

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ESTADÍSTICA

LICENCIATURA EN ECONOMÍA
TRABAJO FINAL

“Desregulación Aero comercial en Argentina: Un Enfoque desde la
Economía de Bienestar”

Giner, Juan Agustín
(Legajo: G-6644/3)

Docente Tutor: Saglione, Gonzalo.

Fecha: Noviembre 2024

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo analizar el proceso de desregulación en el sector aerocomercial argentino entre diciembre de 2023 y septiembre de 2024 desde una perspectiva microeconómica, utilizando la Economía de Bienestar como base teórica. Se revisan las reformas llevadas a cabo en Argentina, tomando como referencia la experiencia de desregulación en Estados Unidos en 1978. Se caracteriza al sector en Argentina y se lo evalúa en términos de eficiencia y equidad. Asimismo, se examinan las políticas implementadas por el gobierno de Javier Milei y sus efectos sobre la competitividad y la accesibilidad del servicio. Finalmente, se identifican los principales desafíos para mejorar la eficiencia y equidad del sector aerocomercial en el futuro.

Abstract

This paper aims to analyze the deregulation process in the Argentine air transport sector between December 2023 and September 2024 from a microeconomic perspective, using Welfare Economics as the theoretical basis. The reforms carried out in Argentina are reviewed, taking the 1978 deregulation experience in the United States as a reference. The paper characterizes the sector in Argentina and evaluates efficiency and equity. Additionally, it examines the policies implemented by the government of Javier Milei and their effects on the competitiveness and accessibility of the service. Finally, it identifies the main challenges to improving efficiency and equity in the air transport sector in the future.

Índice

I. Introducción.....	3
II. Marco Teórico	4
a) Economía de Bienestar	4
b) Estructura de Mercados.....	6
III. Antecedentes	7
IV. Desarrollo.....	9
a) Mercado Aerocomercial Argentino	9
b) Marco Regulatorio	11
c) Análisis de Eficiencia y Equidad.	13
V. Consideraciones Finales	19
VI. Fuentes Estadísticas	20
VII. Referencias Bibliográficas	20

I. Introducción

El sector transporte, tanto marítimo, como terrestre y aéreo tiene una importancia central en la vida diaria de todas las personas. Tal importancia se explica no solo en la capacidad para conectar personas, bienes y servicios, sino que cumple un rol fundamental en el desarrollo económico. La conectividad que posibilita el transporte es de gran relevancia para el comercio, el turismo y diversos sectores vinculados a estos como logística y hotelería.

El sector aerocomercial en particular, tiene gran importancia en la integración de distintas regiones permitiendo el acceso a lugares que, mediante otros medios, no se podría llegar o tomaría mayor tiempo. El desarrollo de dicho sector fomenta el comercio de larga distancia, el turismo y la movilidad laboral. Es, además, una fuente de generación de empleo, ya que no solo lo hace de manera directa, en aeropuertos, aerolíneas o personal de mantenimiento, sino que también lo hace de manera indirecta, en sectores como el turismo.

La importancia de este sector puede vislumbrarse en la cantidad de empleo que genera, así como su aporte al nivel de actividad. De acuerdo al Grupo de Acción de Transporte Aéreo (ATAG por sus siglas en inglés), el transporte aéreo generó 7,7 millones de puestos de trabajo en América Latina y el Caribe y aportó 187 billones de dólares a la actividad de la región en el año 2018. Esto representa un 2.7% del empleo y un 3.5% del PIB de la región. Para Argentina, la Asociación Internacional de transporte Aéreo (IATA) estima que, entre empleo directo, cadenas de abastecimiento, el gasto de sus empleados y el turismo que llega al país se generan 329.000 puestos de trabajo, aportando alrededor de 12 mil millones de dólares al PIB argentino (un 2,1% del PIB) para el año 2019.

La relevancia de este sector en el país está también determinada por su geografía. La República Argentina es el octavo país más extenso del mundo con una superficie de 2.800.000 km². A pesar de su gran extensión territorial, el 40% de su población vive en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estos factores llevan a que el transporte aéreo sea un elemento fundamental para la integración y conectividad del país.

No obstante, hay indicadores que dan cuenta de que el sector aerocomercial argentino se encuentra subdesarrollado. Por un lado, la oferta de vuelos hasta agosto de 2024 es sustancialmente menor a la de 2023. De acuerdo a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), la oferta de vuelos de cabotaje cayó 7% respecto a 2023. Por otro lado, todavía no se ha recuperado la oferta de vuelos de cabotaje previa a la pandemia. El año 2023 tuvo una oferta de 147.977 vuelos, mientras que el año 2019 tuvo una oferta de 181.946 vuelos, una caída de 23%.

Si analizamos la cantidad de pasajeros que han tomado vuelos de cabotaje, vemos que el país también se encuentra retrasado en cuanto a sus pares de la región. En el año 2023, un total de 17 millones de pasajeros tomaron vuelos de cabotaje en Argentina, lo que equivale a 37 pasajeros por cada 100 habitantes. En comparación con la región, Brasil tuvo 45, Colombia 57 y Chile 77 pasajeros por cada 100 habitantes.

Para enfrentar los desafíos del sector, distintos gobiernos han adoptado enfoques divergentes sobre la regulación, destacándose las reformas durante las gestiones de Mauricio Macri y Alberto Fernández.

Durante el año 2016, el gobierno de Mauricio Macri llevó adelante un proceso de desregulación del mercado aerocomercial con el objetivo de aumentar la competencia y conectividad en el país.

Entre las medidas tomadas, se facilitó el acceso a nuevas empresas, como las llamadas aerolíneas “low cost”, se autorizaron nuevas rutas aéreas y la posibilidad de competir por las rutas existentes, así como también se eliminaron las bandas tarifarias mínimas, que controlaban los precios mínimos de los boletos aéreos.

Sin embargo, el gobierno de Alberto Fernández revirtió muchas de las medidas tomadas. A través de diversos decretos presidenciales, durante 2020 y 2021, se reintrodujeron las bandas tarifarias, estableciendo precios mínimos y máximos para los pasajes aéreos. Se limitó el uso de aeropuertos secundarios, como El Palomar, priorizando los aeropuertos principales (Jorge Newbery y Ministro Pistarini). Estas medidas afectaron fuertemente la operatoria de las aerolíneas “low cost” y favorecieron a Aerolíneas Argentinas.

Actualmente, el gobierno de Javier Milei está llevando a cabo, a través del Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado, a cargo de Federico Sturzenegger, un nuevo proceso de desregulación del sector aerocomercial. Esta reforma surge de la idea que “...la política aeronáutica argentina ha limitado fuertemente el desarrollo de la industria aerocomercial, pilar fundamental no solo de su integración federal, sino fundamentalmente del desarrollo económico y turístico”, plasmada en el decreto 70/2024. El objetivo final de estas medidas es aumentar la competencia y conectividad del país, lograr tarifas más competitivas para que mayor cantidad de personas puedan volar y así aumentar el turismo en todo el país.

El propósito de este trabajo es evaluar la desregulación en el sector aerocomercial argentino desde una óptica microeconómica, tomando como base teórica la Economía de Bienestar. Se tendrá en consideración, además, las reformas llevadas a cabo en Estados Unidos en 1978 y las teorías que surgieron a partir de dicha experiencia. A partir de este marco teórico, se buscará caracterizar al sector bajo análisis en términos de eficiencia y equidad con el fin de identificar los principales desafíos del proceso de desregulación.

