la Inversión Extranjera Directa. Como expresa la IATA en este mismo reporte:

“Los principales beneficiarios del transporte aéreo son los pasajeros y los transportistas, generando además un efecto derrame en sus entornos de negocios. El valor para los pasajeros, transportistas y para la economía en general se observa en el gasto generado por los turistas y el valor de las exportaciones.” (IATA, 2019).

Sin embargo, la Argentina también presenta un gran foco de población concentrada en la Capital Federal y sus alrededores, que inevitablemente, si se deja operar libremente a las líneas aéreas en búsqueda de únicamente el lucro, se configura una estructura de conexiones aéreas terriblemente desigual, que prioriza la rentabilidad por sobre el impacto económico, social y territorial. Si entendemos que el transporte y la conectividad aérea posee tantos beneficios como se expresó anteriormente, sería ilógico convalidar esta estructura. De tal modo, en Argentina contamos con una aerolínea de bandera que tiene como propósito cubrir estas desigualdades regionales. Lo paradójico es que, para inicios del 2022, solo el 13% de los vuelos de Aerolíneas Argentinas se daba entre pares de ciudades del interior. Esto no sólo es contrario al objetivo final de la empresa, sino que también dificulta los paquetes turísticos que obligan a las personas a hacer conexiones en Ezeiza o Aeroparque para ir de un lugar a otro. A su vez, la administración de la aerolínea es deficitaria desde 2008, factor que se combina con la escasez de aerolíneas privadas en el mercado doméstico, dificultando aún más el rol catalizador de la aviación en el desarrollo. Este déficit es solventado con fuertes aportes millonarios que constituyen en definitiva un subsidio pro ricos, lo cual genera un fuerte impacto en términos políticos ya que, en el contexto deficitario de la Argentina, está mal visto que una empresa pública cargue con grandes pérdidas.

Motiva entonces este trabajo, analizar las problemáticas de nuestra aerolínea de bandera y del mercado aéreo de cabotaje mediante indicadores puntuales, que nos permitan inducir las causas por las que Aerolíneas Argentinas es deficitaria, entre 2019 y 2022, y proponer una serie de mejoras que impulsen no solo el buen funcionamiento de la empresa, sino que también el rol de Aerolíneas Argentinas en la conectividad del país.

II. Marco Teórico

Como hemos mencionado anteriormente, el transporte en sentido amplio, y el transporte aéreo en específico, ha sufrido una serie de cambios a lo largo de los años. Mayoritariamente, estos han sido referidos a las tecnologías y procedimientos de seguridad que hacen al transporte. Sin embargo, existen ciertos principios de la economía del transporte que no hay cambiado y que deben ser tenidos en cuenta si nuestro objetivo final es realizar un trabajo acerca de esta rama. Siguiendo a Ginés de Ruz, en su libro *Economía del Transporte* se detallan 10 de los principios fundamentales:

“1) Tecnología de producción: la infraestructura y los servicios. 2) Un input fundamental: el tiempo de los usuarios. 3) Características de los servicios: no almacenabilidad e indivisibilidades. 4) Inversión óptima en infraestructuras. 5) Competencia limitada y necesidad de regulación. 6) Efectos de red. 7) Externalidades negativas. 8) Costes del productor, costes del usuario y costes sociales: ¿quién debe pagarlos? 9) Obligaciones de servicio público. 10) Infraestructuras y crecimiento: los enfoques macro y microeconómico.” (*de Ruz, 2003, p.3*)

Particularmente, a los fines de este trabajo nos interesa el cuarto, quinto, sexto, octavo y décimo principio.

De este modo, la infraestructura es fundamental a la hora de plantear una política de desarrollo. Ésta se caracteriza principalmente por poseer fuertes costos hundidos que son lo que en economía entendemos por costos irre recuperables. Además, la infraestructura presenta otros elementos únicos: posee capacidad limitada y presenta dificultades a la hora de su ampliación. Por último, la infraestructura se considera como un activo con vida útil muy larga, que concentra los mayores costos al inicio de la construcción y luego necesita únicamente mantenimiento. Dado estas razones, la construcción de infraestructura queda casi siempre relegada al sector público que tiene la potestad de aplicar tasas a los usuarios por el goce de las instalaciones. Sin embargo, si bien la construcción de la infraestructura tiene altos costos, también posee beneficios como lo explica de Ruz:

“Utilizando como referencia el criterio de eficiencia, los beneficios de las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte son básicamente los siguientes: en primer lugar, reducción del tiempo de acceso, de espera y de viaje mediante cambios en las redes, aumentos de velocidad, de frecuencia, y reducción de la congestión o de la escasez de infraestructuras. En segundo lugar, mejora en la calidad del servicio. En tercer lugar, reducción en los costos operativos; y en cuarto lugar, los beneficios por tráficos desviados y generados por la inversión.” (*de Ruz, 2003, p.8*)

Debemos tener en cuenta que, si bien a la hora de iniciar la inversión los costos son mayores, la vida útil de la misma genera beneficios en el largo plazo que son mayores a los costos de mantenimiento.

Con respecto a la necesidad de regulación, este es un aspecto fundamental en el transporte, ya que permite (o no) que operen diferentes empresas en el sector. La limitación física de la infraestructura y la concentración de la demanda en algunos nodos, hace que en el sector transporte la cantidad de empresas que operen en una región sea escasa. Sin embargo, en el rubro aeronáutico, mediante la creación de pequeños aviones para trayectos regionales junto con la fuerte caída en los costos gracias a motores más eficientes y principalmente gracias a la tarifa en dos partes se ha permitido que surjan diferentes aerolíneas low cost o regionales para trayectos cortos que conviven con las típicas grandes empresas que realizan viajes intercontinentales. De tal modo, podría caracterizarse el mercado como un oligopolio con franja competitiva si solo si, se define al bien en cuestión como viajes en avión. Hoy en día esta caracterización deja mucho que desear, ya que sería erróneo definir el bien de tal manera, debido

a que las opciones de boletos a la venta poseen una gran heterogeneidad. De esta manera, la necesidad de regulación de la tarifa en este modo no siempre ha tenido buenas consecuencias. Como explica De Ruz, las tarifas y los niveles de servicio de los mercados regulados han resultado ser peores que los de un mercado liberalizado para el transporte aéreo o transporte de mercancías por carretera.

La tarifa en dos partes es un mecanismo de discriminación de precios de segundo grado que permite a las aerolíneas separar a los demandantes en diferentes categorías y elegir un precio que maximice los beneficios en cada categoría. En la práctica, se da al revés: las aerolíneas ofrecen un programa de precios para que los demandantes decidan cuanto quieren comprar. Estos esquemas incluyen los “cobros de cubiertos” tal como lo define Nicholson que en este caso sería mejores asientos, check-in preferencial, cantidad de valijas a despachar y una serie de beneficios previo al vuelo. Nicholson explica la tarifa de la siguiente manera:

“Una forma de programa de precio ampliamente estudiada es la tarifa lineal en dos partes conforme a la cual los demandantes deben pagar una cuota fija por el derecho a consumir un bien, y un precio uniforme por cada unidad consumida. El caso prototípico (...) es un parque de diversiones que fija una cuota básica de entrada asociada con un precio marginal declarado para cada juego utilizado. Matemáticamente, este esquema puede representarse con la tarifa que cualquier demandante puede pagar para adquirir q unidades de un bien: $T(q) = a + pq$, donde a es la cuota fija y p es el precio marginal por pagar. El objetivo del monopolista es entonces, elegir a y p para maximizar sus beneficios, dada la demanda de su producto. Puesto que el precio medio pagado por un demandante está dado por: $\bar{p} = \frac{t}{q} = \frac{a}{q} + p$. Esta tarifa es factible solo cuando quienes pagan precios medios bajos no pueden revender el bien a quienes deben pagar precios medios altos.”
(Nicholson, 2015, P.518)

De este modo, las aerolíneas ofrecen una tarifa básica al precio a y luego, según las demandas de cada cliente, se cobran los extras. Este es uno de los mecanismos que permitió la irrupción de las low costs.

