

EVOLUCIÓN E IMPACTO DE LOS ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS SOBRE LOS AEROPUERTOS PATAGÓNICOS (1991-2008)

Pezzatti, Pablo Alejandro

Universidad de Buenos Aires - Facultad de Filosofía y Letras - Instituto de Geografía. E-mail: pablo.pezzatti@gmail.com

Resumen

La firma de acuerdos internacionales sobre servicios aéreos por parte de los Estados nacionales, como la Convención de París en 1919 o la Convención de Chicago en 1944, gestaron los primeros pasos hacia la regulación internacional de la aviación civil comercial. La intervención por parte de los Estados se justificaba por considerar al sector aerocomercial como una actividad clave para el funcionamiento estratégico y económico de un país. A fines de la década de los '70 la concepción del transporte aéreo fue girando hacia una mirada más flexible y liberal en cuanto a la necesidad de incorporar nuevos operadores al mercado. Dicha incorporación aportaría al mercado aéreo una mayor condición de competitividad que beneficiaría a los usuarios en términos tarifarios. La sanción de la Ley nacional 23.696 en el año 1989, conocida como "Ley de reforma del Estado", dio inicio a un período de grandes transformaciones en materia de regulación y privatización del mercado aerocomercial argentino. El objetivo de este trabajo es analizar el impacto y la evolución de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) firmados por República Argentina en el período 1991- 2008 sobre los aeropuertos patagónicos. Además, analizar la relación con el proceso desregulatorio, denominado Reforma del Estado, y el resultado de la configuración del mercado aerocomercial internacional argentino como consecuencia de las políticas aerocomerciales adoptadas por el Estado. Este trabajo propone como metodología, por un lado, el análisis de los tratados internacionales sobre servicios aerocomerciales firmados entre la Argentina y los distintos países del mundo e incluye las diversas modificaciones que podrían haberse experimentado. Por otro lado, el análisis de la demanda aérea dividida por pares de rutas servidas y por líneas aéreas para el período comprendido entre los años 1991-2008. De este trabajo se concluye que con la firma de los Acuerdos de Servicios Aéreos y con la aplicación del proceso desregulatorio, llevado adelante por el Estado, tendió hacia una concentración de la red aerocomercial internacional argentina. Provocando una concentración espacial de la demanda de pasajeros internacionales en los principales centros urbanos patagónicos. Además, es posible observar un proceso de extranjerización del mercado aerocomercial internacional argentino, como consecuencia del marco desregulatorio y la privatización de la línea aérea de bandera nacional. Dicho proceso benefició que la participación de compañías aéreas de origen extranjero se consoliden por sobre las líneas aéreas de origen nacional.

Palabras clave: Acuerdo de Servicios Aéreos - Mercado Aerocomercial - Redes Aerocomerciales - Liberalización e Integración Bilateral.

AIR SERVICE'S AGREEMENTS EVOLUTION AND IMPACT ON PATAGONIAN AIRPORTS (1991-2008)

Abstract

The signing of international agreements on air services by national states, such as the Paris Convention in 1919 or the Chicago Convention in 1944, were brewing the first steps towards the international regulation of commercial civil aviation. Such intervention by States was justified in considering the sector as a key activity for the strategic and economic performance of a country. In the late 70s the concept of air transport was shifting towards a more flexible view regarding the need to incorporate new market entrants. The enactment of the National Law 23,696 in 1989, known as the

"state reform" initiated a period of major changes in regulation and privatization in the Argentine commercial aviation market. The aim of this paper is to analyze the evolution of Air Services Agreements (ASAs) signed by Argentina in 1991- 2008 period and the impact on Patagonian airports. In addition, analyzing the relationship with the deregulatory process, called State Reform, and the result of the configuration of Patagonic international commercial aviation market as a result of commercial air policies adopted by the State. This paper proposes as methodology, the analysis of international commercial air services treaties signed by Argentina. On the other hand, analyze the air demand divided by pairs and routes served by airlines for the 1991-2008 period. This analysis concludes that the signing of FSAs and deregulatory process, carried out by the State, tended towards a spatial concentration of passenger demand in major Patagonic urban centers. Finally, it is possible to assert a process of denationalization within the Argentine international commercial aviation market and especially at airports in the Patagonian region.

Keywords: Air Services Agreements - Aviation Market - Airline Networks - Liberalization and Bilateral Integration.

Introducción

El proceso de liberalización de los mercados aéreos iniciado a fines de los años setenta, enmarca un contraste entre el marco regulatorio y de protección de los mercados por parte de los Estados nacionales sobre los servicios aéreos, a una creciente apertura del mercado aerocomercial al dominio privado.

La firma de acuerdos internacionales por parte de los Estados nacionales como la Convención de París en 1919 o la Convención de Chicago en 1944, fueron gestando los primeros pasos hacia la regulación internacional de la aviación comercial. Dicha intervención por parte de los Estados, se justificaba al considerarse al sector como una actividad clave para el funcionamiento estratégico y económico de un país. A fines de los años '70 la concepción del transporte aéreo fue cambiando hacia una mirada más flexible en cuanto a la necesidad de incorporar nuevos operadores al mercado a fin de propiciar una mayor condición de competitividad.