El trabajo comienza con el desarrollo del marco teórico que servirá como base para el análisis. Allí se repasan los contenidos planteados por la Economía de Bienestar y se toma como referencia el trabajo de Pellegrini (2014) para la definición y caracterización del mercado bajo análisis. A continuación, se repasan los antecedentes relevantes surgidos en materia de desregulación aerocomercial. En la cuarta sección, se aborda el análisis del mercado argentino aplicando el marco teórico previamente desarrollado. Luego, se revisan las políticas de desregulación impulsadas por el gobierno de Javier Milei, y se realiza un análisis detallado de la eficiencia y equidad del sector aerocomercial argentino. El trabajo finaliza con consideraciones relevantes respecto a lo analizado.

II. Marco Teórico

a) Economía de Bienestar

Alberto Porto (1989) nos dice que “el objetivo de la economía de bienestar es formular reglas para la asignación óptima (ideal) de los recursos escasos a disposición de la comunidad” (p. 72). En busca de ese objetivo, Porto desarrolla un modelo simplificado de dos personas, dos bienes y dos factores. Estos factores, capital y trabajo, se suponen homogéneos, divisibles y cuya oferta es inelástica. Las preferencias de ambas personas están representadas por funciones de utilidad cardinal, doblemente diferenciables y cóncavas. El modelo se basa en la maximización de estas funciones de utilidad como el punto de uso óptimo de los recursos sujeto a restricciones tecnológicas, las dotaciones de recursos y las preferencias de los consumidores.

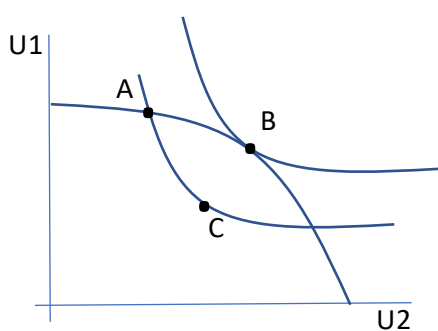
El punto óptimo está determinado por las condiciones de eficiencia y las condiciones de equidad distributiva.

- Las condiciones de eficiencia están formadas por:
 - i) La eficiencia en la producción: dada por la igualdad de las tasas marginales de sustitución entre factores en las dos producciones.
 - ii) La eficiencia en el consumo: igualdad de las tasas marginales de sustitución entre bienes para las dos personas.
 - iii) Canasta eficiente: igualdad entre la tasa marginal de sustitución entre bienes en el consumo y la tasa marginal de transformación.
- Las condiciones de equidad distributiva están determinadas por el valor marginal del bien. Este debe ser igual para ambas personas.

Las condiciones de eficiencia definen la gran frontera de posibilidades de utilidad (GFPU). Esta curva es la envolvente de todas las combinaciones de utilidades individuales posibles entre dos o más personas, es decir, la envolvente de todas las fronteras de posibilidades de utilidad (FPU) que son técnicamente factibles. Cualquier punto a lo largo de esta curva es un punto de eficiencia paretiana. Este punto implica que no es posible mejorar la situación de un individuo sin empeorar la de otro, es decir, no quedan ganancias potenciales sin explotar. Por otro lado, La curva de isobienestar representa todas las combinaciones posibles de utilidad para dos o más individuos de una sociedad que proporciona un mismo nivel de bienestar social.

El punto B del gráfico es un óptimo social. Es eficiente, ya que se encuentra sobre la GFPU y es equitativo. Un punto como A es eficiente en el sentido de Pareto, pero es más inequitativo que B. El punto C es ineficiente en el sentido de Pareto, pero tiene una asignación de recursos más equitativa que A.

Gráfico 1.



Fuente: elaboración propia en base a Alberto Porto. Economía del Bienestar, Teoría y Política Económica.

Fernández de Castro y Tugores (1991) sostienen, respecto al equilibrio general que: "...Se alcanzará un equilibrio general en una economía cuando los mercados son competitivos si, para un vector de precios dados, las combinaciones de bienes (factores) adquiridos por los consumidores (empresas) satisfacen las siguientes condiciones: 1) cada consumidor satisface su

utilidad sujeta a su restricción presupuestaria. 2) las empresas maximizan sus beneficios eligiendo las combinaciones de factores eficientes dadas las restricciones tecnológicas subsumidas en su función de producción. 3) todos los mercados se vacían” (p. 232).

Surgen, de esta manera dos teoremas de la economía de bienestar:

- Primer teorema de la economía de bienestar: si no existen externalidades en la producción y/o consumo, hay información perfecta, y existe competencia perfecta en todos los mercados, el punto de equilibrio es Pareto-eficiente.
- Segundo teorema de economía de bienestar: si no existen rendimientos crecientes a escala, ni externalidades en la producción y/o el consumo y hay información perfecta, entonces cualquier asignación de recursos Pareto-eficiente puede ser alcanzada por mercados competitivos, si existe un patrón consistente de propiedad de los factores, capital y trabajo, por parte de las dos personas.

Surgen algunas consideraciones importantes de mencionar. En primer lugar, los diversos puntos a los que se puedan llegar surgen, como mencionamos anteriormente, de la maximización de una función de bienestar social. De acuerdo a Porto, esta función puede adoptar diversas formas (individualista paretiana, no paretiana o no individualista). La sola elección de una función implica juicios de valor. La función individualista paretiana, la más utilizada, cuyas curvas de isobienestar son convexas, permite incorporar, además, juicios de valor sobre las utilidades individuales y de esta manera analizar cuestiones de equidad.

El segundo teorema de bienestar abre la posibilidad de redistribución. El Estado puede no estar conforme con la asignación de recursos generada por el mercado por lo que surge la posibilidad de redistribuir esos recursos manteniendo los precios relativos inalterados.

El estado óptimo de la economía surge entonces de cuestiones subjetivas incorporadas en la función de bienestar social. El único punto con significado no ambiguo es aquel en el que son tangente la GFPU y la función de bienestar social (punto A del gráfico). Aquellos puntos eficientes en el sentido paretiano pueden no ser del agrado del planificador social, quien decide redistribuir los recursos, sacrificando eficiencia en busca de mayor equidad (preferencia del punto C por sobre el A). Surge así un “trade-off” entre eficiencia y equidad.

Finalmente, quiero dejar definido dos conceptos que serán de gran utilidad a lo largo del trabajo. Decimos que hay eficiencia productiva si la producción se realiza con la utilización mínima de recursos productivos, es decir, al costo medio mínimo. En cambio, existe eficiencia asignativa si se produce la cantidad óptima que demanda la sociedad, es decir el precio iguala al costo marginal.

b) Estructura de Mercados

El trabajo de Pellegrini (2014) brinda un marco para la definición de un mercado y para el análisis de su estructura. Para ello el autor plantea que: “El mercado se delimita siempre desde el punto de vista de los compradores. Se lo suele describir como el área de elección de los compradores, entendiendo al área no sólo en un sentido espacial, sino en el de las diferentes dimensiones que tiene un mercado”.

Las dos principales dimensiones son el tipo de bien y el área geográfica. Respecto al tipo de bien, no es necesario que dos bienes sean sustitutos perfectos para ser considerados un mismo bien, sino que la sustituibilidad sea lo suficientemente “alta”. Cabe aclarar que aquí yace una opinión

subjetiva respecto a que se considera por sustituibilidad “alta”, ya que no hay una medida estandarizada. Se reconoce además que existen distintas variedades dentro de un mismo bien que logran satisfacer la misma necesidad de los consumidores.

