



PROYECTO DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA

CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL EN EL MERCOSUR
ENTRE LOS AÑOS 2015-2020: ESTUDIOS DE CASO DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE,
URUGUAY, PARAGUAY Y BOLIVIA

Programa de Becas Incentivo para la Investigación de la Universidad Provincial de
Ezeiza (BIIUPE)

Universidad Provincial de Ezeiza

Director: Nicolas Klauss Echazú

Autor: Tomás Dicono

Colaboradores: Jacqueline Schroeder y Raúl Trevizan

ÍNDICE GENERAL

INDICE DE TABLAS.....	4
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	8
AGRADECIMIENTOS.....	10
RESUMEN.....	11
INTRODUCCIÓN.....	12
CAPÍTULO 1 – ANÁLISIS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.....	20
1.A – MARCO INSTITUCIONAL.....	22
1.B - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	24
1.C - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	32
1.c.a <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>32</i>
1.c.b <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>41</i>
1.D - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	45
1.E - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	47
1.e.a – <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>47</i>
1.e.b – <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>52</i>
CAPÍTULO 2 - ANÁLISIS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.....	56
2.A – MARCO INSTITUCIONAL.....	59
2.B - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	61
2.C - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	64
2.c.a – <i>Comportamiento de la oferta- Período 2015-2020.....</i>	<i>64</i>
2.c.b – <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>68</i>
2.D - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	71
2.E - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	73
2.e.a – <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>73</i>
2.e.b – <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>77</i>
CAPÍTULO 3 – ANÁLISIS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL.....	80
3.A – MARCO INSTITUCIONAL.....	83
3.B - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	85
3.C - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	88
3.c.a <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>88</i>
3.c.b <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>93</i>
3.D - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	96
3.E - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	97
3.e.a – <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>98</i>
3.e.b – <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>101</i>
CAPÍTULO 4 - ANÁLISIS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE LA REPÚBLICA DE CHILE.....	104
4.A – MARCO INSTITUCIONAL.....	106
4.B - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	109
4.C - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	110
4.c.a – <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>110</i>
4.c.b – <i>Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020.....</i>	<i>113</i>
4.D - MARCO REGULATORIO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	115
4.E - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	116
4.e.a – <i>Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....</i>	<i>116</i>

4.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020	120
CAPÍTULO 5 - ANÁLISIS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE LA REPÚBLICA DEL PARAGUAY	123
5.A – MARCO INSTITUCIONAL	126
5.B - MARCO REGULADORIO DEL TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR	127
5.C - ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE TRANSPORTE AÉREO DE CABOTAJE REGULAR.....	129
5.c.a – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020	130
5.D - MARCO REGULADORIO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR	132
5.E - ANÁLISIS ESTADÍSTICO DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL REGULAR.....	134
5.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020.....	134
5.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020	138
CAPÍTULO 6 - REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.....	141
6.A – MARCO INSTITUCIONAL	142
6.B - MERCADO AÉREO.....	145
6.C - MARCO REGULADORIO DEL SECTOR INTERNACIONAL	145
6.D - ANÁLISIS ESTADÍSTICOS DEL SECTOR INTERNACIONAL	148
6.d.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020	148
6.d.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020	152
CAPÍTULO 7 - CUADRO COMPARATIVO FINAL.....	156
CONCLUSIONES.....	163
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	166

INDICE DE TABLAS

TABLA N°1 – COMPOSICIÓN DE LA OFERTA DEL MERCADO AÉREO REGULAR DE CABOTAJE ARGENTINO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: KLAUSS, N (2019). “EL TRANSPORTE AÉREO Y EL TURISMO: SOCIOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO ARGENTINO”. JORNADA DE PRESENTACIÓN DEL OBSERVATORIO DE TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO. BUENOS AIRES, ARGENTINA: UNIVERSIDAD PROVINCIAL DE EZEIZA.....	33
TABLA N°2 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESA EN EL MERCADO DE CABOTAJE – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: DATOS ESTADÍSTICOS ANAC	36
TABLA N°3 – MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO DE CABOTAJE – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	38
TABLA N°4 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DE MERCADO (IHH) POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	39
TABLA N°5 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	41
TABLA N°6 –TASA DE PASAJEROS DE CABOTAJE CADA 100 HABITANTES. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	44
TABLA N°7 – CANTIDAD DE OFERENTES DEL MERCADO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL REGULAR DE PASAJEROS AÑO POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	47
TABLA N°8 – PASAJEROS TRANSPORTADOS VÍA AÉREA EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE PASAJEROS. TOP 10 LÍNEAS AÉREAS CON MAYOR PARTICIPACIÓN DEL MERCADO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	48
TABLA N°9 - MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE PASAJEROS. TOP 10 LÍNEAS AÉREAS. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	49
TABLA N°10 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DE MERCADO (IHH) POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	50
TABLA N°11 - PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO INTERNACIONAL. PERÍODO 2015 – 2020. FUENTE: DATOS ESTADÍSTICOS ANAC	53
TABLA N°12 – TASA DE PASAJEROS INTERNACIONALES CADA 100 HABITANTES. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	55
TABLA N°13 – COMPOSICIÓN DE LA OFERTA DEL MERCADO DE TRANSPORTE DE CABOTAJE BOLIVIANO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	65
TABLA N°14 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR EMPRESA EN EL MERCADO AÉREO REGULAR DE CABOTAJE. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	65
TABLA N°15 - MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO DE CABOTAJE – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	66
TABLA N°16 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DE MERCADO (IHH) POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	67
TABLA N°17 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR VÍA AÉREA EN EL MERCADO DE CABOTAJE – PERÍODO 2015-2020 FUENTE: DATOS ESTADÍSTICOS DGAC.....	68
TABLA N°18 –TASA DE PASAJEROS TRANSPORTADOS CADA 100 HABITANTES. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	70

TABLA N°19 – CANTIDAD DE OFERENTES DEL MERCADO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL REGULAR DE PASAJEROS AÑO POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	73
TABLA N°20 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO DE TRANSPORTE REGULAR INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: DGAC	74
TABLA N°21 – MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA DEL MERCADO INTERNACIONAL REGULAR DE TRANSPORTE AÉREO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	75
TABLA N°22 – IHH DEL MERCADO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE BOLIVIA. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	76
TABLA N°23 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	77
TABLA N°24 – TASA DE PASAJEROS TRANSPORTADOS CADA 100 HABITANTES. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	78
TABLA N°25 – COMPOSICIÓN DE LA OFERTA DEL MERCADO AÉREO REGULAR DE CABOTAJE. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ANAC BRASIL	88
TABLA N°26 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ANAC BRASIL.....	90
TABLA N°27 – MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	91
TABLA N°28 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	92
TABLA N°29 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	93
TABLA N°30 – TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	95
TABLA N°31 – CANTIDAD DE OFERENTES DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ANAC BRASIL	98
TABLA N°32 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ANAC BRASIL.....	98
TABLA N°33 – MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	99
TABLA N°34 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	101
TABLA N°35 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	101
TABLA N°36 – TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	103
TABLA N°37 – COMPOSICIÓN DE LA OFERTA DEL MERCADO AEROCOMERCIAL REGULAR DE CABOTAJE CHILENO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DGAC	110
TABLA N°38 - PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DGAC.....	111
TABLA N°39 –MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	112

TABLA N°40 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	112
TABLA N°41- VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	113
TABLA N°42 - TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	115
TABLA N°43– CANTIDAD DE OFERENTES DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DGAC	116
TABLA N°44 – PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DGAC	118
TABLA N°45 – MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	118
TABLA N°46 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	119
TABLA N°47 - VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	120
TABLA N°48 - TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	122
TABLA N°49- VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	130
TABLA N°50 - TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	132
TABLA N°51 - PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DINAC.....	135
TABLA N°52 - MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	136
TABLA N°53 - ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	137
TABLA N°54- VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	138
TABLA N°55 - TASA DE PASAJEROS SOBRE POBLACIÓN DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	139
TABLA N°56 - CANTIDAD DE OFERENTES DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR POR AÑO. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS DINACIA	148
TABLA N°57- PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ESTADÍSTICAS D.I.N.AC.I.A.	149
TABLA N°58 - MARKETSHARE POR LÍNEA AÉREA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	150
TABLA N°59 – ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DEL MERCADO AÉREO INTERNACIONAL DE URUGUAY. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	151
TABLA N°60 – VARIACIÓN DE LA TASA DE PASAJEROS DE CABOTAJE CADA 100 HABITANTES. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.....	155

**TABLA N°61 – COMPARATIVA DEL COMPORTAMIENTO DE LA OFERTA. PERÍODO 2015-2020. FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA 160**

**TABLA N°62 – COMPARATIVA DEL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA. PERÍODO 2015-2020. FUENTE:
EELABORACIÓN PROPIA..... 161**

**TABLA N°63 – COMPARATIVA DE LAS RESTRICCIONES PARA EL ACCESO AL MERCADO DE CABOTAJE. FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA 161**

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N°1 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO DE CABOTAJE – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	40
GRÁFICO N°2 – VARIACIÓN INTERANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL MERCADO DE CABOTAJE. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	43
GRÁFICO N°3 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	52
GRÁFICO N°4 – VARIACIÓN INTERANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE PASAJEROS. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	54
GRÁFICO N°5 - MARKETSHARE TOTAL – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	68
GRÁFICO N°6 – VARIACIÓN INTERANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL MERCADO INTERNACIONAL DE PASAJEROS. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	69
GRÁFICO N°7 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AÉREO INTERNACIONAL DE BOLIVIA. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	77
GRÁFICO N°8 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	79
GRÁFICO N°9 – MARKETSHARE DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DOMÉSTICO DE BRASIL. DÉCADA DEL 60´ FUENTE: CATHARINO, J (2017). UM BREVE HISTÓRICO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA	81
GRÁFICO N°10 – MARKETSHARE DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DOMESTICO EN BRASIL. AÑO 2001. FUENTE: CATHARINO, J (2017). UM BREVE HISTÓRICO DA AVIAÇÃO COMERCIAL BRASILEIRA	82
GRÁFICO N°11 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	92
GRÁFICO N°12 - VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	95
GRÁFICO N°13 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	100
GRÁFICO N°14 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	102
GRÁFICO N°15– MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	113
GRÁFICO N°16 - VARIACIÓN INTERANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	114
GRÁFICO N°17 - MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.	120
GRÁFICO N°18 - VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	121
GRÁFICO N°19– VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	131
GRÁFICO N°20 – MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	137

GRÁFICO N°21 – VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	140
GRÁFICO N°22 - MARKETSHARE TOTAL DEL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL. PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	151
GRÁFICO N° 23- VARIACIÓN INTERANUAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR – PERÍODO 2015-2020. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA	154

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, deseo expresar mi agradecimiento al director de esta investigación y del Observatorio de Transporte Aéreo y Turismo, Lic. Nicolás Esteban Klauss Echazú, y a la Coordinadora de Transporte Aéreo del observatorio, Lena Dávila, por el tiempo dedicado y por los conocimientos transmitidos a lo largo de todo el proceso de realización de la misma. Asimismo, agradezco a mis compañeros y colaboradores Raúl Trevizan y Jaqueline Schroeder Orrego con quienes he compartido el desarrollo de esta investigación y que fueron un pilar fundamental para poder finalizar este trabajo.

La tarea del investigador, a menudo se torna tediosa, estresante y frustrante. Es en esos momentos que uno debe estar acompañado de la mejor manera y rodearse de personas que puedan ser un cable a tierra en los momentos más difíciles. Es por eso, que agradezco también a mis familiares y amigos por apoyarme de forma incondicional en los momentos difíciles, para continuar y seguir adelante con este arduo proceso de investigación.

Agradezco a la Universidad Provincial de Ezeiza y a su Secretaría de Investigación por brindarme la posibilidad de desarrollar mi primera investigación en el marco de las Becas Incentivo para la Investigación UPE (BIIUPE), que sin dudas me ha enriquecido de conocimientos y ha aportado una experiencia a la que no todo el mundo puede acceder. Celebro y agradezco a la educación pública, gratuita y de calidad que se ofrece en la República Argentina.

Esta investigación, no podría estar completa sin la colaboración de funcionarios de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil de Paraguay (DINAC) que nos permitieron una entrevista para enriquecer la información con la que se contaba para el desarrollo de la misma.

A todos, muchas gracias.

RESUMEN

La presente investigación se centró en la recopilación y análisis de información que permita describir cual fue el comportamiento de los mercados aerocomerciales regulares de la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República de Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay en el período 2015-2020. Esto permitirá a toda la comunidad científica y aeronáutica tener en un solo documento información estadística de los seis Estados, que hasta el momento se encuentran en cuerpos independientes y sin un análisis comparativo entre ellos.

Los objetivos principales de la investigación son describir el comportamiento de la demanda, la composición de la oferta y el marco jurídico regulatorio de los Estados mencionados. Para esto se planteó una investigación del tipo descriptiva en la que se analizan datos cuantitativos y cualitativos. El desarrollo de la misma, se realizó a partir de los datos presentados por las autoridades aeronáuticas de cada uno de los Estados, sumado a entrevistas e intercambio de información con las mismas para complementar la información.

Estos datos fueron procesados y plasmados a través de los siguientes indicadores estadísticos: índice de Herfindahl, índice de pasajeros sobre población, porcentajes de participación de mercado y variaciones interanuales de la demanda.

Palabras clave: composición de oferta, comportamiento de demanda, marco jurídico, indicadores estadísticos.

INTRODUCCIÓN

El Mercado Común del Sur más conocido como Mercosur, proceso de carácter abierto y dinámico para la integración regional impulsado por la República Argentina, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay, tiene origen en el marco del Tratado de Asunción de 1991. Posteriormente, se incorporan al tratado la República Bolivariana de Venezuela¹ y el Estado Plurinacional de Bolivia, país que se encuentra en proceso de adhesión desde el año 2015. Por su parte, la República de Chile forma parte del tratado como Estado Asociado, gracias al Acuerdo de Complementación Económica, firmado entre este país y los Estados Parte del Mercosur en el año 1996.

El bloque conviene, entre otras cuestiones, concertar las políticas económicas a favor de la integración regional. En ese sentido, el transporte aéreo es una de las principales actividades que puede impulsarla ya que contribuye a la accesibilidad al territorio, a la cohesión territorial, el desarrollo del turismo y del comercio regional e internacional (*Lipovich, 2009*)². Sin embargo, y a pesar del alto grado de vinculación que existe entre los Estados que forman parte del Mercosur, es posible apreciar variadas orientaciones de la política aerocomercial aplicada por cada uno. En ese orden de ideas, la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL),³ afirma que “*el acceso al espacio aéreo es un asunto directamente vinculado a la soberanía de los Estados*

¹ La República Bolivariana de Venezuela no se considera en el análisis por encontrarse suspendida como Estado parte del Mercosur desde el 5 de agosto del año 2017.

² Lipovich, G. (2009) – *Mercado Aerocomercial Único en el Mercosur. Integración desequilibrada, nuevos procesos y nuevas consecuencias territoriales*. Presentado en el XII Encuentro de las Geografías de América Latina.

³ La Comisión Económica para América Latina y el Caribe es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas. Entre sus publicaciones, se encuentran los Boletines FAL, sobre facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe.

(...) de manera que existen (...) *diferentes acuerdos en cuanto a libertades aéreas entre los países*”⁴.

Ahora bien, es importante mencionar que la pandemia de COVID-19, que se inició a finales del año 2019 y está presente todavía en la última etapa de esta investigación, afectó a todos los estados, independientemente de las fronteras. Esto generó que el sector del transporte aéreo se vea afectado a gran escala, a raíz de las restricciones a las que cada país recurrió para salvaguardar sus fronteras y población.

El presente trabajo de investigación se realizó en el marco del Programa de Becas Incentivo para la Investigación, de la Universidad Provincial de Ezeiza (BIIUPE). La investigación se enfoca en realizar una caracterización del mercado aerocomercial en el Mercosur entre los años 2015-2020. Se ha decidido tomar este corte temporal por 2 razones. En primer lugar, la disponibilidad de los datos en años anteriores para cada uno de los estados no es la misma. Algunos de los estados analizados tienen un difícil acceso a la información y esto dificultaría un desarrollo uniforme de la investigación para cada uno de los estados. En segundo lugar, el análisis del 2020 demuestra la ruptura a nivel estadístico producto de la pandemia del COVID-19, que trajo aparejadas una serie de políticas públicas de restricciones a las operaciones aéreas para evitar la dispersión del virus.

En definitiva, al no existir un único documento que centralice los datos de todos los países analizados, surge la necesidad de analizar los datos presentados por las autoridades aeronáuticas correspondientes a cada uno de ellos y realizar un estudio comparativo entre las mismas, describiendo e integrando las particularidades, similitudes y diferencias de cada mercado en el

⁴ Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL). (2015). *Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/4/S1500816_es.pdf

período que esta investigación comprende. A fin de poder representar el comportamiento de la demanda y oferta de los mercados de transporte de pasajeros regular internacional y de cabotaje propios de cada Estado, se utilizarán diferentes indicadores que permitirán un mejor entendimiento al lector.

En este sentido, la presente investigación se divide en siete capítulos. Cada uno de los primeros seis se centran en un Estado en particular y, a su vez, abordan los siguientes aspectos:

- Marco Institucional: se nombran y describen las principales instituciones que participan en la regulación y operación del mercado.
- Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular: se desarrolla una caracterización específica de las propiedades del mercado aerocomercial regular de cabotaje desde el punto de vista regulatorio.
- Análisis estadístico del transporte aéreo de cabotaje regular: se analizan datos estadísticos del período 2015-2020 que permitirán observar cómo se comportaron la oferta y demanda de pasajeros en el mercado de cabotaje regular de cada uno de los estados.
- Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular: se realiza una caracterización específica de las propiedades del mercado aerocomercial regular internacional desde el punto de vista regulatorio.
- Análisis estadístico del transporte aéreo internacional regular: al igual que con el mercado aerocomercial de cabotaje, este apartado presenta una serie de datos estadísticos que permiten describir el funcionamiento de la oferta y demanda de cada caso.

En cuanto a los indicadores se utilizaron:

- Índice de Concentración de Herfindahl.
- Índice de pasajeros sobre población.
- Variación interanual de pasajeros transportados.
- Participación de mercado individualizada por empresa.

En cuanto al séptimo y último capítulo, se destaca un cuadro comparativo que permite visualizar las principales características analizadas previamente de los mercados examinados. Por último, las conclusiones reúnen los resultados alcanzados y algunas consideraciones que se espera constituyan un aporte sobre la temática.

La confección de una investigación de este tipo es de importancia, ya que el estudio de las características de los mercados aerocomerciales en el Mercosur es un tema poco abordado desde el punto de vista académico. En general, los aficionados a la materia, que presentan sus escritos en diferentes portales especializados de internet o en publicaciones escritas, se enfocan en los aspectos de la estadística descriptiva tales como composición de mercado o la cuota del mismo, sin ofrecer un análisis coyuntural en la relación oferta-demanda en el transporte aerocomercial. Por tanto, no se aprecia en estos informes una visión contextualizada que contemple la complejidad del tema. Por otro lado, carreras universitarias como la Licenciatura en Gestión Aeroportuaria de la Universidad Provincial de Ezeiza, son novedosas en la rama de la economía del transporte, tanto en Argentina como en la región. El producto de las investigaciones que de ella devienen posee el respaldo académico, algo de lo que carecen los estudios informales antes mencionados.

Partiendo de lo anterior, cobra relevancia la realización de una descripción de aquellos hitos que durante el período observado fueron fundamentales en relación a los mercados

aerocomerciales estudiados. Se espera, a su vez, que esto permita profundizar la comprensión del comportamiento de los consumidores (o pasajeros), el Estado y los operadores aéreos, en relación a la demanda y oferta del transporte aerocomercial.

La pandemia del COVID-19 afectó a muchos mercados y el mercado aerocomercial fue uno de los más perjudicados, dado que el transporte de pasajeros se vio limitado por las restricciones que impusieron los estados para frenar el avance de la pandemia sobre los territorios. En este sentido, tomaremos como punto de partida los datos publicados por el informe⁵ emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁶. Aunque más adelante se ahondara en el punto de quiebre que representa el año 2020 en los mercados de cada uno de los Estados analizados, se desprende del estudio que el promedio de caída del transporte de pasajeros por vía aérea en el mundo fue de aproximadamente el 60%.

La presente investigación se basa en el método descriptivo y combina un análisis cuantitativo y cualitativo. Los datos se obtuvieron mediante la recolección y análisis de portales oficiales publicados por los respectivos estados analizados. Para el desarrollo de esta investigación se realizó, en primer lugar, un estudio de las características de la demanda, entendida en este trabajo como la cantidad de pasajeros que fueron transportados en vuelos domésticos e internacionales regulares dentro de los países analizados. Por otro lado, se consideró la cantidad de oferentes del mercado y las particularidades de cada uno de ellos. El período comprendido en la investigación abarcó desde el año 2015 al año 2020, este último con singulares características debido a la crisis por el COVID-19.

⁵ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]. OACI

⁶ La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas, creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.

A raíz de las diferentes nominaciones conceptuales que se han encontrado en los documentos oficiales analizados, se llevó a cabo una serie de intercambios de mails con la autoridad aeronáutica de la Republica Plurinacional de Bolivia como así también una entrevista semiestructurada con la abogada María Liz Viveros de Bazán, subdirectora de Transporte Aéreo; la abogada Allison Colman, Gerente de Regulación de los Servicios Aerocomerciales y la Licenciada Jacqueline González Sena, Gerente de Estudios Económicos, referentes de la autoridad aeronáutica de la Republica de Paraguay a los efectos de aunar los criterios conceptuales que guían a la presente investigación.

El objetivo general de esta investigación es describir la composición de la oferta, el comportamiento de la demanda y el marco jurídico regulatorio de los servicios regulares de cabotaje e internacionales durante el período 2015-2020 en la Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay y Bolivia. Para alcanzar este objetivo, se trazaron una serie de objetivos específicos:

- Describir la tasa de pasajeros aéreos de cabotaje respecto a la población en cada uno de los países mencionados.
- Describir el grado de concentración de los mercados a través del índice de Herfindahl-Fischman (IHH)
- Describir las políticas aerocomerciales implementadas durante el año 2020 para hacer frente a la pandemia producto del COVID-19 en cada uno de los países analizados.
- Describir los impactos generados por la pandemia producto del COVID-19 sobre la oferta en cada uno de los países analizados.
- Describir la composición de la participación de las empresas en los mercados de cabotaje e internacional de los países propuestos.

- Conocer la evolución del tráfico de pasajeros en servicios regulares de cabotaje e internacionales durante el período señalado.
- Identificar diferencias o similitudes en los diferentes tipos de mercados analizados

Además, para el desarrollo de la presente investigación, y tomando como referencia los años 2015 a 2020, se han estudiado las características del movimiento de pasajeros en operaciones comerciales de transporte por vía aérea, nacionales e internacionales, de carácter regular de cada Estado considerado, excluyendo al transporte de carga. Durante la investigación también surgieron limitaciones principalmente como consecuencia de la pandemia de COVID-19. En este sentido, la realización de un relevamiento de campo se vio imposibilitada a raíz de las restricciones a los viajes al exterior y al movimiento en lejanías de los hogares personales, por lo que las comunicaciones con los diversos representantes de los organismos y de los Estados entrevistados se realizaron de manera virtual.

Otra de las limitaciones fue, el caso de la República Argentina, que, al momento de analizar la información publicada sobre las operaciones aéreas realizadas, nos encontramos con que la autoridad aeronáutica del Estado suma en la cantidad de pasajeros transportados a los pasajeros de los vuelos no regulares. Es por esto que debimos trabajar con este margen de error⁷. En el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, la escasez de información oficial publicada por las autoridades nacionales fue otra limitación con la que nos topamos al inicio de la investigación. Es por esto, que debimos recurrir a las entrevistas o intercambio de información vía mail con autoridades del Estado. Durante el proceso de recolección de datos, notamos que la autoridad aeronáutica de Paraguay, no presenta datos individualizados respecto a la composición de la oferta de cabotaje

⁷ El margen de error es de aproximadamente del +-2%.

como si lo hacen los demás Estados. Es por esto que no se pudo realizar para este caso un análisis de comportamiento de la oferta del mercado aerocomercial regular de cabotaje.

Como ya se ha mencionado anteriormente, nos encontramos también con dificultades para la comprensión de conceptos utilizados de manera particular por los Estados analizados, ya que, si bien están nombrados en diferentes publicaciones oficiales, no se encuentran manifestadas las implicancias de esos términos. Para palear esto, nos comunicamos con aquellas entidades gubernamentales vía entrevistas o intercambio de correos para solucionar las dudas y ahondar en cuestiones que tal vez son de difícil acceso a la información.

A continuación, se mencionan las preguntas de investigación:

- ¿Cuáles son las características, desde la oferta y la demanda del transporte aéreo, que poseen los países del Mercosur?
- ¿Cómo evoluciono cada uno de los mercados aerocomerciales en el período analizado en términos de demanda y oferta?
- ¿Hubo cambios estructurales en la configuración de la oferta durante los años 2015-2020?
- ¿Cuál fue la reacción de la demanda ante ese cambio en la oferta?

Finalmente, vale destacar que al observar el desempeño de las operaciones aéreas comerciales –nacionales e internacionales– de los Estados que conforman el Mercosur, surge el interrogante de conocer qué características presentan sus mercados aerocomerciales durante el período analizado.

Capítulo 1 – Análisis del mercado aerocomercial de la República Argentina

En el presente capítulo se buscará describir cómo está compuesto el mercado aerocomercial de la República Argentina a nivel institucional, cuáles son sus regulaciones y de qué manera se comportó la oferta y la demanda del mismo a lo largo del período 2015-2020. Para el mejor

entendimiento del mismo, se dividirá el capítulo en secciones que agruparan los principales tópicos para el abordaje.

El mercado aerocomercial argentino tiene dos momentos bien diferenciados previo al año 2016 y posterior al mismo. Esto es porque a partir de este año, comenzó el proceso denominado “Revolución de los Aviones”, que tenía como principal objetivo duplicar la cantidad de pasajeros transportados por vía aérea. Este proceso estaba basado en tres pilares: crecimiento sostenido de Aerolíneas Argentinas, el ingreso de nuevas empresas aerocomerciales y por último la modernización de la infraestructura y rediseño del espacio aéreo. Es por esto que en 2016 se llevó a cabo la primera audiencia pública desde el año 2005 para el ingreso de nuevos operantes al mercado y se comenzó a trabajar en una nueva estructura tarifaria, que será explicada al detalle en el marco regulatorio del mercado de cabotaje regular.

Por último, es necesario para entender el desarrollo de este capítulo, contextualizar algunos aspectos del año 2020 que permitirán entender el comportamiento de la oferta y demanda más adelante. El Decreto 297/2020⁸ definió el “Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio” (“ASPO”). Mediante este decreto, la población debió permanecer en sus hogares habituales desde el día 20 de marzo del 2020 y se prohibió la circulación por vías, rutas o espacios públicos con el fin de evitar la propagación de contagios.