La República Argentina no quedó exenta al contexto global. Fue con la sanción de la Ley 23.696 en 1989 (Ley de reforma del Estado), que se dio inicio a un período de grandes transformaciones en materia de regulación y privatización del mercado aerocomercial argentino. Además, se fue gestando un camino con la firma de Acuerdos de Servicios Aéreos de carácter cada vez más flexible.

El objetivo de este trabajo es analizar el impacto y la evolución de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASAs) firmados entre la República Argentina y los distintos países del mundo en el período 1991- 2008 sobre los aeropuertos patagónicos. Además, analizar la relación con el proceso desregulatorio, denominado Reforma del Estado, y el resultado de la configuración del mercado aerocomercial internacional argentino como consecuencia de las políticas aerocomerciales adoptadas por el Estado.

Este trabajo propone como metodología, por un lado, el análisis de la evolución de los tratados internacionales sobre servicios aerocomerciales firmados entre la Argentina y los distintos países del mundo. Por otro lado, el análisis de la demanda aérea por pares de rutas servidas y por líneas aéreas. La elección del período de análisis, 1991 a 2008, corresponde a que durante ese ciclo se llevaron a cabo las principales políticas de carácter neoliberal y desregulatorias por parte del Estado, desde la privatización de Aerolíneas Argentinas hasta su re-estatización en el año 2008.

Breve análisis de los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASAs) firmados por la Argentina

Los Acuerdos de Servicios Aéreos entre pares de países han tenido como objetivo regular el acceso de las líneas aéreas a los mercados nacionales. El rol del Estado en este sentido ha sido clave ya que fija los aspectos regulatorios como designación de las compañías aéreas, tarifas, frecuencias y la capacidad a comercializar. Sin embargo, en todo el mundo, los Estados ejercieron su derecho de soberanía sobre el espacio aéreo y la posibilidad de establecer los transportistas nacionales. Casi regularmente, estos transportistas fueron utilizados por los Gobiernos como un instrumento para promover su propia industria aeronáutica, vínculos políticos extranjeros o el empleo doméstico, todo sin tener en cuenta las consecuencias económicas o su importancia comercial (Dobson, 2007). En este sentido, los ASAs lograron convertirse en un aspecto fundamental de la política de Estado durante el apogeo de la industria de la aviación civil.

Dentro de este contexto es que la República Argentina comienza a forjar un largo camino en materia de ASAs con diversos países del mundo. Doganis (2006) expresa que los ASAs contienen disposiciones administrativas y económicas. Las disposiciones administrativas, a su vez, son llamados derechos blandos y están destinados a facilitar la explotación de servicios aéreos, tales como las cuestiones fiscales, la exención de derechos de aduana sobre las importaciones de piezas de aviones, tasas de aeropuerto y traslado en el extranjero de los fondos de las líneas aéreas. Las disposiciones económicas, también llamadas derechos duros y refieren al número de líneas aéreas designadas, la regulación de las tarifas, la capacidad y los derechos de tráfico y el acceso a rutas.

En lo que respecta a este trabajo, centramos el análisis en las disposiciones económicas de Doganis (2006). Para ello, caracterizamos la evolución de cuatro elementos que se encuentran presente en los ASAs. Estos cuatro elementos son, rutas, designación, capacidad y tarifas. Partiendo de la Tabla N° 1 de la “Evolución de los Acuerdos de Servicios Aéreos” y tomando como base estos elementos nos planteamos constituir una caracterización y una evolución de los convenios firmados durante el período 1991.

Tabla Nº 1: Evolución de los Acuerdos de Servicios Aéreos

	BILATERALES PREVIOS A LA LEY 23.696	BILATERALES CON LA LEY 23.696
ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS	
RUTAS	Sólo entre puntos específicos	Sin puntos específicos
	Derechos de 5º libertad limitadas	Derechos de 5º libertad ilimitadas y en ciertos casos se otorgan derechos 6º y 7º libertad.
	No se otorgan derechos para vuelos de cabotaje	
DESIGNACIÓN	Simple o Múltiple (este menos frecuentes)	Múltiple
	Las líneas aéreas deben estar bajo una sustancial propiedad y control efectivo de los nacionales del estado designado	
CAPACIDAD	Se acuerda topes de frecuencias y capacidades de asientos o tipos de aeronaves a utilizar en los tramos.	No se establecen topes sino que serán fijadas de forma justa y equitativa entre las líneas aéreas designadas.
TARIFAS	Doble desaprobación o reglamentación del país de origen.	Tarifas libres, fijadas en base a factores relevantes (costos operativos y ganancias) por las líneas aéreas y aprobadas por cada autoridad aeronáutica.