Asimismo, el efecto de las redes de transporte es otro de los principios básicos de la economía del transporte. Siguiendo a De Ruz, “se habla de economías o efectos de red cuando la utilidad de un bien depende del número total de consumidores o usuarios que hacen uso del mismo o de bienes similares” (De Ruz, 2003, p.11). La creación de una economía de red permite el aumento de los usuarios. A su vez, esto implica que las empresas aumenten la frecuencia de los servicios, dando una mayor oferta del bien, reduciendo los costes de espera y generando externalidades positivas conocida como “efecto Mohring” que concluye en una caída del precio del boleto.

El efecto “Mohring” es uno de los mejores justificativos del subsidio estatal al transporte. Este efecto fue desarrollado por Mohring (1972). En su estudio, si bien lo desarrolla para buses urbanos, determina tres variables. Por un lado, el tiempo medio de espera, que es costoso. Este está inversamente relacionado con la frecuencia óptima del servicio, que es la segunda variable. Por último, la frecuencia del servicio, que a su vez, es proporcional a la raíz cuadrada de la demanda. Por lo tanto, el coste medio de la espera disminuye ante un aumento de la demanda total. Este resultado es la esencia del efecto “Mohring”: un aumento de la demanda reduce los costes de espera de todos los pasajeros, como debiera ocurrir con un aumento de la frecuencia.

Continuando con el octavo principio y siguiendo a De Ruz, entendemos que cualquier servicio de transporte genera tres tipos de costos: los del productor, los de los usuarios y los costes externos y la decisión de quienes afrontarán estos costos resulta fundamental a la hora de planear una política aerocomercial. De Ruz explica que existen dos enfoques, el de la

recuperación de los costos y el de la eficiencia en el uso de los recursos. Las restricciones presupuestarias de muchos Estados incentivan a que el transporte sea pagado por quienes lo usan, pasando a manos privadas servicios e infraestructuras que históricamente ha gestionado el sector público. Sin embargo, el otro enfoque resalta la necesidad de que el precio se iguale al costo marginal para cumplir con los criterios de eficiencia.

Analizando los tres costos que genera el transporte, los costos externos son fáciles de internalizar mediante una correcta medición y son fácilmente trasladables al precio que pagaría el usuario. A su vez, el usuario enfrenta los costos de trasladarse y los tiempos de espera, tema desarrollado anteriormente de la mano del efecto Mohring. Por su parte, quién enfrenta los costos del productor es la pregunta más controvertida, y peor aún cuando el productor es el Estado. Aquí el criterio de eficiencia muchas veces es dejado de lado y reemplazado por criterios de equidad, cuando se entiende que el transporte público resulta fundamental para personas de rentas bajas. Este no es el caso de la aviación en nuestro país. En la Argentina, y particularmente en Aerolíneas Argentinas, se impone la denominada “obligaciones del servicio público”. De Ruz explica de que se tratan en el siguiente párrafo:

“Estas obligaciones consisten en atender a un precio razonablemente bajo, ciertos tráficos o rutas que comercialmente pueden no resultar rentables, pero que se considera que deben existir. Las obligaciones de servicio público suelen tener un impacto negativo sobre el equilibrio financiero de las empresas, por lo que deben buscarse mecanismos de compensación a las empresas por proveer estos servicios a la sociedad.” (De Ruz, 2003, P. 16)

Para financiar estas obligaciones, el autor comenta que existen dos alternativas: el subsidio directo a la compañía, que implica el traslado al total de la sociedad, sin importar si usa o no el servicio o los subsidios cruzados, que son una alternativa a las restricciones presupuestarias, pero implican trasladar el costo de los servicios deficitarios a los usuarios de los servicios rentables.

Como último principio a destacar, el enfoque macroeconómico de la infraestructura resulta fundamental ya que es determinante a la hora de poder transportar personas y mercaderías. Sin importar la escala a la cual se desarrolle la actividad económica, la infraestructura aplicada al transporte genera el canal básico para la interacción de diferentes individuos. Desde el punto de vista del mercado aéreo, esta cuestión toma mayor relevancia ya que para poder operar con volumen en distintos aeropuertos del país, se necesita cumplir con una serie de requisitos de infraestructura. Tales requisitos están fundados, principalmente, en estándares de seguridad internacionales que se deben cumplir irrevocablemente a la hora de volar.

Una vez definidos los criterios De Ruz más relevantes, queda preguntarse a que nos estamos refiriendo cuando se habla de desarrollo. El desarrollo económico no es simplemente crecimiento de la renta per cápita. Si bien una buena política aerocomercial puede potenciar el turismo de una región y elevar sus niveles de producto per cápita, la influencia de la misma no termina allí. La posibilidad de potenciar el desarrollo o por lo menos oficiar como canal del mismo está ligado a las mejoras en las condiciones de vida que puede sufrir una población ante un cambio en la política aerocomercial. De la mano con Meier y Baldwin (1973), el desarrollo económico implica el aumento del bienestar social de una población, pero este esta lógicamente sometidos a juicios de valor: el uso de los recursos naturales, las condiciones laborales, la infraestructura educativa, las condiciones de salud, etc. De tal modo, no debemos caer en la trampa de creer que todo es color de rosas y simplemente recomendar un aumento, sin más, de los vuelos en el interior del país. Puede ocurrir, y de hecho ocurrió, que la utilización de un aeropuerto genere externalidades negativas también, que actúen en contra de la mejora del bienestar de la población. Queda aquí a juicio del lector la afección de tal externalidad al desarrollo económico.

Para continuar con el trabajo es necesario definir lo que es una política aerocomercial, entendida como una política sectorial. Estas son políticas no neutrales, es decir, políticas que orientan las medidas hacia algunos segmentos de la economía, lo que obviamente implica implícitamente la discriminación del resto de segmentos que no se consideran prioritarios. Cuando se habla de segmentos debe interpretarse en sentido amplio, ya sea a determinadas empresas, o ramas, o determinadas áreas productivas (Ramírez Cendrero, 2002). En este caso, se entiende a una política aerocomercial como un conjunto de acciones coordinadas tendientes a favorecer el transporte aéreo asumiendo costos de oportunidad.

De esta manera, una política aerocomercial activa podría actuar en el mejoramiento de los aeropuertos. Sin embargo, esta no es una tarea fácil. En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, explica De Ruz que *“no está constituida únicamente por las pistas de aterrizaje y despegue, y las terminales donde transitan pasajeros, equipajes y mercancías, sino que también están las instalaciones de control del tráfico y ayuda a la navegación.”* (de Ruz, 2003, p.408). Comprender tal consideración implica entender que la infraestructura aeroportuaria debe quedar en manos del estado junto con la autorización de los vuelos, ya que el uso y disposición del espacio aéreo, no solo por cuestiones de seguridad en los vuelos, sino por necesidades de coordinación y de defensa nacional, son competencias del Estado. A su vez, es el Estado quien debe autorizar a las aerolíneas a operar o no dentro de su mercado de cabotaje. Usualmente, la configuración de este mercado es claramente oligopólica, donde el accionar de alguna aerolínea repercute en el de los demás. Además, este mercado suele estar en manos de líneas aéreas nacionales. Para definir la clasificación del mercado, seguimos los criterios de Koutsoyiannis (1979). La autora explica que la clasificación del mercado se define a partir de tres criterios: *el criterio de sustituibilidad de productos*, es decir la existencia y similitud de productos sustitutos, *el criterio de interdependencia*, haciendo referencia a como la decisión de una empresa afecta a los competidores y por último las barreras de entrada. El segundo criterio, explica la autora, está íntimamente relacionado con el número de empresas que operan en el mercado, es decir, la densidad del mismo. Teniendo en cuenta que existe baja sustituibilidad de viajes en aviones en la Argentina debido a que el sistema ferroviario no responde a las necesidades en tiempo y forma, y la escasez de empresas operando en el sector¹, sumado a las altas barreras de entrada que posee el mismo, el mercado queda configurado bajo una estructura oligopólica, aunque presente pocos costos hundidos. Koutsoyiannis define a los oligopolios como *“Un mercado con un número pequeño de empresas, de manera que los vendedores son conscientes de su interdependencia”*. Además, existen también oligopolios de franja competitiva o de empresa dominante. Parquin y Loria, describen en su libro a esta situación como:

“Situación oligopólica en la que una empresa dominante posee una gran ventaja de costos en comparación con otras empresas, y genera buena parte de la producción de la industria. La empresa dominante establece el precio del mercado y las demás actúan como tomadoras de precio.” (Parkin y Loria, 2010, p. 344)

Para finalizar con la descripción y caracterización del mercado, es necesario conocer la concentración del mismo, a modo de comprobar que efectivamente se trate de un oligopolio. El profesor Pellegrini explica que:

“La concentración es la participación de mercado combinada de las mayores firmas, cuando hay más de una. Mide el grado de oligopolio y es un indicador de la capacidad de las empresas para regular los precios y obtener beneficios extraordinarios a largo plazo” (Pellegrini, 2004, p.7)

¹ Según ANAC, para diciembre del 2022 en el mercado argentino de cabotaje operaban Aerolíneas Argentinas, FlyBondy, JetSmart y marginalmente, para vuelos *charters*, American Jet.