Posterior a esto, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), mediante la Resolución ANAC 143/2020⁹, estableció que solo podrían comercializar servicios de transporte aéreo de pasajeros aquellas líneas aéreas que se encontraran formalmente autorizados a hacerlo

⁸ Decreto 297 de 2020. [Poder Ejecutivo Nacional]. Por el cual se establece el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. 20 de marzo de 2020.

⁹ Resolución 143 de 2020. [ANAC]. Por el cual se establece que las Líneas Aéreas solo podrán comercializar servicios de transporte aéreo de pasajeros desde, hacia o dentro del territorio nacional, en la medida en que se encuentren formalmente autorizados por la ANAC. 27 de abril de 2020.

conforme a los procedimientos establecidos en la Resolución N°100¹⁰ del 18 de marzo del 2020. En esta última se establecieron los procedimientos para que las empresas tramiten la excepción para la realización de vuelos de carácter humanitario o de repatriación.

Acompañado a este paquete de medidas, se promulgó el Decreto 274/2020¹¹ mediante el cual se prohibió el ingreso al territorio nacional de personas extranjeras no residentes a través de aeropuertos entre otros pasos de frontera. Ante esta medida, se redujeron y posteriormente se suspendieron los vuelos de cabotaje y se cerraron las fronteras, salvo autorizaciones excepcionales que respondían a vuelos de repatriación de aquellos ciudadanos que quedaron varados por esta medida tanto en otros países como en otras provincias. Estas medidas se sostuvieron desde marzo del 2020 a noviembre del mismo año.

1.a – Marco Institucional

En la presente sección, se nombrarán a las principales instituciones que participan e influyen en la reglamentación de la oferta y la demanda del mercado aerocomercial argentino. Quedan fuera de esta descripción aquellas entidades, que, si bien forman parte de las operaciones aerocomerciales, no influyen en las reglamentaciones mencionadas.¹²

En el año 2007 Argentina consideró que la administración de la aviación civil dirigida por la Fuerza Aérea bajo el Comando de Regiones Aéreas (CRA) no era compatible con las

¹⁰ Resolución 100 de 2020. [ANAC]. Por el cual se establecen los requisitos que las Líneas Aéreas deberán cumplir para llevar a cabo servicios de transporte. 27 de abril de 2020.

¹¹ Decreto 274 de 2020. [Poder Ejecutivo Nacional]. Por el cual se prohíbe el ingreso al territorio nacional de personas extranjeras no residentes. 16 de marzo de 2020

¹² Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), Dirección General de Control de Tránsito Aéreo (DGCTA), Dirección Nacional de Migraciones (DNM), Dirección General de Aduanas, Sanidad de Fronteras, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA), agentes operadores del servicio de handling, Registro Nacional de Armas (RENAR). Administración Nacional de Aviación Civil. (s.f). Quién es quién en el aeropuerto. [Folleto].

recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Es por eso que el 15 de marzo se decidió iniciar con el proceso de transferencia de las competencias del CRA a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) por medio del Decreto 239/07¹³, proceso que duró aproximadamente dos años. El primero de julio de 2009 el CRA fue disuelto dando inicio al funcionamiento la ANAC. Además, se dictó el Decreto 222/09¹⁴ mediante el cual se aprobó la creación de las unidades de segundo y tercer nivel operativos de las direcciones generales de la ANAC. La ANAC es actualmente la autoridad aeronáutica de la República Argentina. Funciona como un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. Su misión es “normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina, instruyendo e integrando a la comunidad aeronáutica”¹⁵

En Argentina, aquellos aeropuertos que despiertan un interés económico o presentan cierta ubicación relevante en cuanto a la Defensa Nacional, pertenecen a lo que se conoce como el Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA). Actualmente son 55 los aeródromos pertenecientes a este grupo y todos ellos son controlados por el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA).

Este último es una organización descentralizada y autárquica del Estado Nacional que trabaja para promover el desarrollo aeroportuario de la República Argentina. Este organismo se creó bajo el Art. 14 del Decreto N°375/97¹⁶ y su función es la de regular, controlar y fiscalizar todos los servicios que se le prestan a los pasajeros (desde la terminal hasta la pista de aterrizaje)

¹³ Decreto 239 de 2007. [Poder Ejecutivo Nacional] Por el cual se crea la Administración Nacional de Aviación Civil. 15 de marzo de 2007.

¹⁴ Decreto 222 de 2009. [ANAC]. Por el cual se crean las unidades de segundo y tercer nivel de las Direcciones Generales. 09 de diciembre de 2009.

¹⁵ Recuperado de <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/76/anac/institucional>

¹⁶ Decreto 375 de 1997. [Poder Ejecutivo Nacional]. Por el cual, se crea en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, dentro de la jurisdicción del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos – Secretaría de Obras Públicas y Transporte, el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos. 24 de abril de 1997.

y usuarios en los aeropuertos integrantes del SNA. Además, supervisa a los concesionarios de los aeropuertos.¹⁷ Estos 55 aeródromos que componen al SNA, no son manejados por un mismo explotador. Gran parte del total de aeródromos esta concesionada a la empresa Aeropuertos Argentina 2000, que maneja entre otros aeropuertos al Aeropuerto Internacional de Ezeiza y al Aeroparque Jorge Newbery.

Por el otro lado está la empresa London Suplly, que es responsable de los aeropuertos de Ushuaia, El Calafate y Trelew. El resto de los aeropuertos se encuentran bajo el control provincial o municipal y algunos bajo una concesión de empresas más pequeñas como es el caso del Aeropuerto de Neuquén que es administrado por Aeropuertos del Neuquén S.A.

La última de las organizaciones que compone el marco institucional argentino es la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA). Ésta se encuentra bajo la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación y surge como necesidad de completar el traspaso total de la aviación civil a manos civiles. Con la creación de la EANA, los servicios de navegación aérea dejaron de estar en manos de las fuerzas militares y pasaron al ámbito civil. EANA es la autoridad que coordina y administra el tránsito aéreo, los servicios de telecomunicaciones e información aeronáutica y las redes de comunicaciones del sistema de navegación aérea.

1.b - Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular

Para entender de manera correcta el mercado aerocomercial argentino es preciso recurrir a una caracterización específica de las propiedades del mismo y de las reglas del juego que en el aplican. Tópicos tales como facilidad de acceso al mercado, política tarifaria y métodos de ingreso

¹⁷ Gran parte de los aeropuertos importantes de la Argentina, se encuentran concesionados.

al mercado son muy importantes a la hora de describir un mercado para compararlo con otro posteriormente.

Como primera medida, resulta fundamental dar algunas definiciones del Código Aeronáutico Argentino (CAA), que permiten la comprensión de los términos que se utilizaran a lo largo del análisis.

Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronave a personas o cosas, de un aeródromo a otro. El trabajo aéreo comprende toda actividad comercial aérea con excepción del transporte.¹⁸

El concepto servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular. Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que se realiza con sujeción a itinerario y horario prefijados. Se entiende por servicio de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a itinerario y horario prefijados.¹⁹

Ahora bien, para la definición de transporte de cabotaje, nos remitiremos al Art. 94 del CAA en el que se definen los términos de transporte interno (entendido como cabotaje) e internacional.

Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos de la República. Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio

¹⁸ Código Aeronáutico Argentino [CAA]. Ley 17.285 de 1967. Art 92. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

¹⁹ Código Aeronáutico Argentino. Ley 17.285 de 1967. Art 93. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

de la República y el de un Estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.²⁰

Con el objeto de describir las condiciones para el ingreso de oferentes al mercado de transporte de cabotaje regular, el Código Aeronáutico menciona en sus artículos 102, 103 y 109 las principales condiciones a cumplir.

Los servicios de transporte aéreo serán realizados mediante concesión otorgada por el Poder Ejecutivo si se trata de servicios regulares, o mediante autorización otorgada por el Poder Ejecutivo o la autoridad aeronáutica, según corresponda, en el caso de transporte aéreo no regular.

El procedimiento para la tramitación de las concesiones o autorizaciones será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios, pudiéndose exceptuar de dicho régimen los servicios a realizar con aeronaves de reducido porte.²¹

En ese sentido, el Art. 102, especifica que los potenciales ingresantes deberán pasar por un proceso de audiencia pública.

²⁰ Código Aeronáutico Argentino. Ley 17.285 de 1967. Art 94. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

²¹ Código Aeronáutico Argentino [CAA]. Ley 17.285 de 1967. Art 102. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

Una audiencia pública, es una instancia en la que los ciudadanos pueden formar parte de las decisiones que deberán tomar los organismos, empresas, sociedades, entidades y dependencias del Poder Ejecutivo Nacional.

Asimismo, el Código Aeronáutico, dispone que la Audiencia pública estará a cargo de una Junta Asesora de Transporte Aéreo (JATA).

La JATA estará integrada para cada Audiencia Pública por UN (1) presidente, DOS (2) Vocales y UN (1) secretario. En el caso de tratarse de servicios internacionales, podrá estar integrada además por UN (1) representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y, cuando corresponda, por representantes de organismos técnicos relacionados con el transporte aéreo. Los miembros de la JATA serán designados por el Administrador Nacional de Aviación Civil. Serán parte de la Audiencia Pública también los peticionantes y los que estén debidamente inscriptos en el Registro de Participantes referido que será habilitado 48hs antes del inicio de la audiencia.

Una vez que finaliza la audiencia pública, se elabora un dictamen firmado por la JATA, de carácter no vinculante, por cada servicio propuesto. Este dictamen llega al Ministerio de Transporte quien en última instancia determina si se otorgan o no las concesiones/autorizaciones²² solicitadas.

En cuanto a la concesión de las rutas, estas no resultan de carácter indeterminado, sino que tienen un tiempo determinado por el Art. 103 del código:

²² En caso de los vuelos no regulares, se trata de autorizaciones

Las concesiones serán otorgadas con relación a rutas determinadas y por un período que no excederá de quince años. Sin embargo, si subsistiesen las razones de interés público que motivaron la concesión, esta podrá ser prorrogada por lapsos no mayores al citado a requerimiento de la empresa.

La solicitud de prórroga deberá ser presentada con una anticipación no menor de un año antes del vencimiento de la concesión en vigor.²³

Por último, el Art 109 del código, refiere a aquellos aspectos en los que la autoridad aeronáutica Argentina tendrá injerencia directa y determina que “Los itinerarios, frecuencias, capacidad y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidos a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.”²⁴

Además, la Ley 19.030²⁵ especifica las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. Particularmente el Art. 3 deja muy en claro que solo podrán prestar servicios aerocomerciales entre los puntos del país aquellos proveedores del servicio de carácter estatal, mixto y privado pero que exclusivamente deben ser de bandera nacional²⁶. A diferencia de otros Estados analizados en esta investigación, solo pueden realizar vuelos comerciales dentro del país

²³ Código Aeronáutico Argentino [CAA]. Ley 17.285 de 1967. Art 103. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

²⁴ Código Aeronáutico Argentino [CAA]. Ley 17.285 de 1967. Art 109. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

²⁵ Ley 19030 de 1971. Por la cual se establecen las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971. D.O. No. 22183.

²⁶ Este es uno de los requisitos que se solicitan, se mencionan en el documento también requisitos relacionados con la capacidad técnica y financiera que posea la empresa, una propuesta de tarifas conforme al servicio a prestar, propuestas de tripulación, fecha estimada de inicio e identificación de los talleres de mantenimiento.

aquellas aeronaves de bandera nacional²⁷. Además, la Ley N°19.030, menciona en algunos de sus artículos, puntos que resultan fundamentales para entender el papel que tendrá Aerolíneas Argentinas dentro del mercado.

Uno de ellos, es el Art. 3 de la norma, en el que se especifica que “En el orden interno continuará asegurándose la vinculación aerocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional”²⁸. Seguido a este, el Art. 32 indica que del total de la capacidad autorizada para transportar en servicios regulares que se presten con aeronaves de características similares a las que utilice Aerolíneas Argentinas, esta no debe cubrir más del 50%. De esta manera los demás transportistas pueden cubrir una máxima del 50% del total de pasajeros transportados medido en asientos/kilómetros.

El caso de Argentina, resulta casi único entre los países estudiados en esta investigación, dado que solamente la República Argentina y la Republica Plurinacional de Bolivia poseen líneas aéreas que son estatales. En lo que respecta a las tarifas, la República Argentina se maneja con un sistema de bandas tarifarias. Este sistema fue creado en el año 2002 mediante el Decreto 1654/2002²⁹, en el que se declaraba la emergencia del transporte aerocomercial producto de la crisis económica en la que estaba sumida el Estado. Teniendo en cuenta que el 80% de los insumos de la actividad aeronáutica están dolarizados, el decreto buscaba que las empresas que explotaban los servicios aeronáuticos pudieran asegurar ingresos que permitieran y aseguraran su continuidad. Este primer sistema de bandas consistía en tarifas, sin impuestos, mínimas o de referencia y

²⁷ Se entiende como aeronaves de bandera nacional a aquellas que posean en su matrícula el identificador correspondiente a aeronaves registradas en la República Argentina (LV o LQ dependiendo el tipo de aeronave) siguiendo los lineamientos del Anexo 7 de la OACI.

²⁸ Ley 19030 de 1971. Por la cual se establecen las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971. D.O. No. 22183.

²⁹ Decreto 1654 de 2002. [Poder Ejecutivo Nacional]. Por el cual declara el estado de emergencia del transporte aerocomercial de la República Argentina. 04 de septiembre de 2002.

máximas asociadas a cada ciudad de origen y destino dentro del ámbito territorial de nuestro país, y eran establecidas por Resolución de la Secretaría de Transporte. La banda superior se encontraba compuesta en ese entonces por el máximo I. Asimismo, existían dos regímenes tarifarios especiales dentro del esquema mencionado. Por un lado, el denominado “banda negativa”, instrumentado mediante el Art. 5° del Decreto N° 1654/2002, que contemplaba la posibilidad de reducir la banda inferior en vuelos regulares internos hasta un VEINTE (20%), bajo ciertas condiciones de aplicación allí establecidas; y por parte, el régimen promocional para residentes, fundado mediante Resolución del Ex-Ministerio de la Producción N° 35/2002, que establece una tarifa preferencial que, dependiendo de la provincia de origen y destino, no podrá superar la tarifa de referencia o la tarifa de referencia incrementada en un veinte por ciento (20%). Cualquier incremento que se realizaba sobre la estructura tarifaria, se hacía mediante un acto resolutorio de la Secretaría de Transporte.

En 2012, mediante la Resolución 23/2012³⁰, se agregó a la banda superior el “máximo II”, que se aplicaba para aquellos casos en que el billete fuese adquirido en los últimos diez (10) días corridos previos a la fecha del vuelo de ida y se limitaba su comercialización a un máximo de hasta el treinta por ciento (30%) de la capacidad de la aeronave. En 2015, el cambio de gobierno³¹ y el pase a una nueva fuerza política tras 12 años consecutivos de un mismo modelo, trajo un cambio radical de las políticas dirigidas al mercado aerocomercial. El Decreto 1654/2002 y la Resolución

³⁰ Resolución 23 de 2012. [Secretaría de Transporte]. Por la cual se incorpora la “Tarifa Máxima II”. 09 de febrero de 2012.

³¹ En 2015, la República Argentina tuvo un cambio de gobierno en el que el mando fue transferido de Cristina Fernández de Kirchner a Mauricio Macri. Fue un cambio muy relevante a nivel político, dado que, tras 12 años al mando, el Kirchnerismo dejaba el mando y se imponía una nueva fuerza.

23/2012³², fue modificado por el Decreto 294/2016³³, por el cual se eliminaron los techos tarifarios, compuestos por los máximos I y II. Esta modificación en el sistema de bandas tarifarias, dejó en vigencia la tarifa de referencia y la denominada banda negativa. El fundamento de dicha modificación fue que dichas eliminaciones de los techos tarifarios generarían una compulsa de precios entre los competidores del mercado que harían bajar las tarifas y, por ende, ofrecer tarifas más convenientes a los usuarios del transporte aéreo generando un crecimiento exponencial en la cantidad de pasajeros transportados en cabotaje.

Posteriormente, a través de la Resolución 656/2018³⁴ del Ministerio de Transporte de la Nación, autorizó a los explotadores aéreos que prestaban servicios de cabotaje a aplicar tarifas inferiores a las tarifas de referencia vigentes para las ventas de pasajes aéreos de ida y vuelta que se realizaran con más de treinta días de anticipación. Pero esto no constituyó a una liberalización de las tarifas, dado que las denominadas “tarifas de referencia” y “banda negativa” siguen vigentes, por lo que las líneas aéreas no podían traspasar estos límites a menos que utilizaran aquellos mecanismos que si lo exceptuaban. Además de esto, se dejó de actualizar la tarifa de referencia, por lo que, si bien en la teoría era un mercado regulado por el Estado Argentino, en la práctica, la inflación en la economía había dejado a las tarifas de referencia en un precio muy bajo.

³² Resolución 23 de 2012. [Secretaría de Transporte]. Por la cual se incorpora la “Tarifa Máxima II”. 09 de febrero de 2012.

³³ Decreto 294 de 2016. [Poder Ejecutivo Nacional]. Por el cual se suprimen las tarifas máximas para los servicios de transporte aéreo interno de pasajeros. 02 de enero de 2016.

³⁴ Resolución 656 de 2018. [Ministerio de Transporte]. Por el cual se autoriza a los explotadores de servicios regulares internos a aplicar tarifas inferiores a las de referencia. 31 de julio de 2018.

La última³⁵ modificación que se hizo sobre las tarifas, fue mediante la Resolución 727/19³⁶ de ANAC. Mediante esta Resolución, se permitió a los explotadores de servicios regulares la comercialización de billetes que incluían el pago de las tasas de seguridad y uso de aerostación.

1.c - Análisis estadísticos del transporte aéreo de cabotaje regular

1.c.a Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

En primera medida, se presenta a continuación una tabla que permitirá observar cuáles fueron las empresas participantes del período y los cambios que surgieron en dicha composición a lo largo del período analizado.

Empresa	Actividad realizada durante el período analizado
Aerolíneas Argentinas	Operó durante todo el período analizado.
Austral Líneas Aéreas	Operó durante todo el período analizado.
LATAM Argentina ³⁷	Cesa operaciones en junio del 2020.
Sol Líneas Aéreas	Cesa operaciones en enero del 2016

³⁵ Al momento de la realización de esta investigación, mediante el Decreto 879/2021, el Poder Ejecutivo Nacional encomendó al Ministerio de Transporte a establecer nuevamente un sistema de bandas tarifarias con tarifas de referencia y tarifas máximas para aplicar a los servicios internos regulares de transporte aerocomercial.

³⁶ Resolución 727 de 2019. [ANAC]. Por la cual se permitió la comercialización de pasajes que incluían las tasas. 14 de noviembre de 2019.

³⁷ LATAM Argentina adquiere tal denominación posterior al año 2017 en el que se fusiona con la empresa TAM.

Andes Líneas Aéreas	Opera desde el inicio del período y cesa operaciones en marzo 2020. No ha retomado operaciones desde el reinicio de las mismas. ³⁸
Avian Líneas Aéreas	Inicia operaciones en junio del 2017 y cesa operaciones en julio de 2019.
LASA Líneas Aéreas	Inicio operaciones en agosto de 2018 y cesó operaciones en diciembre del mismo año.
Flyest Líneas Aéreas	Inicia operaciones en 2018 y en noviembre del 2021 presenta pedido de quiebra ³⁹
FlyBondi Líneas Aéreas	Inicia operaciones en enero de 2018 y continuo operaciones durante todo el período analizado.
Norwegian Air Shuttle Argentina	Inicia operaciones en octubre de 2018 y en diciembre de 2019 comienza el proceso de venta de la compañía hacia JetSmart Argentina.
JetSmart Argentina	Inicia operaciones en abril de 2019 y continuo operaciones durante todo el período analizado.

Tabla N°1 – Composición de la oferta del mercado aéreo regular de cabotaje argentino. Período 2015-2020. Fuente: Klauss, N (2019). “El Transporte Aéreo y el Turismo: socios estratégicos para el desarrollo argentino”. Jornada de presentación del Observatorio de Transporte Aéreo y Turismo. Buenos Aires, Argentina: Universidad Provincial de Ezeiza.

En 2015, punto de partida de esta investigación, se presenta un mercado con cuatro participantes, incluido entre ellos el Grupo ARSA⁴⁰. El 2016 hay cambios respecto a la composición con el cese de operaciones de Sol Líneas Aéreas entre otros factores por la caída del acuerdo de cooperación que mantenía con el grupo ARSA tras la asunción del presidente Mauricio Macri en el año 2015. Posteriormente, esta compañía sería refundada por fondos españoles y

³⁸ Si bien la empresa no ha retomado operaciones desde la vuelta de las operaciones regulares, no hubo comunicados oficiales por parte de la empresa que ratifiquen su quiebra o cese definitivo.

³⁹ La ANAC no presenta en ninguno de los anuarios, información individualizada sobre las operaciones regulares de Flyest.

⁴⁰ Para el estudio se tendrá en cuenta a Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas como una sola empresa por pertenecer al mismo grupo.

argentinos como Flyest Líneas Aéreas. Esto dejó al mercado con cuatro participantes únicamente: Aerolíneas Argentinas, Austral Líneas Aéreas, LAN Argentina y Andes Líneas Aéreas.

En 2017 el mercado de cabotaje contó con la presencia de cinco participantes ya que se incorporó al mercado Avian Líneas Aéreas⁴¹ con el nombre Avianca Argentina. Además, en el 2017, se produjo la fusión de LAN y TAM formando el grupo LATAM. El 2018 fue el año con mayor cantidad de empresas ofreciendo servicios aerocomerciales regulares de cabotaje en la República Argentina, con un total de nueve empresas, producto del ingreso al mercado de FlyBondi Líneas Aéreas⁴², Norwegian Air Shuttle Argentina⁴³, LASA Líneas Aéreas⁴⁴ y Flyest Líneas Aéreas⁴⁵. Es preciso aclarar que LASA Líneas Aéreas operó únicamente cinco meses con unos pocos vuelos producto del aumento del dólar que se produjo a lo largo del 2018 que la obligó a cesar las operaciones por cuestiones económicas.

El año 2019 tuvo ocho participantes debido a la salida del mercado de Avian Líneas Aéreas por dificultades económicas que afrontaba la empresa. Este mismo año, comenzó a operar en el mercado de cabotaje la aerolínea JetSmart Argentina, que competía en el mismo segmento que FlyBondi y Norwegian con precios de tarifas bajas. Para fines de 2019, JetSmart comenzó el proceso de compra de Norwegian Air Shuttle con el objetivo de convertirse en la tercera aerolínea

⁴¹ Resolución 280-E de 2017. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión a Avian Líneas Aéreas para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en las rutas solicitadas en la audiencia pública. 11 de mayo de 2017

⁴² Resolución 408-E de 2017. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión a FB Líneas Aéreas Sociedad Anónima para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en las rutas solicitadas en la audiencia pública. 26 de junio de 2017

⁴³ Resolución 1288-E de 2017. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión a Norwegian Air Argentina Sociedad Anónima para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en las rutas solicitadas en la audiencia pública. 06 de diciembre de 2017

⁴⁴ Resolución 244/2018. Resolución 244 de 2018. [Ministerio de Transporte]. Por la cual se otorga la concesión al Grupo LASA S.R.L para explotar servicios regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en las rutas solicitadas en la audiencia pública. 19 de marzo de 2018

⁴⁵ En el caso de Flyest, se continuó operando con los permisos de Sol Líneas Aéreas.

con más pasajeros transportados de la República Argentina y además con el objetivo de comenzar a operar desde el Aeroparque Jorge Newbery (JetSmart tenía base en el Aeropuerto de El Palomar).

El año 2020, es sin duda un año bisagra dado que luego de 15 años de operaciones ininterrumpidas, LATAM Argentina cesó operaciones en el país producto de las pérdidas económicas que tenía la empresa en el sector de cabotaje y de las restricciones impuestas por el gobierno a las operaciones aerocomerciales durante la pandemia del COVID-19. Además, en agosto del 2020, Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas recibieron la certificación de ANAC que permitió que comienzan a operar de forma unificada bajo el mismo código.

A continuación, se presenta una tabla con las principales empresas del período en cuanto a pasajeros transportados.

Pasaj	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total

Aerolíneas Argentinas ⁴⁶	7.512	7.958	9.336	9.613	10.023	2.226	46.668
LATAM	2.435	2.638	2.591	2.401	2.526	549	13.140
Andes Lineas Aeras	165	228	605	956	357	44	2.355
Avianca	-	1	17	215	-	-	233
Otros ⁴⁷	205	67	64	260	105	9	710
FlyBondi	-	-	-	866	1.461	304	2.631
JetSmart Argentina	-	-	-	-	520	234	754
Norwegian	-	-	-	104	1.040	232	1.376
Total	10.317	10.892	12.613	14.415	16.032	3.598	67.867

Tabla N°2 – Pasajeros transportados por empresa en el mercado de cabotaje – Período 2015-2020. Fuente: datos Estadísticos ANAC

Como se observa en la Tabla N°2, desde el año 2015 hasta el año 2019 inclusive, el crecimiento de la cantidad de pasajeros transportados es constante, pero, si bien todas las empresas participantes del mercado aumentaban la cantidad de pasajeros transportados, en realidad el mercado se continuaba sumiendo en una crisis cada vez más dura acompañada del fracaso del paquete económico llevado a cabo por el gobierno. Aunque las tarifas resultaron ser menores, y la oferta aumentó con la llegada al mercado de empresas como JetSmart, Norwegian, FlyBondi o mismo la ampliación de Andes Líneas Aéreas en cuanto a rutas y flota, ninguna de estas empresas logró dar ganancias por las difíciles condiciones económicas que atravesó el país en ese período. El peso argentino se devaluó en aproximadamente un 61% respecto al dólar estadounidense entre los años 2018-2019 y un 558% en el total del período.⁴⁸ Esto golpeó de lleno en la industria ya que el 80% de los costos de la aviación están dolarizados. Estas condiciones económicas adversas, no

⁴⁶ Si bien se ha nombrado a Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas como empresas separadas, la ANAC en sus estadísticas toma a estas aerolíneas como un grupo.

⁴⁷ En la información publicada por ANAC, se utiliza la categoría “Otros”, en la que se integran aerolíneas tanto de carácter regular como no regular.

⁴⁸ Todos los valores del dólar de cada año han sido tomados del sitio web Cotización Dólar. (<https://www.cotizacion-dolar.com.ar/>)

permitieron la creación de un contexto económico propicio para el crecimiento de las nuevas empresas ingresantes.

A causa de esto, se puede ver en el año 2016 la quiebra de Sol Líneas Aéreas, en 2019 la venta de la empresa Norwegian Air Shuttle (que cesó operaciones y vendió sus rutas y amarres a la empresa JetSmart Argentina), la quiebra de LASA en 2018, que tan solo operó tres meses, la quiebra de Avianca que operó algo más de dos años, el proceso de reestructuración por el que debió pasar Andes, que había expandido su flota a nueve aeronaves y ampliado sus rutas en el año 2016, pero que debió devolver 4 aeronaves, dejar otras dos en tierra y reducir el número de rutas dado que la baja en las tarifas (por ende baja en los ingresos) y la suba del dólar, generaron que los costos de la operación no pudieran ser cubiertos con los ingresos y por último la salida definitiva de LATAM del mercado de cabotaje en el año 2020 por la crisis en la que quedó inmersa el mercado y además los efectos del COVID-19.