Los mercados también se pueden delimitar por su alcance geográfico, ya sea regional, nacional, o global. Dicha área se define como aquella en la cual los compradores buscan los bienes o aquella dentro de la cual los vendedores envían sus productos.

Una vez definido el mercado a estudiar, Pellegrini (2014) brinda una guía para determinar la estructura de dicho mercado. El autor sostiene que la estructura de un mercado está conformada por 3 elementos:

- Densidad y participación del mercado
- Concentración
- Barreras a la entrada, salida y movilidad.

Según Pellegrini (2014), la densidad es, simplemente, la cantidad de oferentes o demandantes que operan en el mercado. La participación de mercado es la proporción, en términos porcentuales, de las ventas o de compras que hace un vendedor o comprador, sobre el total de las transacciones realizadas. Esta proporción puede variar desde aproximadamente 0% a 100%.

La concentración de mercado se refiere a la participación combinada de las mayores firmas y mide el grado de oligopolio en dicho mercado. Para su medición se utilizan distintos índices como ser el índice Standard, el índice de concentración, el índice de Herfindahl-Hirschman.

El último elemento de análisis en la estructura de mercado son las barreras de entrada, salida y movilidad siendo estas entendidas como todo aquello que reduzca la facilidad, amplitud o velocidad de entrada, salida o movilidad de las empresas en el sector. Estas barreras adoptan diversas formas, entre las más comunes encontramos: leyes y regulaciones estatales, patentes, economías de escala, de gama o de aprendizaje, elevados requerimientos de capital. Respecto a cómo relajar estas barreras, el autor destaca en su ensayo que:

“Existen dos factores que debilitan la importancia de las barreras: la desregulación y la apertura de las economías. La desregulación ha vuelto mucho más accesible diferentes mercados que, por disposiciones legales, habían estado en manos de oligopolios muy concentradas, como la aeronavegación de cabotaje...” (Pellegrini, 2014, p.13).

III. Antecedentes

Viscusi (2005), define a la regulación económica como restricciones gubernamentales impuestas sobre las decisiones de las firmas respecto a precios, cantidades o entrada y salida al mercado. De acuerdo al autor, las regulaciones afectan tanto el bienestar de los agentes como su comportamiento. En la presencia de mercados regulados, la eficiencia productiva u asignativa está determinada no solo por las fuerzas de mercado sino también por los procesos administrativos.

Se entiende por desregulación a un proceso a través del cual se eliminan o reducen regulaciones gubernamentales sobre una determinada industria o sector. Para llevar adelante dicho proceso, se parte de la idea que la regulación misma presenta restricciones para un funcionamiento eficiente del sector. Esta ineficiencia puede explicarse en precios demasiado elevados o falta de competencia, traduciéndose en pérdidas de bienestar.

Un claro ejemplo de desregulación fue el que atravesó el sector aerocomercial de Estados Unidos en 1978. Durante la década de 1970, Estados Unidos atravesaba un proceso de estanflación. Aunque la mayoría de las explicaciones de la época apuntaban a un fenómeno de naturaleza monetaria, un grupo de economistas, entre ellos Alfred Kahn, atribuía el origen de la estanflación a rigideces microeconómicas, como barreras regulatorias y distorsiones en los sectores regulados, que generaban presiones inflacionarias (Brown, 2014). La agencia encargada de la regulación del sector aerocomercial en Estados Unidos era la Junta de Aeronáutica Civil (CAB, por sus siglas en inglés), creada en 1938 a través del Acta de Aeronáutica Civil. Esta agencia reguladora controlaba las tarifas a través de una fórmula, regulaba la entrada y salida de aerolíneas en la industria y la entrada y salida a rutas específicas. Además, supervisaba las fusiones y adquisiciones, entre otras tareas (Brown, 2014).

De acuerdo con la Teoría de la Captura, desarrollada por economistas como George Stigler, las agencias reguladoras como la CAB terminan favoreciendo a las empresas que deben regular, lo que genera una ineficiencia que contribuye a los problemas de mercado. Sam Peltzman (1976) argumentó que estas regulaciones a menudo beneficiaban a grupos organizados, en este caso a las grandes aerolíneas, a expensas del bienestar general. El fundamento detrás de esta idea radica en la variabilidad de los intereses individuales y en que el impacto de la regulación que recae sobre cada persona es tan pequeño que no genera suficiente motivación para oponerse. Debido a que el costo es disperso entre muchos, el incentivo para la acción colectiva es bajo.

Con la asunción de Jimmy Carter a la presidencia, Alfred Kahn fue nombrado presidente de la CAB y encabezó el proceso de desregulación aerocomercial mediante la Ley de Desregulación de las Aerolíneas de 1978. La ley estableció un calendario para flexibilizar las tarifas y facilitar la entrada y salida de aerolíneas al mercado, eliminando la influencia que el gobierno tenía sobre la competencia.

En los años siguientes, surgieron múltiples estudios que analizaron los efectos de la desregulación en términos de competencia, tarifas, calidad del servicio y eficiencia operativa. Koran (1983) analiza una muestra de 100 tramos y compara el último trimestre de 1976 con el último trimestre de 1978. Valoriza el excedente del consumidor y el del productor para analizar el efecto de la desregulación. Sostiene que, si bien hubo un deterioro en la calidad del servicio, la caída en las tarifas más que compensaron este deterioro del servicio para llevar a un aumento del excedente del consumidor de entre 15usd y 20usd. Respecto al excedente del productor, el autor concluye que este se mantuvo sin cambios debido a que las ganancias de las aerolíneas no se vieron alteradas.

La disminución en las tarifas aéreas no fue lineal y generalizada a todos los vuelos. Bailey (1986) encuentra que los precios para aquellos vuelos de tramos más cortos y de menor densidad de pasajeros aumentaron entre un 10% y un 15% respecto a lo determinado por la fórmula de CAB. Sin embargo, la caída en el precio del boleto alcanzó hasta un 40% para aquellos vuelos de mayor recorrido y mayor densidad de pasajeros. Luego de la desregulación, la eficiencia del sector aumentó significativamente. Por un lado, las aerolíneas ya establecidas empezaron a disminuir sus costos aumentando el número de asientos de los aviones y renegociando los acuerdos laborales. Las pequeñas aerolíneas locales ampliaron su alcance y escala de operaciones.

Caves, Christensen y Tretheway (1984) llevaron a cabo un análisis exhaustivo de la diferencia de costos operativos entre las pequeñas y las grandes aerolíneas en la industria aerocomercial estadounidense, con el objetivo de explicar la paradoja de que las pequeñas aerolíneas puedan

competir con las grandes aerolíneas a pesar de la diferencia de costos. Para ello, utilizaron un modelo econométrico basado en una muestra de 21 aerolíneas que operaron entre 1970 y 1981.

El estudio reveló una significativa diferencia de costos, del 58% en promedio, a favor de las grandes aerolíneas frente a las más pequeñas. Aunque el número de ciudades servidas por ambos tipos de aerolíneas era bastante similar, las grandes aerolíneas se beneficiaban de menores costos debido a dos factores clave: las economías de densidad y la duración promedio de los tramos de vuelo. Según los resultados del modelo, el 45% de la diferencia de costos se atribuía a las economías de densidad, que permitían a las grandes aerolíneas distribuir sus costos operativos fijos entre más pasajeros en rutas más frecuentadas. Por otro lado, el 17% de la diferencia de costos se explicaba por la duración promedio del tramo, ya que las grandes aerolíneas tienden a operar rutas más largas, lo que también contribuye a una mayor eficiencia en el uso de recursos.