Para medir la concentración utilizaremos tanto el índice Estándar que es la suma de las participaciones de mercado de las 4 mayores firmas. Si el resultado es mayor a 60, el grado de concentración del mercado es alto. Si el resultado es menor a 40, la concentración no es significativa. Para los resultados entre 40 y 60, se dice que la concentración es moderada. También es de ayuda el índice HH y se lo define como la suma de los cuadrados de las participaciones de todas las empresas en el mercado. Si el índice HH da como resultado un número mayor a 1800, la concentración es significativa. Por debajo de los 1000 esta no es significativa y entre 1000 y 1800 es moderada.

Por último, y a modo de otorgarle un marco al modelo económico aerocomercial, se utilizará como indicador guía la conectividad aérea. La IATA, explica que la conectividad aérea importa ya que *“La mejora de la conectividad aérea beneficia a los usuarios de las redes de transporte aéreo. Quizás el beneficio económico más importante del transporte aéreo es el valor que pasajeros y cargadores se derivan de la capacidad de acceder a destinos y mercados alrededor el mundo.”* (IATA). Los estudios realizados por la organización establecen una relación empírica positiva entre conectividad aérea y productividad. Según la IATA, un aumento del 10% de la conectividad aérea implica un aumento de un 0,07% de la productividad del trabajo. Si el mismo estudio se realiza solo con países de la Unión europea, la productividad del trabajo aumenta un 0,9%. La conectividad aérea, según la IATA, mide el grado en que las conexiones de transporte aéreo apoyan el desarrollo económico y los niveles de productividad del país. Para medirla, se desarrollará un indicador que tome porcentaje del total de vuelos de cabotaje que tienen como origen o destino el distrito principal o aquél donde se concentran los principales aeropuertos. A mayor guarismo, menor será la conectividad del país, o en otras palabras, menos federal es nuestro sistema aerocomercial. Para completar el análisis, también se tratarán indicadores de competitividad como el *market share* o la cantidad de pasajeros transportados por empleado y accesibilidad, construyendo un cociente entre la cantidad de pasajeros por año y la población total. Por último, se hará un análisis de costos operativos y se evaluará cuanto de la variabilidad en la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados queda explicada por la variación en el precio del barril de petróleo, en el tipo de cambio real y en el RIPTE, a partir del coeficiente de determinación R^2 . Cuanto mayor sea el R cuadrado, mayor será la variabilidad explicada por el modelo de regresión lineal.

III. Desarrollo

III.1 Reseña de la historia aerocomercial argentina.²

La historia de la aviación argentina tiene un poco más siglo de antigüedad. Se inicia en 1919, con la creación de la River Plate Aviation Company. De manera muy primitiva, la compañía voló por primera vez a desde Buenos Aires a Montevideo, Córdoba y Bariloche.

Los años 30 y 40 fueron años de grandes cambios. Comenzaron a aparecer nuevas líneas aéreas, con configuraciones regionales, como es el caso de LADE o Líneas Aéreas del Estado. Para ese entonces, era necesario poseer una línea aérea de fomento estatal.

Para 1950, se da otro gran hito de la aviación. El gobierno fusiona y toma control de 4 compañías dando nacimiento a Aerolíneas Argentinas. La flamante aerolínea pudo contar con una gran flota y con un aeropuerto de primer nivel para ese entonces, como lo era el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, conocido comúnmente como Ezeiza, lo que le permitió mejorar no solo la conectividad al interior del país, sino que también con el extranjero. En los 90, la era de las privatizaciones también afectó a Aerolíneas Argentinas. La aerolínea de bandera pasó a ser parte del grupo español Iberia y se vio fuertemente golpeada ante el decreto de desregulación del mercado, que ponía fin al control de la entrada de nuevos competidores y a las regulaciones que estipulaban que Aerolíneas Argentinas debía operar al menos el 50% de los vuelos de cabotaje.

Para el año 2008, el Estado Argentino decide expropiar Aerolíneas y Austral unificando sus direcciones. La empresa estatal ocasionó severos déficits a lo largo de los años, aún durante las gestiones del gobierno de Cambiemos. Este mismo gobierno, bajo la premisa de la “revolución de los aviones” desreguló el mercado aerocomercial y dio inicio al fenómeno low cost. A partir del 2019, con el cambio de gobierno, pero principalmente a partir de la pandemia, el mercado se volvió a reconfigurar. La salida masiva de las empresas dejó únicamente dos competidoras (ambas low cost) en el mercado de cabotaje y desconectó a la Argentina del mundo a partir de la finalización de rutas comerciales internacionales, algunas de las cuales están lentamente volviendo a aparecer.

III.2 Actualidad y estructura del mercado aéreo de pasajeros de cabotaje.

De las estadísticas que surgen de la ANAC, se aprecia que desde enero a diciembre del 2022 se transportaron 13.534.000 pasajeros en vuelos de cabotaje. Esta cifra es lógicamente muy superior a las cifras que se presentaban al finalizar el 2021, ya que la pandemia seguía impactando fuertemente. La cantidad de pasajeros en vuelos de cabotaje acumulados al mes de diciembre del 2022 es un 122% mayor al mismo periodo, pero de 2021. Por su parte, la variación interanual de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje entre el mes de diciembre del 2022 y diciembre del 2021 es del 42%. A pesar del repunte de 2022, el mercado se encontró por debajo de las cifras del 2019 exceptuando recién las últimas semanas del mes de diciembre donde, luego de 33 meses de la irrupción del COVID, se volvieron a ver números semanales similares a los últimos de diciembre el 2019.

Durante el mes de diciembre del 2022, las estadísticas del ANAC muestran que se transportaron 1.296.000 pasajeros, siendo esta cifra un 12% menor a los pasajeros transportados en diciembre del 2019. En diciembre, el flujo de pasajeros de cabotaje se repartió de manera desigual: el 38,5% de los pasajeros de cabotaje visitaron aeroparque siendo este el aeropuerto con mayor flujo de pasajeros. También se debe tener en cuenta que visitaron el aeropuerto de Ezeiza el 6,4% de los pasajeros que volaron dentro de la Argentina en el mes de diciembre. Es decir, casi el 45% de los pasajeros visitan Buenos Aires a la hora de volar por la Argentina. A

² La Nación, 19 de marzo de 2019. “Un siglo de aviación argentina, desde la fundación de la primera línea aérea”.

Aeroparque le sigue muy de lejos el Aeropuerto de Córdoba, que es visitado por el 6,5% de los pasajeros que vuelan dentro de la Argentina. En tercer lugar, se encuentra Bariloche, con un 6,4%. Es interesante destacar que Rosario, siendo la tercera ciudad más grande del país y con un conglomerado urbano de un millón y medio de habitantes, no se encuentre ni dentro de los 10 aeropuertos más visitados durante el mes. Se debe tener en cuenta también, que ANAC presenta esta categoría contabilizada de manera doble, es decir, si un pasajero vuela de Aeroparque a Bariloche, en cada trayecto se lo contabiliza en ambos aeropuertos. Debido a esto se omite la cifra absoluta y se trabaja de manera porcentual, para no confundir con la información nominal citada anteriormente acerca de la cantidad de pasajeros volando internamente.

III.3 Aerolíneas Argentinas.