Fuente: elaboración propia a partir del análisis de los Acuerdos de Servicios Aéreos

En la Tabla Nº 1, el primer elemento rutas, se observa el cuadro de rutas que se fijan en dichos acuerdos. El principal cambio que se observa es que se pasó de establecer puntos específicos de explotación a puntos sin especificar, dejando a cargo de la línea aérea definir el plan de rutas a operar. Esto otorga cierta flexibilidad a las líneas aéreas a la hora de poder establecer operaciones en otros países, seleccionando los puntos que pueden ser rentables desde el punto de vista de tráfico de tercera (es el derecho de poder desembarcar pasajeros, carga y correo en un país por parte de una línea aérea extranjera) y cuarta libertad (el derecho a embarcar pasajeros, carga y correo en otro país con destino al país cuya nacionalidad es la línea aérea). En cuanto a las libertades del aire se puede ver que empieza a ser más frecuente el otorgamiento de quinta libertad (el derecho a llevar pasajeros, carga y correo entre dos países por una empresa de un tercer país) y en algunos casos sexta (el derecho de una línea aérea de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países en una aeronave que no es de la nacionalidad de ninguno de esos países) y séptima libertad (el derecho de transportar pasajeros, carga y correo entre dos países en una línea aérea que no pertenece a ninguno de los dos países), quedando fuera de negociación la novena libertad (derecho a realizar vuelos de cabotaje).

El segundo elemento, designación de líneas aéreas, suele ser frecuentemente de designación múltiple. Esto implica que dos o más líneas aéreas pueden explotar un mismo servicio aéreo. El principal impacto que esto genera es que no se toma en cuenta la demanda genuina que pueda tener una conexión aérea, privilegiando la competencia pero no la oferta y demanda real. Además, se establece que las líneas aéreas deben estar bajo una sustancial propiedad y control efectivo de los estados nacionales designados y, a su vez, la cláusula en donde cada parte se reserva el derecho de revocar o limitar la autorización de explotación o autorización técnica de una línea aérea de la otra parte en el caso de no cumplimiento de las normas de seguridad aérea. Dichas cláusulas permiten denegar o regular el acceso de una línea aérea al mercado aerocomercial internacional de un país.

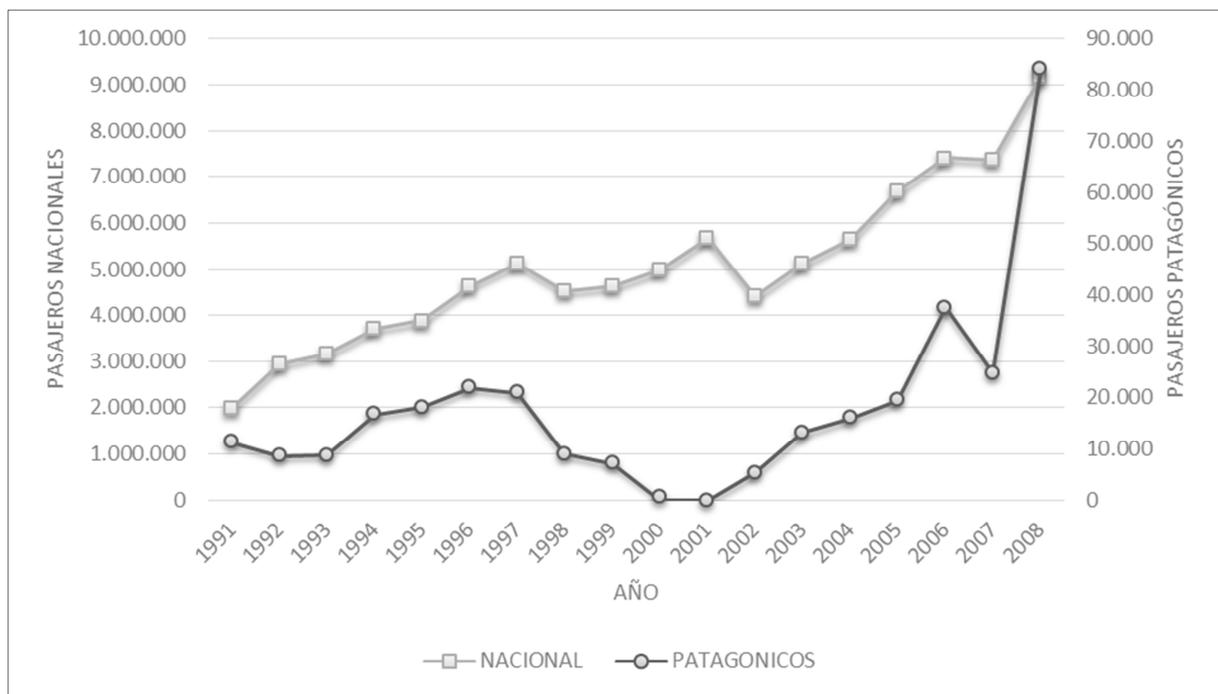
El tercer elemento, capacidad, previo a la desregulación se establecían limitaciones y regulaciones en cuanto a los niveles de frecuencias semanales y tipos de aeronaves o asientos a ofertar. Con el proceso desregulatorio se puede observar que las capacidades otorgadas a las líneas aéreas han mostrado una evolución constante, salvo algunos casos. Se advierte que ya no se utiliza la designación del tipo de aeronaves a operar una ruta, como forma de regular la capacidad de asientos que una línea aérea pueda ofertar. En relación a esto, en algunos casos las frecuencias asignadas a las compañías aéreas presentaron un comportamiento progresivo en cuanto a la cantidad de frecuencias otorgadas y en algunos casos solo se dice que se otorgaran oportunidades justas y equitativas sin fijar ni limitar las frecuencias.