Como conclusión clave, el trabajo de Caves, Christensen y Tretheway (1984), determinó que las economías de escala eran constantes tanto para las grandes como para las pequeñas aerolíneas, lo que significa que el tamaño de la aerolínea no influía de manera significativa en la reducción de costos. Por lo tanto, las economías de densidad fueron identificadas como el principal factor que explica la ventaja de costos de las grandes aerolíneas sobre las más pequeñas.

IV. Desarrollo

a) Mercado Aerocomercial Argentino

De acuerdo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (2020), la República Argentina posee una larga y fecunda tradición aérea nacida en el siglo XIX.

En su reseña histórica, la CLAC sostiene que la historia aérea argentina se remonta a inicios del siglo XIX. A fines de 1907, Aarón de Anchorena voló “el Pampero”, un globo esférico, desde Buenos Aires hasta Conchillas, Uruguay junto a su amigo, el ingeniero Jorge A. Newbery.

En 1910 se crea el primer aeródromo del país en Villa Lugano con dos kilómetros de pistas y ocho hangares. Hacia 1912, el presidente de la Nación, Sáenz Peña, crea por Decreto, la Escuela de Aviación Militar.

En 1919, el Mayor Shirley Kingsley, funda en Argentina la River Plata Aviation Company con vuelos desde Buenos Aires a Montevideo, Bariloche y Córdoba. Hacia 1921, esta empresa afrontaba críticos problemas financieros y se fusiona con la del teniente Jean Guichard, formando así la Compañía Rioplatense de Aviación.

Hacia 1924, se prohíbe a las empresas extranjeras realizar vuelos de cabotaje en el país a través de la "Reglamentación de Aeronavegación sobre el Territorio Argentino". La empresa francesa Compagnie Générale Aéropostale crea una subsidiaria en el país llamada Aeroposta Argentina, estableciéndose así las primeras rutas regulares de Buenos Aires a Asunción y a Santiago de Chile con escalas en Corrientes y Mendoza respectivamente. Sin embargo, la crisis de 1929 alcanzó también a Aeroposta Argentina que cerraría sus operaciones hacia 1931 y un decreto de septiembre de ese mismo año colocaría a la empresa bajo control gubernamental. Pasada la crisis, Aeroposta Argentina continuó sus operaciones en el país operando principalmente rutas de la Patagonia.

La década de 1940 estuvo caracterizada por las fusiones y uniones de diversas empresas del sector. El Estado argentino decidió reorganizar el sector, creando sociedades mixtas y repartiendo la cobertura territorial para que las empresas no compitan entre sí.

Hacia el final de la década, se evidenció el fracaso de las sociedades mixtas y, en 1949, el presidente Juan Domingo Perón a través del decreto número 10.459, determina que Aeroposta, FAMA, ALFA y ZONDA pasen a control estatal para luego fusionarlas y crear Aerolíneas Argentinas. Ese mismo año se inauguraría el Aeropuerto Internacional de Ezeiza “Ministro Pistarini”, actualmente el más importante del país.

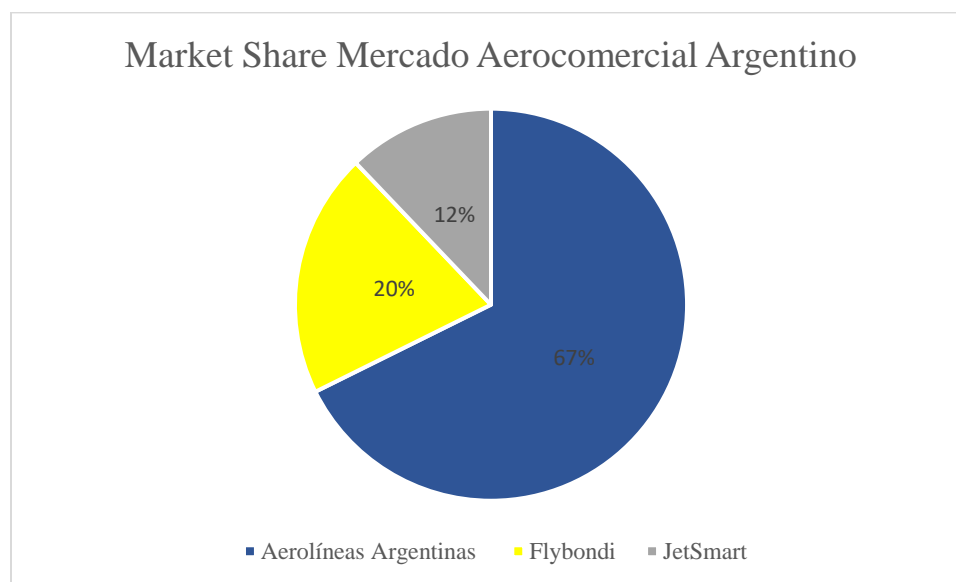
Austral Líneas Aéreas surge de la fusión de la empresa homónima fundada en 1957 y de Aerotransporte Litoral Argentino. Esta empresa fue estatizada en 1980 debido a sus recurrentes pérdidas y siendo además el Estado argentino su principal acreedor. En 1985 fue privatizada a manos de Cielos del Sur S.A.

Las privatizaciones de la década del gobierno de Carlos Menem alcanzaron al sector aerocomercial ya que, en 1990, Aerolíneas Argentinas pasó a manos de la española Iberia. Austral se sumaría a esta fusión, sin embargo, esta situación quedaría inconclusa durante muchos años (recién en diciembre de 2020 se logra la fusión exitosa de ambas empresas). En el año 2001, Aerolíneas cambia de propietario, pasando a manos del grupo español Marsans. En 2008, la empresa vuelve a manos del Estado Nacional.

En noviembre de 2007 el gobierno nacional crea, a través del decreto número 1770, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). “Actualmente la ANAC es la encargada de normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina, optimizando niveles de seguridad operacional, en el espacio aéreo, aeropuertos y aeródromos de todo el país...” (CLAC, 2020, p. 4).

A partir del marco teórico de Pellegrini (2014), podemos definir entonces al mercado bajo análisis como todos los vuelos de cabotaje que se realizan dentro de las fronteras argentinas.

Respecto a la estructura de este mercado vemos que, de acuerdo a la ANAC, hacia finales de 2023 está repartido entre 3 empresas. En primer lugar, se encuentra Aerolíneas Argentinas con un control del 67% de los vuelos domésticos. En segundo lugar, se posiciona Flybondi con un 20% y, en tercer lugar, Jetsmart con 12%. Siendo estas últimas dos aerolíneas “low cost”.

Gráfico 2.

Fuente: elaboración propia en base a la ANAC.

Debido a la baja cantidad de oferentes en este mercado podemos decir que estamos en la presencia de un mercado oligopólico. A partir de la alta participación que tiene Aerolíneas Argentinas en relación a las demás aerolíneas, podemos concluir que es un oligopolio con empresa dominante.

Para medir la concentración, utilizaré el índice Herfindahl-Hirschman (HH), ampliamente utilizado. Esta medida surge de la sumatoria de las participaciones al cuadrado, dando mayor ponderación a las empresas con mayor participación. El índice HH del sector aerocomercial argentino para el año 2023 es de 5033, implicando una concentración sumamente significativa.