También se desprende de la tabla que la empresa que más pasajeros ha transportado en el mercado de cabotaje argentino durante el período 2015-2020 fue el grupo ARSA (Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas). Es importante mencionar que la empresa se encuentra bajo control estatal desde el año 2008⁴⁹, año en el que se decidió expropiar la empresa. Para cerrar el período, en el año 2020 se observa un punto de quiebre en la cantidad de oferentes producto de la crisis del COVID-19 y las dificultades económicas que venía arrastrando el sector aerocomercial. Las operaciones regulares para el transporte aéreo de cabotaje, estuvieron suspendidas desde marzo hasta noviembre.

⁴⁹ Ley 26466 de 2008. Acciones de Aerolíneas Argentinas SA y Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur SA. 24 de diciembre de 2008. D.O. No. 31559.

Participación de mercado	Empresa	Año					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Aerolíneas Argentinas	72,81%	73,06%	74,02%	66,69%	62,52%	61,87%
	LATAM	23,60%	24,22%	20,54%	16,66%	15,76%	15,26%
	Andes Líneas Aeras	1,60%	2,09%	4,80%	6,63%	2,23%	1,22%
	Avian ⁵⁰	-	0,01%	0,13%	1,49%	-	-
	Otros	1,99%	0,62%	0,51%	1,80%	0,65%	0,25%
	FlyBondi	-	-	-	6,01%	9,11%	8,45%
	JetSmart	-	-	-	-	3,24%	6,50%
	Norwegian	-	-	-	0,72%	6,49%	6,45%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°3 – Marketshare por línea aérea en el mercado de cabotaje – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Como se puede observar en la Tabla N°3, a partir de 2018 en adelante, comienzan a operar las aerolíneas de tarifas bajas cuya operación había sido impulsada por la “Revolución de los Aviones”. Hacia el final del período, solamente JetSmart y FlyBondi subsistieron dado que la empresa Norwegian air Shuttle Argentina solo operó los primeros tres meses del año y en el año 2019, comenzó el proceso de fusión con JetSmart Argentina, que finalizó el 9 de abril con la suspensión del certificado de explotación de servicios aerocomerciales por parte de ANAC.

La oferta del mercado regular de cabotaje en la República Argentina, queda compuesta por Aerolíneas Argentinas, de capitales estatales, como actor principal del mercado con una participación por encima del 60% todos los años, seguida de LATAM. Esta última, aunque fue el principal competidor de Aerolíneas Argentinas, mantuvo participaciones no mayores al 25% en todos los años, casi 40% por debajo.

⁵⁰ La empresa Avian, que operó en el mercado interno durante el período 2016-2018, lo hizo bajo el nombre de fantasía de “Avianca Argentina”, aunque en realidad esta empresa nunca perteneció al holding de Avianca.

La tabla que se expone a continuación, permite describir cual ha sido el índice de concentración del mercado a lo largo del período 2015-2020.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	5.865
2016	5.929
2017	5.924
2018	4.801
2019	4.297
2020	4.217

Tabla N°4 – Índice de concentración de mercado (IHH) por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Por otro lado, el Índice de Concentración de Herfindahl (IHH), es un índice que permite medir la concentración del mercado. Es decir, el número de participantes que existen en el mismo y que capacidad de poder tienen sobre ellos.⁵¹ A mayor valor, más concentrado es el mercado que se está estudiando. Los valores próximos a cero indican que el mercado es un mercado de competencia perfecta y si se alcanzara el límite de 10.000, estaríamos en presencia de un monopolio.

Como se puede observar, el mercado de cabotaje argentino fue, durante todo el período 2015-2020, un mercado ampliamente concentrado. Esto es dado por el enorme grado de participación que posee Aerolíneas Argentinas respecto de sus demás competidores⁵², convirtiendo el mercado de cabotaje en prácticamente un monopolio con una empresa que maneja más del 60% o incluso por encima del 70% en ciertos momentos del período. Si bien el año 2018

⁵¹ El índice se calcula como la sumatoria de las cuotas de mercado al cuadrado y puede tomar valores entre 0 y 10.000. El Departamento de Justicia de los Estados Unidos define 3 tipos de mercados según los valores que arroje el IHH. Se considerará un mercado no concentrado a aquel con valores que estén por debajo de los 1500 puntos. Será mercado de concentración moderada aquel con valores entre los 1500 y los 2500 puntos. Por último, será un mercado altamente concentrado aquel con un IHH mayor a 2500 puntos.

⁵² Probablemente por la gran cantidad de rutas que operó el grupo Aerolíneas Argentinas respecto de sus competidores a lo largo del período.

contó con nueve participantes, no dejó de ser un mercado ampliamente concentrado debido a los altos niveles de participación que registraron Aerolíneas Argentinas y LATAM Argentina respecto de las demás empresas ingresantes.

Como cierre, el Gráfico N°1 muestra el alto grado de participación que posee Aerolíneas Argentinas, respecto de todos los oferentes del mercado, marcando una participación del 69% aproximadamente que convierte al mercado de cabotaje regular argentino en un monopolio en el que una empresa maneja el 69% del total de los pasajeros transportados.

MarketShare total - Período 2015-2020 - Mercado de cabotaje

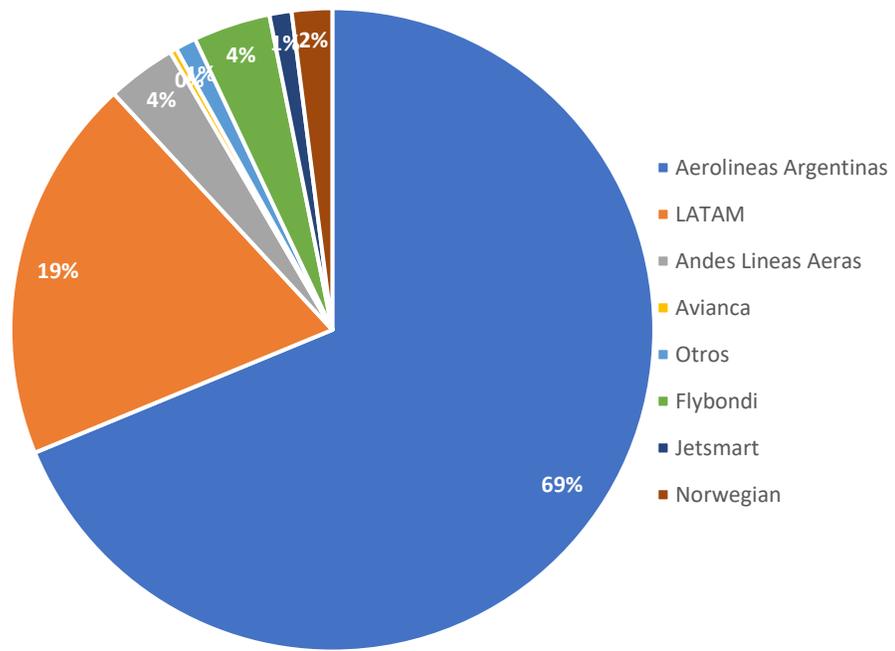


Gráfico N°1 – MarketShare total del mercado de cabotaje – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

1.c.b Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para entender el comportamiento de la demanda, se presenta a continuación la Tabla N°5 con la cantidad de pasajeros transportados en todos los años del período 2015-2020 y la variación interanual del mismo.

Mercado Aerocomercial de cabotaje regular						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	10.317	10.892	12.613	14.415	16.032	3:598
Variación	-	5,57%	15,80%	14,29%	11,22%	-77,56%

Tabla N°5 – Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

El comienzo del período, que marca el punto de partida desde el que se analizara el comportamiento de la demanda, inicia con alrededor de 10.3 millones de pasajeros transportados, en un mercado, que como se mencionó anteriormente, estaba compuesto por cinco empresas oferentes.

Los puntos más sobresalientes del comportamiento de la demanda, se dan entre los años 2017 y 2018, en los que se registraron los picos de crecimiento del período. Como se muestra en la Tabla N°5, el 2017 tuvo un crecimiento del 15.80% respecto del año anterior. Esto podría adjudicarse a los cambios en las políticas aerocomerciales que se impulsaron desde el gobierno nacional en materia tarifaria.⁵³ De todas maneras, el mercado seguía siendo un mercado de cinco participantes. Este crecimiento, podría atribuirse a factores como el recambio de flota que

⁵³ No podemos afirmar ni negar dicha teoría, dado que al momento de la realización de este estudio no existen documentos que permitan asegurarlo.

realizaron algunos de los oferentes del mercado y al nuevo marco tarifario que se aplicó sobre el mercado.⁵⁴

Una de las particularidades del comportamiento de la demanda en el período, es sin duda el año 2018. Como ya se mencionó en la anterior subsección, el año 2018 fue el año con mayor cantidad de oferentes en el mercado, con un total de nueve participantes. Pero la variación entre el 2018 y 2017 fue menor que la registrada entre 2016 y 2017 con cuatro participantes menos en el mercado. Tal como se analizó en el comportamiento de la oferta, el mercado del año 2018 si bien disminuyó su índice de concentración, no dejó de ser un mercado ampliamente concentrado con Aerolíneas Argentinas a la cabeza.

Resulta también un punto a tener en cuenta el vínculo de la demanda con la oferta a lo largo del período. Como ya se ha mencionado anteriormente, durante el período 2015-2020, la relación del tipo de cambio se elevó en más de un 500%.⁵⁵ Este aumento, puede haber sido el causante de que empresas que operaban en el mercado tuvieran que reestructurarse o cesaran operaciones. Como resultado a esto, quedó un mercado con una demanda mayor, pero con menor cantidad de empresas a fin del período. En síntesis, el mismo modelo que impulso la incorporación de nuevas empresas al mercado aerocomercial de cabotaje con el objetivo de duplicar la cantidad de pasajeros transportados a fin del período, termina expulsando a las empresas que se incorporaron, tal vez debido a los saltos que tuvo el tipo de cambio.

Por último, el 2020 marca, al igual que en la oferta, un punto de quiebre en la demanda de transporte aéreo de cabotaje. Esto en gran parte por las restricciones impuestas por el ASPO que impactaron de lleno en los viajes turísticos y de ocio por el país. Entre 2015 y 2019, la cantidad de

⁵⁴ Por el momento no es posible confirmarlo dada la ausencia de investigaciones sobre la temática.

⁵⁵ Todos los valores del dólar de cada año han sido tomados del sitio web Cotización Dólar. (<https://www.cotizacion-dolar.com.ar/>)

pasajeros transportados varió un 55,39%, lo que representa una cifra cercana a seis millones de pasajeros más al final del 2019. Solo en el año 2020 la caída fue del -77,56%; es decir, que se transportaron 13 millones de pasajeros menos que en el año 2019. El gráfico N°2, permite ver de forma más clara la dimensión de la caída del transporte de pasajeros producto de las restricciones impuestas por el gobierno para hacer frente al COVID-19.

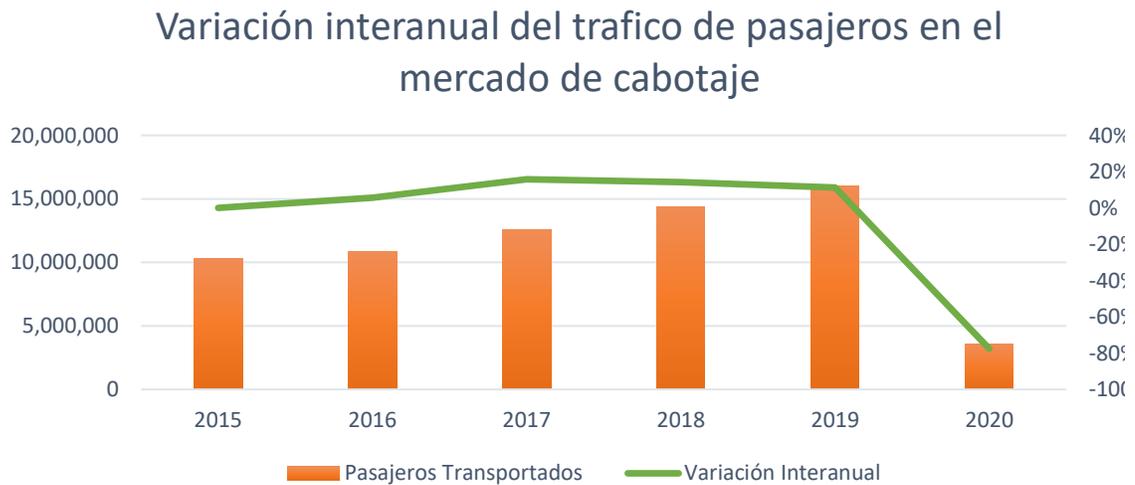


Gráfico N°2 – Variación Interanual del tráfico de pasajeros en el mercado de cabotaje. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Para finalizar, se presenta un cuadro con el índice de pasajeros sobre población⁵⁶, que permite ver, no solo cuantos pasajeros han sido transportados por cada 100 habitantes⁵⁷, sino que también permite ver algunos puntos críticos como el año 2020.

⁵⁶ Para el cálculo del índice, se divide el total de pasajeros transportados a lo largo de un año por el total de habitantes del mismo año y luego se multiplica el resultado por la cantidad de habitantes sobre la que se quiere conocer el dato (en este caso 100 habitantes).

⁵⁷ Es importante aclarar que este índice no representa la cantidad de argentinos que han sido transportados vía aérea, sino la cantidad total de pasajeros sobre el total de la población.

Año	Pasajeros transportados cada 100 habitantes⁵⁸
2015	24
2016	25
2017	29
2018	32
2019	36
2020	8

Tabla N°6 –Tasa de pasajeros de cabotaje cada 100 habitantes. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Se desprende de la anterior tabla, valores que reflejan los datos hasta aquí analizados vistos desde la perspectiva de la cantidad de pasajeros que viajaron de forma interna por vía aérea durante el período 2015-2020. La combinación de la Tabla N°5 y el Gráfico N°3, permiten observar de una manera más gráfica la caída en el año 2020 producto de las restricciones por el COVID y definir a este año como un punto de quiebre evidente.

Además, pueden observarse picos bien marcados en cuanto a la cantidad de pasajeros transportados cada 100 habitantes entre los años 2017-2019, que podría deberse a los cambios en las tarifas, el ingreso de nuevos oferentes al mercado y el salto significativo en el tipo de cambio.

Resulta interesante observar que el salto en el tipo de cambio toma diferentes roles según la perspectiva desde la que se lo analice. Una devaluación en el peso argentino, resulta destructiva para la oferta dado que la industria tiene aproximadamente el 80% de los costos en dólares y prácticamente el 100% de los ingresos en pesos argentinos. Desde el lado de la demanda, una devaluación en el peso argentino, permite tener un dólar más competitivo con el resto del mundo y atraer al turismo receptivo⁵⁹.

⁵⁸ Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC). (s.f). *Proyecciones de población: Estimaciones y proyecciones de población. Total del País. 2010-2040*. República Argentina.

⁵⁹ Se considera turismo receptivo a aquel que realizan los no residentes dentro de un país.

1.d - Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular

Para entender cualquier análisis estadístico sobre un mercado, resulta fundamental comprender cuáles son sus regulaciones ya que esto marcará las principales diferencias entre un mercado y otro. En la presente sección, abordaremos las principales regulaciones que rigen sobre el transporte aéreo internacional de pasajeros en la República Argentina.

En primera medida, es necesario definir lo que es un vuelo internacional para el código aeronáutico. El Art. 94 del código, especifica que “(...) Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio de la República y el de un estado extranjero o entre dos puntos de la República, cuando se hubiese pactado un aterrizaje intermedio en el territorio de un Estado extranjero.”⁶⁰ En cuanto al ingreso de oferentes, el código aeronáutico especifica en su Art. 129 que:

Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional, de conformidad con las convenciones o acuerdos internacionales en que la Nación sea parte, o mediante autorización previa del Poder Ejecutivo.

El procedimiento para tramitar las solicitudes será fijado por el Poder Ejecutivo quien establecerá un régimen de audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios cuando corresponda.

La autoridad aeronáutica establecerá las normas operativas a las que se ajustarán los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras. Los itinerarios, capacidad, frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo

⁶⁰ Código Aeronáutico Argentino. Ley 17.285 de 1967. Art 94. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

internacional regular y las tarifas en todos los casos, serán sometidas a aprobación previa de la autoridad aeronáutica.⁶¹

De esta manera queda definido que el sector internacional del mercado aerocomercial argentino está regulado mediante acuerdos internacionales entre Argentina y el resto del mundo. Al igual que para el mercado de transporte de cabotaje, la Ley 19.030 especifica algunas regulaciones que existen sobre el mercado de transporte internacional de pasajeros. En el Art. 2, se especifica que podrán realizar la explotación del transporte internacional aquellas aeronaves de bandera nacional y extranjera. En cuanto a las aeronaves de bandera extranjera, podrán explotar el servicio solo aquellas que pertenezcan a acuerdos bilaterales celebrados por el Estado. (Ley 19.030, 1971. Art 2)⁶² Por último, el Art. 15 de dicha ley, especifica que:

Para la realización de los servicios internacionales regulares se tendrá como instrumento elegido a Aerolíneas Argentinas, que queda así designada como la empresa idónea ejecutora de la política aerocomercial de transporte del Estado, a cuyos efectos su equipamiento deberá responder a los adelantos técnicos y a las necesidades del servicio. (Ley 19.030, 1971. Art 15)⁶³

⁶¹ Código Aeronáutico Argentino. Ley 17.285 de 1967. Art 129. 17 de mayo de 1967 (Argentina).

⁶² Ley 19030 de 1971. Por la cual se establecen las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971.

⁶³ Ley 19030 de 1971. Por la cual se establecen las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971.

Teniendo claras las restricciones que se aplican sobre el mercado de transporte regular internacional de pasajeros en la República Argentina, es posible avanzar sobre el análisis estadístico de dicho sector.

1.e - Análisis estadísticos del transporte aéreo internacional regular

En la siguiente sección, se analizarán datos estadísticos del período 2015-2020 que permitirán observar cómo se comportaron la oferta y la demanda de pasajeros en el mercado de transporte internacional regular de pasajeros de la República Argentina.

1.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Para comenzar con la descripción del comportamiento de la demanda, se presenta en primer lugar, una tabla con la cantidad de oferentes por cada año del período analizado. Al ser mayor la cantidad de oferentes y muchos de ellos no tener participaciones, no se nombrará a cada una de ellas y se expondrán en las tablas para el análisis las principales 10 empresas en lo que respecta a la oferta en el mercado.

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cantidad de oferentes^{64 65}	27	27	28	33	32	13

Tabla N°7 – Cantidad de oferentes del mercado de transporte internacional regular de pasajeros año por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

El mercado de transporte de pasajeros internacional, tiene un antes y un después del año 2018. Como se desprende de la Tabla N°7, el mercado supera los treinta oferentes a partir del año

⁶⁴ La ANAC en los anuarios estadísticos presenta información individualizada de esta cantidad de oferentes, luego agrupa al resto de oferentes, entre los que puede haber vuelos no regulares, en la categoría “Otros”, por lo que esta cantidad responde a aquellas empresas con información individualizada por parte de la autoridad aeronáutica.

⁶⁵ La tabla enumera a las empresas que componen la oferta del mercado aerocomercial internacional regular argentino de cada año.

2018 y solo vuelve a bajar de esa cantidad en el año 2020, producto de los cierres de frontera y suspensión de vuelos en el territorio nacional.

Este incremento de pasajeros, llevó al mercado a una disminución en la concentración del mismo. Aunque hubo nuevos oferentes, el holding⁶⁶ LATAM, Aerolíneas Argentinas y GOL Líneas Aéreas, manejaron el mercado durante todo el período, siendo los tres principales oferentes del mismo con un 58% del mercado aproximadamente.

A continuación, se presenta una tabla con las diez empresas que más pasajeros han transportado a lo largo del período 2015-2020. Se realizó el corte en diez empresas, dado que había gran cantidad de empresas que tenían participaciones bajas y se decidió agruparlas en la categoría otros.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	LATAM	3.174	3.480	4.149	4.049	3.359	693	18.902
	Aerolíneas Argentinas	3.014	3.374	3.621	3.352	3.290	816	17.466
	GOL	1.004	1.083	1.131	1.102	1.088	228	5.635
	American Airlines	618	707	752	717	816	212	3.823
	Iberia	405	392	498	601	652	153	2.701
	Copa Airlines	352	391	484	633	598	135	2.594
	Avianca	366	404	441	478	418	94	2.202
	Sky Airlines	200	231	394	403	290	42	1.560
	KLM	216	240	303	354	319	86	1.518
	Air Europa	194	197	241	269	254	60	1.215

Tabla N°8 – Pasajeros transportados vía aérea en el mercado internacional de pasajeros. Top 10 líneas aéreas con mayor participación del mercado. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

⁶⁶ “Un holding financiero, también conocido como «sociedades holding», es una empresa cuyos activos son participaciones de otras empresas.”. Alfonso Peiro Ucha. 25 de noviembre de 2015. Holding Financiero. Economipedia.com

A diferencia del mercado de transporte de pasajeros de cabotaje, Aerolíneas Argentinas (considerada como grupo con Austral Líneas Aéreas), no fue la que más participación tuvo, sino que quedó en segundo puesto por debajo de LATAM, oscilando la mayoría de los años entre 2 y 4 puntos porcentuales por debajo, como se puede observar en la tabla a continuación.

Participación de mercado	Empresa	Año					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
	LATAM	27,08%	27,14%	28,31%	26,98%	23,41%	20,99%
	Aerolíneas Argentinas	25,71%	26,32%	24,71%	22,33%	22,93%	24,73%
	GOL	8,57%	8,45%	7,71%	7,34%	7,58%	6,89%
	American Airlines	5,27%	5,52%	5,13%	4,78%	5,69%	6,43%
	Iberia	3,46%	3,06%	3,40%	4,00%	4,54%	4,63%
	Copa Airlines	3,00%	3,05%	3,30%	4,22%	4,17%	4,09%
	Avianca	3,13%	3,15%	3,01%	3,19%	2,91%	2,86%
	Sky Airlines	1,71%	1,80%	2,69%	2,69%	2,02%	1,27%
	KLM	1,84%	1,87%	2,07%	2,36%	2,22%	2,60%
	Air Europa	1,66%	1,54%	1,64%	1,79%	1,77%	1,82%
	Otros	18,57%	18,10%	18,02%	20,33%	22,75%	23,68%

Tabla N°9 - Marketshare por línea aérea en el mercado internacional de pasajeros. Top 10 líneas aéreas. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

LATAM dominó el mercado de transporte aéreo internacional durante el período 2015-2019 y cayó en el 2020 producto de las suspensiones de los vuelos dictadas por el ANAC, mediante las resoluciones mencionadas en la introducción de este capítulo.

Las empresas dominantes de la oferta del mercado internacional, son Aerolíneas Argentinas y LATAM sumando entre ambas casi el 50% de participación en todos los años del

período, probablemente dado por la gran cantidad de rutas que tienen a comparación de los demás competidores del mercado.

De todas maneras, el mercado de transporte internacional de pasajeros, es un mercado más atomizado que el mercado de cabotaje. Si bien el holding LATAM y Aerolíneas Argentinas controlan más de la mitad del mercado por momentos, la cantidad de participantes es mayor y por ende hay mayor cantidad de oferta.

Un dato no menor a analizar es el nivel de concentración del mercado y la comparación respecto del mercado de cabotaje.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	1.536
2016	1.567
2017	1.543
2018	1.389
2019	1.222
2020	1.119

Tabla N°10 – Índice de concentración de mercado (IHH) por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Como se observa, el mercado internacional resultó año a año y en el total del período, menos concentrado que el mercado de cabotaje. Esto responde a la gran cantidad de oferentes que participan del mismo, aunque sigue siendo un mercado moderadamente concentrado en dos empresas.

A partir del año 2018, puede notarse un descenso progresivo en el IHH, que puede haber sido impulsado por la llegada de nuevos oferentes al mercado.⁶⁷ Por último, el 2020 si bien

⁶⁷ Se incorporan en el 2018 al mercado internacional FlyBondi, Norwegian UK, JetSmart y Ethiopian Airlines.

muestra una concentración más baja que años anteriores, no responde a una real desconcentración del mercado, sino a la disminución de participantes, vuelos efectuados y pasajeros transportados por las restricciones del COVID-19. Es preciso volver a recordar, que, durante el 2020, solo se operaron vuelos comerciales regulares en los primeros 3 meses del año y en los últimos 2 meses del mismo y esto distorsiona la comparación entre el índice del año 2020 con el del 2019 que fue tomado sobre 12 meses continuos de operaciones sin restricciones.

Del análisis de las tablas anteriores, se desprende el siguiente gráfico, que permite observar de manera más clara, el dominio del holding LATAM y el grupo ARSA sobre el resto de las empresas oferentes.⁶⁸

⁶⁸ El gráfico muestra con datos individualizados a las 10 empresas que más pasajeros transportaron en el período 2015-2020

MARKETSHARE TOTAL - PERÍODO 2015-2020 - MERCADO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

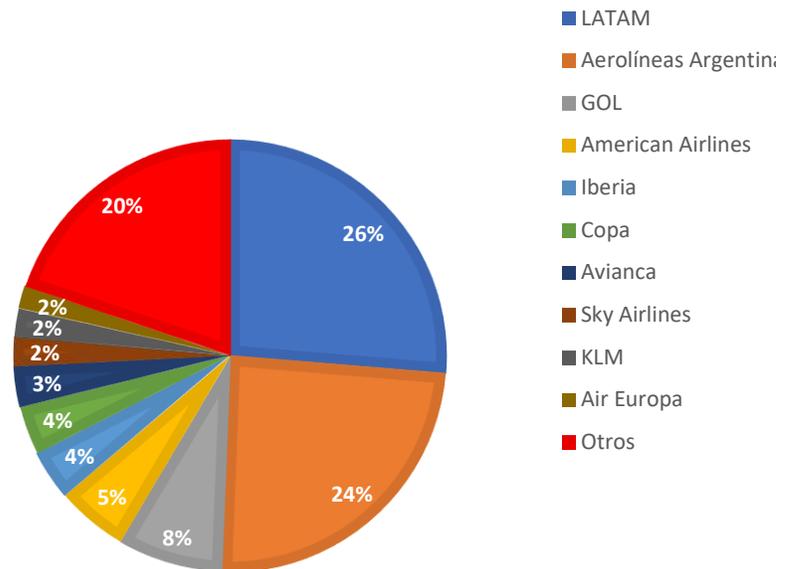


Gráfico N°3 – MarketShare total del mercado de transporte aéreo internacional – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

1.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para entender el comportamiento de la demanda, se presenta a continuación la Tabla N°10 con la cantidad de pasajeros transportados en todos los años del período 2015-2020 y la variación interanual del mismo.

MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR							
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Pax transportados (000)	11.720	12.819	14.656	15.008	14.347	3.302	71.852
Variación Interanual	-	9,38%	14,33%	2,40%	-4,40%	-76,99%	

Tabla N°11 - Pasajeros transportados en el mercado internacional. Período 2015 – 2020. Fuente: datos Estadísticos ANAC

Como se puede apreciar en la tabla anterior, en el período 2015-2020, se han transportado de manera internacional por vía aérea alrededor de 71.8 millones de pasajeros, lo que demuestra que, durante el período estudiado, la preponderancia al sector internacional de la demanda de la República Argentina fue mayor que la de cabotaje, en el que se transportaron alrededor de 61.6 millones de pasajeros tal cual fue expuesto en la Tabla N°5. Sin embargo, el período 2015-2020 tiene algunas particularidades que es necesario describir.

El crecimiento del mercado comienza a desacelerarse en el año 2018 para dejar de crecer y pasar a tener una caída en el año 2019 y posteriormente en el año 2020 producto del COVID-19. Es muy probable que la desaceleración en el incremento en la cantidad de pasajeros transportados de turismo emisor y su posterior caída, responda a una devaluación del peso argentino frente al dólar estadounidense⁶⁹ que incrementó los precios de las tarifas en pesos argentinos. Además, debe tenerse en cuenta que un viaje al exterior, representa gastos en dólares y la devaluación del peso impacta directamente sobre estos costos. De esta manera, el precio de un viaje al exterior aumentó en termino de pesos argentinos y durante estos años, la población se volcó hacia el turismo interno. Esto puede verse también, en el período 2017-2019 en el mercado de cabotaje, en el que se encuentran los picos de crecimiento del mismo con 14,656 millones de pasajeros transportados en

⁶⁹ Según el portal web Dólar Histórico, aumento un mas del 100% entre un año y otro.

2017 (14.33% más que en el año 2016) y 14,347 millones en 2019 (una caída del 2.11% respecto del año 2017).

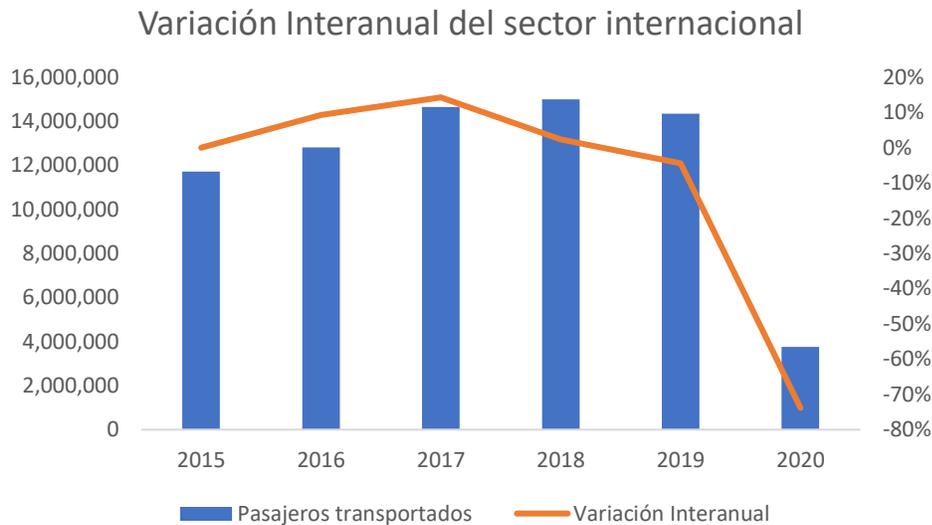


Gráfico N°4 – Variación Interanual del tráfico de pasajeros en el mercado internacional de pasajeros. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

El Gráfico N°4, permite ver de manera clara, la variación de pasajeros transportados durante el período 2015-2020. El pico de crecimiento del período se ubica en 2017, año en el que el mercado creció un 14.33% en cuanto a pasajeros transportados. Posteriormente comenzó la desaceleración del crecimiento a un 2.40% y la caída definitiva de la demanda en el año 2019.

El 2018, que fue el año de mayor crecimiento en cuanto a cantidad de oferentes (treintatrés), tuvo menor crecimiento que el año 2017 en el que la cantidad de oferentes era similar a la del comienzo del período (veintiocho). Esto puede deberse a la devaluación del peso argentino frente al dólar estadounidense, que no acompañó las políticas aerocomerciales que se llevaron a cabo. Comparando con los datos difundidos por la Organización de la Aviación Civil Internacional

(OACI)⁷⁰, del impacto del COVID-19 en los mercados aerocomerciales de todo el mundo, el mercado de transporte regular internacional de la República Argentina se encuentra por encima del promedio, con una caída de alrededor del 77%. A continuación, se presenta la tabla con el índice de pasajeros sobre población para el mercado internacional.

Año	Pasajeros transportados cada 100 habitantes⁷¹
2015	27
2016	29
2017	33
2018	34
2019	32
2020	7

Tabla N°12 – Tasa de pasajeros internacionales cada 100 habitantes. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Puede observarse a partir de la anterior tabla, la cantidad de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional cada 100 habitantes. A partir de la comparación con la misma tasa, pero en el mercado de cabotaje, es posible concluir que el mercado internacional ha sido el preponderante durante el período analizado.⁷²

Las tablas y gráficos presentados en esta subsección, permiten clarificar la magnitud de la caída de la demanda en el año 2020. La aplicación del A.S.P.O, acompañado por las resoluciones de ANAC para las suspensiones de vuelos y los cierres de frontera, generaron una caída en el mercado que paso de transportar 32 pasajeros cada 100 habitantes en 2019 a tan solo 7 en 2020.

⁷⁰ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Analisis de Impactos Economicos]. O.A.C.I

⁷¹ Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC). (s.f). *Proyecciones de población: Estimaciones y proyecciones de población. Total del País. 2010-2040*. República Argentina.

⁷² Nuevamente es preciso aclarar que no todos los transportados en el mercado internacional son ciudadanos argentinos.

Capítulo 2 - Análisis del mercado aerocomercial del Estado Plurinacional de Bolivia

El presente capítulo buscara describir los principales aspectos del comportamiento de la oferta y la demanda de los mercados aerocomerciales regulares tanto de cabotaje como internacional, del Estado Plurinacional de Bolivia.

A modo de contextualizar, la primera sección del capítulo tendrá una breve reseña del marco institucional que regula estos mercados y las operaciones en territorio boliviano.

Para una mejor comprensión, continuaremos con la propuesta de dividir los comportamientos de la oferta y la demanda, a fin de dar detalles precisos del comportamiento de cada una de ellas

Bolivia cuenta con mercado aéreo regular tanto de cabotaje como internacional. Como se describirá a lo largo de este capítulo, tanto el mercado de cabotaje como el internacional, están dominados en todo el período por una línea aérea estatal.

A modo de contextualización para facilitar el entendimiento de las variaciones que se verán llegando al año 2020, es preciso nombrar los decretos que dieron las normativas respecto del manejo de la pandemia del COVID-19, a la que Bolivia no fue ajena.

Hay 5 (cinco) decretos que revisten suma importancia para el mercado aéreo boliviano en lo que respecta a las restricciones impuestas para el manejo de la pandemia.

➤ Decreto Supremo N°4190, que tiene por objeto “disponer la suspensión de vuelos desde y hacia Europa”.⁷³ En un principio este decreto tenía como fecha límite el 31 de marzo de 2020, pero se extendió sucesivas veces hasta febrero del 2021.

➤ El Decreto Supremo N°4192, que “tiene por objeto establecer medidas de prevención y contención para la emergencia nacional contra el brote de Coronavirus (COVID-19) en todo el territorio nacional.”⁷⁴. En el mismo se establece la prohibición de reuniones sociales, prohibición de ingreso de viajeros por espacio aéreo de aquellos pasajeros que provengan del Reino Unido, Schengen, Irlanda, Irán, China y Corea del Sur.

➤ El Decreto Supremo N°4196⁷⁵, mediante el cual se decretó la emergencia sanitaria nacional y cuarentena en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia. En el Art.3 de este decreto se especifican las condiciones de la cuarentena.

- Cuarentena: entendida como la restricción de las actividades y la separación de personas enfermas o personas identificadas como sospechosas de portar la enfermedad del resto de la población, o de equipajes, contenedores, medios de transporte, mercancías sospechosas y otras, de forma tal que se prevenga la posible propagación de la infección o contaminación, sin especificar períodos de tiempo los que dependen del brote de cada infección. Esta cuarentena, no era estricta, sino que restringía los horarios de actividades.

⁷³ Decreto Supremo 4190 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se dispone la suspensión de vuelos desde y hacia Europa. 13 de marzo del 2020

⁷⁴ Decreto Supremo 4192 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se establecen medidas de prevención y contención para la emergencia nacional contra el brote de Coronavirus (COVID-19) en todo el territorio nacional. 16 de marzo de 2020.

⁷⁵ Decreto Supremo 4196 de 2020 [Presidencia de la Nación]. Por el cual se decretó la emergencia sanitaria nacional y cuarentena sobre el Estado boliviano. 17 de marzo del 2020

- Cierre de fronteras: es la prohibición de ingreso de personas extranjeras a territorio nacional.

➤ El Decreto Supremo N°4199⁷⁶, mediante el cual se declara la cuarentena total sobre todo el Estado Plurinacional de Bolivia. Este decreto, dio lugar a una cuarentena estricta que solo permitía a los ciudadanos salir a hacer compras cerca de sus domicilios en determinados horarios. Este decreto tuvo 2 extensiones mediante los Decretos Supremos N°4214⁷⁷, N°4229⁷⁸, N°4245⁷⁹ y N°4276⁸⁰. Además, este decreto suspendió los vuelos nacionales e internacionales.

➤ El Decreto Supremo N°4314, que tiene por objeto “establecer la transición de la cuarentena a la fase de post confinamiento, estableciendo las medidas con vigilancia comunitaria activa de casos de Coronavirus (COVID-19)”⁸¹. En este se aclaran algunas de las medidas de seguridad que se debían tomar para el restablecimiento del transporte aéreo.

⁷⁶ Decreto Supremo 4199 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se declara la cuarentena total sobre el territorio boliviano hasta el 4 de abril. 21 de marzo de 2020.

⁷⁷ Decreto Supremo 4214 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se extiende la cuarentena total sobre el territorio boliviano hasta el 30 de abril. 14 de abril de 2020.

⁷⁸ Decreto Supremo 4229 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se extiende la cuarentena total sobre el territorio boliviano hasta el 31 de mayo. 29 de abril de 2020.

⁷⁹ Decreto Supremo 4245 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se extiende la cuarentena sobre el territorio boliviano hasta el 30 de junio. 28 de mayo del 2020.

⁸⁰ Decreto Supremo 4276 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se extiende la cuarentena sobre el territorio boliviano hasta el 31 de julio. 26 de junio del 2020.

⁸¹ Decreto Supremo 4314 de 2020. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se establece la transición de la cuarentena a la fase de postconfinamiento .27 de agosto del 2020.

2.a – Marco Institucional

Como se mencionó anteriormente, en la presente sección se nombrarán a las principales instituciones que participan e influyen en la reglamentación del mercado aeronáutico en el país.

La autoridad aeronáutica que ejerce el control en el Estado Plurinacional de Bolivia es la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que fue nombrada como tal mediante el Decreto Supremo N°28.478 del 2 de diciembre de 2005.⁸²

Según el Artículo N°2 de este decreto, la DGAC es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica, para el cumplimiento de su misión institucional y se encuentra a cargo del Ministerio de Servicios y Obras Públicas que es presidido por el viceministro de Transportes del Estado.

Todas las disposiciones generales de la aeronáutica civil de Bolivia, se encuentran en la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia.

Según el Art. N°1 de esta ley:

La Aeronáutica Civil en la República de Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e Instrumentos Internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente Ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial

⁸² Decreto 28.478 de 2005. Por medio del cual se crea la Dirección General de Aeronáutica Civil. 02 de diciembre de 2005.

y demás normas complementarias; constituyendo de prioridad nacional su desarrollo. (...) (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p1).⁸³

El artículo 3 de la Ley de la Aeronautica Civil, especifica que las actividades aeronauticas civiles y comerciales, sean internas o internacionales deberan ser ejercidas prioritariamente por el sector privado aunque el estado puede realizar dichas actividades si cumple con las reglamentaciones. (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004). Este es un detalle que debe de tenerse en cuenta para cuando se analice en forma detallada la composición de la oferta de los mercados de transporte aéreo regular nacional e internacional.

En lo que respecta al desarrollo y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, el Art.95 indica que, conforme a disposiciones vigentes, la autoridad de regulación sectorial⁸⁴ está facultada para otorgar concesiones relacionadas con la prestación de servicios aeroportuarios previo informe de la autoridad aeronáutica y de la Entidad Pública Administradora de Aeropuertos.

Bolivia tiene tres aeropuertos principales. El Aeropuerto Internacional Viru Viru, ubicado en Santa Cruz de la Sierra, que es el aeropuerto más grande de Bolivia. El Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann, ubicado en Cochabamba. Y, por último, Aeropuerto Internacional El Alto, ubicado en La Paz.

Durante el período 2015-2020, estos aeropuertos estuvieron concesionados a la empresa “Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A” (S.A.B.S.A) que tiene a su cargo la administración

⁸³ Ley 2902 de 2004. Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia. 29 de octubre de 2004.

⁸⁴ La Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (A.T.T), es el organismo encargado de la regulación y desarrollo de los sectores de telecomunicaciones, transportes y postal, para beneficio de la sociedad boliviana.

comercial de los aeropuertos mencionados anteriormente. La concesión incluye los servicios de rampa y extinción de incendios de los tres aeropuertos.

La Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)⁸⁵ tiene a su cargo la administración de 34 aeropuertos de uso público en Bolivia. Esta entidad autónoma tiene además bajo su responsabilidad la administración de los servicios de aeronavegación dentro del espacio aéreo boliviano en 37 aeropuertos.

Los aeropuertos administrados por AASANA se clasifican en tres categorías y una cuarta conformada por aeródromos. Los aeropuertos de categoría unos están en las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. Los de segunda categoría están en Potosí, Sucre; Tarija, Puerto Suárez, Trinidad y El Trompillo de Santa Cruz. Siete son los aeropuertos de la categoría tres: Cobija, Guayaramerín, Oruro, Riberalta, Roboré, San Borja y Yacuiba.

2.b - Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular

La República Plurinacional de Bolivia tiene regulado el ingreso de oferentes al mercado de cabotaje mediante los artículos 86, 90 y 91 de la Ley Aeronáutica 2902⁸⁶ en los que se presentan las regulaciones y restricciones que se imponen.

El Art. 84 de la ley de aeronáutica civil, da las definiciones de los conceptos de aeronáutica comercial, transporte regular y transporte no regular:

⁸⁵ Al momento de la realización de este estudio, el Estado anuncio la creación de una nueva empresa llamada “Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos” (NAABOL), encargada de la administración y control de los aeropuertos del país por conflictos sindicales que venía acarreado AASANA.

⁸⁶ Ley 2902 de 2004. Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia. 29 de octubre de 2004.

El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios de transporte aéreo y los de trabajo aéreo.

El concepto de servicio de transporte aéreo se aplica a los servicios de transporte aéreo regular y no regular.

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular aquel que destinado al uso público ofrece una oportunidad razonable de transporte en una serie sistemática de vuelos (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p20).⁸⁷

El Art. 85 de la ley, indica que “Se considera interno el transporte aéreo realizado entre dos o más puntos del territorio boliviano.” (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p20).

Para que una empresa opere explote servicios aerocomerciales en Bolivia, debe tramitar el Certificado de Operador Aéreo (COA)⁸⁸ que es otorgado luego de cumplimentar con una serie de requisitos técnicos y económicos exigidos por la autoridad aeronáutica.

Una vez otorgado el COA, las empresas están en condiciones de solicitar un permiso de operación para la prestación de servicios de transporte. Dicha autorización es entregada por la autoridad aeronáutica previo informe de cumplimiento de los requisitos y condiciones técnicas y de seguridad que son requeridos por la misma. Estas solicitudes, además, son objeto de audiencia pública para

⁸⁷ Se entiende por Transporte Aéreo Regular, a la operación de vuelos realizados en función de itinerarios y horarios preestablecidos, ofrecidos al público mediante una serie sistemática.

⁸⁸ Según el Art 86 de la Ley 2902: La autoridad aeronáutica emitirá un Certificado de Operador Aéreo, si después de una evaluación detallada encuentra que el solicitante está adecuadamente y apropiadamente equipado, y ha demostrado la habilidad para realizar una operación segura de acuerdo con las disposiciones de esta Ley y sus Reglamentos. (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p20).

constatar la conveniencia, necesidad y utilidad pública de los servicios propuestos por la o las empresas ingresantes.⁸⁹

Los artículos 90 y 91 del código aeronáutico, indican que requisitos deben cumplir los operadores que deseen realizar operaciones en el mercado de cabotaje.

Según Art 90 “La explotación de los servicios de transporte aéreo interno está reservada a personas naturales o jurídicas de nacionalidad boliviana con domicilio en la República” (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p21).

Según el Art 91, las empresas que se dediquen a la explotación de servicios de transporte aéreo interno o internacional deberán:

- Estar constituidas legalmente, tener domicilio y oficina principal en territorio boliviano.
- Realizar inversiones significativas en el mismo territorio y tener al menos 85% de profesionales y trabajadores bolivianos.
- Acreditar permanentemente solvencia económica
- Demostrar capacidad técnica y operativa para prestar servicios de transporte aéreo de manera segura y eficaz

Estos dos artículos de la Ley, muestran los requisitos más restrictivos del Estado. Por un lado, la obligación de cualquier operador que quiera operar en dentro de Bolivia, de establecerse como persona jurídica y con un domicilio en ese país. Por otro lado, y tal vez la medida más

⁸⁹ Esta reglamentación esta especificada en los Art 86, 92 y 93 de la Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia. (Ley de Aeronautica Civil, 2004)

importante, la obligación de contratar por lo menos un 85% del personal que posea la nacionalidad boliviana.

En relación a la estructura tarifaria, el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo indica en el Art. 86, que:

Para el transporte aéreo comercial regular de pasajeros en las rutas nacionales en las que se identifique la necesidad de regulación tarifaria, la Autoridad Regulatoria, determinará la tarifa máxima o mínima de referencia de acuerdo a reglamento específico a ser aprobado a través de Resolución Administrativa.⁹⁰

2.c - Análisis estadísticos del transporte aéreo de cabotaje regular

2.c.a – Comportamiento de la oferta- Período 2015-2020

La oferta del mercado de transporte aéreo regular de cabotaje del Estado Plurinacional de Bolivia fue a lo largo del período analizado una oferta reducida con cuatro participantes como pico de oferentes en los años 2015 y 2019.

Al igual que otros Estados de la región, como Argentina, Bolivia tiene su aerolínea estatal, creada mediante el Decreto Supremo N°29.318 del año 2007⁹¹, bajo el nombre Empresa Nacional Estratégica Boliviana de Aviación, conocida como “BoA” o Boliviana de Aviación. La misión de esta empresa es “(...) *contribuir significativamente a la consecución de los objetivos estratégicos*

⁹⁰ Resolución Ministerial 30 de 2017. [Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda]. Por el cual se aprueba el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo. 30 de enero de 2017.

⁹¹ Decreto Supremo 29318 del 2007. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se crea Boliviana de Aviación. 24 de octubre de 2007.

del país, al bienestar de los bolivianos, a través de los servicios aeronáuticos de calidad (...)”. (Boliviana de Aviación, s.f.). A continuación, en la tabla N°12, se puede observar cuales fueron esos participantes y que actividad tuvieron durante el período analizado.

Empresa	Actividad realizada durante el período analizado
Boliviana De Aviación	Opero durante todo el período analizado
Amazonas S.A	Opero durante todo el período analizado
Ecojet S.A	Opero durante todo el período analizado
Tamep	Opera solamente en el año 2019
Aerocon S.A	Opera solamente en el año 2015 ⁹²

Tabla N°13 – Composición de la oferta del mercado de transporte de cabotaje boliviano. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Como se observa en la anterior tabla, solo tres empresas operaron de forma continua durante todo el período.

En la siguiente tabla, se puede observar la cantidad de pasajeros transportados por aerolínea y por año a lo largo del período analizado.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	Boliviana De Aviación	2.528	3.052	3.263	3.226	3.244	1.586	16.899
	Amazonas S.A	435	444	398	440	369	357	2.443
	Ecojet S.A	380	322	392	405	457	135	2,091
	Tamep	-	-	-	-	37	-	37
	Aerocon S.A	9	-	-	-	-	-	9
	Total	3.352	3.818	4.053	4.071	4.107	2.078	21.479

Tabla N°14 – Pasajeros transportados por empresa en el mercado aéreo regular de cabotaje. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

⁹² La empresa entró en un proceso de reestructuración financiera en febrero del 2015. Tras no cumplir los plazos para el reinicio de operaciones que exigía, la D.G.A.C suspendió los permisos de operación de la empresa.

Como se puede observar, las participaciones de Tamep y Aerocon S.A en el mercado de transporte aéreo regular de cabotaje fue mínimo durante el período analizado.

El dato más importante respecto de la oferta en el mercado interno boliviano es sin duda la presencia de Boliviana de Aviación con participaciones muy superiores a la de los demás oferentes.

Como se observa en la tabla a continuación, las participaciones de Boliviana de Aviación superan el 75% en todos los años del período analizado.

Participación de mercado	Empresa	Año					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
	Boliviana De Aviación	75,42%	79,94%	80,51%	79,24%	78,99%	76,32%
	Amazonas S.A	12,98%	11,63%	9,82%	10,81%	8,98%	17,18%
	Ecojet S.A	11,34%	8,43%	9,67%	9,95%	11,13%	6,50%
	Tamep	-	-	-	-	0,90%	-
	Aerocon S.A	0,27%	-	-	-	-	-
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°15 - Marketshare por línea aérea en el mercado de cabotaje – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

De esta manera, el mercado de transporte aéreo regular de cabotaje del Estado Plurinacional de Bolivia, se constituye como un monopolio en el que una sola empresa concentra casi el total de la participación del mercado.

El dominio de la empresa puede deberse a la cantidad de rutas que esta ofrece dentro del territorio respecto de sus competidores y a la flota que tiene respecto de ellos.

Como ya se mencionó antes, un mercado monopolístico tiene un valor de 10.000 en la escala del IHH. La Tabla N°16, permite ver como los valores se acercan más a los correspondientes a un mercado monopolístico que a un mercado de competencia perfecta.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	5.981
2016	6.590
2017	6.670
2018	6.495
2019	6.446
2020	6.444

Tabla N°16 - Índice de concentración de mercado (IHH) por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la tabla anterior, el año 2017 tiene el valor más alto de todo el período y si se compara este dato con la Tabla N°14, puede observarse que el año 2017 fue el año en el que más participación tuvo BOA marcando un pico de 80.51%. Esto generó que el mercado sea más concentrado que en otros años.

El gráfico N°5, permite ver de manera más clara lo que se ha hablado hasta aquí. Una aerolínea que controla durante el período 2015-2020 el 78.68% del marketshare total del mercado interno regular de transporte de pasajeros.

MarketShare total - Periodo 2015-2020 - Mercado de cabotaje

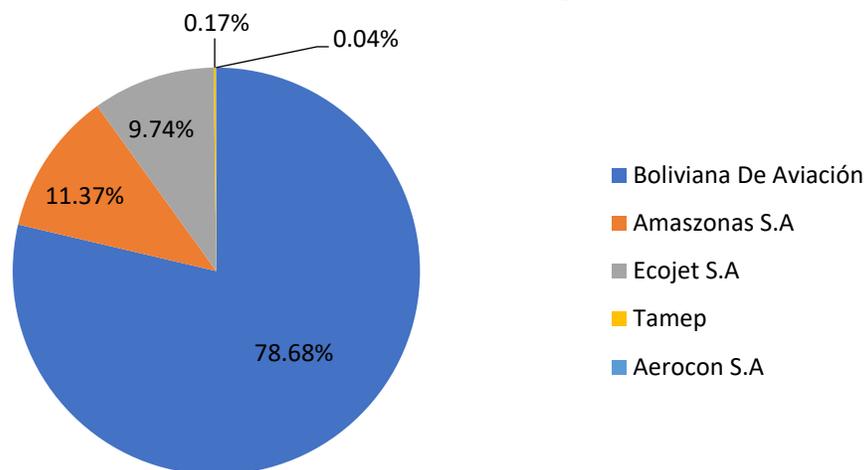


Gráfico N°5 - MarketShare total – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

2.c.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

El tráfico de pasajeros en el mercado aerocomercial de cabotaje de este país, ha alcanzado desde el año 2015 un promedio de 3.800.000 pasajeros anuales.

Como se observa en la tabla N°16, la demanda se incrementó año tras año hasta el año 2020 con una variación de un 22,53% y un crecimiento promedio del 5,35% influenciado en gran parte por el gran crecimiento entre los años 2016 y 2017.

MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	3.353	3.819	4.054	4.073	4.109	2.079
Variación	-	13,90%	6,15%	0,47%	0,88%	-49,40%

Tabla N°17 – Pasajeros transportados por vía aérea en el mercado de cabotaje – Período 2015-2020 Fuente: datos estadísticos DGAC

Como puede observarse en la anterior tabla, la caída en la cantidad de pasajeros transportados en el año 2020, está dentro de los parámetros que publicó la OACI en el informe⁹³ sobre el impacto económico del COVID -19 en la aviación civil, en el que se registra una caída del 60% promedio en todo el mundo.

De la tabla N°17, se desprende el Gráfico N°6, que permite ver de forma representativa, el comportamiento de la demanda a lo largo del período 2015-2020.

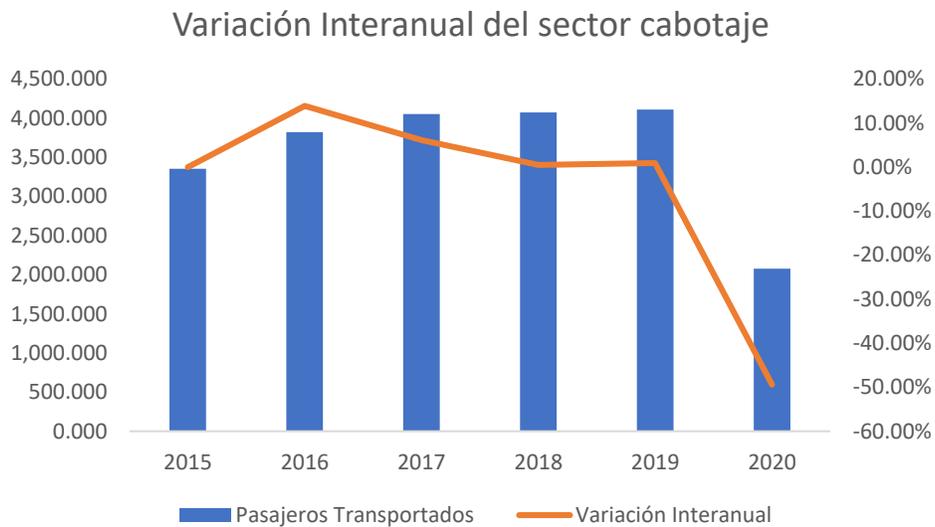


Gráfico N°6 – Variación Interanual del tráfico de pasajeros en el mercado internacional de pasajeros. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Puede observarse en el gráfico anterior, como desde el año 2016 en adelante, se ha desacelerado el crecimiento de la demanda, que llegó en 2019 a una variación del 0.88% y posteriormente la crisis del COVID-19 generó una caída de casi el 50%.