El cuarto elemento, tarifas, se ha observado que se pasó de un sistema de doble aprobación, donde las autoridades aeronáuticas de ambos países regulaban las tarifas, a un sistema donde son las líneas aéreas las que determinan los niveles tarifarios en los tramos aéreos. En este aspecto el rol de los Estados participantes centraliza su intervención en aquellos casos donde las tarifas aplicadas son propicias a situaciones de discriminación y disparidad entre las líneas aéreas. En este sentido, dejar en manos de las compañías aéreas la aplicación de cuadros tarifarios permite generar dos efectos. Por un lado, establecer una competencia directa entre las líneas aéreas en materia tarifaria. En casos de designación múltiple de líneas aéreas, esto implicaría que varios actores participarían en la conformación de cuadros tarifarios y provocaría una competencia directa entre una o más líneas aéreas en materia de tarifas. Por otro lado, como consecuencia de dicha competencia tarifaria solo se beneficia al pasajero, ya que contaría con diversas opciones de servicios en una misma ruta a tarifas competitivas.

La red aerocomercial Argentina como resultado del proceso liberalizador y la firma de ASAs

Kazda y Caves (2005) expresan que la tasa de crecimiento del transporte aéreo en todo el mundo desde 1990 era fuerte y el volumen de pasajeros en el transporte aéreo regular se duplicó en el período de 1990 a 2000. En este sentido la demanda de pasajeros internacionales a nivel nacional para el período 1991 a 2001 experimentó un crecimiento de más del 260% y si tomamos el período completo 1991-2008 el crecimiento supera el 400% (ver tabla).

Figura N° 1: Evolución de la demanda de pasajeros internacionales 1991-2008



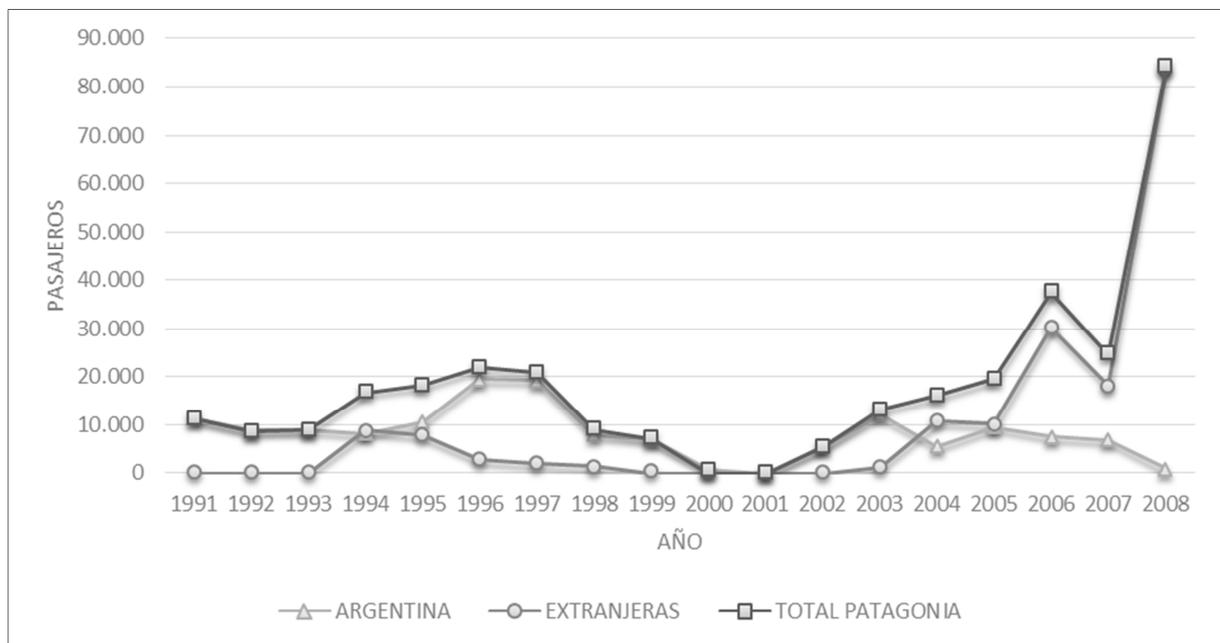
Fuente: elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹

Además, cabe destacar que durante este período se desarrolló el mayor número de políticas neoliberales y desregulatorias llevadas adelante por el Estado argentino. En lo que respecta a los aeropuertos patagónicos, los mismos presentan un crecimiento del 84% sostenido entre 1991 y 1997 pasando de 11.373 a 20.981 respectivamente (Figura N° 1). A partir de 1998 se produce una caída del 57% en la demanda de pasajeros en relación al período anterior como producto de la recesión económica. En los siguientes años, 1999 al 2001 continua la marcha descendente en los niveles de demanda de pasajeros para la

¹ <http://clacsec.lima.icao.int/>

región, alcanzando valores iguales a cero pasajeros en el año 2001. En el año 2002 hasta el 2008 como producto de la salida paulatina de la crisis económica argentina se observa una recuperación en los niveles de demanda de pasajeros internacionales alcanzando los 84.184 pasajeros en el año 2008. Este crecimiento implicó que en seis años la región patagónica creciera a más de 1500% muy por encima de la media nacional y en clara sintonía con el mercado aerocomercial internacional argentino y favorecido por el contexto económico.