El último elemento de análisis en la estructura de mercado son las barreras de entrada, salida y movilidad. Entre las más relevantes se encuentra el decreto 879/2021 que establecía bandas tarifarias para las aerolíneas, es decir, las aerolíneas no podían cobrar pasajes más baratos de lo establecidos por la ley. El gobierno de Fernández favoreció a Aerolíneas Argentinas a través de subsidios y preferencia en la asignación de rutas impidiendo el libre funcionamiento del mercado. El decreto mencionado anteriormente también estableció el monopolio del servicio de rampas a la empresa estatal Intercargo, impidiendo la competencia en el servicio.

b) Marco Regulatorio

Habiendo definido el mercado de vuelos de cabotaje en Argentina como uno oligopólico con empresa dominante, vemos que este fue oportunamente regulado. Como se mencionó previamente, la historia regulatoria de este mercado data de la década de 1920. En la introducción del trabajo, se realizó un breve repaso de los cambios regulatorios de los gobiernos anteriores. En este apartado, revisaré las reformas que se están llevando a cabo desde diciembre de 2023 hasta septiembre de 2024.

El proceso de desregulación aerocomercial que está llevando adelante el gobierno de Javier Milei forma parte de un proceso desregulatorio integral de toda la economía argentina. El 20 de diciembre de 2023 se publicó el DNU 70/2023 en el Boletín Oficial, que dictamina en su segundo artículo que:

“El Estado Nacional promoverá y asegurará la vigencia efectiva, en todo el territorio nacional, de un sistema económico basado en decisiones libres, adoptadas en un ámbito de libre concurrencia, con respeto a la propiedad privada y a los principios constitucionales de libre circulación de bienes, servicios y trabajo.”

Respecto a la desregulación, el decreto plantea:

“Llevar adelante la más amplia desregulación del comercio, los servicios y la industria en todo el territorio nacional y quedarán sin efecto todas las restricciones a la oferta de bienes y servicios, así como toda exigencia normativa que distorsione los precios de mercado, impida la libre iniciativa privada o evite la interacción espontánea de la oferta y de la demanda.”

El sector aerocomercial argentino recibió diversas modificaciones regulatorias a lo largo del 2024. Revisaré aquellas que alcanzaron a dicho sector hasta septiembre de 2024.

El 13 de marzo de 2024 se adoptaron políticas de liberalización de vuelos entre Argentina y Brasil a través de un acuerdo bilateral entre los países. Este acuerdo se basó en la eliminación de los límites de vuelos, además de no limitar el volumen de tráfico, frecuencias y la regularidad del servicio. Estas medidas se toman con el objetivo de otorgar mayor flexibilidad a las empresas en sus operaciones.

El 10 de julio de 2024 se publicó en el boletín oficial el decreto 599/2024 que modifica el Código Aeronáutico. Este decreto reglamenta el ingreso de nuevos operadores al mercado. Además, transparenta el modo en el que se asignan las posiciones y horarios de los vuelos. Permite digitalizar trámites y agilizar el proceso de otorgamiento de rutas. También, habilita a propietarios de pequeñas aeronaves a ejercer una industria lícita con la idea de aumentar la conectividad en ciudades del interior.

Además, este decreto deroga antiguos decretos y leyes que otorgaban la exclusividad de los vuelos de cabotaje a empresas nacionales, otorgándole a Aerolíneas Argentinas el 50% de esos vuelos. Dispone también que las tarifas son libremente impuestas por las empresas y sin ninguna restricción, eliminando los precios mínimos que el Estado imponía a los pasajes.

El 19 de julio de 2024, se publica el decreto 639/2024 que busca agilizar el otorgamiento de matrículas. Este trámite, que tenía una demora de hasta 5 años, se reduce por decreto a un máximo de 5 días.

El decreto 664/2024 reglamentó la remoción de aeronaves dañadas o abandonadas.

Además, la ANAC autoriza la operación de Aeroparque para vuelos internacionales que efectúen escalas comerciales en países que no sean los de origen de la línea aérea que los realiza y se levanta la limitación en la cantidad de asientos para estos vuelos.

El decreto 844/2024, encomienda a la ANAC la posibilidad de emitir autorizaciones para que personal extranjero desempeñe funciones aeronáuticas en el país, así como también la utilización de aeronaves con matrícula extranjera en el país.

ANAC autoriza también a Flybondi a prestar los servicios de “handling” a otras compañías aéreas, poniendo fin al monopolio de Intercargo en dicha prestación.

En el transcurso del año, el Gobierno Nacional avanzó en la política de apertura de cielos, impulsada por el presidente Milei, con diferentes países de la región: Chile, Perú, Ecuador, Uruguay, Brasil, Canadá, Panamá y Paraguay.

Estos acuerdos bilaterales contemplan principalmente el paso a mayores frecuencias de vuelos entre países, levantando restricciones anteriores y otorgando mayor flexibilidad al transporte.

Estas medidas se toman con la idea de aumentar el transporte aéreo de pasajeros en el país, posibilitando el acceso de mayor cantidad de pasajeros a precios más competitivos. En palabras del Ministerio de transporte:

“El objetivo final del paquete de reformas es que el país tenga mayor conectividad, más frecuencias y nuevas empresas aéreas. Esto generará un mayor flujo de turismo en las provincias argentinas, con tarifas más competitivas para que más personas puedan volar.”

c) Análisis de Eficiencia y Equidad

En este apartado analizaré el sector aerocomercial argentino a partir del marco teórico planteado previamente.

Si analizamos la eficiencia del sector, debemos considerar las múltiples externalidades que genera. El impacto socio-económico del sector puede medirse, de acuerdo a la metodología de Oxford Economics, IATA, OACI y ATAG en cuatro impactos distintos: directo, indirecto, inducido y catalítico:

- Impacto directo: contempla a la operación de los aeropuertos y su entorno inmediato.
- Impacto indirecto: está relacionado a la cadena de proveedores.
- Impacto inducido: está vinculado al consumo de todo el personal relacionado al impacto directo e indirecto del sector.
- Impacto catalítico: contempla la expansión de la actividad económica del territorio a partir de la accesibilidad que permite el transporte aéreo, como ser inversiones y turismo receptivo.

Es decir, el desarrollo del sector es sumamente deseable debido a su efecto derrame sobre muchos otros sectores de la economía. El ministerio de transporte, consciente de ello, sostiene que “la dinamización del mercado aéreo impulsará las inversiones para el sector y creará empleo, tanto en aeropuertos, hangares, talleres y aerolíneas, como en las economías regionales, fomentando el turismo y las diferentes industrias beneficiadas por una mayor conectividad.”

Cabe mencionar que, además de los efectos positivos que trae aparejado un sólido desarrollo del sector aerocomercial, también trae consigo externalidades no deseables como ser, principalmente, la contaminación atmosférica. La aviación es uno de los principales responsables de la emisión total de gases de efecto invernadero en todo el mundo. Se pueden considerar también la contaminación sonora o la gran generación de residuos que genera el sector como externalidades negativas.

De acuerdo a IATA, el sector aerocomercial empleaba, antes de la pandemia 71.000 puestos de trabajo de manera directa, mientras que, de manera indirecta generó 79.000 empleos en todo el país. Los sueldos que la industria paga a sus empleados sostuvieron otros 51.000 puestos de trabajo a través del consumo de los empleados. El informe estima también que 129.000 puestos de trabajo son generados a partir del gasto de los turistas en el país. Es decir, el impacto del sector en términos indirectos es incluso mayor que su efecto directo. Estas cifras explican, para Argentina, un 2,1% del PIB. Sin embargo, como muestra la siguiente tabla, el sector aéreo argentino representa uno de los aportes más bajos al PIB en comparación con los países de la región.