⁹³ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI

Es importante recordar que, en el año 2020, los vuelos de cabotaje estuvieron suspendidos desde marzo hasta mediados de agosto del mismo año.⁹⁴

En la tabla que se presenta a continuación, se puede observar la cantidad de pasajeros transportados cada 100 habitantes.

AÑO	Pasajeros transportados cada 100 habitantes⁹⁵
2015	31
2016	35
2017	36
2018	36
2019	36
2020	18

Tabla N°18 –Tasa de pasajeros transportados cada 100 habitantes. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Los números que arroja la tabla anterior, se condicen con lo que hasta aquí se ha explicado:

- Los años 2017, 2018 y 2019 tienen un mismo índice de 36 porque la cantidad de pasajeros transportados fue prácticamente la misma, rondando los 4 millones.
- El 2020, que fue el año de la caída más importante a nivel transporte de pasajeros, tiene un total de 18 pasajeros transportados cada 100 habitantes. Un resultado que está por encima de Argentina, por ejemplo, que en el mismo año solo transporto 8 pasajeros cada 100 habitantes y que como ya se mencionó, tuvo una caída por encima del promedio del resto del mundo.

⁹⁴ La cuarentena estricta fue impuesta por el Decreto Supremo 4199 de 2020, mencionado al inicio del capítulo y posteriormente extendida mediante los Decretos Supremos 4214, 4229, 4245 y 4276, hasta finalmente pasar a la fase de postconfinamiento mediante el Decreto Supremo N° 3134 de 2020.

⁹⁵ Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Población y Hechos Vitales*. INE. <https://www.ine.gob.bo/index.php/censos-y-proyecciones-de-poblacion-sociales/>

2.d - Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular

El marco regulatorio del mercado aéreo de transporte de pasajeros internacional regular del Estado Boliviano, está enmarcado en la Ley de Aeronáutica Civil⁹⁶ sancionada por el Congreso Nacional. En primer lugar, es preciso definir que es considerado como transporte internacional para Bolivia. En ese sentido, el Art 85 especifica que: “Se considera internacional el transporte aéreo realizado entre el territorio boliviano y un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio boliviano cuando se hubiese pactado y efectuado una escala intermedia en el territorio de un Estado extranjero.” (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p20).

En cuanto a los permisos para la operación de empresas, el Art 86, determina que

Para la explotación de toda actividad comercial aérea, se requiere de un Certificado de Operador Aéreo según las normas de esta Ley, sus Reglamentos y disposiciones aeronáuticas vigentes.

Cualquier persona que desee explotar un servicio como un operador aéreo comercial puede solicitar a la autoridad aeronáutica un Certificado de Operador Aéreo. La autoridad aeronáutica emitirá un Certificado de Operador Aéreo, si después de una evaluación detallada encuentra que el solicitante está adecuadamente y apropiadamente equipado, y ha demostrado la habilidad para realizar una operación segura de acuerdo con las disposiciones de esta Ley y sus Reglamentos.

⁹⁶ Ley 2902 de 2004. Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia. 29 de octubre de 2004.

Tratándose de servicios de transporte aéreo internacional a cargo de explotadores extranjeros, se aplicarán, además los acuerdos y convenios internacionales de que fuere parte la República de Bolivia (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p20).

En lo que respecta a las empresas que pueden participar en el mercado aéreo de carácter internacional, el Art 88 indica que:

La actividad aerocomercial en el orden internacional se determinará mediante servicios de transporte aéreo de empresas nacionales y extranjeras, a tales fines el Poder Ejecutivo celebrará acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo o autorizará las respectivas operaciones a transportistas nacionales o extranjeros (Ley de Aeronáutica Civil de Bolivia, 2004, p21).

Según el Art 91, las empresas que se dediquen a la explotación de servicios de transporte aéreo interno o internacional deberán:

- Estar constituidas legalmente, tener domicilio y oficina principal en territorio boliviano.
- Realizar inversiones significativas en el mismo territorio y tener al menos 85% de profesionales y trabajadores bolivianos.
- Acreditar permanentemente solvencia económica

- Demostrar capacidad técnica y operativa para prestar servicios de transporte aéreo de manera segura y eficaz.

Por último, en lo que refiere a la regulación tarifaria dentro del ámbito internacional, el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo⁹⁷, especifica en su Art 88 que “La regulación tarifaria para el transporte aéreo internacional cumplirá con la normativa internacional, conforme los acuerdos ratificados por el Estado y en el marco de éstos.

2.e - Análisis estadísticos del transporte aéreo internacional regular

El mercado aerocomercial internacional de Bolivia transportó, entre los años 2015 y 2019, un promedio de un millón y medio de pasajeros, siendo significativamente menor al promedio de pasajeros transportado en el mismo período para el mercado de cabotaje.

2.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Para comenzar con la descripción del comportamiento de la oferta, es preciso mostrar cuantos operadores tuvieron participación en el mercado de transporte aéreo regular internacional en el período 2015-2020. La tabla a continuación permite observar cuantos operadores tuvieron participación en el mercado año a año.

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cantidad de oferentes	16	14	13	15	15	14

Tabla N°19 – Cantidad de oferentes del mercado de transporte internacional regular de pasajeros año por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

⁹⁷ Resolución Ministerial 30 de 2017. [Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda]. Por el cual se aprueba el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo. 30 de enero de 2017.

Como puede observarse en la anterior tabla, el año 2015 fue el año que más operadores tuvo con un total de quince oferentes.

De todas maneras, debemos tener en cuenta que, en la cantidad total de oferentes por año, están incluidas empresas pertenecientes al holding LATAM.

Como se observa en la Tabla N°19, a primera vista parece que LAN aparece en el 3er y 5to puesto del ranking de pasajeros transportados y participación de mercado, pero si se considera a las empresas del grupo como tal, tenemos que LATAM es en casi todos los años la segunda empresa con mayor cantidad de pasajeros transportados.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	BOLIVIANA DE AVIACION	338	385	406	422	423	214	2.188
	AVIANCA ECUADOR	121	148	154	168	193	31	815
	LAN PERU	130	131	143	155	200	57	816
	COPA AIRLINES	129	148	154	155	138	45	769
	LAN AIRLINES	91	102	108	105	105	30	541
	GOL LINHAS AEREAS	99	109	102	92	91	22	515
	AIR EUROPA	95	90	90	101	110	28	514
	AMERICAN AIRLINES	113	109	110	104	71	-	507
	AVIANCA	72	76	75	77	72	25	397
	AEROLINEAS ARGENTINAS	59	85	91	79	61	18	393

Tabla N°20 – Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado de transporte regular internacional. Período 2015-2020. Fuente: DGAC

En comparación al mercado de transporte aéreo regular de cabotaje, la oferta del mercado internacional es menos concentrada, aunque con un claro dominio de la empresa estatal Boliviana de Aviación sobre el resto de oferentes.

Como se puede observar en la Tabla N°20, la empresa estatal domina entre el mercado por aproximadamente 10 puntos porcentuales más que el holding LATAM en todo el período 2015-2019.

La crisis del COVID-19 también afectó al comportamiento de la oferta del mercado internacional de Bolivia por las restricciones a los vuelos mediante los cierres de frontera que fueron impuestos en el territorio con el objetivo de frenar los contagios.

Producto de estas restricciones, puede observarse en la Tabla N°20, como las participaciones varían considerablemente en el año 2020 respecto del año 2019.

Participación de mercado	Empresa	Año					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
	BOLIVIANA DE AVIACION	23,43%	25,64%	26,29%	26,89%	27,07%	41,13%
	AVIANCA ECUADOR	8,44%	9,87%	10,01%	10,72%	12,35%	6,08%
	LAN PERU	9,02%	8,71%	9,30%	9,89%	12,77%	11,00%
	COPA AIRLINES	8,97%	9,88%	10,00%	9,91%	8,87%	8,66%
	LAN AIRLINES	6,36%	6,83%	7,05%	6,70%	6,74%	5,94%
	GOL LINHAS AEREAS	6,91%	7,31%	6,66%	5,87%	5,83%	4,28%
	AIR EUROPA	6,60%	6,03%	5,87%	6,47%	7,03%	5,53%
	AMERICAN AIRLINES	7,87%	7,29%	7,18%	6,67%	4,60%	-
	AVIANCA	5,01%	5,10%	4,91%	4,92%	4,62%	4,82%
	AEROLINEAS ARGENTINAS	4,12%	5,67%	5,92%	5,03%	3,92%	3,46%

Tabla N°21 – Marketshare por línea aérea del mercado internacional regular de transporte aéreo. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

El cierre de fronteras causó una baja significativa en los pasajeros del mercado internacional regular, que estuvo cerrado desde el mes de marzo hasta septiembre, el Estado pasó a una etapa de “postconfinamiento”⁹⁸ en la que se reabrieron las fronteras aéreas para los vuelos internacionales.

⁹⁸ Esto fue mediante la sanción del Decreto Supremo 4314, mencionado en la introducción de este capítulo.

Como se mencionó anteriormente, el mercado de transporte de pasajeros aéreo regular internacional del Estado Plurinacional de Bolivia es más atomizado en comparación al mercado de cabotaje. Esto puede verse reflejado en la Tabla N°21, que presenta los indicadores de concentración del mercado para el período analizado.

A modo de recordatorio, los valores más cercanos a 0 refieren a un mercado de competencia perfecta y aquellos cercanos a 10000 a un mercado monopólico. En la Tabla N°15, se presentó el mismo análisis para el mercado de cabotaje y se pudieron observar valores que rondaban entre los 5000 y 6000 puntos.

A diferencia del mercado de cabotaje, los valores del mercado aéreo internacional rondan los 1200 puntos de IHH, evidenciando un mercado más desconcentrado producto de la mayor cantidad de oferentes y la distribución equitativa entre ellos.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	1.048
2016	1.195
2017	1.236
2018	1.267
2019	1.324
2020	1.016

Tabla N°22 – IHH del mercado internacional de transporte aéreo regular de Bolivia. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

A partir de la presentación del Gráfico N°7, se puede observar el dominio de BOA en el mercado aéreo internacional con un 27% de participación aproximadamente, pero sin monopolizar el mercado con participaciones superiores al 75% como en el mercado de cabotaje.

MarketShare total - Periodo 2015-2020 - Mercado Internacional de transporte de pasajeros

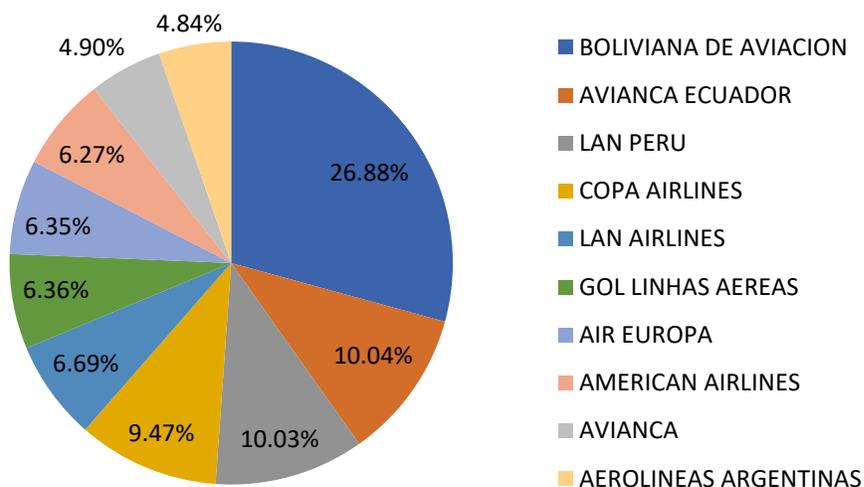


Gráfico N°7 – Marketshare total del mercado aéreo internacional de Bolivia. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

2.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

La demanda del mercado internacional regular de transporte de pasajeros vía aérea de Bolivia, no se caracteriza por números muy elevados en comparación a los demás Estados analizados en esta investigación.

A continuación, se presenta la Tabla N°23, en la que se puede observar la cantidad de pasajeros transportados año a año y la variación interanual de la misma.

MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	1.445	1.504	1.544	1.571	1.565	521
Variación Interanual	-	4,08%	2,66%	1,75%	-0,38%	-66,72%

Tabla N°23 – Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado internacional. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Se puede observar en la Tabla N°23, el pico de la variación interanual en el año 2016, que con menos participantes que, por ejemplo, el año 2018, transporto más pasajeros.

Puede determinarse, a partir del análisis de la información hasta aquí descrita y sumado a lo que se presenta a continuación en la Tabla N°24, que la demanda durante el período 2015-2020, estuvo orientada hacia el mercado de cabotaje, en el que se han transportado más del doble de pasajeros cada 100 habitantes.

AÑO	Pasajeros transportados cada 100 habitantes⁹⁹
2015	13
2016	14
2017	14
2018	14
2019	14
2020	4

Tabla N°24 – Tasa de pasajeros transportados cada 100 habitantes. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Se desprende también, de las tablas expuestas en este apartado, sumado a lo presentado en el Gráfico N°8, que se presenta a continuación, el impacto del COVID-19 en la demanda de pasajeros, producto de las restricciones impuestas por las autoridades, mencionadas al inicio de este capítulo.

Siguiendo la línea de comparación con el resto del mundo, ofrecida por la OACI en su informe¹⁰⁰, el mercado de transporte internacional regular de pasajeros por vía aérea de Bolivia,

⁹⁹ Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Población y Hechos Vitales*. INE. <https://www.ine.gob.bo/index.php/censos-y-proyecciones-de-poblacion-sociales/>

¹⁰⁰ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]. OACI

ha caído un 6.72 puntos porcentuales por encima del promedio de caída del resto del mundo que rondaba el 60%.

Variación Interanual del sector internacional

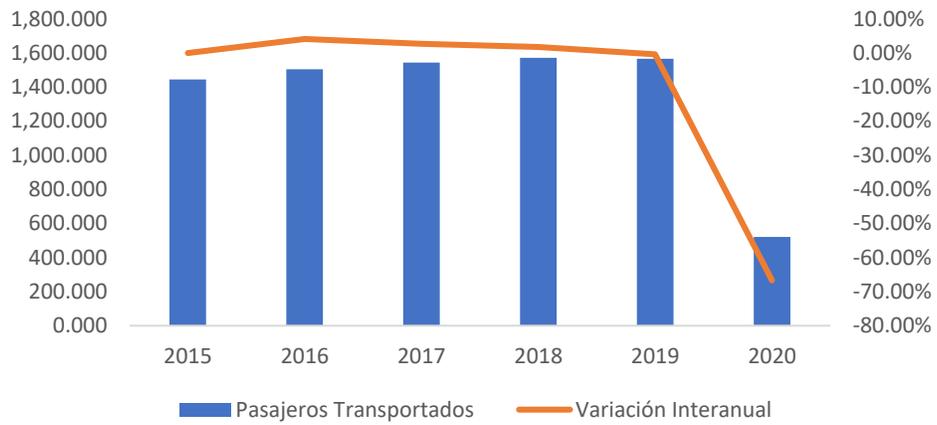


Gráfico N°8 – Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado internacional. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Capítulo 3 – Análisis del mercado aerocomercial de la República Federativa de Brasil

A continuación, se describirá el mercado aerocomercial regular de Brasil, desde sus aspectos organizacionales hasta el comportamiento de la oferta y la demanda, en el período 2015-2020. Del mismo modo al que se realizó en capítulos anteriores, se presentarán de forma separada, secciones en las que se describirán el marco institucional, y los comportamientos de la oferta y demanda del mercado aerocomercial para un mejor entendimiento del lector.

A modo de contextualización previa a la lectura del capítulo, es necesario que el lector tenga en cuenta que Brasil es uno de los países con mayor desarrollo de infraestructura aeronáutica de América del Sur y además es el país con mayor población de todos los investigados.

Desde la década del 60', la República Federativa de Brasil, ha implementado diversas políticas que iban en línea con una liberalización del mercado aerocomercial. El fin de este proceso se da en el año 2001 con la liberalización de las tarifas.

En la década del 60, se desarrolló una política de libre competencia entre las empresas aéreas. Había libertad para el ingreso de oferentes del mercado y libertad total en la elección de rutas y tarifas a aplicar. Esta política derivó en la composición de un mercado con 4 empresas que dominaban el 97% de la participación del mismo.

De acuerdo el autor Josué Catharino Ferreira (2017) "(...) No final dos anos 1960, quatro empresas dominavam o mercado nacional de aviação comercial. Existiam algumas empresas de menor porte envolvidas com a aviação regional. As quatro grandes (Varig, Vasp, Cruzeiro e Transbrasil)" [A fines de los años 1960, cuatro empresas dominaban el mercado nacional de

aviación comercial. Existían algunas empresas de menor porte que realizaban operaciones en la aviación regional. Las 4 grandes eran: Varig, Vasp, Cruzeiro e Transbrasil] Traducción propia.¹⁰¹

Empresas brasileiras - Participação no mercado doméstico - 1990

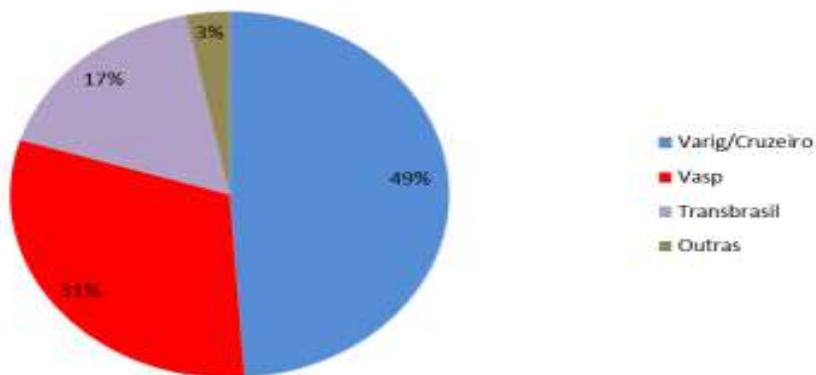


Gráfico N°9 – Marketshare del mercado aerocomercial doméstico de Brasil. Década del 60’ Fuente: Catharino, J (2017). Um breve histórico da aviação comercial brasileira

Mas adelante, en la década de los 90’, el presidente de turno Fernando Collor de Mello, mediante el Decreto 99179/90¹⁰², creó el “Programa Federal de Desregulamentação” [Programa Federal de Desregulación] que defendía el fomento de la libertad individual, buscaba fortalecer la iniciativa privada y proponía condiciones donde el estado interfiriera lo menos posible en las actividades del individuo. Entre los propósitos del programa estaba desregular las tarifas aéreas para promover la libre competencia, conquistar libertades tarifarias y apertura de mercado, así como la protección del consumidor.

¹⁰¹ Catharino, J (2017). Um breve histórico da aviação comercial brasileira [Una breve historia de la aviación comercial brasileira]. XII Congreso Brasileiro de Historia Económica (pp 10). Niteroi, Brasil. Asociación Brasileira de Investigadores en Historia Económica.

¹⁰² Decreto 99179 de 1990. [Presidencia de la Nación]. Por el cual se establece el Programa Federal de Desregulación. 15 de marzo de 1990.

Como resultado, algunas empresas aéreas consolidadas como eran Varig, Vasp y Transbrasil sufrieron dificultades económicas debido a que su estructura y segmento de mercado iban muy contrapuesto a lo planteado por el gobierno. Una vez más, un proceso de desregularización de tarifas derivó en un nuevo oligopolio en el mercado. Según señala Josué Catharino Ferreira, (...) "Em 1990 quando três empresas controlavam 97% do mercado. O grupo Varig praticamente dominava metade do mercado nacional, seguida pela Vasp e por fim pela Transbrasil. As pequenas empresas (regionais) obtinham apenas 3%." [En 1990 tres empresas controlaban 97% del mercado. El grupo Varig prácticamente dominaba la mitad del mercado mientras era seguido por Vasp y Transbrasil. Las pequeñas empresas (Regionales) contaban con apenas el 3%.] Traducción propia.¹⁰³

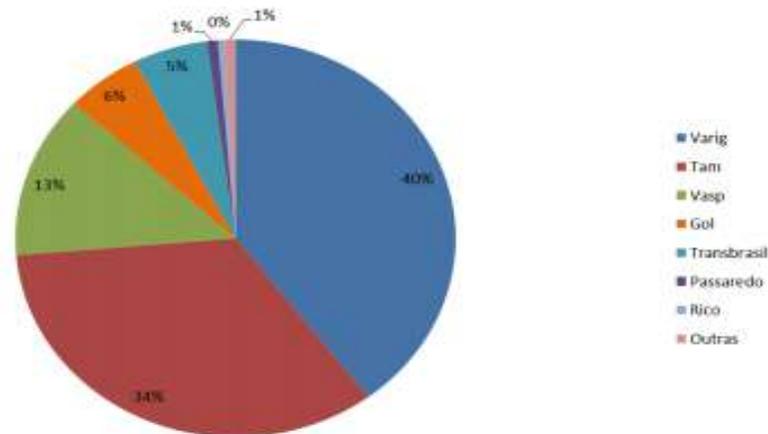


Gráfico N°10 – MarketShare del mercado aerocomercial doméstico en Brasil. Año 2001. Fuente: Catharino, J (2017). Um breve histórico da aviação comercial brasileira

¹⁰³ Catharino, J (2017). Um breve histórico da aviação comercial brasileira [Una breve historia de la aviación comercial brasileira]. XII Congreso Brasileiro de Historia Económica (pp 14). Niteroi, Brasil. Associação Brasileira de Investigadores em Historia Económica.

Posterior a esto, en el año 2001, se emitió la Ordenanza N°248¹⁰⁴ que desregularizó la tarifa que hasta ese entonces se manejaba por un sistema de bandas tarifarias similares a las de argentina. Dicha norma, quedó finalmente ratificada en la Ley de creación de ANAC.

Ahora bien, con el marco contextual de la desregulación del mercado aerocomercial de Brasil propuesto, estamos en condiciones de avanzar con el desarrollo del capítulo.

En lo que respecta a medidas tomadas para enfrentar la pandemia del COVID-19, a diferencia de otros Estados, la decisión de cerrar la entrada pertenecía a cada uno de los Estados que componen la organización administrativa de Brasil.¹⁰⁵ En el marco de este contexto, grandes estados como São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Parana, Rio Grande Do Norte y otros estados más decidieron seguir políticas de aislamiento. Al no haber una decisión del Estado en conjunto de aislarse, el transporte de pasajeros por vía aérea nunca se frenó completamente como si fue en otros Estados.

3.a – Marco Institucional

En la presente sección, se describirá cuáles son los principales organismos responsables de la regulación y funcionamiento del mercado aerocomercial de Brasil.

La primera autoridad aeronáutica del país fue el Departamento de Aeronáutica Civil (DAC), creado en el año 1931 con la finalidad de regular la aviación civil del país. También era

¹⁰⁴ Ordenanza N° 248 de 2001. [Ministerio de Hacienda]. Por el cual se dispone liberalización de las tarifas de pasajeros carga y correo que sean dentro del territorio brasilero. 10 de agosto de 2001.

¹⁰⁵ Brasil se encuentra conformado por 26 estados y un distrito federal: Acre, Alagoas, Amapa, Amazonas, Bahía, Ceara, Distrito Federal, Espirito Santo, Goias, Maranhao, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Para, Paraiba, Paraná, Pernambuco, Piaui, Río de Janeiro, Río Grande do Norte, Río Grande do Sul, Rondonia, Roraima, Santa Catarina, Sao Paulo, Sergipe, Tocantins.

competencia de este organismo estudiar, orientar, planear, controlar, incentivar y apoyar las actividades aeronáuticas públicas y privadas ¹⁰⁶.

Hasta el año 1941, el DAC estuvo bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas. Hasta que mediante el Decreto 2961/41¹⁰⁷, se creó el Ministerio de Aeronáutica y el DAC pasó a estar bajo su órbita. El Ministerio de Aeronáutica, tenía a su cargo la aeronáutica de guerra y de marina, por lo que muchos integrantes del DAC eran militares. Esto es importante para entender que, en un primer momento, el control de la aeronáutica civil, estaba bajo mando militar.

Actualmente, la autoridad aeronáutica en Brasil es la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC Brasil) [Agencia Nacional de Aviación Civil], creada por la Ley 11.182¹⁰⁸ en el año 2006. Entre las funciones de la ANAC Brasil, se encuentra la de representar al país frente a otros organismos internacionales de aviación, negociar acuerdos y tratados sobre transporte aéreo internacional, emitir reglas de seguridad aérea tanto en aeropuertos como a bordo de aeronaves, establecer el régimen tarifario, certificar licencias y habilitaciones de profesionales de aviación civil, entre otras funciones importantes que son fundamentales para la regulación y funcionamiento de la aviación civil en el país.

Como se describe en el Art.1 de la Ley de creación de ANAC, el organismo fue creado como un ente integrante de administración pública federal indirecta. Esto quiere decir que ANAC está vinculada al Ministerio da Infraestrutura y se encuentra capacitada a prestar servicios públicos y de intereses públicos. La ANAC Brasil es un organismo centralizado, que cuenta con

¹⁰⁶ Decreto 19902 de 1931. [Presidencia de la Republica]. Por el cual se dispone la creación y organización del Departamento de Aeronáutica Civil. 22 de abril de 1931.

¹⁰⁷ Decreto 2961 de 1941. [Presidencia de la Republica]. Por el cual se crea el Ministerio de Aeronáutica. 20 de enero de 1941.

¹⁰⁸ Ley 11182 de 2006. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Aviación Civil. 27 de septiembre de 2006.

una autarquía federal de régimen especial, tal término posibilita al organismo obtener una independencia administrativa, autónoma financiera, constituye la ausencia de subordinación jerárquica y el mandato fijo de sus dirigentes¹⁰⁹. Previo a la creación de la ANAC Brasil, el mercado aerocomercial contaba con una gran influencia militar en la toma de decisiones respecto a la política de aviación civil e infraestructura. Recuérdese, que el antiguo DAC estaba bajo responsabilidad del ministerio de defensa.

Otro actor muy importante y que interfiere directamente en el funcionamiento de la aviación civil de Brasil es el Departamento de Controle do Espaço Aéreo [Departamento de Controle Del Espacio Aéreo] (DECEA), su estructura está bajo responsabilidades militares ya que se encuentra bajo la órbita del ministerio de aeronáutica, por lo tanto, no cuenta con características autárquicas como otros organismos federales.

En lo que respecta al control y manejo de los aeropuertos del país, la Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária [Empresa Brasileira de Infraestructura Aeroportuaria], es la empresa responsable de la gestión y operación de los mismos. “INFRAERO”, por sus siglas, es una empresa pública del Gobierno de Brasil.

3.b - Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular

El mercado aerocomercial de la República de Brasil, está regulado bajo el Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA)¹¹⁰. El Art.174 del C.B.A especifica que: “Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos privados e os serviços aéreos públicos” [Los servicios aéreos comprenden los servicios aéreos privados y los servicios aéreos públicos.]: Traducción propia. ¹¹¹

¹⁰⁹ Ley N° 11182: Creación de la Agencia Nacional de Aviación Civil. Artículo N°4.