Figura Nº 2: Evolución de la demanda de pasajeros por origen de la línea aérea entre 1991-2008 (Total Aeropuertos Patagónicos)



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²

Entre 1991 y 2008 la “Evolución de la demanda por origen de líneas aéreas” en el mercado aerocomercial internacional en la región patagónica, presentó un crecimiento de las compañías de origen extranjero por sobre las compañías de origen argentina a lo largo del período analizado (Figura Nº 2). En 1991 la participación empresas de origen extranjera representaba menos del 2% en el mercado aerocomercial internacional patagónico y las líneas aéreas de origen nacional representaban un 98%, alcanzando el 100% entre 1992 y 1993. Durante esa etapa, en 1991, se privatizó Aerolíneas Argentinas, siendo esta la única línea aérea nacional que operaba a nivel internacional en el país. A partir de 1994, con

² <http://clacsec.lima.icao.int/>

Aerolíneas Argentinas ya privatizada, se observa que la evolución de la participación de empresas extranjeras en el mercado alcanza el 51%.

Durante el período 1996 a 2002, nuevamente como producto del contexto económico argentino y con la caída de la demanda de pasajeros se observa una recuperación de las empresas de origen nacional alcanzando una participación por encima del 80% durante dicho período por sobre las empresas de origen extranjeras. En este aspecto, cabe destacar la participación con un 30% en la demanda de pasajeros internacionales en la región patagónica, de la línea aérea TAN³ en relación a las empresas de origen nacional.

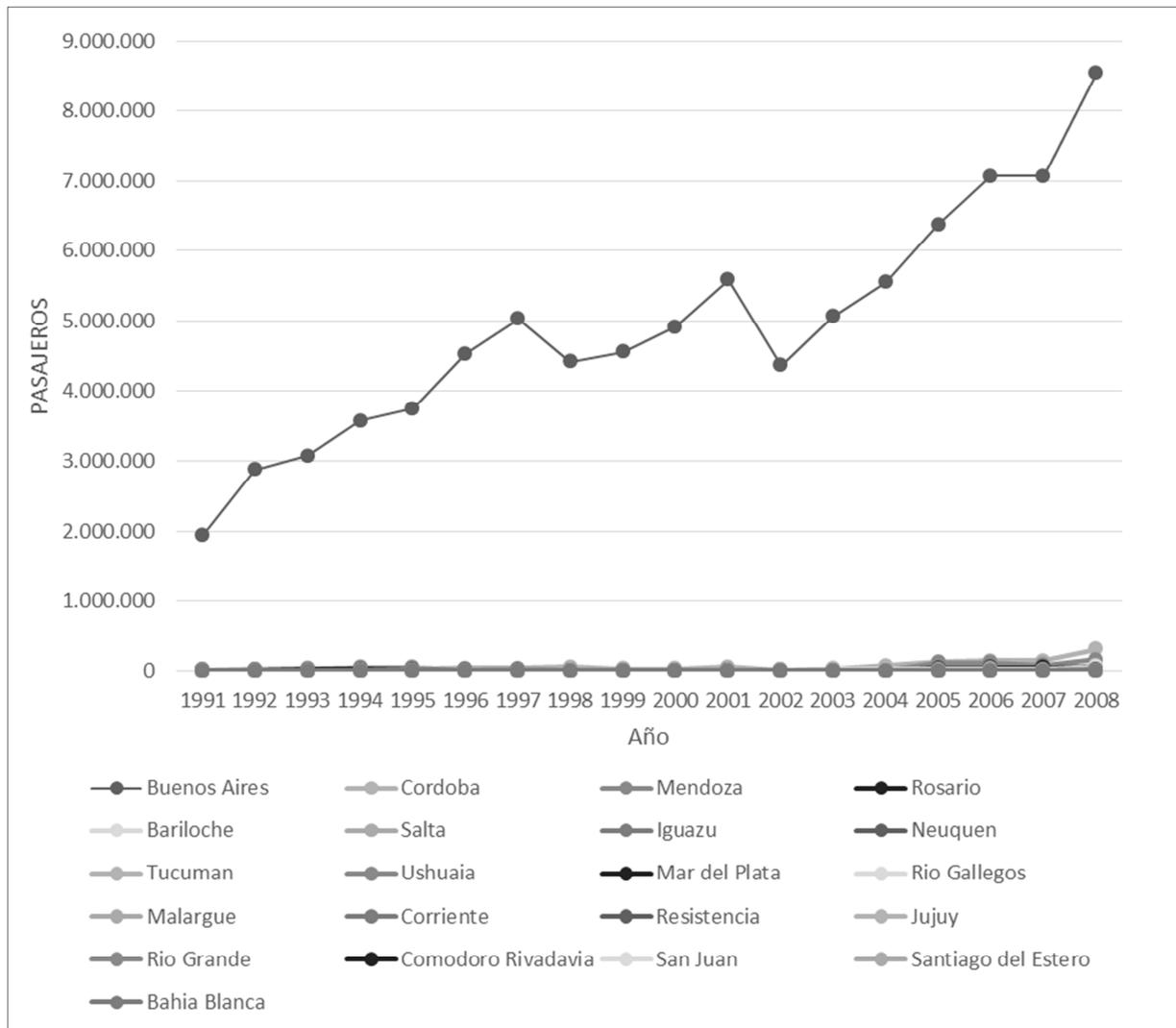
En el período 2003 a 2008 se produce una conversión en la participación de las líneas aéreas en la demanda de pasajeros. Las líneas de origen nacional que habían recuperado participación con la superación de la crisis, en el año 2002 y 2003 registraron una participación por arriba del 90% y comienzan a tener una caída del 56% en el 2004. En el año 2005 presenta una recuperación cerca del 14%. Sin embargo, durante el período 2006 a 2008 nuevamente se registra una caída en la participación de las líneas aéreas de origen nacional a menos del 1% para el año 2008. En cambio, las líneas de origen extranjeras a partir del año 2003 comienzan a ganar participación en la demanda de pasajeros de forma sostenida pasando de un 9% a más del 90% en el año 2008.