País	Participación del sector aerocomercial en el PIB
Argentina	2,1%
Colombia	2,1%
Perú	2,6%
Chile	2,8%
Ecuador	3,2%
México	3,5%

Fuente: elaboración propia en base a IATA.

Si bien este valor no es excepcionalmente bajo, sin dudas brinda un panorama del potencial de crecimiento que aún posee el sector en el país. Un mayor desarrollo del mismo traería consigo significativos beneficios para la economía argentina en general y para diversos sectores en particular.

Para analizar el sector en términos de eficiencia productiva, utilizaré el Costo por Asiento Kilómetro Disponible (CASK). Esta medida es ampliamente utilizada en el sector de aviación para medir la eficiencia operativa de una aerolínea y se calcula dividiendo los costos operativos de cada compañía entre los Asientos Kilómetros Disponibles (ASK). Los ASK miden la capacidad de transporte de pasajeros y se calcula multiplicando el número de asientos de cada avión por los kilómetros volados. Mientras más bajo sea el CASK, más eficiente es la aerolínea para ofrecer mayor capacidad a menores costos.

Como se mencionó en el apartado “a” de la cuarta sección, el sector aerocomercial argentino de vuelos de cabotaje está compuesto por tres aerolíneas. Sin embargo, debido a la falta de información respecto a los costos operativos de Flybondi y de JetSmart, el análisis se hará en base a Aerolíneas Argentinas. Si bien el balance del año 2023 de la aerolínea de bandera no se ha hecho público al momento de realizar este trabajo, la compañía ha publicado un informe financiero que comprende desde el primero de enero de 2023 hasta el 30 de junio de 2023.

Respecto a los ASK de Aerolíneas Argentinas, la empresa no ha publicado información respecto a su cálculo. Sin embargo, ALTA ha realizado un informe donde publica los ASK de la aerolínea para todo 2023. Para lograr una concordancia de plazos en las variables analizadas, asumiré que los ASK se distribuyen uniformemente a lo largo de todo el año. De esta manera, se pueden estimar los ASK correspondientes a los primeros seis meses de 2023, evitando así una incongruencia de fechas entre los últimos costos operativos publicados por la empresa y los ASK. Para dolarizar los costos operativos y así poder comparar con otras aerolíneas del mundo, utilizaré el tipo de cambio oficial al 30 de junio de 2023 publicado por el BCRA.

Una vez medido el CASK de Aerolíneas Argentinas, lo compararé con el de otras aerolíneas de la región, como Avianca, LATAM Airlines y Copa Airlines. Esta comparación permitirá comprender mejor la posición de la aerolínea en términos de eficiencia productiva.

Medidas	Valores
Costo operativo exc combustibles ¹ (en pesos)	\$ 191,581,750,853
TC Oficial al 30/06/2023	\$ 256.7
Costo operativo exc combustibles (en USD)	\$ 746,325,481
ASK 2023	27,070,000,000
ASK proporcional al 30/06/2023	13,423,753,425

Fuente: elaboración propia en base a ALTA, BCRA, Informe de Gestión 2023 de Aerolíneas Argentina.

A partir de los datos proporcionados, es posible estimar el CASK de Aerolíneas Argentinas para el primer semestre de 2023 utilizando la fórmula:

$$\text{CASK} = \text{Costo operativo exl combustibles} / \text{ASK}$$

Obtenemos así, un CASK de 5,5 centavos de dólar para Aerolíneas Argentinas, lo que implica que a la empresa le cuesta 5.5 centavos de dólar cada asiento por kilómetro que ofrece. Para una correcta interpretación de este valor, es necesario realizar una comparación con algunas aerolíneas de la región.

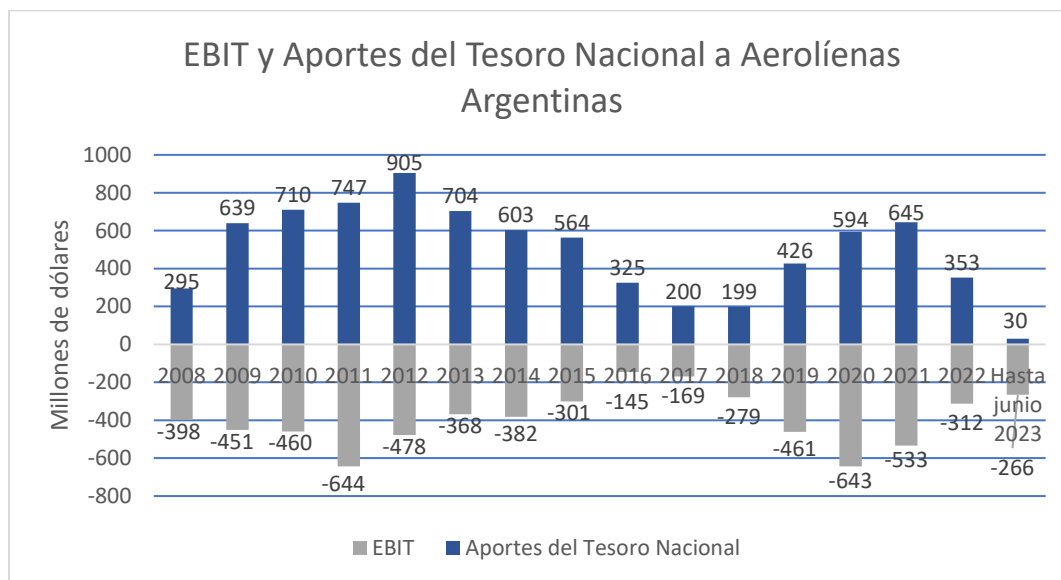
Aerolínea	CASK
Aerolíneas Argentinas	5.5
Avianca	3.9
LATAM Airlines	4.3
Copa Airlines	3.6

Fuente: elaboración propia en base a los reportes de las aerolíneas mencionadas.

Al comparar con otras aerolíneas de la región, se puede evidenciar que Aerolíneas Argentinas es más ineficiente, medido en CASK, que sus pares regionales.

De acuerdo a la información financiera publicada por Aerolíneas Argentinas, desde su reestatización en 2008 y hasta junio de 2023, la compañía arrojó resultados negativos en todos los años. La pérdida acumulada, medida en EBIT, desde 2008 hasta junio de 2023 alcanza los 6.290 millones de dólares. Además, la compañía recibió 7.939 millones de dólares en concepto de Aportes del Estado Nacional. Es decir, los masivos déficits que ha arrojado la compañía han sido financiados, en gran parte, por el Estado argentino.

¹ La exclusión de los combustibles se debe a su alta volatilidad y dependencia de factores externos. Su exclusión permite enfocar el análisis en los costos operativos controlables por la aerolínea (salarios, alquileres, seguros, etc).

Gráfico 3.

Fuente: elaboración propia en base a información financiera de Aerolíneas Argentinas.

Comparando con las aerolíneas ya mencionadas, todas han arrojado resultados positivos para el año 2023, además de no haber recibido fondos por parte de los Estados Nacionales.