Luego del golpe sufrido con la pandemia, Aerolíneas anunció que comenzaría un proceso de renovación de la flota. Como muestra su página web, para fines del 2022 la empresa contaba con una flota de aviones heterogénea. La empresa cuenta con 9 Airbus 330-200 de 24 plazas en la clase de negocios y 248 asientos en la configuración económica, con un promedio de edad de 12 años y 4 meses. Durante el 2022, la empresa había pasado de tener 10 Airbus 330 a operar 8 como consecuencia de la devolución de ejemplares de más de 20 años. El 19 de julio del 2022, incorporó su último 330, de 14 años de edad. Estos aviones vuelan a Roma, Madrid, Nueva York, Miami y Cancún, pero también se utilizan para destinos nacionales, siendo estos Ushuaia, El Calafate y Puerto Iguazú. Todos los 330 parten desde Ezeiza. Además, en el 2023 se planea incorporar dos 330 más, ex South African Airways pero quedan fuera del periodo de análisis.

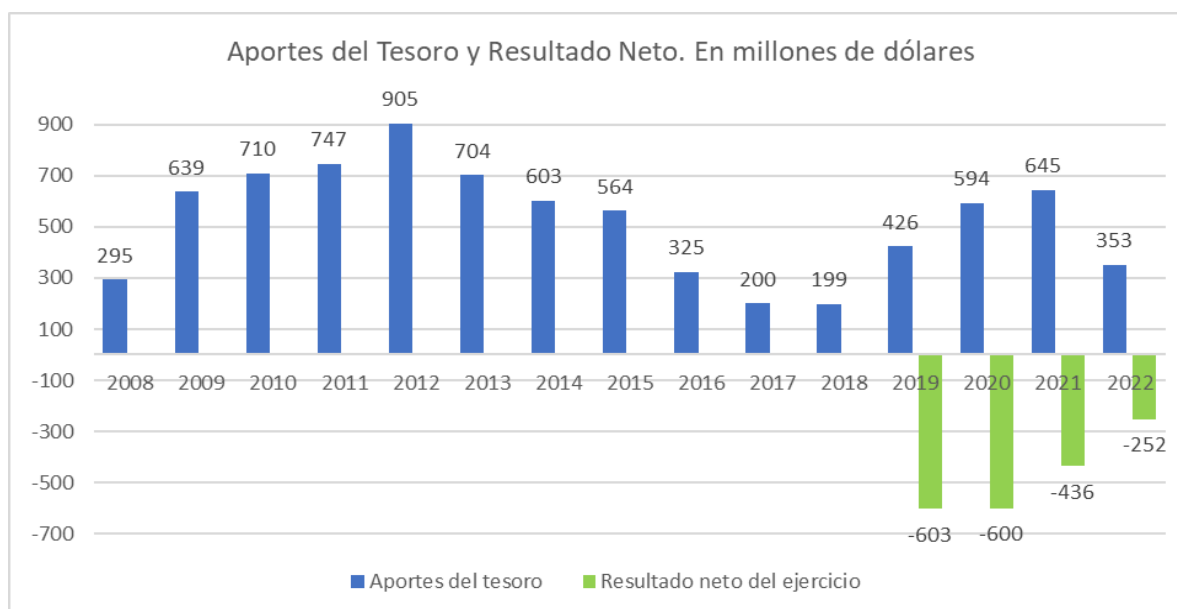
Para vuelos regionales y de cabotaje, la empresa utiliza los Boeing 737-700/800 y Max 8 que posee. Estos aviones cuentan con 8 asientos en clase de negocios y 120 o 162 pasajeros en clase turista dependiendo del modelo. En total, la empresa cuenta con 44 B737, de los cuales, según el sitio web especializado en aviación "Aviaciónline.com", ocho se encuentran inactivos. El tercer y último modelo de la flota, es el brasilero Embraer E190 con capacidad para transportar 88 pasajeros en clase turista y 8 en clase de negocios. La empresa cuenta con 26 unidades de las cuales, 13 se encuentran sin operar. Estos aviones se heredaron de la compañía austral, y aún todavía conservan su *livery* (pintura).

En total, la aerolínea de bandera cuenta con 79 aviones, de los cuales solo se encuentran operativos 58. De estos 58, 52 se utilizan en vuelos regionales o de cabotaje, representando un total de 7854 asientos. Teniendo en cuenta que Avianca posee una flota de 143 aviones de pasajeros y 6 aeronaves de carga (que por cierto Aerolíneas no posee ninguno para el periodo estudiado, pero si ha incorporado dos 737-800 carguero a inicios del 2023), la flota nacional está muy por detrás de los estándares de la región.

III.3.A Resultado financiero.

Analizando los balances presentados por la empresa desde el 2019 a la fecha, particularmente la variable "resultado neto", se observa que en los 4 años éste arroja pérdidas. Para el 2019, la pérdida neta del ejercicio fue de 36.123 millones de pesos, lo que es equivalente a 603 millones de dólares calculados al tipo de cambio oficial mayorista que regía a fin de año. El balance presentado para el 2020 arroja un resultado operativo neto de 50.429 millones de pesos negativos para ese año, es decir 600 millones de dólares en el año de la pandemia. A su vez, el balance presentado por la empresa para el año 2021, da como resultado del ejercicio una pérdida neta de 44.553 millones de pesos, lo que implica que la empresa perdió 436 millones de dólares en el año 2021. Finalmente, para el 2022, la pérdida neta del ejercicio es de 45.445 millones de pesos o 252 millones de dólares. Es decir, el déficit operativo se redujo para el 2022 un 42.2% en dólares.

Según la información presentada en su página web, y a partir de los datos del 2022, la empresa ha recibido un total de 7909 millones de dólares de subsidios. Para el año 2021, la cifra fue de 645 millones de dólares, siendo esta la más alta desde el 2013. Por su parte, los subsidios económicos a la empresa alcanzaron su mayor nivel en el año 2012 totalizando 905 millones de dólares. A partir de ese año, se fueron disminuyendo considerablemente hasta el 2018 donde por primera vez desde su estatización, el monto total de subsidios cayó por debajo de los 200 millones de dólares. A partir de la crisis del 2019 y la pandemia del 2020, la caída de los mismos durante 6 años se revirtió y comenzó un fuerte crecimiento de los aportes. Para el 2022, los resultados mostrados por Aerolíneas evidencian que la empresa no utilizó todo el presupuesto asignado en 2022, sino sólo el 67 por ciento. De esta manera, el aporte del Tesoro en millones de dólares fue de 353 millones. A continuación, se puede apreciar de manera ordenada la información detallada anteriormente.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos publicados por Aerolíneas Argentinas y el MECON.

Año	Resultado neto en pesos	Resultado neto en dólares	Aportes del Tesoro
2019	(36.123.140.985)	(603.000.000)	USD 426 millones
2020	(50.429.447.055)	(600.000.000)	USD 594 millones
2021	(44.552.928.316)	(436.000.000)	USD 645 millones
2022	(45.445.582.306)	(252.000.000)	USD 353 millones

Aportes percibidos reexpresados a dólares estadounidenses a TC vendedor BNA de la fecha del ingreso de los fondos. Resultado neto expresado a TC Oficial

III.4 Conectividad.

Como se explicó anteriormente, a continuación, se desarrollará un indicador de conectividad de nuestro sistema aerocomercial de cabotaje. Se presume que un sistema más conectado implica un sistema más federal, donde sea mayor el porcentaje de vuelos que ocurren entre pares de ciudades del interior. Las estadísticas presentadas por ANAC muestran que en diciembre del 2021 hubo un total de 7.959 vuelos de cabotaje comerciales en el mes de los cuales 889 fueron vuelos que se dieron entre pares de ciudades del interior. Para calcular esta cifra, se excluye de las estadísticas todos los vuelos que tengan como origen o destino alguno de los tres aeropuertos comerciales del AMBA (Aeroparque, Ezeiza o El Palomar) y los vuelos a San

Fernando. Esto implica que el 11,17% de los vuelos en diciembre del 2021 fueron entre ciudades del interior. Haciendo el mismo ejercicio, pero para diciembre del 2022, esta cifra mejora levemente a casi un 13%, específicamente a 12,7%, evidenciando una mejora del 13,5% de la conectividad en un año. Según la IATA, un aumento del 10% de la conectividad aérea implica un aumento de un 0,07% de la productividad del trabajo, por ende, en un año la productividad del trabajo en Argentina gracias a la mejora en la conectividad mejoró un 0.095%.