Es en este contexto que la región patagónica no quedó exenta y se puede evidenciar un proceso de extranjerización en la participación de las líneas aéreas por origen en la demanda de pasajeros internacionales. Se puede decir que las empresas de origen extranjeras fueron las grandes ganadoras y más favorecidas por la flexibilización y la desregulación, concentrando la mayor participación de la demanda de pasajeros aéreos internacionales no solo a nivel nacional sino también a nivel región patagónica.

La competencia entre las líneas aéreas de origen nacional entre sí y con líneas aéreas extranjeras, sumado al contexto económico desfavorable, dejó como saldo que las líneas aéreas de origen nacional no pudieran competir de igual a igual con las grandes compañías extranjeras teniendo como consecuencias las pérdidas de rutas internacionales, pérdidas de frecuencias, quiebra y su propia desaparición en algunos casos. Aerolíneas Argentinas, por su parte, bajo la gestión del Grupo Marsans tuvo su período de recuperación, pero ya no sería la misma, a pesar de que mantuvo una cuota de mercado cercana al 30%. En el año 2008 la línea aérea de bandera nacional fue estatizada luego de una fuerte crisis operacional y financiera debido a los malos manejos que tuvo.

³ Transporte Aéreo del Neuquén, en 1994 se decidió su privatización parcial, y en 1995, luego de dos concursos, fue adjudicada a la brasileña VASP. La crisis de VASP (2005) en Brasil arrastró a TAN, que dejó de operar y entró en un proceso de bancarrota, que debió administrar la Provincia.

Figura Nº 3: Evolución de la demanda de pasajeros por ciudad entre 1991-2008



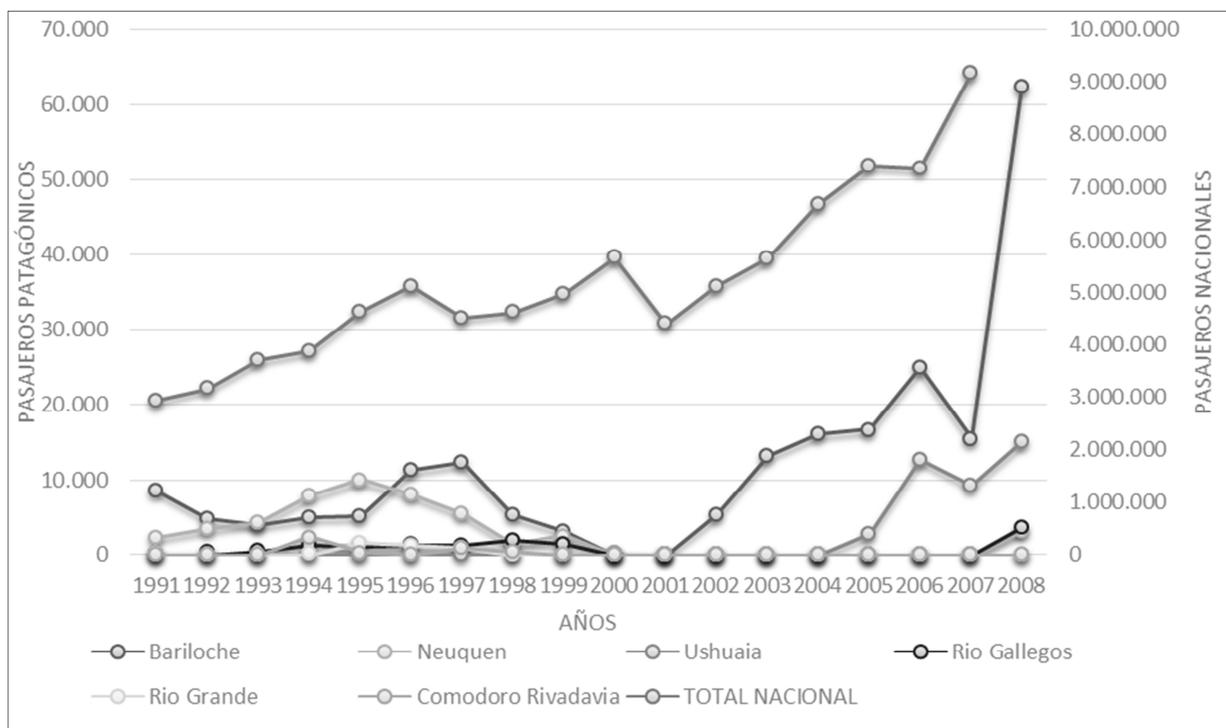
Fuente: elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)⁴