Considero que Aerolíneas Argentinas opera en condiciones de ineficiencia productiva y los Aportes del Tesoro son fundamentales para su funcionamiento. Creo que el carácter de empresa estatal que tiene la compañía no genera los incentivos suficientes para que la empresa produzca de manera eficiente. Además, sus competidores en el país, Flybondi y JetSmart, son empresas de capitales privados por lo que su incentivo a ser eficientes es alto debido a que no cuentan con los Aportes del Tesoro Nacional para financiar sus pérdidas. El hecho de que Aerolíneas Argentinas compita en estas condiciones genera, no solamente una asignación ineficiente de recursos públicos, sino que afectan negativamente la competitividad del sector.

Sumado a la ineficiencia productiva de Aerolíneas Argentinas, el monopolio de origen legal de la empresa Intercargo en la prestación de servicios de rampa, también contribuye a la ineficiencia productiva del sector. Su carácter monopólico no genera incentivos para que la empresa opere con la mínima utilización de recursos, aumentando así el grado de ineficiencia del mercado aerocomercial.

En términos de eficiencia asignativa, considero que los subsidios que recibe Aerolíneas Argentinas son una fuente importante de distorsión y podrían implicar una situación actual de sobreconsumo en el sector. Esto se debe a que los Aportes del Tesoro Nacional recibidos por la compañía actúan como un subsidio indirecto a los precios de los pasajes, impidiendo que estos reflejen el verdadero costo del mismo, llevando a un nivel de consumo posiblemente por encima del óptimo social. Sin embargo, en ausencia de información disponible para demostrar sobreconsumo en el sector aerocomercial argentino, esta interpretación queda sujeta a evaluación.

Examinando el acceso a los vuelos de cabotaje del país, cada consumidor puede acceder en la medida que pueda pagar el precio del pasaje. Dado que el bien en cuestión no es un derecho universal ni satisface una necesidad básica, no considero inequitativo pensar que su acceso quede librado a la capacidad de pago del consumidor. No obstante, queda aquí la equidad en su consumo

a juicio de valor de quien lo analice. Considero, sin embargo, que el análisis requiere mayores consideraciones. Los subsidios que recibe la principal aerolínea que opera en el país pueden entenderse como una situación subóptima que busca disminuir el precio de los pasajes en búsqueda de un acceso más equitativo al servicio. Podría decirse que esta situación se asemeja al punto C del gráfico 1. Es decir, una situación en la que el hacedor de política económica valora más, en su función de bienestar social, la equidad por sobre la eficiencia.

Por otro lado, podría pensarse en un escenario con ausencia de subsidios como el punto A del gráfico 1, más eficiente en términos paretianos pero más inequitativo en su acceso debido a que la mayor eficiencia se generaría a costa de un mayor precio de los pasajes. Considero que en nuestro país hemos pasado por ambos puntos a lo largo de nuestra historia. Gobiernos como el de Fernández han ponderado más, en su función de bienestar social, la equidad por sobre la eficiencia. Medidas como la introducción de bandas tarifarias para regular los precios de los boletos aéreos dan cuenta de esta postura. Sin embargo, las medidas adoptadas por el gobierno de Macri y aquellas tomadas por el gobierno de Milei, previamente mencionadas, dan cuenta de una postura totalmente diferente a la de Fernández. Estos gobiernos han apuntado sus medidas a aumentar la competitividad y flexibilidad del sector en la búsqueda de mejorar la eficiencia del mismo. Sin embargo, basándome en los antecedentes mencionados en la sección 3 de este trabajo, hay evidencia de que una liberalización del mercado no necesariamente conlleva a mayores precios de los pasajes y si a un mayor nivel de eficiencia en el mercado bajo análisis.

Considero que la heterogeneidad de políticas que han alcanzado al sector responde a las diferentes valoraciones que han tenido los distintos gobiernos respecto a la eficiencia y equidad en su función de bienestar social. Sin embargo, los subsidios que percibe la principal aerolínea del país por parte del Estado Nacional son una fuente de distorsión en el precio del pasaje, el cual no logra reflejar el verdadero costo del mismo. Estos subsidios son financiados, en última instancia, por toda la sociedad generando una situación sumamente inequitativa ya que tributos que han pagado los contribuyentes son destinados a subsidiar pasajeros de una aerolínea ineficiente.

Esta situación se agrava aún más si consideramos que el transporte aéreo no es un bien que satisface necesidades básicas ni constituye un derecho universal. Por lo tanto, subsidiar este servicio implica una asignación de recursos que no alcanza a los sectores más vulnerables, sino que, por el contrario, beneficia a los sectores de mayores ingresos de la sociedad. Puig y Salinardi (2015) realizan un análisis de la incidencia distributiva de los subsidios en Argentina y encuentran que los subsidios a Aerolíneas Argentinas tienen un comportamiento pro-rico y regresivo. Encuentran, además, que el 84% de estos subsidios están concentrados en los tres deciles de mayores ingresos de la sociedad.

En cuanto a la distribución territorial del servicio, tenemos una fuerte concentración de pasajeros en los Aeropuertos de Buenos Aires (Jorge Newbery y Ministro Pistarini). De acuerdo a la ANAC, durante el 2023 estos aeropuertos concentraron el 44.6% de los pasajeros transportados en vuelos de cabotaje del país. Una cifra especialmente alta considerando que existen 55 aeropuertos en todo el territorio nacional.

Sin embargo, los últimos años hubo algunos cambios en vías de un servicio regionalmente más equitativo. Alejo Marcigliano, periodista especializado en transporte aéreo, sostiene que:

“Aerolíneas Argentinas vuela hoy a 39 destinos, 3 más que antes de la pandemia. Opera 52 intertramos (rutas que conectan el interior entre si sin pasar por Buenos Aires), 18 más que antes de la pandemia y que además ya representan el 14% del tráfico total.”

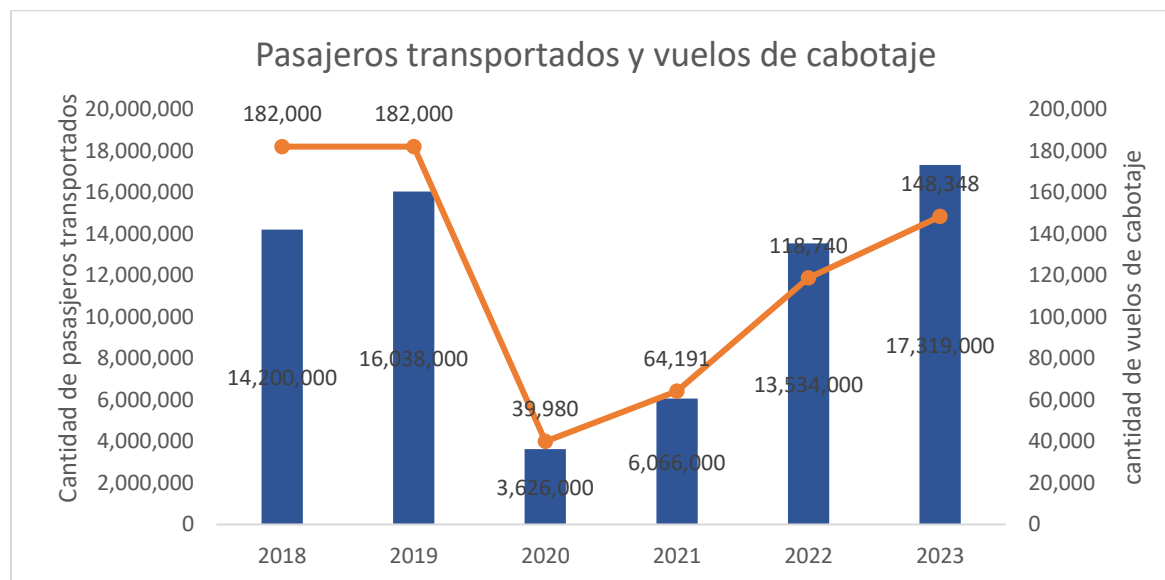
Respecto al resto de las aerolíneas, Flybondi fue la compañía que más crecimiento mostró en 2023, según Alejo Marcigliano. Si bien es cierto que la empresa aumentó su caudal de vuelos, su base está puesta en el Aeropuerto Jorge Newbery. De las 24 rutas que opera la aerolínea, solamente 4 son interprovinciales, el resto tienen a Buenos Aires como punto de partida o llegada. Por lo tanto, esta compañía no fomenta un servicio territorialmente más equitativo, si no que, por el contrario, acrecienta esta disparidad.