Si nos comparamos con Perú, donde el 33% de la población se concentra en Lima y sus alrededores, similar a lo que ocurre en Argentina con la Ciudad de Buenos Aires (39%) se observa que en Perú el sistema aerocomercial es más federal. El 61% de los vuelos de cabotaje en Perú se da entre pares de ciudades que no son la capital del país vecino³. Por su parte, en Colombia, donde Bogotá concentra al 21% de la población, la cifra de vuelos entre aeropuertos que no pasan por El Dorado es incluso mayor: un 74%⁴. Si bien la comparación no es perfecta, ya que Colombia y Perú poseen geografías diferentes a la de nuestro país, en términos de dimensión y población son los países sudamericanos con mayores similitudes a la Argentina. Brasil no es comparable debido a su gran extensión territorial y su escasa población en Brasilia a comparación de otras ciudades brasileras. Por su parte, Chile tampoco resulta ser un buen ejemplo, debido a su forma geográfica. Por último, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Ecuador son demasiado pequeños para compararse con Argentina.

A pesar de que la elevada conectividad aérea de Colombia puede ser explicada por su formación geográfica montañosa y selvática que genera fuertes complicaciones a la hora de transportarse por tierra, lo cierto es que las comparaciones entre nuestro país y pares latinoamericanos de similares características evidencian una muy escasa conectividad federal en la Argentina. Si bien es cierto que en el último año nuestra aerolínea de bandera ha trabajado en ello, resulta curioso la escasa conectividad federal de nuestro país aun cuando desde Aerolíneas Argentinas comunican que uno de sus principales propósitos es conectar a la Argentina.

III.5 Competitividad.

En términos de participación, durante el mes de diciembre del 2022, Aerolíneas Argentinas (AR) transportó el 63% de los viajeros siendo esta cifra 6 puntos menor al 69% de participación que obtuvo durante diciembre del 2021. La sigue Flybondi (FO) con una participación del 21%. En tercer lugar se encuentra JetSmart (WJ) con un 15% y cuarta está American Jet, con una participación marginal del 0.2%. Poca relevancia tendría calcular el índice estándar, ya que la participación de la empresa líder supera el 60%. De tal modo, si calculamos el índice HH, se obtiene un valor de 5219 lo cual evidencia la alta concentración del mercado.

La primera competidora de aerolíneas, Flybondi, vuela a 17 destinos en el país con la mejor ocupación del mercado, siendo ésta del 90% de los asientos disponibles de sus vuelos. Lo interesante, es que la compañía vuela a 16 destinos del interior del país pero únicamente tuvo durante 2022 dos vuelos desde otra ciudad del interior. Es decir, de sus 16 destinos del interior, en 2022 voló todos desde Buenos Aires salvo a Bariloche y a Neuquén que también vuela desde Córdoba⁵. La empresa finalizó el 2022 con una flota operativa de 10 B737 (el décimo primer ejemplar arribó el 30 de diciembre a Ezeiza) y planea expandirse durante 2023. Estos aviones poseen 189 asientos de clase única. La ocupación promedio de diciembre nos muestra que transportan en promedio 170 personas por avión y 274.000 personas en vuelos de cabotaje transportadas en el mes según ANAC. Esto implica que sus aviones han volado 1611 veces en

³ Las estadísticas de población del Perú se obtienen del INEI y la de vuelos de cabotaje del Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú.

⁴ Las estadísticas de población Colombia se obtienen del DANE y la de vuelos de cabotaje de la página de Estadísticas de las Actividades Aeronáuticas del Gobierno de Colombia.

⁵ Para el 2023 sumó a sus destinos desde Córdoba las ciudades de Mendoza y Salta.

31 días y que cada avión voló 161 veces en diciembre a un ritmo de 5,2 vuelos por día. Además, desde Córdoba se vuela a Bariloche y a Neuquén 6 veces por semana, 24 al mes de ida y 24 de vuelta. Esto implica que, de los 274.000 pasajeros que transportó, solo 8160 lo hizo entre pares de ciudades del interior. El resto de los pasajeros, es decir el 97,02% los transporta desde y hacia Buenos Aires.

Realizando el mismo ejercicio teórico con Aerolíneas Argentinas, de sus 58 aviones operativos quedan 49 que vuelan en el mercado interno más 3 A330 que vuelan a Ushuaia, El Calafate y Puerto Iguazú para el 2022. Haciendo un promedio ponderado da como resultado 157 asientos disponibles por vuelo. Si el factor de ocupación es del 79%, esto implica que vuelan aproximadamente 125 pasajeros por vuelo de cabotaje. La aerolínea transportó 817.000 pasajeros de cabotaje en diciembre del 22, lo que implica que ha volado 6536 veces y que cada avión voló 126 veces en 31 días a un ritmo de 4 vuelos por día, un ratio excesivamente bajo para amortizar el leasing de un avión y tener costos fijos medios más bajos. Además, Aerolíneas cuenta con 632 frecuencias interprovinciales para fines del 2022 por mes, a 125 pasajeros por vuelo son 79.000 pasajeros transportados entre pares de ciudades del interior, casi el 10%.

En términos de pasajeros transportados por cantidad de empleados, se presume que, a un mayor número de pasajeros por empleado, más eficiente es la empresa y más competitivo es su accionar, ya que logra mayores ingresos por persona empleada. La última información presentada por Aerolíneas Argentinas muestra que la empresa cuenta con 11260 empleados en Argentina para octubre del 2022. Teniendo en cuenta que se transportaron 817.000 pasajeros en el mes de diciembre, esto implica que, por cada empleado, la aerolínea transportó 72.5 pasajeros por empleado en el mes de diciembre. Por su parte, su mayor competidor en el mercado de cabotaje presenta números altamente superiores. Flybondi tenía para fines del 2022 aproximadamente 1200 empleados. La aerolínea transportó 274.000 pasajeros en el mes de diciembre, a una ratio de 228 pasajeros por empleado, más del doble que Aerolíneas Argentinas. Si continuamos con el ejercicio, pero comparamos empleados por avión operativo, para diciembre del 2022 Flybondi empleaba 120 empleados por avión mientras que Aerolíneas Argentinas lo hacía a un ratio de 216 empleados por avión. Las cifras empeoran cuando se tiene en cuenta que, el número ofrecido de asientos por avión de cabotaje, es menor en Aerolíneas Argentina que en Flybondi y emplean una mayor cantidad de personal por avión.

III.6 Accesibilidad.

El acceso a determinados servicios es uno de los factores más cruciales para el desarrollo. Es fundamental que tanto los ciudadanos como los bienes puedan moverse libremente dentro de un país, ya que esto favorece el comercio, impulsa el mercado laboral y fortalece la conexión entre diferentes regiones, al mismo tiempo que contribuye a reducir las desigualdades existentes.

El mercado aéreo responde en parte a estas demandas. En los países desarrollados, es ampliamente conocido que las personas viajan varias veces al año de un lugar a otro dentro del país. Sin embargo, en Latinoamérica, a pesar de las mejoras significativas en la mayoría de los países de la región en esta materia en la última década, no se alcanza esa misma realidad.

Uno de los argumentos planteados por quienes entendemos la necesidad de contar con una aerolínea de bandera es que permite mantener rutas que no serían rentables para una empresa privada, pero que son necesarias para mejorar la conectividad nacional. Por lo tanto, se podría inferir que, al contar Argentina con una aerolínea de bandera, deberíamos tener un mayor nivel de accesibilidad y un mayor número de pasajeros transportados en las rutas internas del país en comparación con aquellos países donde solo existen aerolíneas privadas. Esto lamentablemente no es así.

Para continuar con análisis, se procede a realizar un cociente entre la cantidad de pasajeros transportados por año en el país y la población total como reflejo de que tan fácil o

difícil es acceder al mercado aerocomercial. Se presume que, a mayor guarismo, la accesibilidad al mercado es mejor y que, al contar con nuestra aerolínea de bandera, la accesibilidad debería ser mejor que la de nuestros vecinos.