Si bien una amplia gama de aeropuertos pueda apoyar una red de servicios aéreos de corta distancia, la actividad de vuelos de largo recorrido se concentra en unos pocos centros principales, por ejemplo en el caso europeo, Londres Heathrow, París Charles de Gaulle, Alemania Frankfurt y Holanda Ámsterdam son responsables del 60% de los vuelos europeos de largo recorrido y el 40% restante se extendió alrededor de otros 47 aeropuertos (Dennis, 2007). Además, Dennis (2007) expresa que los principales centros de atracción y generación de tráfico han reforzado su posición en los últimos años. En este sentido, se puede decir que la red de nodos de vuelos internacionales de la Argentina se centra en

⁴ <http://clacsec.lima.icao.int/>

pocas ciudades. Es así que, Buenos Aires se presenta como el nodo central y concentrador de la red internacional (ver Figura Nº 3). Si tomamos la participación de las ciudades argentinas que registran pasajeros internacionales durante el período 1991-2008, es posible ver que la misma tiene a Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y Rosario entre los principales nodos de la red aérea internacional y en quinto lugar se encuentra Bariloche (Río Negro) como el quinto nodo que más demanda registró, lo siguen en octavo lugar Neuquén y en décimo lugar Ushuaia. Sin embargo, veamos que sucede si analizamos la participación entre las ciudades patagónicas en la demanda de pasajeros internacionales (ver Figura Nº 4).

Figura Nº 4: Evolución de la demanda de pasajeros por ciudad patagónica entre 1991-2008



Fuente: elaboración propia en base a datos de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)⁵

Tal como se expresó anteriormente, si tomamos la participación de las ciudades patagónicas podemos observar que la ciudad de Bariloche tuvo una participación a nivel regional de un 65%, seguido por Neuquén con un 15%, Ushuaia un 12%, Río Gallegos un 4%, Río Grande y Comodoro Rivadavia con más de un 1%. Si observamos la línea que representa Total Nacional y lo comparamos con la línea de la evolución de Bariloche,

⁵ <http://clacsec.lima.icao.int/>

podemos ver que a partir del año 2001 se presentó un crecimiento exponencial en la demanda de pasajeros superando más de 1000% el incremento de la demanda.

Ushuaia por su parte experimenta un proceso de crecimiento en la demanda de un 500% a partir del año 2005 y en los años 1991 a 2004 no se registraron pasajeros internacionales.

En el caso de Neuquén se da una situación enigmática. Entre 1991 y 1996 creció más de un 400%, teniendo a la línea aérea TAN como la principal transportadora. A partir de 1997 comenzó a perder participación en la demanda de pasajeros hasta el 2001 donde no registró movimiento de pasajeros internacionales. En el 2005 TAN cesó sus vuelos como consecuencia de la crisis que atravesaba la línea aérea VASP, empresa que había adquirido la compañía neuquina. A partir de ese momento Neuquén cayó su participación como el segundo aeropuerto más importante de la región y fue superado por Ushuaia.

En similar situación se encontraba Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Río Grande. Estas tres ciudades registraron movimientos de pasajeros internacionales entre los años 1991 y 1999. Luego entre los años 2000 y 2008 no registraron demanda de pasajeros internacionales. Tal como afirma Lipovich (2009: p. 7) “en un proceso de liberalización con una tendencia de centralización de aerolíneas, la cantidad de *hubs* tiende a decrecer, tienden a ser de mayor magnitud y los hubs de diferentes líneas aéreas tienden a superponerse entre ellos para competir abiertamente”. En este sentido, Thompson (1990) reafirma siguiendo esta línea expresando que, la concentración territorial de los *hubs* de las líneas aéreas es una de las principales estrategias para reducir costos, pero a su vez, permite el desarrollo de economías de escalas y transportes en masa.