¹¹⁰ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N° 7565 de 1986. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹¹¹ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.174. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

A su vez, el Art 175 del C.B.A indica que, “Os serviços aéreos públicos abrangem os serviços aéreos especializados públicos e os serviços de transporte aéreo público de passageiro, carga ou mala postal, regular ou não regular, doméstico ou internacional.” [Los servicios aéreos públicos incluyen los servicios aéreos públicos especializados y los servicios de transporte aéreo público de pasajeros, carga o correo, regulares o no regulares, nacionales o internacionales]: Traducción de Raúl Trevizan.¹¹²

Según el Art 180, toda explotación de los servicios aéreos públicos dependerá de una concesión mientras se trate de un servicio regular¹¹³. Dicha concesión será otorgada, únicamente a aquellas personas jurídicas constituidas bajo las leyes brasileñas, con sede y administración en el país, 4/5 partes del capital con derecho a voto debe ser de propiedad brasilera y la dirección de dichas empresas confiada exclusivamente a brasileros.¹¹⁴

En cuanto a las definiciones más técnicas, el Art 215, define al transporte domestico o de cabotaje como:

(...) todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam situados em Território Nacional. O transporte não perderá esse caráter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território brasileiro os seus pontos de partida e destino. [todo transporte en que los puntos de partida, intermediarios y destino estén situados en el Territorio Nacional. El transporte no perderá este carácter si, por causas de fuerza mayor, la aeronave hace escala en territorio extranjero, aunque sus puntos de partida y destino estén en territorio brasileño]¹¹⁵ Traducción de Raul Trevizan.

¹¹² Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.175. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹¹³ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.180. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹¹⁴ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.181. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹¹⁵ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.215. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

Por último, el Art.216, especifica que “Os serviços aéreos de transporte público doméstico são reservados às pessoas jurídicas brasileiras” [Los servicios aéreos de transporte público doméstico están reservados a las personas jurídicas brasileñas.]¹¹⁶ Traducción de Raúl Trevizan. El régimen tarifario del mercado de cabotaje de Brasil ha variado de forma significativa en los últimos 20 años. Las tarifas de los servicios aerocomerciales siguen un régimen de libertad tarifaria desde agosto del año 2001, momento en el que el Ministerio de Hacienda de Brasil constituyó una orden de liberalización de tarifas. En la “historia tarifaria” del mercado aerocomercial de Brasil, es posible ubicar 3 momentos:

1. Desde el año 1989 hasta 1991: momento en el que las tarifas eran fijadas por el Estado.
2. Desde 1991 hasta el 2001: en 1991 la autoridad aeronáutica de la época, dio a conocer cuáles serían las bandas tarifarias disponibles para la comercialización de tarifas aeronáuticas. La forma de calcular dicha tarifa, era a través de un índice de kilómetro/tarifa, en el que se multiplicaba el índice tarifario por el índice de kilómetros a recorrer y así se definía un precio para una tarifa.
3. Desde el 2001 en adelante: el régimen de bandas tarifarias permaneció vigente por 12 años, hasta que en el año 2001 se liberalizaron las tarifas, como se ha mencionado al inicio del capítulo.

¹¹⁶ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.216. 19 de diciembre de 1986. (Brasil) Al momento de la realización de esta investigación, la Medida Provisoria N°1089/21 modifico el decreto, exigiendo ahora que dichas personas jurídicas tengan sede y administración en Brasil

3.c - Análisis estadísticos del transporte aéreo de cabotaje regular

3.c.a Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Para comenzar con la descripción del comportamiento de la oferta, es preciso nombrar cuales fueron las empresas que operaron en el mercado aerocomercial de cabotaje regular durante el período 2015-2020, y cuál fue la actividad realizada durante ese período. Para esto, se presenta a continuación la Tabla N°25:

Empresa	Actividad realizada durante el período analizado
Gol Líneas Aéreas	Operó durante todo el período analizado.
LATAM	Operó durante todo el período analizado.
Azul Líneas Aéreas	Operó durante todo el período analizado.
Avianca Brasil	Cesa operaciones en enero del 2020
Passaredo	Operó durante todo el período analizado.
Total Líneas Aéreas	Operó durante todo el período analizado.
MAP	Operó durante todo el período analizado.
OMNI	Inicia operaciones en 2019.
Sideral	Inicia operaciones en 2017.
Azul Conecta Ltda. ¹¹⁷	Inicia operaciones en 2018.

Tabla N°25 – Composición de la oferta del mercado aéreo regular de cabotaje. Período 2015-2020. Fuente: ANAC Brasil

Durante 2015, el mercado aerocomercial regular de cabotaje contó con la participación de siete oferentes. La particularidad de la oferta en aquel año, fue la gran variedad de empresas oferentes.

Por un lado, operaron aerolíneas que transportaron gran cantidad de pasajeros como GOL o LATAM en aeronaves con capacidades de entre 180 y 190 pasajeros. Pero, también, participaron del mercado empresas que contaban con aeronaves de menor capacidad destinadas a la explotación

¹¹⁷ Es una subsidiaria de AZUL.

de aquellas rutas que no eran explotadas como empresas más grandes como GOL, LATAM o Azul. Un claro ejemplo de esto es la compañía MAP, que abocó su mercado a el transporte de pasajeros, en la zona amazónica a través de la utilización de aeronaves ATR¹¹⁸. Su principal centro de operación era Manaus y sus destinos eran localidades de la amazonia tales como Porto Trombetas, Tabatinga, Coari entre otras localidades muy poco conocidas.

La oferta del mercado aerocomercial regular de cabotaje se mantuvo sin cambio alguno hasta el año 2017, en el que ingresó la empresa Sideral, quedando así un mercado de ocho empresas oferentes. Al igual que en el 2017, durante el año 2018 se incorporó un nuevo oferente al mercado de cabotaje, la empresa Azul Conecta. De esta manera el mercado aerocomercial de cabotaje regular quedo conformado por nueve participantes. En el año 2019, la empresa OMNI inició sus operaciones en el mercado aerocomercial de cabotaje de Brasil. Es decir que para el año 2019, diez empresas ofrecieron servicios en este mercado, siendo este el año con mayor cantidad de oferentes en el período analizado. El último movimiento de mercado se dio en el año 2020 donde la empresa Avianca Brasil cesó sus operaciones abandonando el mercado aerocomercial de cabotaje de Brasil.

La siguiente tabla presenta la cantidad de pasajeros transportados por aerolíneas y por año. En ella se presenta con información individualizada, únicamente a las empresas que han tenido participaciones iguales o mayores al 1.5%.

¹¹⁸ Avions de Transport Regional (A.T.R), es una empresa que fabrica aviones a turbohélice de uso regional con capacidades de entre 30 y 80 asientos dependiendo la variante.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	Gol	35.050	30.249	30.411	31.549	34.202	16.216	177.677
	LATAM	31.417	28.672	28.090	28.501	31.497	14489	162.666
	Azul	20.177	19.414	20.681	21.320	25.740	14038	121.370
	Avianca	8.040	9.203	10.647	11.604	3.125	-	42.619
	Otras	1.494	1.138	794	672	684	438	5.220
	Total	96.178	88.676	90.623	93.646	95.248	45.181	509.552

Tabla N°26 – Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: ANAC Brasil

Se desprende de la anterior tabla que GOL ha sido la empresa que más pasajeros ha transportado en el mercado de cabotaje en el período analizado y muy cerca se ubican LATAM y Azul. Se puede observar también en la anterior tabla, que se registra una caída en el transporte de pasajeros en el año 2016 de casi el 8%. La misma, puede deberse a una crisis económica que atravesó Brasil en el año 2016¹¹⁹. Tal como se ve en la Tabla N°26, las principales tres empresas del mercado sufrieron bajas en la cantidad de pasajeros transportados.

Luego de 2016, se puede ver en la tabla presentada anteriormente, una recuperación en la cantidad de pasajeros transportados, con aumentos de aproximadamente 2 millones de pasajeros al año hasta llegar a la crisis del COVID-19 en el 2020. Pero, de todas maneras, en ninguno de los años posteriores al 2016, se pudieron alcanzar valores como los del año 2015. Se desprende de la Tabla N°26, la siguiente en la que se presenta la participación de mercado por empresa y por año del período 2015-2020.

¹¹⁹ No es objeto de nuestra investigación establecer las causas de dicha caída. La crisis puede haber afectado como no al transporte de pasajeros por vía aérea regular.

Participación de mercado	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	Gol	36,44%	34,11%	33,56%	33,69%	35,91%	35,89%	34.87%
	LATAM	32,67%	32,33%	31,00%	30,43%	33,07%	32,07%	31.92%
	Azul	20,98%	21,89%	22,82%	22,77%	27,02%	31,07%	23.82%
	Avianca	8,36%	10,38%	11,75%	12,39%	3,28% ¹²⁰	-	8.36%
	Otras	1,55%	1,28%	0,88%	0,72%	0,72%	0,97%	1.03%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°27 – Marketshare por línea aérea del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Se observa que tres empresas controlan por encima del 90% del mercado, marcando una tendencia hacia un mercado oligopólico en el que éstas tienen una participación individual por encima del 23%. De la anterior tabla, se desprende el siguiente gráfico que permite ver de forma clara la composición de la oferta del mercado aerocomercial de cabotaje regular de Brasil para el período 2015-2020.

MarketShare total - Periodo 2015-2020 - Mercado de cabotaje

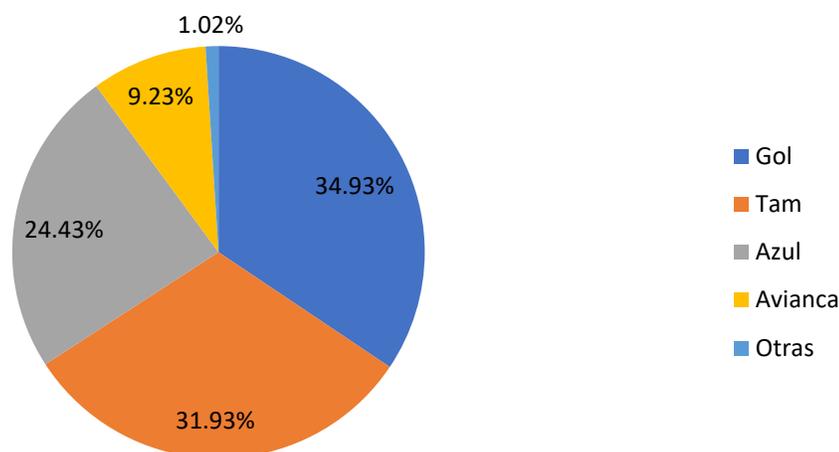


Gráfico N°11 – Marketshare total del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

En la siguiente tabla, se puede observar cómo se ha comportado el IHH del mercado de cabotaje regular, durante el período 2015-2020 en Brasil.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	2908
2016	2796
2017	2747
2018	2734
2019	3125
2020	3283

Tabla N°28 – Índice de concentración del mercado aerocomercial de cabotaje regular por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

La Tabla N° 28, muestra lo que se ha descrito hasta aquí en cuanto a la composición de la oferta. El mercado no ha tenido valores que bajen de los 2700 puntos, lo que representa a un mercado moderadamente concentrado. Según Ana Paula Camilo y Hervé Théry:

(...)O setor aéreo brasileiro na atualidade concentra-se na atuação de quatro grandes players do mercado aéreo brasileiro: LATAM, Gol, Avianca e Azul. Historicamente, essas companhias centralizaram suas rotas nos principais hubs aeroportuários do Brasil, definidos pelos aeroportos de Congonhas (São Paulo), Cumbica (Guarulhos-SP), Viracopos (Campinas-SP), Galeão-Tom Jobim e Santos Dumont (Rio de Janeiro) e Brasília. [El sector aéreo Brasileiro se concentra actualmente sobre la oferta de cuatro grandes jugadores del mercado aéreo Brasileiro, LATAM, Gol, Avianca y Azul. Históricamente, estas compañías centralizan sus rutas en los principales hubs aeroportuarios de Brasil, definidos por los aeródromos de Congonhas (São Paulo), Cumbica (Guarulhos-SP), Viracopos (Campinas-SP), Galeão-Tom Jobim e Santos Dumont (Rio de Janeiro) e Brasília] ¹²¹.

3.c.b Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Se describirá en este apartado, al comportamiento de la demanda del mercado aerocomercial regular de cabotaje de Brasil, durante el período 2015-2020. Para ello, se presenta a continuación la Tabla N°29, en la que se puede observar la variación de los pasajeros transportados en dicho mercado año a año durante el período analizado.

MERCADO AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	96.092	88.594	90.576	93.609	95.250	51.937
Variación	-	-7,80%	2,24%	3,35%	1,75%	-45,47%

Tabla N°29 – Variación interanual de pasajeros del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

¹²¹ Camilo Pereira, A. P., & Théry, H. (2019). A topologia das linhas aéreas no Brasil: novas lógicas do poder territorial. Revista Transporte y Territorio, (20), pp 103. <https://doi.org/10.34096/rtt.i20.6385>

Al igual que en el comportamiento de la oferta, se desprende de la anterior tabla, que el 2016 tuvo una variación negativa en relación al año 2015. Como ya se ha mencionado, esta variación negativa, puede deberse a la crisis económica del año 2016 en Brasil.

Los siguientes años con excepción al 2020, se puede crecimiento sostenido en la demanda. Sin embargo, no fue suficiente para obtener valores iguales o mayores a los del 2015. La crisis provocada por la pandemia del COVID-19 produjo una caída del 45.47% en el año 2020. Si bien la magnitud de la caída es muy grande, esta se encuentra por debajo del promedio mundial presentado en el informe de la OACI¹²². Además, es el mercado aerocomercial regular que menos ha caído de los seis Estados analizados en esta investigación.

El siguiente gráfico permite ver de forma más representativa, la variación de la cantidad de pasajeros transportados por año a lo largo del período.

¹²² Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI



Gráfico N°12 - Variación interanual de pasajeros del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Se puede ver de manera clara en el Gráfico N°12, los dos momentos de retracción de la demanda del mercado aerocomercial de cabotaje. Primero en el año 2016 y luego en el año 2020 producto de la pandemia del COVID-19. A continuación, se presenta la Tabla N°30, en la que se puede observar el índice de pasajeros sobre población por año.

AÑO	Pasajeros transportados cada 100 habitantes ¹²³
2015	47
2016	43
2017	44
2018	45
2019	45
2020	25

Tabla N°30 – Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

¹²³ Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística (s.f.). *Población* | IGBE. [igbe.gov.br. https://www.igbe.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html](https://www.igbe.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html)

De la tabla se desprende que el 2015 fue el año con el mayor índice de pasajeros cada 100 habitantes. Este nivel de demanda no pudo volver a ser alcanzado durante todo el período 2015-2020. En segundo lugar, el año 2016 muestra una contracción de la demanda, que alcanzo su pico más bajo del período. El índice del año 2020, representa un quiebre significativo en la demanda de pasajeros, registrando apenas 25 pasajeros cada 100 habitantes.

3.d - Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular

A continuación, se detallarán las principales regulaciones del mercado aerocomercial internacional regular. Las mismas se encuentran en el Código Brasileiro de Aeronáutica. En primer lugar, el código define a los servicios aéreos como: “(...) actividades económicas de interés público sujetas a la regulación de la autoridad de aviación civil, en forma de legislación específica.”¹²⁴

Según el Art.175: “Los servicios aéreos públicos incluyen los servicios aéreos públicos especializados y los servicios de transporte aéreo público de pasajeros, carga o correo, regulares o no regulares, nacionales o internacionales”¹²⁵.

El Art.180, da un primer acercamiento a las regulaciones que rigen sobre los servicios públicos aéreos: “La explotación de los servicios públicos aéreos dependerá siempre de la previa concesión, tratándose de transporte aéreo regular (...)”¹²⁶. Además, el Art.203, especifica que la

¹²⁴ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.174. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹²⁵ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.175. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹²⁶ Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.180. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

explotación de los servicios aéreos internacionales está sujeta a los tratados o convenios bilaterales de los que Brasil sea parte.¹²⁷

Si bien el código no especifica una definición para los servicios internacionales, el Art. 215, define aquellos servicios que se consideran domésticos: “Se considera doméstico y se rige por este Código, todo transporte en que los puntos de partida, intermediarios y destino estén situados en Territorio Nacional.”¹²⁸. A partir de esta definición, se puede entender que los servicios internacionales son aquellos cuyo punto de partida, intermediario o destino estén fuera del territorio brasilero.

El mercado aerocomercial internacional, también tiene su sustento jurídico en la Ordenanza N°527¹²⁹, en la que se especifican las principales directrices de la política nacional de aviación civil relativas a la expansión del transporte aéreo internacional.

3.e - Análisis estadísticos del transporte aéreo internacional regular

En esta sección, se describirá al mercado aerocomercial internacional regular, a fin de entender su comportamiento durante el período 2015-2020. Al igual que en los demás Estados analizados, se dividirá el comportamiento de la oferta y de la demanda en diferentes apartados, con el fin de un mejor entendimiento para el lector.

¹²⁷Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.203. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹²⁸Código Brasileiro de Aeronáutica [CBA]. Ley N°7576. Art.215. 19 de diciembre de 1986. (Brasil)

¹²⁹Ordenanza 527 de 2019. [Ministerio de Infraestructura]. Por el cual se establecen lineamientos para el mercado de servicios aéreos internacionales. 08 de junio de 2019.

3.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Para conocer el comportamiento de la oferta, es preciso saber cómo estuvo compuesta la oferta en cada uno de los años analizados. Para esto, se presenta a continuación la Tabla N°31, en la que se podrá ver la cantidad de aerolíneas que operaron durante cada año del período.

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cantidad de oferentes	59	81	90	100	112	123

Tabla N°31 – Cantidad de oferentes del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: ANAC Brasil

Como se puede observar en la tabla, el número de oferentes en el mercado aerocomercial internacional, se ha ido incrementando año a año desde el 2015. El mayor salto, está entre los años 2015-2016, en los que se sumaron treinta nuevos operadores al mercado. A continuación, se presenta la Tabla N°32, en la que se puede observar la cantidad de pasajeros transportados por empresa y por año. Como la lista de empresas participantes es muy extensa, se optó por reducir los datos individualizados a las principales diez empresas que componen el total de la oferta.

	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Pasajeros transportados (000)	LATAM	4.897	5.117	5.457	5.616	5.547	1.403	28.037
	GOL	1.968	1.871	1.885	1.843	2.078	484	10.129
	Tap Portugal	1.540	1.412	1.599	1.738	1.794	543	8.626
	American Airlines	1.813	1.459	1.393	1.398	1.263	317	7.643
	Copa Airlines	925	902	1.087	1.076	1.041	276	5.307
	Aerolíneas Argentinas	507	816	910	987	1.031	315	4.566
	Azul	397	484	794	1.237	1.348	444	4.704
	United Airlines	675	659	668	714	748	265	3.729
	Air France	746	684	595	678	722	236	3.661
	Delta Airlines	689	617	695	686	541	144	3.372
	Otros ¹³⁰	7.373	6.900	6.801	8.147	8.032	2.330	39.583

Tabla N°32 – Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: ANAC Brasil.

¹³⁰ Debido a la gran cantidad de empresas (hasta 113 oferentes en 2020) que no tienen un peso específico mayor al 2,13%, se decidió poner la categoría otros para agruparlos y de esta manera centrarse en aquellos actores que revisten importancia en el periodo analizado.

Como se observa en la tabla anterior, LATAM, ha sido la empresa que mayor cantidad de pasajeros ha transportado en el mercado internacional, seguida por GOL, aunque con menos de la mitad de los pasajeros transportados. La gran diferencia entre GOL y LATAM, puede atribuirse al tipo de aeronave que cada uno opera para sus rutas internacionales.¹³¹

Algunas cuestiones a tener en cuenta sobre la composición y el comportamiento de la demanda, son el crecimiento de Azul Líneas Aéreas y el crecimiento de Aerolíneas Argentinas. La primera cerró el año 2015 con 397 mil pasajeros transportados. Para el año 2019, transportó 1.3 millones de pasajeros. Esto representa un crecimiento superior al 220% en 4 años. Aerolíneas Argentinas logró duplicar su cantidad de pasajeros transportados entre los años 2015-2019.

A partir de la Tabla N°32, es posible confeccionar la que se presenta a continuación, que muestra la cuota de mercado que cada aerolínea registro durante el período.

Participación de mercado	Empresa	Año					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
	LATAM	22,73%	24,45%	24,93%	23,28%	22,97%	20,75%
	Gol	9,14%	8,94%	8,61%	7,64%	8,60%	7,16%
	Tap Portugal	7,15%	6,75%	7,31%	7,20%	7,43%	8,03%
	American Airlines	8,42%	6,97%	6,36%	5,79%	5,23%	4,69%
	Copa Airlines	4,29%	4,31%	4,97%	4,46%	4,31%	4,08%
	Aerolíneas Argentinas	2,35%	3,90%	4,16%	4,09%	4,27%	4,66%
	Azul	1,84%	2,31%	3,63%	5,13%	5,58%	6,57%
	United Airlines	3,13%	3,15%	3,05%	2,96%	3,10%	3,92%
	Air France	3,46%	3,27%	2,72%	2,81%	2,99%	3,49%
	Delta Airlines	3,20%	2,95%	3,18%	2,84%	2,24%	2,13%
	Otros	34,23%	32,97%	31,07%	33,77%	33,26%	34,45%

Tabla N°33 – Marketshare por línea aérea del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

¹³¹ GOL opera la misma aeronave para el mercado aerocomercial internacional y de cabotaje, con aeronaves de entre 180 y 190 pasajeros. LATAM opera aeronaves de entre 180 y 380 pasajeros.

Es preciso señalar que el mercado aerocomercial internacional de Brasil es un mercado más atomizado que el de cabotaje. Esto puede verse de manera más clara en el siguiente gráfico que presenta la composición de la participación de mercado por empresa del período 2015-2020.

MarketShare total - Periodo 2015-2020 - Mercado de cabotaje

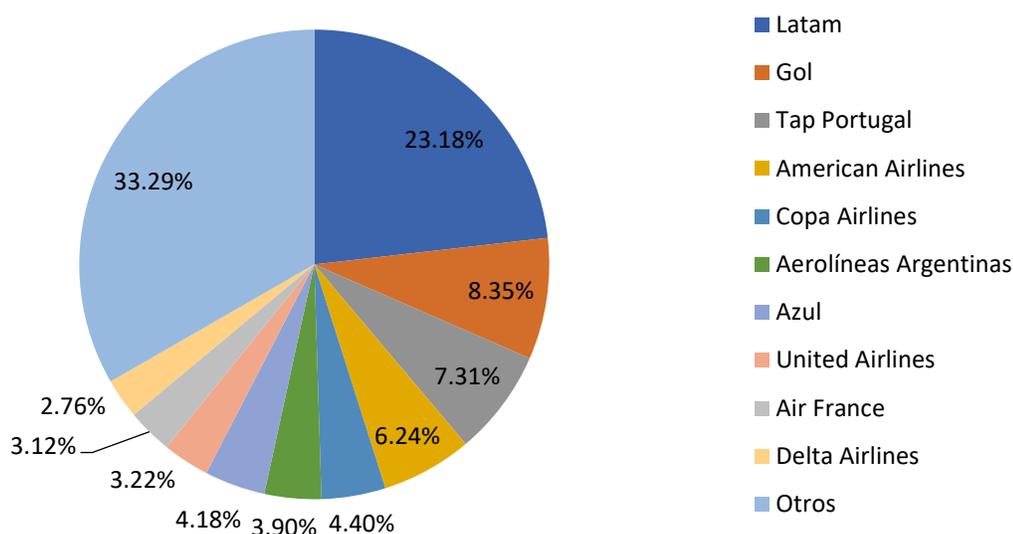


Gráfico N°13 – Marketshare total del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Tal como refleja el Gráfico N°13, LATAM fue la empresa que más participación tuvo a lo largo del período con una cuota de mercado del 23.18%. Por detrás, se posiciono GOL, aunque con menos de la mitad de la participación, registrando un 8.35%.

El mercado aerocomercial internacional no es un mercado sumamente concentrado. La siguiente tabla permite observar cómo se ha comportado el IHH de la oferta del mercado internacional de Brasil durante el período analizado.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	1953
2016	1927
2017	1836
2018	1913
2019	1881
2020	1868

Tabla N°34 – Índice de concentración del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Puede observarse en la anterior tabla, que los valores del IHH no superó en ningún momento del período los 2000 puntos. Aunque estamos en presencia de un mercado concentrado, puede decirse que es menos concentrado que el mercado aerocomercial de cabotaje.

3.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

La primera tabla de este apartado presenta como se comportó el mercado aerocomercial internacional de vuelos regulares en términos de transporte de pasajeros, a través de la misma se puede apreciar la demanda de pasajeros internacionales durante el período.

MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	21,541	20,927	21,889	24,126	24,137	6,760
Variación	-	-2,85%	4,60%	10,22%	0,05%	-71,99%

Tabla N°35 – Variación interanual de pasajeros del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Al igual que en el mercado aerocomercial de cabotaje, entre los años 2015-2016 hubo una baja del 2.85% en la cantidad de pasajeros transportados. Esto puede atribuirse a la crisis económica y financiera por la que atravesó Brasil en esos años. Sin embargo, en el caso del mercado aerocomercial internacional, la caída fue menor la recuperación fue posible en tan solo un año. Ya para el año 2017, Brasil había recuperado y superado los valores del año 2015.

Otro aspecto que se puede señalar es que el mercado aerocomercial internacional cuenta con una demanda muy inferior al de cabotaje. Mientras este último supero los 90 millones de pasajeros transportados, el mercado aerocomercial internacional supera apenas los 24 millones en su año pico que fue el 2019. Si se compara, el mercado aerocomercial internacional es muy chico en comparación al de cabotaje. Y es preciso aclarar que en Brasil se ubica uno de los aeropuertos hub más importantes de Sudamérica que es el Aeropuerto Internacional de San Pablo¹³². A partir del análisis de la Tabla N°35, se confeccionó el siguiente gráfico, que muestra el comportamiento de la demanda y su variación a lo largo del período.



Gráfico N°14 – Variación interanual de pasajeros del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

El mercado aerocomercial internacional regular se ha visto más afectado ante la crisis del COVID-19 que el mercado aerocomercial de cabotaje. Este registró una caída de más de 70% mientras que el mercado de cabotaje cayó poco más del 40%. En comparación con la caída del

¹³² Ubicado en el puesto N°46 del Ranking de la Guía Oficial de Aviación en la que se presentan los 50 hubs más importantes del mundo.

resto de los países del mundo, publicada en el informe de la OACI¹³³, la caída del mercado aerocomercial internacional regular de Brasil, fue mayor al promedio mundial. A continuación, se muestra el índice de pasajeros sobre población, que permitirá verificar la preponderancia de la demanda hacia el mercado internacional o el de cabotaje.