El último censo de la Argentina relevó que en el país habitan 46.044.703⁶ personas para el año 2022. A su vez, los datos presentados por ANAC muestran que en el país se transportaron un total de 13.534.000 de pasajeros en el año. El cociente nos muestra que solo el 29,3% de los habitantes del país accedió al mercado aerocomercial en el 2022. Hay distintas maneras de interpretarlo, la más directa nos dice que en un año (2022) se mueve, en promedio, en vuelos de cabotaje el 30% de la población. Lo cual indica que el porcentaje real es aún menor, ya que muchas personas viajan más de una vez, y su reserva incluye tanto un trayecto de ida como vuelta. Si bien este porcentaje aislado cuenta poco, se vuelve más interesante al compararnos nuevamente con Perú y Colombia.

El país caribeño lamentablemente presenta datos hasta el 2021, año donde todavía existían rezagos del Covid y la actividad aérea no estaba completamente recuperada. Sin embargo, la Agencia Aeronáutica Civil del Gobierno de Colombia revela que en Colombia despegaron 24.272.482 de personas en el 2021⁷. A su vez, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) reporta que en 2021 habitaban en Colombia 51.117.380 personas. El cociente nos muestra que en 2021 voló el 47% de la población colombiana en vuelos de cabotaje. La cifra colombiana es mayor al cociente argentino aun a pesar de tratarse de un año con severos rezagos del Covid en la industria.

Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) del Perú revela que el país andino cuenta con una población estimada de 33.396.700 habitantes. A su vez, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones releva 12.401.505 pasajeros de cabotaje para el año 2022. En este caso, el cociente entre pasajeros de cabotaje y población total muestra que el 37% de la población viajó en avión.

Tanto en el caso de Perú como en el caso de Colombia, la accesibilidad al transporte aéreo es mayor que en Argentina aun a pesar de no contar con una aerolínea de bandera que persigue explícitamente, dentro de todos sus objetivos, el objetivo de conectar al país y brindar acceso a rutas que no serían rentables para un privado. La accesibilidad es claramente un punto a mejorar.

III.7 Análisis de costos operativos

Luego de consultar a ex gerentes de la compañía, se confirma el análisis previo en el cual, por decirlo de algún modo, los aviones de la compañía vuelan poco y con exceso de empleados. El 82% de los costos operativos de la empresa están compuestos de combustible (28%), flota, es decir leasing y mantenimiento (22%), dotación o mano de obra (22%) y costos comerciales y tasas de vuelo (10%).

Comenzando por la dotación, La aerolínea contó en el 2022 con 11260 mil empleados, de los cuales, el 64% se encuentran en dos áreas susceptibles de ser racionalizadas, estas son "Operaciones de Aeropuertos" y "Planificación Estratégica de las Operaciones". Además, un gran número de empleados (el 20%) se encuentra en "Servicio técnico e ingeniería de Aeronaves", área que supondremos inflexible a la baja por cuestiones de seguridad. Si Aerolíneas Argentinas operara con el mismo ratio de empleador por aeronave como lo hace FlyBondi, es decir, con 120 empleados por avión en vez de 216 como ocurre actualmente, tendría una dotación total de 6240 empleados. Esto es congruente con lo que afirman desde adentro de la empresa: "*Aerolíneas Argentinas podría operar con 7000 empleados*". Es decir, sobran empleados o faltan aviones. En

⁶ Datos provisionales brindados por el INDEC. <https://www.indec.gov.ar/indec/web/Nivel3-Tema-2-41>

⁷ Se toma pasajeros despegados y no totales para no contabilizar doblemente a los pasajeros.

realidad, es una mezcla de ambas cuestiones. La dotación de 2022 implicó un gasto de 470 millones de dólares. De reducir la dotación a esta cifra, la aerolínea se hubiera ahorrado aproximadamente la suma de 177 millones. A pesar de esto, esta medida puede no ser viable políticamente, por ende, la racionalización del personal en la práctica debería ser menor. La racionalización del 15% de la dotación de personal, permitiría un ahorro de aproximadamente 70.5 millones de dólares al año y la empresa operaría con alrededor de 9500 empleados. Al ser insuficiente, esta medida debería ser complementada con otras, una de ellas, la reconfiguración de la flota.

Como se describió anteriormente, Aerolíneas cuenta con una flota compuesta de tres modelos, con 58 aviones operativos a diciembre del 2022: 13 Embraer 190, que son los que cuentan con un promedio de edad mayor, 36 Boeing 737 tanto NG como Max y 9 Airbus A330-200. Según los Estados de Resultados, la flota tuvo un costo de 476 millones de dólares al año, de los cuales 233 millones representan el alquiler o *leasing* de los aviones⁸. De los 9 A330, 6 de ellos son alquilados. Esos aviones operaban en principio en rutas internacionales y luego, como los E190 no lograban responder adecuadamente en rutas como Buenos Aires-Ushuaia, Bariloche y Puerto Iguazú, se destinaron también a vuelos internos, lo que fue catalogado como una “tragedia operativa” según fuentes internas de la compañía. De las rutas internacionales que operan los 330, solo Madrid, Miami y Cancún presentan resultados operativos positivos, mientras que Roma y Nueva York van a pérdida. En el contexto actual, no tiene sentido mantener rutas deficitarias ni tampoco alquileres de aviones de fuselaje ancho para rutas de cabotaje. Si se dieran de baja tres de los seis leasing de los 330, los 4 leasing de los E190 y se cerraran las rutas a Roma y Nueva York, se hubiera obtenido en 2022 un ahorro operativo de 75 millones de dólares al año (33.1 de leasing, 20.3 de la ruta a Roma y 21.4 de la ruta a Nueva York) sin necesidad de incurrir en nuevos alquileres, ya que la flota de aerolíneas podría suplir la caída de estos 1200 asientos en el mercado de cabotaje⁹. El ejercicio es el siguiente: si sus 36 737 operativos volaran una vez más por día (en vez de 4 veces, 5 veces como ocurre con Flybondi), se volcarían al mercado 5868 asientos. Solo con que vuelen una vez más al día 7 de los 737-800 se cubriría la caída de asientos sin incurrir en mayores costos de alquiler ni rutas deficitarias. Además, fuentes internas aseguran que uno de los puntos del plan estratégico era la reconfiguración de los contratos de leasing de la flota Boeing; Esto representaría 182 millones de dólares. De acuerdo con el Plan, una renegociación de estos contratos que disminuya el 5% del precio significaría un ahorro potencial para la compañía de 9 millones de dólares por año.

Tal como se observa, mejorar la rotación de los aviones, particularmente de los de fuselaje angosto, es fundamental para mejorar los ingresos de la compañía y disminuir los costos fijos medios de la flota. Según el Presupuesto 2020 de la compañía, los segmentos con mejores resultados operativos son: segmento regional o países vecinos con un resultado operativo positivo de 48 millones de dólares, segmento de cabotaje, con un resultado operativo de 15 millones de dólares y segmento interamérica, con un resultado apenas positivo de 6 millones de dólares, lo que totaliza un resultado operativo entre los tres sectores de 69 millones de dólares por año. Si los restantes 23 737 NG y Max volaran una vez más por día, se volcarían al mercado de cabotaje y regional 3.910 asientos extras sin incurrir en mayores costos fijos. Teniendo en cuenta que en estos mercados se ofrece 7854 asientos y estos vuelan 4 veces al día, el total de asientos por día es de 31.416 y generan al año entre los tres segmentos una contribución marginal (Ingresos – costo comercial variable – costo operativo variable) de 496 millones de dólares. Suponiendo que la demanda y la ocupación permanecen constantes (a dic del 2022 estaban al mismo nivel que diciembre del 19) y que los aviones operan con rendimientos constantes de escala, es decir los costos variables aumentan proporcionalmente, el aumento de la oferta del

⁸ Información obtenida del Presupuesto 2020 de la compañía

⁹ El número se compone de 384 asientos (cuatro E190) y 816 asientos (tres A330-200)

12% implicaría un aumento de la contribución marginal de 60 millones de dólares entre los tres sectores, llevando el resultado operativo de estos tres segmentos a 128.5 millones de dólares, lo que representaría un nuevo ahorro de 80.5 millones de dólares. Si la compañía operara con rendimientos crecientes de escala, descuentos en combustible y tasas aeroportuarias por volumen y teniendo en cuenta el efecto red o Mohring, el resultado sería aún mejor

Sin incurrir en recortes masivos de personal, ni subsidios al combustible, ni reducciones de precio por volumen de compra de combustibles, ni bonificación o subsidio de tasas aeroportuarias, ni regulaciones contra las competidoras y aún volando rutas de cabotaje necesarias para la conectividad del país que ni FlyBondi ni JetSmart vuelan, las modificaciones operacionales propuestas representan 234 millones de dólares de ahorro para la compañía. Esta cifra es el 95% del déficit operativo que tuvo aerolíneas en el 2022.