Conclusiones

El proceso desregulatorio en Argentina se basó en la privatización de Aerolíneas Argentinas (principal operador internacional del país), en la concesión de la red de aeropuertos nacionales y en la liberalización del mercado aéreo de cabotaje e internacional. Los resultados de dicho proceso tuvieron impacto directo sobre el mercado aerocomercial internacional argentino y en consecuencia los aeropuertos patagónicos no fueron ajenos.

En resumen, es posible demostrarlo en tres aspectos que se encuentran interrelacionados entre sí. En primer lugar, se evidencia un proceso de flexibilización en la firma de Acuerdos de Servicios Aéreos. Dicho proceso se verifica en el análisis y la evolución que presentaron los cuatro elementos. Se flexibilizó el armado de los cuadros de rutas, lo cual favoreció a las líneas aéreas para que estas pudieran definir los puntos intermedios y más allá en relación a la conveniencia de las oportunidades de competencia,

generación de tráfico y la rentabilidad. Se aplicaron derechos de quinta y en algunos casos de sexta y séptima libertad en derechos de tráfico con mayor continuidad. Se utilizó con mayor frecuencia la aplicación de designación múltiple de líneas aéreas. Además, se permitía que las líneas aéreas tuvieran acuerdos comerciales con terceras líneas aéreas y países que no necesariamente debieran tener Acuerdos Bilaterales con los países participantes del acuerdo en sí. Las líneas aéreas participantes ya no debían tener control por parte del Estado firmante, sino que se aceptaban aquellas que estuvieran asentadas en dichos países y sometidas al control regulatorio. Se mantuvieron cláusulas como frecuencias divididas en 50-50 sin ningún tipo de restricción. Las tarifas pasaron de un doble sistema de aprobación por parte de las autoridades aeronáuticas a ser establecidas por las líneas aéreas.

En segundo lugar, se ha observado en los aeropuertos patagónicos un proceso de extranjerización en los servicios internacionales, como consecuencia de varios sucesos. Por un lado, la crisis comercial y operacional que sufría Aerolíneas Argentinas, que tuvo como consecuencia el abandono de rutas aéreas, cierre de oficinas comerciales alrededor del mundo, la pérdida, venta de aviones y equipos. Además, la quiebra de empresas de origen nacional (LAPA, Dinar, Souther Winds, TAN), con participación en el mercado aerocomercial argentino internacional. Por otro lado, el marco desregulatorio llevado adelante por Estado argentino a partir de la sanción de la ley 23.696 (Ley de Reforma del Estado). Así, se favoreció la creciente participación de líneas aéreas de origen extranjero frente a la falta de capacidad de poder competir contra otras empresas en cuanto a la estructura técnica y financiera de las líneas aéreas nacionales y la incapacidad de poder ocupar el espacio vacío que dejaba en esos tiempos la línea aérea de bandera.

En tercer lugar, como producto del marco desregulatorio, se produce una concentración espacial en la demanda de pasajeros internacionales en la ciudad de Bariloche con una participación del 65% de la demanda con relación a los aeropuertos patagónicos. Los cambios en las estructuras de las redes aerocomerciales, implicó que las líneas aéreas tuvieran que redefinir sus estrategias comerciales frente a la creciente competencia entre estas, como consecuencia de la necesidad de contar con redes altamente integradas entre los principales centros urbanos globales. También se observa que ciudades como Neuquén perdieron participación en los flujos espaciales de la demanda de pasajeros y en situación inversa se encuentra Ushuaia que ganó participación a partir del inicio de la década del 2000. Es posible aseverar que el proceso de liberalización en la Argentina ha permitido consolidar a Bariloche como el principal aeropuerto patagónico y el

quinto a nivel nacional. Por lo tanto, se da un proceso de liberalización con tendencia de centralización y concentración, donde la cantidad de *hubs* tiende a decrecer, a su vez, tienden a ser de mayor magnitud.

Agradecimientos

Quiero destacar la colaboración brindada por el Instituto de Investigación y Desarrollo del Transporte Aéreo - INDETRA (www.indetra.com) y por Evelyn Figueroa Schibber de AmbarGIS (www.ambargis.com) para el desarrollo del presente trabajo.

Referencias bibliográficas

- Dennis, N. (2007), Competition and change in the long-haul markets from Europe. *Journal of Air Transportation*, 12, N°2 (pp. 4-26) de la Universidad de Nebraska.
- Dobson, A.P. (2007). Globalization and Regional Integration. The origins, development and impact of the single European aviation market. En: Routledge (Ed.), *Airlines and the European Community* (pp. 1-20). Oxon: Taylor & Francis. Primera Edición.
- Doganis, R. (2006). *The Airline Business* (2nd. Edition). Oxfordshire: Routledge. Segunda Edición.
- Kazda, A. y Caves, R.E. (2005). Airport design and operation. En: Elsevier. Londres. Segunda Edición.
- Lipovich, G. (2009). Mercado aerocomercial único en el MERCOSUR. Integración desequilibrada, nuevos procesos y nuevas consecuencias territoriales. En: *XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay.
- Thompson, G. (1990). *Teoría económica del transporte*. Madrid, España: Alianza Editorial.