Año	Pasajeros transportados cada 100 habitantes¹³⁴
2015	11
2016	10
2017	11
2018	12
2019	11
2020	3

Tabla N°36 – Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

La Tabla N°36, permite ver de manera muy clara la diferencia de tamaño de los mercados aerocomerciales de Brasil. En promedio, en el mercado aerocomercial internacional regular, se han transportado 10 pasajeros cada 100 habitantes a lo largo del período 2015-2020. En el mercado aerocomercial de cabotaje regular, en cambio, se han transportado en promedio 42 pasajeros cada 100 habitantes en promedio, lo que representa un 420% más que el mercado internacional.

¹³³Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis*. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]. OACI

¹³⁴ Instituto Brasileiro de Geografia y Estadística (s.f.). *Población* | IGBE. Igbe.gov.br. <https://www.igbe.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html>

Capítulo 4 - Análisis del mercado aerocomercial de la República de Chile

En el presente capítulo se describe cómo está compuesto el mercado aerocomercial de la República de Chile a nivel institucional, cuáles son sus regulaciones y de qué manera se comportó la oferta y la demanda del mismo a lo largo del período 2015-2020. Para un mejor entendimiento del capítulo, se dividirá éste en secciones que agruparan los principales tópicos para el abordaje del mismo.

La gran particularidad del mercado aerocomercial regular chileno es que, desde hace más de cuatro décadas, se ejecutan políticas de cielos abiertos y con intervención mínima del Estado. La liberalización del mercado aerocomercial, se dio a través del dictamen de la Ley de Aviación Comercial de 1979¹³⁵, lo que se aborda más adelante.

Aunque el Estado chileno no participa activamente en el mercado aerocomercial regular, la República de Chile no fue ajena a la pandemia del COVID-19 y tanto sus operaciones a nivel cabotaje como internacionales se vieron afectadas por las restricciones que el gobierno nacional impuso con el fin de evitar la propagación del virus.

Para contextualizar el análisis y descripción del mercado, es preciso nombrar a aquellas normas que restringieron al mercado aerocomercial en el año 2020. El Decreto 102/20¹³⁶, dispuso el cierre para el tránsito de personas de todos los lugares habilitados para el tránsito de extranjeros hacia el territorio nacional. Este decreto fue extendido en repetidas oportunidades y finalmente

¹³⁵ Ley 2564 de 1979. Ley de Aviación Civil Comercial. 21 de marzo de 1989.

¹³⁶ Decreto 102 de 2020. [Ministerio del Interior y Seguridad Pública]. Por el cual se dispone el cierre temporal de lugares habilitados para el ingreso y egreso de extranjeros. 17 de marzo de 2020.

modificado por el Decreto 275/21¹³⁷, en el que se permitió el ingreso de nacionales chilenos y extranjeros residentes que cuenten con un esquema de vacunación completo y los requisitos sanitarios que exigía la ley. Además, el Decreto 455/20 modificó al Decreto 102/20, flexibilizando las restricciones y permitiendo el ingreso de residentes chilenos bajo determinadas condiciones descriptas en la misma norma.

El Decreto 104/2020¹³⁸ declaró el Estado de Excepción Constitucional de Catástrofe, por calamidad pública en el territorio de Chile por 90 días. Este decreto fue extendido varias veces mediante otros decretos, hasta que el 25 de junio de 2021, se dictó el Decreto 153/2021¹³⁹, que fue la última extensión al Decreto 104/2020. Un estado de Excepción Constitucional, es un mecanismo que altera la situación de normalidad y regularidad de los derechos y libertades de las personas garantizadas por la Constitución Política de la República, debido a razones extraordinarias y graves, con la finalidad de proteger otro bien mayor. En ese sentido, la constitución chilena, contempla cuatro tipos de Estado de Excepción Constitucional.

- Estado de Asamblea: Aquel que se dispone por guerras externas.
- Estado de Sitio: Aquel que se dispone por guerras internas.
- Estado de Emergencia: Aquel que se dispone cuando hay una alteración grave del orden público.
- Estado de Catástrofe: Es el que se aplica en caso de una calamidad pública. Este tipo de excepciones restringen la libertad de desplazamiento, libertad de reunión,

¹³⁷ Decreto 275 de 2021. [Ministerio del Interior y Seguridad Pública]. Por el cual se modifica el Decreto 102/2020. 30 de octubre de 2021.

¹³⁸ Decreto Supremo 104 de 2020. [Ministerio del Interior y Seguridad Pública]. Por el cual se declara el estado de excepción constitucional sobre el territorio chileno. 18 de marzo de 2020.

¹³⁹ Decreto Supremo 153 de 2021. [Ministerio del Interior y Seguridad Pública]. Por el cual se prorroga el estado de excepción constitucional sobre el territorio chileno. 18 de marzo de 2020.

puede alterar el derecho a la propiedad y la adopción de medidas administrativas para controlar la calamidad.¹⁴⁰

La Resolución 203/2020¹⁴¹ del Ministerio de Salud de Chile, dispuso las medidas sanitarias para el brote de COVID-19, entre las cuales se implementaban las cuarentenas totales o parciales según la región, la suspensión de reuniones sociales y varias otras actividades sociales.

4.a – Marco Institucional

En la República de Chile rigen dos autoridades aeronáuticas con funciones muy diferentes entre sí. Por un lado, se encuentra la Junta Aeronáutica Civil (JAC) que es la encargada de la dirección de la aviación civil en Chile, quien se encarga de la implementación de políticas públicas que promueven el desarrollo del sector. Por otro lado, bajo la órbita de la Fuerza Aérea de Chile¹⁴², está la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) que se encarga de la seguridad aérea del país y del control de la infraestructura aeronáutica y cuya misión es:

Normar y fiscalizar la actividad aérea que se desarrolla dentro del espacio aéreo controlado por Chile y aquella que ejecutan en el extranjero empresas aéreas nacionales: desarrollar la infraestructura aeronáutica en el ámbito de su competencia y prestar servicios de excelencia

¹⁴⁰ www.eha.cl. 2022. El Heraldo Austral. [online] Recuperado de: <https://www.eha.cl/noticia/actualidad/estados-de-excepcion-cuantos-hay-y-que-los-diferencia-12308#:~:text=La%20Constituci%C3%B3n%20contempla%20cuatro%20estados,disimiles%20dependiendo%20de%20cada%20caso.>

¹⁴¹ Resolución 203 de 2020. [Ministerio de Salud]. Por el cual se disponen medidas sanitarias por el brote de COVID-19. 24 de marzo de 2020.

¹⁴² Ministerio de Defensa Nacional de Chile. (2018, 18 agosto). Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC): 87 años controlando el tráfico aéreo nacional. www.defensa.cl. <https://www.defensa.cl/temas-destacados/direccion-general-de-aeronautica-civil-dgac-87-anos-controlando-el-trafico-aereo-nacional/>

de navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y seguridad operacional, con el propósito de garantizar la operación del Sistema Aeronáutico en forma segura y eficiente.¹⁴³

Es decir, que la DGAC tiene el control de la infraestructura aeronáutica y quien regula las normas del sector, además de prestar todos los servicios aeronáuticos correspondientes a la navegación, seguridad y meteorología. La estructura tarifaria del mercado aéreo chileno, presenta características singulares, dado que es uno de los pocos países de la región que mantiene una política de cielos abiertos desde hace ya cuatro décadas. La apertura del mercado aerocomercial de Chile, está representada por cuatro principios fundamentales, tal como explica la Junta de Aeronáutica Civil en su sitio web:

1. **Libre ingreso a los mercados:** Los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales pueden realizarse por las empresas nacionales o extranjeras que hayan cumplido con los requisitos de orden técnico y de seguros establecidos por las autoridades aeronáuticas competentes. En consecuencia, la autoridad no limita el número de vuelos ni puntos en que se puede operar, por lo que las rutas internas como las internacionales están abiertas para el tráfico de líneas aéreas nacionales o extranjeras. A las empresas extranjeras que operen rutas internacionales se les puede exigir reciprocidad, pero si ésta se verifica, la autoridad chilena carece de atribuciones para limitar o impedir los servicios de esas empresas.

¹⁴³Dirección General de Aeronáutica Civil. (s.f.) ¿Quiénes Somos? Fuerza Aérea de Chile. <https://www.dgac.gob.cl/acerca-de-la-dgac-2/quienes-somos/>

2. **Libertad de precios:** Las empresas aéreas establecen libremente las tarifas que aplicarán, debiendo registrarlas ante la JAC. La autoridad carece de atribuciones para fijar precios. Excepcionalmente se pueden fijar tarifas internacionales en las rutas que por disposición de otro Estado no exista libertad tarifaria.
3. **Mínima intervención de la autoridad:** La actividad aerocomercial se rige por las reglas del mercado y de la libre competencia, quedando limitada la intervención por parte de la autoridad. De esta forma, se reducen los requisitos de índole administrativo en beneficio de la eficiencia del mercado y el bienestar social.
4. **Liberalización de propiedad y control:** En Chile no existen restricciones legales a la constitución de una empresa aérea chilena, tanto en materia de capital (propiedad) el que puede ser parcial o totalmente extranjero, como en materia de administración, la que puede estar parcial o totalmente en manos de extranjeros. En el mismo sentido, no se les exige a las empresas aéreas extranjeras para operar en Chile que su capital y/o su administración se encuentre en manos de nacionales del país que la designa.¹⁴⁴

En lo que respecta a la infraestructura aeroportuaria, la Política de Concesiones, decretada en el año 1996, promovió la solución a las carencias de infraestructura pública mediante la asociación público-privada, para la construcción de la infraestructura aérea.

¹⁴⁴ Ministerio de Telecomunicaciones. 2022. Política Aerocomercial | JAC Chile. [online] jac.gob.cl. Extraído de: <http://www.jac.gob.cl/politicaaerocomercial/#:~:text=EI%20Estado%20de%20Chile%20ha,calidad%2C%20eficiencia%20y%20menor%20costo>

En esta política la participación del privado es bajo la filosofía B.O.T. (Built, Operate and Transfer), lo que se traduce en la construcción, la puesta de recursos, la obtención de recaudaciones por el negocio de la explotación del Terminal y posteriormente la transferencia de la infraestructura al Estado cuando llega al término su concesión.¹⁴⁵

4.b - Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular

El mercado de transporte aéreo de cabotaje regular, se encuentra regulado por el Código Aeronáutico¹⁴⁶ de la República de Chile. En primer lugar, resulta fundamental dar algunas definiciones. Según el Art.95 del Código Aeronáutico de Chile, un servicio de transporte aéreo es “toda actividad destinada a trasladar, en aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro. Los servicios de trabajos aéreos consisten en la explotación de cualquier otra actividad comercial realizada por medio de aeronaves”¹⁴⁷.

El Art.96 del Código Aeronáutico de Chile establece que los servicios de transporte aéreo regulares, son “aquellos realizados en forma continua y sistemática de acuerdo con condiciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios”¹⁴⁸. Por último, el Art.97 del Código Aeronáutico de Chile, especifica que un “servicio de transporte aéreo nacional o cabotaje es el que se presta entre dos o más puntos del territorio de la República, aunque se vuele sobre territorio extranjero.”¹⁴⁹

¹⁴⁵ Dgac.gob.cl. 2022. Concesiones – DGAC | Dirección General de Aeronáutica Civil. [online] Extraído de: <https://www.dgac.gob.cl/concesiones-4/>

¹⁴⁶ Ley 18916 de 1990. Por la cual se aprueba el Código Aeronáutico chileno. 19 de enero de 1990.

¹⁴⁷ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.95. 19 de enero de 1990. (Chile)

¹⁴⁸ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.96. 19 de enero de 1990. (Chile)

¹⁴⁹ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.97. 19 de enero de 1990. (Chile)

4.c - Análisis estadísticos del transporte aéreo de cabotaje regular

4.c.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Durante el período 2015-2020, participaron del mercado de cabotaje regular un total de nueve empresas, incluidas entre ellas el Grupo LATAM. Se presenta a continuación la Tabla N°37, que permite observar la actividad realizada por cada uno de los participantes en el período analizado.

Empresa	Actividad realizada durante el período analizado
LATAM ¹⁵⁰	Operó durante todo el período analizado.
SKY AIRLINES	Operó durante todo el período analizado.
AEROVIAS D.A.P	Operó durante todo el período analizado.
ONE SPA	Operó durante todo el período analizado.
JETSMART	Comienza operaciones en el año 2017
AERODESIERTO	Cesa operaciones en el año 2016 ¹⁵¹
CHILEJET S.A.	Opera únicamente en el año 2017 ¹⁵²
LATIN AMERICAN WINGS	Inicia operaciones en el año 2017 y cesa operaciones en el 2018 ¹⁵³
AMAZONAS S.A	Inicia operaciones en el año 2017 y cesa operaciones en el 2018

Tabla N°37 – Composición de la oferta del mercado aerocomercial regular de cabotaje chileno. Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas DGAC

Como se puede observar, del total de empresas participantes, solamente cuatro operaron durante todo el período de manera ininterrumpida.

El Grupo LATAM, fue sin lugar a dudas, el gran protagonista del mercado de cabotaje chileno, con participaciones del 65% durante el período 2015-2020. Su escolta, Sky Airlines,

¹⁵⁰ El apartado LATAM incluye a LATAM Airlines Chile y LATAM Airlines Group (resto de las filiales del holding).

¹⁵¹ La empresa contaba con una sola aeronave, que sufrió fallos técnicos obligando a la empresa a suspender sus vuelos. La empresa intentó volver a operar casi un año después pero no logró hacerlo y suspendió sus vuelos indefinidamente.

¹⁵² La empresa no cesó operaciones, sino que no realizó más operaciones regulares y se volcó hacia los vuelos regulares únicamente. Transporte 267 pasajeros regulares a lo largo del año. La medida es tan pequeña que no presentara información individualizada.

¹⁵³ La D.G.A.C retiró el certificado de operador aéreo hasta tanto la empresa normalizara algunas cuestiones técnicas, financieras y jurídicas que acarreaba.

obtuvo un 26% de participación, convirtiendo así el mercado de cabotaje chileno en un oligopolio concentrado en dos empresas.

A continuación, se presenta la Tabla N°38, que permite observar la cantidad de pasajeros transportados por empresa y por año durante todo el período.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	LATAM	7.324	7.980	7.876	8.207	8.779	3.687	43.854
	SKY AIRLINE	2.456	2.751	3.131	3.467	3.830	1.562	17.197
	JETSMART SPA	-	-	334	1.645	2.228	1.066	5.273
	AEROVIAS D.A.P.	81	86	96	109	102	60	535
	ONE SPA	35	18	15	17	47	5	137
	AERODESIERTO	1	1	-	-	-	-	2
	LATIN AMERICAN WINGS	-	-	105	4	-	-	109
	AMAZONAS S.A.	-	-	39	12	-	-	51
	Total general	9.898	10.836	11.598	13.461	14.986	6.381	67.159

Tabla N°38 - Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas DGAC

De la anterior tabla, fácilmente se desprende la Tabla N°39, mediante la cual se puede observar la participación de mercado año a año y por empresa durante todo el período.

Participación de Mercado	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	LATAM	73,99%	73,64%	67,91%	60,97%	58,59%	57,79%	65,30%
	SKY AIRLINE	24,82%	25,38%	27,00%	25,76%	25,55%	24,48%	25,61%
	JETSMART SPA	-	-	2,88%	12,22%	14,87%	16,71%	7,85%
	AEROVIAS D.A.P.	0,82%	0,80%	0,83%	0,81%	0,68%	0,94%	0,80%
	ONE SPA	0,36%	0,17%	0,13%	0,12%	0,31%	0,08%	0,20%
	AERODESIERTO	0,01%	0,01%	-	-	-	-	0,02%
	LATIN AMERICAN WINGS	-	-	0,91%	0,03%	-	-	0,16%
	AMAZONAS S.A.	-	-	0,33%	0,09%	-	-	0,08%
	Total general	100%	100 %	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°39 –Marketshare por línea aérea en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Como se mencionó anteriormente, el mercado de cabotaje chileno, tiene las características de un oligopolio conformado por el Grupo LATAM y Sky Airlines que dominaron en conjunto más del 90% del total del mercado.

En la tabla que se presenta a continuación, se puede observar el índice de concentración de mercado por año del mercado de cabotaje chileno.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	6.092
2016	6.069
2017	5.350
2018	4.531
2019	4.307
2020	4.219

Tabla N°40 – Índice de concentración del mercado aerocomercial de cabotaje regular por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Los valores del IHH responden a lo explicado hasta aquí sobre la oferta del mercado de cabotaje. Si se observa con detenimiento, los valores del índice, aunque son menores año a año, superan los 4200 puntos durante todo el período por la gran concentración que hay sobre dos empresas. Con el fin de ofrecer una mirada más clara sobre esto al lector, se presenta el Gráfico N°15 con el Marketshare total del período 2015-2020.

MarketShare total - Período 2015-2020 - Mercado de cabotaje

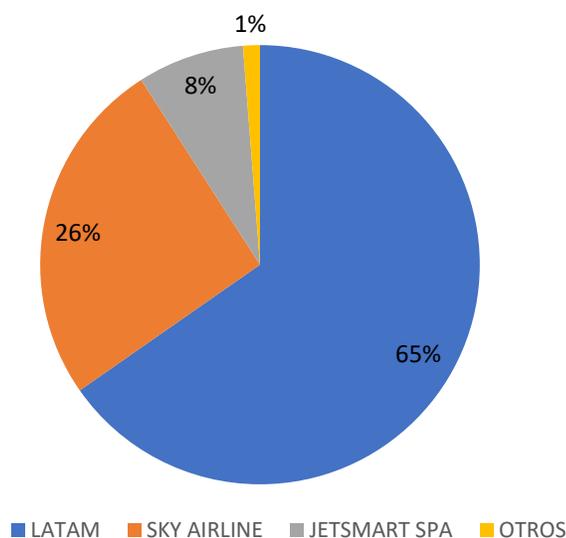


Gráfico N°15– MarketShare total del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

4.c.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para entender el comportamiento de la demanda, se presenta a continuación la Tabla N°41, que permite ver la variación de la misma a lo largo del período analizado.

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasajeros Transportados (000)	9,898	10,836	11,598	13,461	14,986	6,381
Variación Interanual	-	9.47%	7.03%	16.06%	11.33%	-57.42%

Tabla N°41- Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Una particularidad del comportamiento de la demanda, es la desaceleración del crecimiento entre el año 2016 y 2017. Si observamos la Tabla N° 40, podemos observar que el año 2016 tuvo, al igual que el año 2015, cinco participantes. Por su parte, el año 2017, conto con la participación de siete participantes. Es decir que con mayor cantidad de participantes el mercado creció menos en el año 2017 que en el 2016.

También se desprende de la anterior tabla, que el año 2018 fue el año de mayor crecimiento respecto de la cantidad de pasajeros transportados por vía aérea dentro del mercado de cabotaje regular. Esto puede deberse a la incursión de JetSmart en el mercado, que, si bien inició operaciones en el año 2017, tuvo un crecimiento del 12% para el año 2018 en la cantidad de pasajeros transportados.

Por último, las restricciones por la pandemia del COVID-19 mencionadas anteriormente, produjeron una caída del 57.42% de la demanda. Comparado con el promedio mundial que presentó la OACI en su informe¹⁵⁴, la caída del mercado de cabotaje regular estuvo por debajo del promedio mundial. Se presenta a continuación el Gráfico N°16, que permite ver de forma clara el comportamiento de la demanda a lo largo del período 2015-2020.

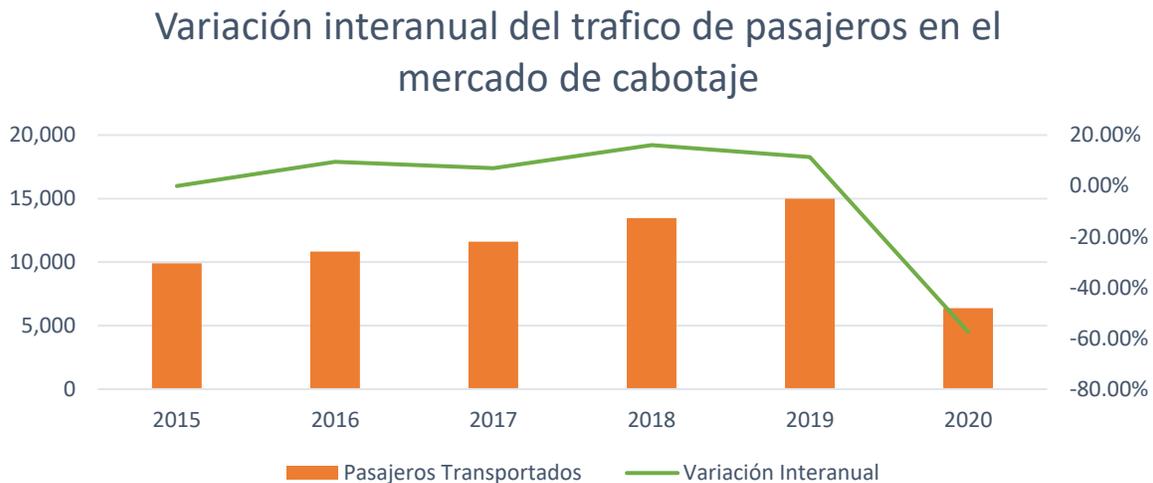


Gráfico N°16 - Variación Interanual del tráfico de pasajeros en el mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

¹⁵⁴ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI

A continuación, se observa la tabla con el índice de pasajeros sobre población que permitirá comparar al mercado aerocomercial regular con el internacional y a su vez con los demás estados analizados en esta investigación

Año	Pasajeros cada 100 habitantes ¹⁵⁵
2015	55
2016	60
2017	63
2018	72
2019	78
2020	33

Tabla N°42 - Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

4.d - Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular

No hay un extenso marco regulatorio que mencionar como si fue necesario en otros Estados, dado que la República de Chile mantiene una política de cielos abiertos desde hace ya tres décadas, con intervención mínima del Estado. No obstante, si es necesario dar algunas definiciones del Código Aeronáutico de Chile, que permitirán al lector tener un marco contextual para la lectura de las posteriores secciones.

Tanto el mercado de cabotaje como el internacional, se enmarcan dentro de los servicios de transporte aéreo, que según el Art.95 son “toda actividad destinada a trasladar, en aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro. Los servicios de trabajos aéreos consisten en la explotación de cualquier otra actividad comercial realizada por medio de aeronaves.”¹⁵⁶

Como se mencionó al inicio de esta investigación, las operaciones que son tenidas en cuenta para este estudio, son aquellas de carácter “regular”, que según el Art.96 son “aquellos realizados

¹⁵⁵Datos Macro (2021, 15 octubre). *Socio-demografía*. Datosmacro.com. <https://datosmacro.expansion.com/demografia/poblacion/chile>

¹⁵⁶ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.95. 19 de enero de 1990. (Chile)

en forma continua y sistemática de acuerdo con condiciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios”¹⁵⁷

Luego, el Art.97 del código, define a los servicios internacionales como:

Servicio de transporte aéreo internacional es el que se presta entre dos o más puntos ubicados en territorio de Estados diferentes, aunque se realicen escalas dentro de un mismo Estado. Es también servicio de transporte aéreo internacional el que se efectúa entre dos puntos del territorio nacional, cuando se hubiere previsto una escala intermedia en el territorio de otro Estado. ¹⁵⁸

4.e - Análisis estadísticos del transporte aéreo internacional regular

4.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

La oferta del mercado aerocomercial internacional regular de Chile, tuvo sus picos en los años 2018, en el que participaron treintatré empresas, y en el 2015, en el que solo participaron diecinueve empresas. A continuación, se presenta la Tabla N°43¹⁵⁹, en la que se puede ver la cantidad de empresas que participaron del mercado en cada año.

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cantidad de oferentes ¹⁶⁰	19	21	29	33	25	24

Tabla N°43– Cantidad de oferentes del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas DGAC

¹⁵⁷ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.96. 19 de enero de 1990. (Chile)

¹⁵⁸ Código Aeronáutico de Chile [CAC]. Ley N°18916 de 1990. Art.97. 19 de enero de 1990. (Chile)

¹⁵⁹ La tabla enumera a las empresas que componen la oferta del mercado aerocomercial internacional regular chileno de cada año.

¹⁶⁰ La A.N.A.C en los anuarios estadísticos presenta información individualizada de esta cantidad de oferentes, luego agrupa al resto de oferentes, entre los que puede haber vuelos no regulares, en la categoría “Otros”, por lo que esta cantidad responde a aquellas empresas con información individualizada por parte de la autoridad aeronáutica.

El mercado de transporte internacional regular de pasajeros durante el año 2015, contó con la participación de diecinueve empresas, entre las cuales están el Grupo LATAM¹⁶¹, el Grupo ARSA¹⁶² y el Grupo TACA¹⁶³. En 2016, Latin American Wings, Alitalia y ChileJet S.A comenzaron a operar en el mercado internacional, mientras que Air Europa dejó de operar, alcanzando así los veintiún oferentes. En 2017 marcó una gran diferencia respecto del año 2016, con ocho oferentes nuevos¹⁶⁴ y sin bajas en el mercado, alcanzando un total de veintinueve oferentes. El 2018 volvió a marcar un récord de oferentes con la incorporación de cuatro nuevos oferentes¹⁶⁵, alcanzando un total de treintatrés oferentes, nuevamente sin registrar bajas. El 2019, contó con la participación de veinticinco oferentes por la salida del mercado de siete empresas¹⁶⁶, mientras que 2020 tuvo veinticuatro oferentes participando del mercado, producto de la salida de Ocean Air Líneas Aéreas, Peruvian Airlines y el comienzo de operaciones de Wamos Air. Al igual que en el mercado de cabotaje, el año 2020 fue un momento de quiebre en el mercado internacional de pasajeros dado que el 18 de marzo el país cerró sus fronteras como medida de emergencia para la prevención del COVID-19 y esto generó una caída de en los indicadores.¹⁶⁷

Como se ha mencionado, la cantidad de empresas que componen el mercado aerocomercial internacional regular de Chile a lo largo del período es muy grande. Es por eso que a continuación se presenta la Tabla N° 44, en la que se detallan las diez empresas que mayor cantidad de pasajeros

¹⁶¹ Integrado por LATAM Airlines Group, LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Brasil, LATAM Airlines Ecuador, LATAM Airlines Paraguay y LATAM Airlines Perú.

¹⁶² Integrado por Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas. Recordar que la fusión de las compañías se produjo en el año 2020.

¹⁶³ Compuesto por: TACA-Perú, Avianca y LACSA

¹⁶⁴ Comienzan a operar JetSmart, Oceanair Linhas Aéreas, Peruvian Airlines, Dynamic Airways, British Airways, Go2Sky, Plus Ultra Líneas Aéreas y Mongolian Airlines.