El 5% restante, aproximadamente 13 millones de dólares, puede ser cubierto aumentando los cobros por carga y proveyendo servicios técnicos y de hangar a terceros. Inclusive estos recortes podrían ser menores, aumentando la frecuencia de vuelos, explorando nuevos destinos rentables y aumentando la carga aérea. A su vez, para competir contra las low costs, la aerolínea podría ofrecer el mismo esquema de tarifas en dos tramos en mercados de cabotaje y regionales, para poder apropiarse de la máxima disposición a pagar por el consumidor y disputar las rutas más rentables, mientras que ofrece tarifas plenas para vuelos transcontinentales que le otorgan status a los ojos del consumidor de estos segmentos.

Aerolíneas Argentinas carga con el deber de conectar e integrar a nuestro país, para favorecer el turismo y el transporte de zonas donde las operadoras privadas hoy en día no llegan y los medios de transporte alternativos no terminan de lograr su cometido. Para esto, la aerolínea debe poder disputar los segmentos rentables y no asumir costos extras ya que el esquema de subsidios cruzados de rutas implica una carga inicial pesada que no poseen las demás competidoras. Si bien la información que presenta la aerolínea no nos permite analizar ruta por ruta, el consolidado del sector de cabotaje presenta un resultado levemente positivo. Este resultado, podría ser aun mucho mayor si la empresa no cargaría con las rutas deficitarias que son aquellas que, por descarte, FlyBondi y JetSmart no operan.

III.8 Pasajeros transportados en el país, precio del barril, tipo de cambio real y RIPTE

Por último, se realiza un pequeño análisis de regresiones lineales simples entre pasajeros de cabotaje transportados y precio del barril de petróleo, tipo de cambio real y RIPTE. Se toman 24 observaciones, siendo estos los meses de 2019 y 2022, donde el tráfico aéreo fue normal.¹⁰

Se observa que existe un pequeño ajuste ($R^2=0.23$) entre la suba del tipo de cambio real y la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados, es decir, el 23% de la variación en la cantidad de pasajeros de cabotaje transportados se explica por la suba o baja del tipo de cambio real. Lógicamente, un aumento del tipo de cambio implica un encarecimiento de los viajes al extranjero y un abaratamiento para extranjeros de los viajes dentro de Argentina, siendo positivo para las aerolíneas que operan en nuestro mercado. A su vez, se observa que el precio del barril de petróleo medianamente explica la cantidad de pasajeros transportados ($R^2=0.56$), es decir, la variabilidad de la cantidad de pasajeros transportados de cabotaje se explica en un 56% por el precio del petróleo. A mayor precio del petróleo, menor es la cantidad de pasajeros transportados y a su vez mayores son los costos variables. Comprender esta dinámica es fundamental para obrar por el funcionamiento superavitario de Aerolíneas Argentinas. Por último, no se encuentra ninguna relación con el RIPTE, es decir, la variabilidad de cantidad de pasajeros transportados en el sector de cabotaje no se explica mediante la variación del RIPTE. El resultado se entiende por varios motivos: el RIPTE no mide el ingreso de los extranjeros y la compra de pasajes no esta

¹⁰ Ver cuadros en Anexo

sujeta unicamente a salarios formales. Existen segmentos de consumidores étnicos (viajes por familia), empresariales (viaje por negocios) y políticos (viajes de personas trabajando en el Estado)

IV. Recomendaciones Finales

A modo de conclusión del trabajo de investigación, se planteará una serie de propuestas que tienen potencial para mejorar no solamente el mal desempeño financiero y operativo de Aerolíneas Argentinas que permitan terminar con los aportes millonarios del Tesoro, sino que también ayudar a promover mejoras en la conectividad regional que potencien el comercio y el turismo.

- Aumentar la flota operativa, ya sea poniendo a volar los 21 aviones de fuselaje angosto que se encuentran inoperativos o negociando más y mejores leasings de los Boeing 737 NG o Max.
- Homogeneizar la flota: Dar de baja los E190 que son antiguos, pequeños y poco eficientes heredados de Austral y reemplazarlos por los B737 700/800 NG o MAX dependiendo de los destinos a operar. A su vez, dar de baja 3 leasing de los A330-200 que operan internamente en el país. A mediano plazo, reemplazar los antiguos A330-200 por B787 que cuentan con mejoras en términos de consumo de combustible, rango de vuelo y seguridad. Además, una flota enteramente Boeing a mediano plazo otorgaría mejor poder de negociación con el fabricante para acceder a mejores contratos de leasing o repuestos. A su vez, potenciar la flota carguera que posee bajo costos operativos, posee un gran potencial superavitario y permite mejorar el comercio y las exportaciones de las economías regionales.
- Potenciar la conectividad regional fomentando rutas entre pares de ciudades del interior, apoyando el turismo y el comercio. Estas rutas, que inicialmente se suponen deficitarias, se solventarán mediante subsidios cruzados intra-empresa. El dinero surge de la disputa de rutas rentables que parten desde Ezeiza o Aeroparque, actualmente disputadas con las low costs.
- Aumentar la cantidad de vuelos diarios por avión, mejorando la rotación de los mismos y llevando el ratio de vuelos por día a los estándares de la competencia. Esto permitiría disminuir los costos fijos medios. Mejorar el ratio de pasajeros transportados por empleado y disminuir el ratio de empleados por avión, a niveles competitivos.
- Recortar en un 15% el personal de Aerolíneas Argentinas: este recorte por supuesto que se llevaría en áreas susceptibles a ser racionalizadas y que no influyen en los estándares operativos de seguridad. Dejar la compañía con 9500 empleados aproximadamente.
- Reconfigurar el esquema de rutas al exterior: cerrar rutas continuamente deficitarias como a JFK y a FCO. Apostar al mercado regional y de cabotaje, que son los mercados más rentables, ofreciendo más asientos a partir de la introducción de los 737 o mejorando la rotación. A su vez, mantener las rutas con status como MAD, MIA y CUN y disputar más agresivamente el mercado español, siendo este el destino más rentable para volar por fuera de Sudamérica. Por último, estudiar nuevas posibles rutas internacionales como Barcelona o Tel Aviv
- Reforzar el marco regulatorio, para que Aerolíneas Argentinas no sea la única empresa que cargue con la mochila de conectar al país, abriendo las puertas a la iniciativa privada que desee operar y crear puestos de trabajo en nuestro país, pero estableciendo un piso obligatorio de rutas entre pares de ciudades del interior a operar para aquellas compañías que deseen volar en la Argentina.
- Negociar descuentos por volumen con las proveedoras de combustible. A su vez, teniendo en cuenta que el combustible representa el 28% del costo de Aerolíneas Argentinas, establecer un esquema de intercambio entre el Estado y la empresa, para que cuando el precio del barril suba extraordinariamente, el Estado financie el monto