JetSmart, la tercera aerolínea en orden de importancia del país, genera una distribución territorialmente más equitativa del servicio a través de sus planes. La empresa suma este año nuevas rutas que no pasan por Buenos Aires entre las ciudades de Mendoza, Salta, Bariloche y Córdoba.

Analizando el número de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje publicados por ANAC, vemos que la fuerte caída respecto al COVID-19 ya quedó atrás y en 2023 volaron, en Argentina, más pasajeros que en 2019, superando los 17 millones de pasajeros transportados. Comparando las distintas compañías, Aerolíneas Argentinas movilizó 7% más de pasajeros en 2023 que en 2019, Flybondi aumentó su capacidad de pasajeros en 150% para el mismo período y JetSmart lo hizo en 370%. Esto da cuenta de cuanto han contribuido las aerolíneas “low cost” a aumentar el número de consumidores del servicio de transporte aéreo haciéndolo más equitativo y accesible para toda la sociedad.

El gráfico 4 muestra la cantidad de pasajeros transportados en vuelos de cabotaje en el país y la cantidad de vuelos de cabotaje en el país en los últimos cinco años.

Gráfico 4.



Fuente: elaboración propia en base a ANAC.

Creo que, más allá de las falencias que presenta Aerolíneas Argentinas, la empresa cumple un rol importante en la conectividad del país. Aunque la oferta de vuelos todavía no logre recuperar los niveles previos a la pandemia, la cantidad de pasajeros transportados continúa aumentando por lo que las aerolíneas tienen un potencial de crecimiento importante. Las medidas que se adopten serán fundamentales para lograr que esta mayor demanda se traduzca en mayor cantidad de vuelos y una mejor conectividad en el país.

V. Consideraciones Finales

En conclusión, la economía de bienestar brinda un marco teórico útil para el análisis del sector aerocomercial argentino. Además, los trabajos surgidos a partir del proceso desregulatorio estadounidense brindan información útil respecto a los resultados de las medidas adoptadas.

Considero que el mercado bajo análisis se encuentra lejos de un óptimo social. Sin embargo, durante el año 2024 se han tomado algunas medidas en búsqueda de revertir esta situación.

Por un lado, se han tomado medidas en dirección de mejorar la eficiencia productiva del sector, como la posibilidad de entrada de nuevos competidores, la eliminación de restricciones o la desmonopolización de los servicios de rampa. Estas medidas pueden, sin duda, mejorar la competitividad del sector en la búsqueda de aumentar la conectividad del país y bajar los precios de los pasajes.

Respecto a la eficiencia asignativa, creo que el proceso desregulatorio bien podría traer consigo mayor cantidad de vuelos a precios más económicos, para así lograr aumentar los niveles de consumo del bien en cuestión, situación deseable debido a sus externalidades positivas.

Considero, además, que la situación de Aerolíneas Argentinas debe cambiar en búsqueda de mayor eficiencia productiva. Los subsidios que recibe la compañía son una fuente de distorsión importante en el sector afectando negativamente la competitividad. Además, creo que esos subsidios podrían estar orientados a sectores más vulnerables ya que, al final, son un subsidio a los sectores de mayores ingresos.

En términos de equidad, los juicios de valor de quien lo analice entrañan un punto central. Por un lado, el financiamiento del Tesoro Nacional a la aerolínea de bandera, entendido como un subsidio al precio de boleto, aumenta la cantidad de consumidores del bien, situación deseable debido a su efecto derrame. Sin embargo, bien podría decirse que no se justifica que no consumidores del bien financien el consumo de otros debido a que no se trata de un bien que satisface necesidades básicas o derechos universales.

Considero también que las medidas adoptadas pueden contribuir a descentralizar la aviación comercial de cabotaje en los aeropuertos de Buenos Aires, llevando a un país con mejor conectividad aérea.

VI. Fuentes Estadísticas

Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Aerolíneas Argentinas

IATA

ATAG

Aviation Benefits

Junta de Aeronáutica Civil de Chile

Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil

Aeronáutica Civil de Colombia

Banco Mundial

BCRA

VII. Referencias Bibliográficas

Koran, D. (1983). *The welfare effects of airline fare deregulation in the United States*. University of Bath.

Peltzman, S. (1976). *Toward a more general theory of regulation*. Journal of law and economics.

Brown, J. (2014). *Jimmy Carter, Alfred Kahn, and Airline Deregulation: Anatomy of a Policy Success*. Independent Institute.

Bailey, E. (1986). *Price and Productivity Change Following Deregulation: The US Experience*. Oxford University Press.

Caves, D., Christensen L. y Tretheway, W. (1984). *Economies of Density versus Economies of Scale: Why Trunk and Local Service Airline Costs Differ*. The RAND Journal of Economics.

Fernández de Castro J. y Tugores J. (1991). *Fundamentos de Microeconomía*. McGraw-Hill.

Porto A. (1989). *Economía del Bienestar. Teoría y Política Económica*. Económica, La Plata.

Pellegrini, J. (2014). *Estructuras de mercados*. Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, Universidad nacional de Rosario.

Viscusi, w., Harrington, J. y Vernon, J. (2005). *Economics of regulation and Antitrust*. Fourth edition. The MIT Press.

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. (2020). *Reseña histórica*. <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-ARG-RH.pdf>

Marcigliano A. (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/>

Marcigliano A. (17 de noviembre de 2023). *Argentina cierra un 2023 de gran recuperación en el cabotaje*. La Agencia de viajes Argentina.

<https://argentina.ladevi.info/argentina/argentina-cierra-un-2023-gran-recuperacion-el-cabotaje-n59262>

Ministerio de Economía de la Nación. (s.f.). *Noticias*. Secretaria de Transporte.

IATA. (2019). *El Valor de la aviación en Argentina*. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/argentina-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

IATA. (2019). *El Valor de la aviación en Chile*. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/chile-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

IATA. (2019). *El Valor de la aviación en Perú*. https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/peru_the_importance_air_transport_sp.pdf

IATA. (2019). *El Valor de la aviación en México*. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/mexico-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

IATA. (2020). *El Valor de la aviación en Colombia*. <https://clac-lacac.org/wp-content/uploads/2020/10/EM-COL-EE.pdf>

ALTA. (2024). *Argentina Aviation Insight 2023*. <https://cdn-alta-content.s3.sa-east-1.amazonaws.com/Aviation+Insight/Aviation-Insight-Argentina-2023.pdf>

IATA. (2020). *El Valor de la aviación en Ecuador*. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/ecuador-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

Puig, J. y Salinardi, L. (2015). *Argentina y los Subsidios a los Servicios Públicos: Un Estudio de Incidencia Distributiva*. CEDLAS. UNLP.