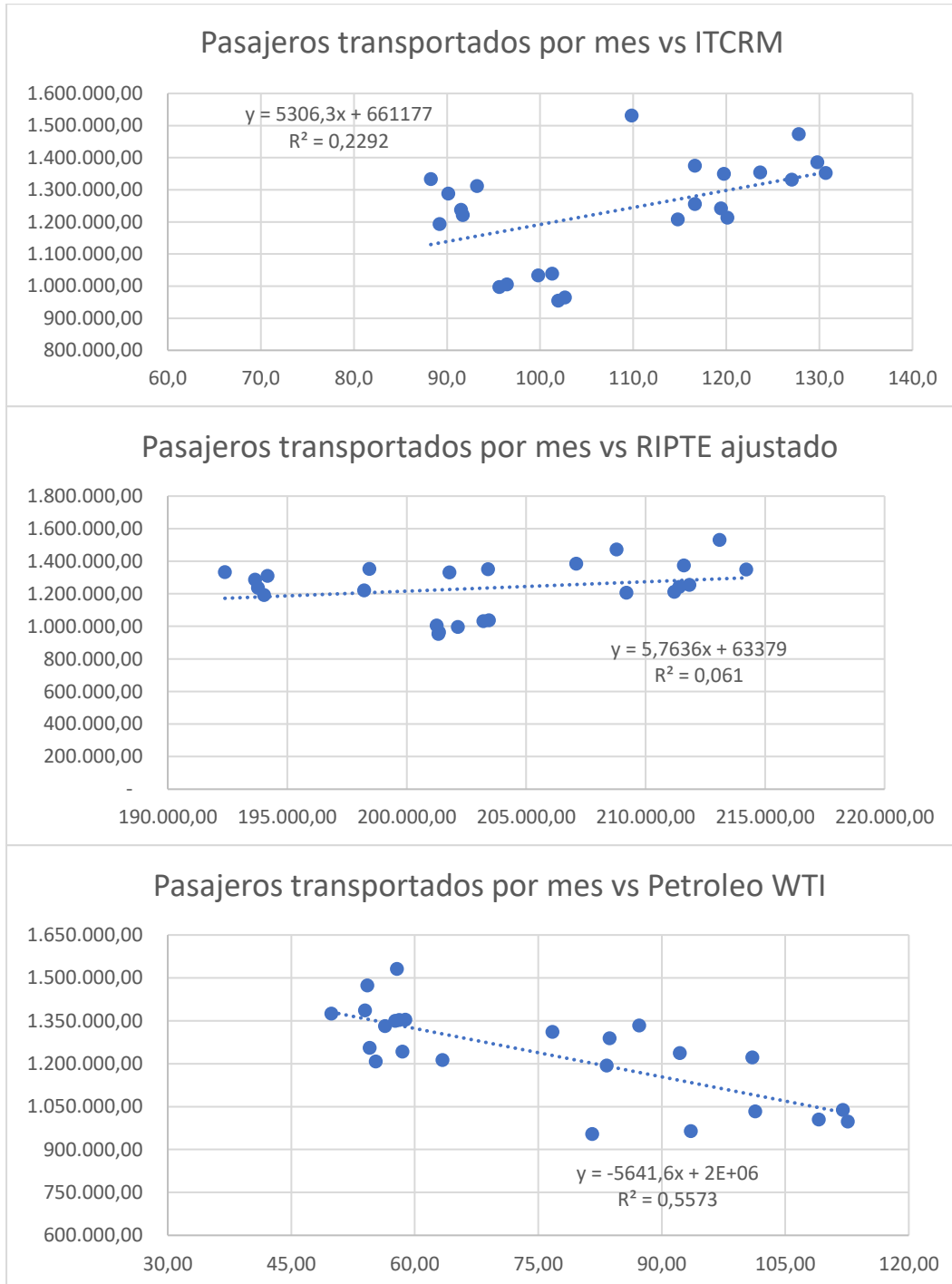
correspondiente a esta variación y cuando el precio caiga extraordinariamente, la aerolínea devuelva el monto recibido.

- Proveer servicios de hangar y mantenimiento a terceros. Tener una política comercial más activa, cercana al consumidor, e identificar consumidores leales. Ofrecer mejor programa de millas y explorar nuevos destinos regionales.
- Ofrecer tarifas en dos tramos para los segmentos de cabotaje y regional disputados con las low costs para poder competir. Al mismo tiempo, ofrecer tarifas plenas en segmentos internacionales para competir contra las aerolíneas *flagship* (aerolíneas de primera).
- Por último, a nivel macroeconómico, tener en cuenta que un tipo de cambio competitivo fomenta el turismo receptivo, las exportaciones y los vuelos de cabotaje.

Estas recomendaciones mejorarían sustancialmente el desempeño operativo y financiero de la Aerolínea en un contexto donde el equilibrio fiscal es imprescindible y donde estos aportes se configuran como un subsidio pro ricos, sin dejar de lado la responsabilidad con la que carga la Aerolínea de conectar al país. No se debe sostener un déficit crónico, pero tampoco plantear la desaparición de la misma. Solamente mejorando ciertos estándares y llevando a cabo buenas prácticas, se puede lograr contar con una aerolínea de bandera que le aporte a las arcas del Estado más de lo que le cuesta y que además contribuya al desarrollo de nuestro país.

V. Anexo

A continuación, se presentan las regresiones utilizadas en el punto III.8



Fuente: Elaboración propia en base a datos ANAC, INDEC e Investing.

Referencias bibliográficas

- Aerolíneas Argentinas. (s.f.). *Flota*. <https://www.aerolineas.com.ar/la-flota>
- Aerolíneas Argentinas. (s.f.). *Información Financiera*. <https://www.aerolineas.com.ar/informacion-financiera>
- CEPAL. (2017). *Boletín FAL*. Edición N° 359, número 7.
- Ceriotto, L. (25 de junio del 2022). “Aerolíneas: los subsidios de este año ya equivalen a 590 millones de dólares”. *Clarín* https://www.clarin.com/economia/aerolineas-subsidios-ano-equivalen-590-millones-dolares_0_676wL0LYIL.html
- De Ruz, G. (2003). “*Economía del Transporte*”. Antoni Bosch
- G. Meier y E. Baldwin, (1973) “*Desarrollo económico, Teoría, historia y política*”, ed. Aguilar.
- Gimenez Mazó, E. (22 de marzo de 2023). “*Flybondi acuerda incremento en el sueldo de sus empleados*”. *Aviaciónline*. <https://www.aviacionline.com/2023/03/flybondi-acuerda-incremento-en-el-sueldo-de-sus-empleados/#:~:text=Actualmente%20Flybondi%20tiene%20alrededor%20de,tripulantes%20de%20cabina%20de%20pasajeros>
- IATA. (2019). “La importancia del transporte aéreo para Argentina”
- IATA. (2021). “Air connectivity”
- Koutsoyiannis, A (1979). “*Microeconomía moderna*”. Amorrortu editores. 2ª. Edición Madrid
- Marcigliano, A. (19 de marzo de 2019) “Un siglo de aviación argentina, desde la fundación de la primera línea aérea”. *La Nación*. <https://www.lanacion.com.ar/politica/un-siglo-aviacion-argentina-fundacion-primera-linea-nid2226817/>
- Nicholson, W. (2015). “*Teoría microeconómica. Principios básicos y ampliaciones*”. 11ª. Edición. Cengage Learning.
- Parkin, M. Loria, E. (2010). “*Microeconomía. Versión para Latinoamérica*”. Pearson, 9ª. Edición
- Pedrazzoli, M. (27 de abril de 2023) “El mejor balance de Aerolíneas Argentinas desde la estatización”. *Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/544052-el-mejor-balance-de-aerolineas-argentinas-desde-la-estatizac>
- Pellegrini, J. (2004). “*Estructuras de Mercado*”. UNR

Polito, S. (14 de abril de 2022) “[INFORME] Flota de Aerolíneas Argentinas tras la incorporación de un Airbus A330-200 más”. Aviaciónline. <https://www.aviacionline.com/2022/04/flota-de-aerolineas-argentinas-tras-la-incorporacion-de-un-airbus-a330-200/>

Polito, S. (14 de agosto de 2022) “El nuevo Airbus A330 de Aerolíneas Argentinas inició operaciones (LV-KAO)”. Aviaciónline. <https://www.aviacionline.com/2022/08/el-nuevo-airbus-a330-de-aerolineas-argentinas-inicio-operaciones-lv-ka0/>

Ramírez Cendrero, J.M. (2002) “Los nuevos desafíos de la economía industrial. Repercusiones en la política industrial y valoraciones críticas.” VIII Jornadas de Economía Crítica, Valladolid.

Silva, H. (2019). “*The Mohring Effect*”. Instituto de Economía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

Fuentes estadísticas

ANAC Estadísticas.

Aerolíneas Argentinas.

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Estadísticas de las Actividades Aeronáuticas del Gobierno de Colombia.

IDH. ONU.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC)

Ministerio de Economía de la Nación.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.