¹⁶⁵ Comienzan a operar Aerolíneas Damojh, Estelar Latinoamérica, Star Up S.A, Emirates, Global Aviation

¹⁶⁶ Dejaron de operar en el mercado internacional Latin American Wings, Aerolíneas Damojh, Star Up, Dynamic Airways, Go2Sky, Plus Ultra Líneas Aéreas, Mongolian Airlines, Global Aviation

¹⁶⁷ Decreto 102 de 2020. [Ministerio del Interior y Seguridad Pública]. Por el cual se dispone el cierre temporal de lugares habilitados para el ingreso y egreso de extranjeros. 17 de marzo de 2020.

transportaron con información individualizada y luego, se agrupa a las demás bajo la denominación “otros”.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	LATAM AIRLINES	5.156	5.675	6.259	6.376	6.245	778	30.488
	SKY AIRLINE	488	472	686	738	794	139	3.316
	C.O.P.A	410	465	501	479	468	67	2.391
	GRUPO TACA	343	422	412	456	492	53	2.178
	ARSA	284	421	534	409	363	35	2.045
	AMERICAN AIRLINES	276	290	277	314	318	51	1.526
	IBERIA	228	212	221	284	408	68	1.420
	AIR FRANCE	210	229	239	234	243	37	1.191
	GOL	197	233	250	247	235	23	1.186
	AIR CANADA	122	141	194	146	125	23	752
	OTROS ¹⁶⁸	542	693	1145	1.400	1.411	211	5.400

Tabla N°44 – Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas DGAC

De la anterior tabla, se desprende fácilmente la tabla N°45, que permite ver las participaciones individuales por empresa en el mercado a lo largo del período 2015-2020.

Participación de mercado	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	LATAM AIRLINES	62,46%	61,33%	58,39%	57,54%	56,25%	52,33%	58,75%
	SKY AIRLINE	5,92%	5,10%	6,40%	6,66%	7,15%	9,37%	6,39%
	COPA AIRLINES	4,97%	5,02%	4,68%	4,32%	4,22%	4,53%	4,61%
	GRUPO TACA	4,15%	4,57%	3,85%	4,11%	4,43%	3,58%	4,20%
	ARSA	3,44%	4,55%	4,98%	3,69%	3,27%	2,32%	3,94%
	AMERICAN AIRLINES	3,34%	3,14%	2,58%	2,83%	2,87%	3,42%	2,94%
	IBERIA	2,76%	2,29%	2,06%	2,56%	3,68%	4,60%	2,74%
	AIR FRANCE	2,54%	2,47%	2,23%	2,11%	2,19%	2,52%	2,30%
	GOL	2,39%	2,52%	2,34%	2,23%	2,12%	1,57%	2,29%
	AIR CANADA	1,47%	1,53%	1,81%	1,32%	1,12%	1,58%	1,45%
	OTROS	6,56%	7,49%	10,68%	12,63%	12,71%	14,18%	10,41%

Tabla N°45 – Marketshare por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

¹⁶⁸ La categoría otros esta conformada por un total de 32 empresas que varían según el año, con porcentajes de participación menores al 1,45%.

Como puede observarse, a pesar de ser un mercado con una política de cielos abiertos, el mercado aerocomercial internacional regular de Chile, al igual que el de cabotaje, son mercados concentrados. Al igual que el mercado de cabotaje, el Grupo LATAM y Sky Airlines, dominan gran porcentaje del mercado. En este caso, la diferencia entre ambas es mucho mayor, ya que el Grupo LATAM, controla el 59% del mercado, dejando un 41% al resto de los oferentes.

La Tabla N°46 muestra también que a medida que pasan los años, la participación del Grupo LATAM ha ido disminuyendo y las demás empresas han ganado terreno de forma continua. Esto se refleja claramente en el IHH, presentado en la tabla a continuación:

Año	Índice de concentración de mercado
2015	4.031
2016	3.893
2017	3.549
2018	3.446
2019	3.317
2020	2.949

Tabla N°46 – Índice de concentración del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Como puede observarse en la Tabla N°46, el IHH fue cada vez menor a lo largo de los años analizados. Esto responde a que el mercado fue tendiendo a desconcentrarse año a año producto de la baja en la participación del Grupo LATAM sobre sus competidores. Se presenta por último, el Gráfico N°17, en el que se puede ver la participación de cada una de las diez empresas más importantes del mercado. En el gráfico se puede ver de forma clara, como una sola empresa controla más de la mitad del mercado.

MarketShare total - Período 2015-2020 - Mercado internacional

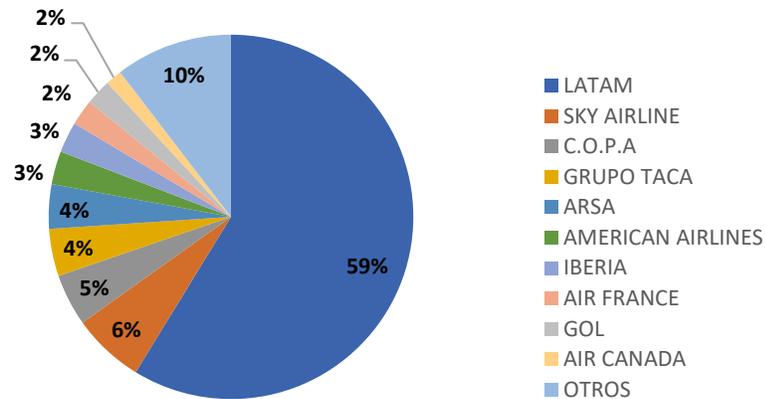


Gráfico N°17 - Marketshare total del mercado aerocomercial internacional. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

4.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para entender el comportamiento de la demanda, se presenta a continuación la Tabla N°47 con la cantidad de pasajeros transportados en todos los años del período 2015-2020 y la variación interanual del mismo

Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasajeros transportados (000)	8.255	9.252	10.718	11.081	11.101	1.486
Variación Interanual	0%	12,08%	15,85%	3,38%	0,18%	-86,61%

Tabla N°47 - Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

De la anterior tabla, surgen algunas particularidades que es importante resaltar. El 2017 es el año que mayor variación de la demanda tuvo. Esto puede deberse a que fue el año con mayor cantidad de ingresantes al mercado, sumando ocho oferentes entre un año y otro. En el año 2018,

aunque la cantidad de participantes fue mayor, incluso la más alta del período, no se logró un crecimiento tan elevado como en el 2017.

El 2020 tuvo una caída del 86.61% respecto año 2019, producto de las restricciones por la pandemia del COVID-19. Esto superó el promedio mundial que presentó OACI en su informe¹⁶⁹ en más del 26%. El siguiente gráfico, permite ver de forma clara, todo lo expresado en la Tabla N°47 y el gran quiebre en el año 2020.



Gráfico N°18 - Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

La Tabla N°48 muestra que la demanda del mercado aerocomercial chileno ha tenido una preponderancia mayor hacia los vuelos de cabotaje sobre los vuelos internacionales. Se han transportado en promedio, 60 pasajeros cada 100 habitantes en el mercado aerocomercial de cabotaje regular, contra 47 pasajeros cada 100 promedio en el mercado aerocomercial internacional regular.

¹⁶⁹ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI

Año	Pasajeros cada 100 Habitantes¹⁷⁰
2015	46
2016	51
2017	58
2018	59
2019	58
2020	8

Tabla N°48 - Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Capítulo 5 - Análisis del mercado aerocomercial de la República del Paraguay

En el presente capítulo se describirán las principales características del mercado aerocomercial de la República de Paraguay. Al igual que en los demás capítulos de esta investigación, se mencionarán en distintos apartados el marco institucional del Estado, las regulaciones y el comportamiento del mercado en el período 2015-2020. Como se explicará más adelante, el mercado aerocomercial de Paraguay, es uno de los mercados más chicos en términos de transporte de pasajeros y cantidad de aeropuertos en los que se efectúan vuelos comerciales regulares. Además, al igual que todos los mercados aerocomerciales, la pandemia del COVID-19, afectó de manera significativa al transporte de pasajeros por vía aérea.

A continuación, se mencionarán algunas de las Resoluciones, decretos o leyes que restringieron las operaciones producto de la pandemia. El primer Decreto que emitió el gobierno respecto al tema COVID-19, fue el Decreto 3442/2020¹⁷¹, que establecía la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión de la enfermedad por el territorio paraguayo. Pocos días más tarde, el Gobierno declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio mediante el Decreto 3456/20¹⁷², con el objetivo de cumplir con las medidas sanitarias que según se especifica en el decreto que a pesar de las múltiples disposiciones dictadas y las campañas realizadas en todo el territorio se habían observado incumplimientos en varios sectores de la población.

¹⁷¹ Decreto 3442 de 2020. [Presidencia de la República]. Por el cual se dispone la implementación de acciones preventivas ante el riesgo de expansión del COVID-19. 9 de marzo de 2020

¹⁷² Decreto 3456 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se declara el estado de emergencia sanitaria sobre todo el territorio., 16 de marzo de 2020

El Decreto que más afecto al mercado aerocomercial, fue el Decreto 3458/20¹⁷³, a partir del cual se clausuraron determinados pasos fronterizos anexados a la norma. Entre ellos, se clausuraron los del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi y el Aeropuerto Internacional Guaraní. Como se verá más adelante, el mercado aerocomercial internacional es el más importante en Paraguay y esta medida afecto gravemente al mismo.

La cuarentena en Paraguay, comenzó con el Decreto 3478/20¹⁷⁴, por el cual se decretó el Aislamiento Preventivo General desde el día 29 de marzo, hasta el 12 de abril en primera instancia. Este decreto fue modificado por el Decreto 3537/20¹⁷⁵ y por el Decreto 3564/20¹⁷⁶, que extendieron la fecha de aislamiento hasta el 3 de mayo de 2020. Finalizado el primer aislamiento, Paraguay entro en un proceso de levantamiento gradual del Aislamiento Preventivo General denominado “Cuarentena Inteligente”. Este plan contaba con 4 fases, que sucesivamente iban liberando restricciones.

El Decreto 3576/20¹⁷⁷, dispuso las medidas de la “Fase 1” de la cuarentena inteligente. Durante el transcurso de esta fase, los habitantes estaban obligados a permanecer en sus residencias habituales, permitiéndose desplazamientos mínimos para aprovisionarse, solamente durante un horario determinado.

¹⁷³ Decreto 3458 de 2020. [Ministerio del Interior]. Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en fronteras. 16 de marzo de 2020

¹⁷⁴ Decreto 3478 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se establecen medidas sanitarias en el marco de la emergencia nacional por la expansión del COVID-19. 20 de marzo de 2020

¹⁷⁵ Decreto 3537 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general y las medias de restricción. 18 de abril de 2020

¹⁷⁶ Decreto 3564 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 27 abril al 3 de mayo de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19). 24 de abril de 2020

¹⁷⁷ Decreto 3576 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19) correspondiente a la fase 1 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). 3 de mayo de 2020

El Decreto 3619/20¹⁷⁸, dispuso el comienzo de la “Fase 2” de la cuarentena inteligente en la que se habilitaron algunas actividades y se permitió el retorno de las actividades aeroportuarias, pero únicamente de carga. En junio de 2020, se dispuso el comienzo de la “Fase 3” de la cuarentena inteligente mediante el Decreto 3706/20¹⁷⁹, mediante el cual se habilitaban más actividades, pero al momento no se hablaba de la reapertura de fronteras. Esta fase fue extendida por el Decreto 3780/20¹⁸⁰. La última fase de la cuarentena inteligente comenzó mediante el Decreto 3835/20¹⁸¹ en julio de ese mismo año y fue extendida hasta octubre del mismo año por el Decreto 4065/20¹⁸².

El Decreto 4026/20¹⁸³, fue quizás el más importante en el levantamiento de las restricciones. El mismo modificaba el Decreto 3458/20, y permitía la habilitación de pasos fronterizos en 10 departamentos. Entre ellos estaban los pertenecientes al Aeropuerto Internacional Silvio Pettrossi y el Aeropuerto Internacional Guaraní. En resumen, la cuarentena en Paraguay estuvo vigente desde el 21 de marzo hasta el 04 de octubre y las fronteras estuvieron cerradas en

¹⁷⁸ Decreto 3619 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19) correspondientes a la fase 2 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). 24 de mayo de 2020

¹⁷⁹ Decreto 3706 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19), correspondientes a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). 14 de junio de 2020

¹⁸⁰ Decreto 3780 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se extiende el período establecido en el Artículo 1° del Decreto N°3706 del 14 de junio de 2020, correspondiente a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente), en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19). 5 de julio de 2020

¹⁸¹ Decreto 3835 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19), correspondientes a la fase 4 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente), con excepción de Asunción y los departamentos de Alto Paraná y Central. 18 de julio de 2020

¹⁸² Decreto 4065 de 2020. [Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social]. Por el cual se extiende el período establecido en el Artículo 1° del Decreto N°3835/20, hasta el 04 de octubre de 2020, correspondiente a la fase 4 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente), en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid-19). 19 de septiembre de 2020.

¹⁸³ Decreto 4026 de 2020. [Ministerio del Interior]. Por el cual se dispone apertura parcial y temporal de puestos de control migratorio y se deroga el Decreto 3458/20. 08 de septiembre de 2020.

los dos principales aeropuertos desde el 16 de marzo de 2020, hasta el 08 de septiembre del mismo año.

5.a – Marco Institucional

La administración y regulación de la actividad aeronáutica en Paraguay, recae en manos de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC). Según afirma María Liz Viveros de Bazán, Subdirectora de Transporte Aéreo:

Paraguay es uno de los pocos estados parte de la OACI, que todavía no tiene la figura de la concesión de aeropuertos, es decir nosotros (DINAC) estamos en la parte de la regulación y estamos en la parte operativa que son los aeropuertos en sí, el escenario de las operaciones (...), actualmente es la Dirección de Aeropuertos, el organismo y la dirección que depende de la DINAC, la que administra y lleva adelante todo lo que tenga que ver con dichas terminales aeroportuarias y los aeródromos¹⁸⁴.

La DINAC posee también un centro de control en la ciudad de Mariano Roque Alonso que lleva adelante los controles de las operaciones aerocomerciales en lo que respecta al control del tráfico aéreo.

¹⁸⁴ Entrevista realizada por la plataforma Google Meet, el día 15 de septiembre de 2021, con la Abg. María Liz Viveros de Bazán, Subdirectora de Transporte Aéreo; la Abg. Allison Colman, Gerente de Regulación de los Servicios Aerocomerciales y la Lic. Jacqueline González Sena, Gerente de Estudios Económicos, referentes de la Autoridad aeronáutica de la República de Paraguay.

La República de Paraguay cuenta con dos aeropuertos principales que operan vuelos de carácter aerocomerciales regulares: en primer lugar, se encuentra el Aeropuerto Internacional Silvio Pettrossi, ubicado en la ciudad de Luque. Principalmente, su área de influencia se corresponde con la Ciudad de Asunción, la capital del país. En este aeropuerto operan las principales líneas aéreas internacionales, que ofrecen una variada red de conexiones y destinos.

En segundo lugar, se ubica el Aeropuerto Internacional Guaraní, situado en la ciudad de Minga Guazú, y su área de influencia se corresponde con Ciudad del Este. Se considera a este aeropuerto como el segundo en importancia del país estudiado, de acuerdo al volumen de pasajeros transportados.

5.b - Marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular

Las regulaciones del mercado aerocomercial, se encuentran en enmarcadas en el Código Aeronáutico de Paraguay, establecido por la Ley N°1860 del 2002.¹⁸⁵. Es importante mencionar una serie de definiciones claves. Según el Art 122 del código, “Los servicios aéreos pueden ser nacionales o internacionales, comerciales o no comerciales.”¹⁸⁶. En esta sección se analizarán los servicios aéreos nacionales regulares. Según el Art.123, “los servicios aéreos nacionales, internos o de cabotaje, son los que se realizan entre dos o más puntos del territorio paraguayo, aunque se sobrevuele territorio extranjero, o se realice un aterrizaje forzoso fuera de los límites de la República.”¹⁸⁷.

El Art 126, especifica que “se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro. Los servicios de

¹⁸⁵ Ley 1860 de 2002. Código Aeronáutico de Paraguay. 10 de enero de 2002.

¹⁸⁶ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 122. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁸⁷Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 123. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

trabajo aéreo consisten en toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, que no sea un servicio de transporte aéreo”.¹⁸⁸

Por último, se considera regular a “aquel que, destinado al uso público, se realiza con sujeción a frecuencia, horarios e itinerarios prefijados y con continuidad en las prestaciones de servicios.”¹⁸⁹

En lo que refiere a restricciones a los operadores, el artículo más significativo es el Art.129, en el que se indica que “La explotación de servicios de transporte aéreo nacional interno o de cabotaje podrá ser realizada por personas físicas o jurídicas constituidas en el país conforme a la legislación vigente.”¹⁹⁰ Además, el Art. 130 de dicho código especifica que:

Los servicios de transporte aéreo nacionales internos o de cabotaje, tengan o no carácter regular, y todo trabajo aéreo remunerado que se ejecute enteramente en el país, sólo podrán realizarse por medio de aeronaves paraguayas o aeronaves extranjeras arrendadas por empresas nacionales conforme a este Código. Excepcionalmente, y en vista de un interés público, la autoridad aeronáutica Civil podrá autorizar tales actividades a aeronaves matriculadas en otro Estado.¹⁹¹

Toda línea aérea que quiera participar del mercado aerocomercial del Paraguay, puede optar con total libertad las rutas a operar y el modelo de negocio a seguir. El ingreso al mismo no tiene restricciones más que el certificado ya mencionado y los precios pueden ser determinados

¹⁸⁸ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 126. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁸⁹ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 128. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁹⁰ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 129. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁹¹ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 130. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

según lo prefiera el operador. La autoridad interviene mínimamente en las cuestiones relativas al transporte aéreo, por lo que la propiedad y el control de los bienes son privados.

En lo que respecta al ingreso de operadores al mercado, hay dos artículos del código que son fundamentales. Por un lado, el Art.113 en el que se decreta que:

La explotación de servicios aéreos nacionales, de trabajo aéreo y de aeronáutica no comercial sólo requiere la autorización de la autoridad aeronáutica Civil. En caso de cesión, transferencia o delegación previamente autorizada por la Autoridad aeronáutica Civil, el cesionario debe cumplir con los requisitos previstos en este Título para los operadores aéreos.¹⁹²

El Art.115 en el que se indica que cualquier persona física o jurídica que desee explotar el servicio aéreo de transporte nacional o internacional debe obtener un Certificado de Explotador de Servicios Aéreos, que será otorgado por la Autoridad aeronáutica Civil (DINAC) luego de una investigación detallada al solicitante.¹⁹³

5.c - Análisis estadístico de transporte aéreo de cabotaje regular

El análisis del comportamiento del mercado aerocomercial de cabotaje regular en Paraguay está limitado en cuanto la disponibilidad de datos, dado que la información que brinda la autoridad aeronáutica del país, no tiene información individualizada sobre la oferta, sino que se presenta de manera conjunta. Por lo que únicamente, se podrá hacer un análisis de la demanda. De todas

¹⁹² Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 113. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁹³ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 115. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

maneras, es preciso aclarar que, si bien no existe información individualizada sobre la cantidad de pasajeros transportados por operador, los operadores en el período 2015-2020 fueron: LATAM, Paranaair, Sol del Paraguay y Amazonas Paraguay.

5.c.a – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para el análisis de la demanda del mercado aerocomercial regular de cabotaje de Paraguay, es preciso conocer la cantidad de pasajeros que se han transportado y la variación de la misma a lo largo del período. En ese sentido se presenta a continuación la Tabla N°49.

MERCADO DE AEROCOMERCIAL DE CABOTAJE REGULAR						
Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasajeros Transportados (000)	70	97	81	82	72	11
Variación Interanual	-	38,77%	-16,55%	1,47%	-12,21%	-85,21%

Tabla N°49- Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la anterior tabla, el mercado aerocomercial regular de cabotaje, es muy pequeño en comparación con los demás estados analizados. Esto se debe a que la preponderancia de la demanda se encuentra en el mercado aerocomercial internacional regular, dado que Paraguay funcionó como un hub¹⁹⁴ dentro de la región durante los años 2015-2020. Puede observarse en la demanda un pico de crecimiento en el año 2016 y caídas abruptas en los años 2017 y 2019.

Como se mencionó al inicio del capítulo, el gobierno debió aplicar restricciones que impactaron de lleno en la aviación comercial. Tal es el caso, que la caída en el año 2020 fue de un 85.21%, un 15% más aproximadamente que el promedio del resto del mundo informado por

¹⁹⁴ Un hub es un aeropuerto donde se concentra un importante porcentaje del flujo aéreo de una o varias aerolíneas o de una región.

OACI¹⁹⁵. De la anterior tabla, se desprende el siguiente gráfico, en el que se puede observar de una forma más clara como ha variado la demanda del transporte aerocomercial regular, a lo largo del período 2015-2020 y como el año 2020 es sin duda un punto de quiebre en la misma.

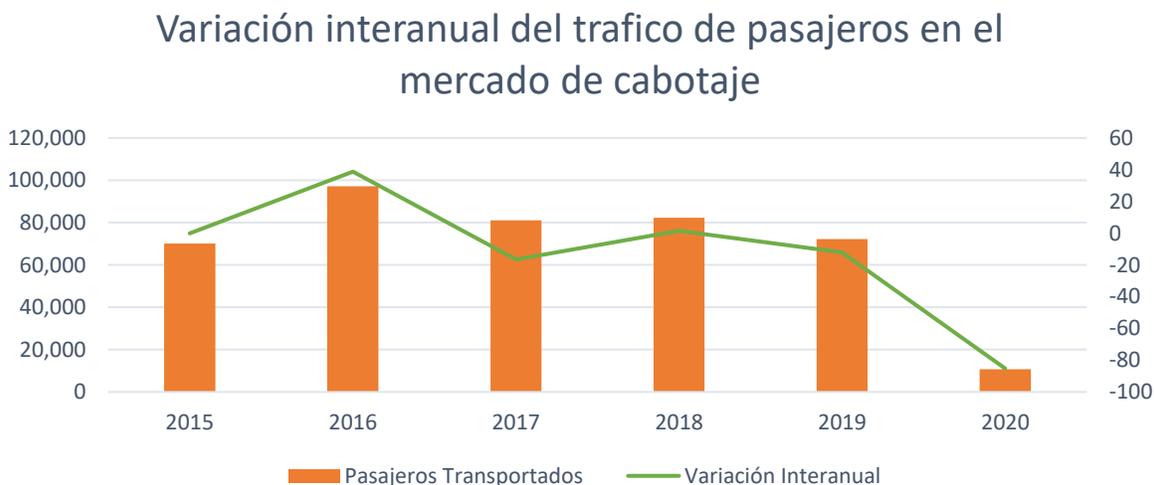


Gráfico N°19– Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial de cabotaje regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

A fin de comparar la preponderancia de la demanda hacia un mercado o el otro, se presenta a continuación la Tabla N°50, en la que se puede observar el índice de pasajeros/población para cada año.

¹⁹⁵ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]. O.A.C.I

Año	Pasajeros cada 100 habitantes ¹⁹⁶
2015	1
2016	1
2017	1
2018	1
2019	1
2020	-

Tabla N°50 - Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial de cabotaje regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

El valor del índice es el más bajo de todos los estados analizados. Esto denota que el mercado aerocomercial de cabotaje en la República del Paraguay es prácticamente inexistente.

5.d - Marco regulatorio del transporte aéreo internacional regular

Las regulaciones del mercado aerocomercial, se encuentran en enmarcadas en el Código Aeronáutico de Paraguay, establecido por la Ley N°1860 del 2002.¹⁹⁷. Al igual que con el mercado de cabotaje, se presentan a continuación las principales definiciones que enmarcan al mercado aerocomercial internacional en el Código Aeronáutico de Paraguay. Según el Art 122 del código, “Los servicios aéreos pueden ser nacionales o internacionales, comerciales o no comerciales.”¹⁹⁸. En esta sección se analizarán los servicios aéreos internacionales regulares. Según el Art.124, “Son servicios aéreos internacionales los realizados entre el territorio de la República del Paraguay y el de un Estado extranjero, o entre dos puntos del territorio paraguayo cuando se hubiera pactado y ejecutado una escala en el territorio de otro Estado”.¹⁹⁹

¹⁹⁶ Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Población*. INE. <https://www.ine.gov.py/default.php?publicacion=2>

¹⁹⁷ Ley 1860 de 2002. Código Aeronáutico de Paraguay. 10 de enero de 2002.

¹⁹⁸ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 122. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

¹⁹⁹ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 124. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

El Art 126, especifica que “Se considera servicio de transporte aéreo a toda serie de actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas, de un aeródromo a otro. Los servicios de trabajo aéreo consisten en toda actividad comercial de aeronaves en cualesquiera de sus formas, que no sea un servicio de transporte aéreo”.²⁰⁰ Por último, se considera regular a “aquel que, destinado al uso público, se realiza con sujeción a frecuencia, horarios e itinerarios prefijados y con continuidad en las prestaciones de servicios.”²⁰¹

Hasta aquí las regulaciones del mercado aerocomercial internacional, son prácticamente las mismas que en el cabotaje. En lo que refiere a la explotación de rutas internacionales, hay tres artículos que resultan importantes.

El Art.131, indica que “las aeronaves de matrícula extranjera podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de acuerdo con los convenios internacionales aprobados y ratificados por el Paraguay”²⁰²

Según el Art.133, “La actividad aerocomercial internacional se realizará por empresas nacionales y extranjeras, conforme a tratados internacionales bilaterales o multilaterales de transporte aéreo. La Autoridad aeronáutica Civil autorizará, mediante el otorgamiento de certificados, las respectivas operaciones, a transportistas nacionales o extranjeros”²⁰³

Por último, el Art 137 indica que las empresas extranjeras pueden realizar servicios de transporte aéreo de acuerdo con los convenios bilaterales o internacionales a los que Paraguay este suscripto o bien por una autorización otorgada por el Poder Ejecutivo.²⁰⁴

²⁰⁰ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 126. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

²⁰¹ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 128. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

²⁰² Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 131. 10 de enero de 2002. (Paraguay).

²⁰³ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 133. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

²⁰⁴ Código Aeronáutico de Paraguay [CAP]. Ley N°1860 de 2002. Artículo 137. 10 de enero de 2002. (Paraguay)

5.e - Análisis estadístico del transporte aéreo internacional regular

En la siguiente sección, se analizarán datos estadísticos del período 2015-2020 que permitirán observar cómo se comportaron la oferta y la demanda de pasajeros en el mercado de transporte internacional regular de pasajeros de la República del Paraguay. Dado que las estadísticas del Aeropuerto Internacional Guaraní no ofrecen un dato individualizado de pasajeros transportados por empresa, se ha decidido no tomar en cuenta los datos del mercado internacional para el análisis de la oferta y utilizar únicamente los datos del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi en los que la información se encuentra diferenciada por empresa.

En el caso de la demanda, dado que no es necesario saber a qué operador corresponden los pasajeros transportados, mientras sean de vuelos regulares, se tendrán en cuenta los dos aeropuertos, a fin de poder comparar la preponderancia de la misma hacia un mercado o el otro y poder compararla a su vez con el resto de los Estados analizados.

5.e.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

Las estadísticas del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi, muestran un mercado aerocomercial que ha logrado sostener durante el período analizado, la participación de siete empresas de forma constante y a lo largo del período algunas otras fueron ingresando y saliendo del mercado. A diferencia de otros Estados, Paraguay no tiene un mercado aerocomercial internacional con una cantidad elevada de participantes, por lo que se obviara la tabla que se ha presentado en cada capítulo con la cantidad de participantes y se presentara a continuación la Tabla N°51 en la que se puede ver la cantidad de pasajeros transportados por empresa a lo largo del período 2015-2020.

Pasajeros transportados (000)	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	LATAM	421	385	391	365	373	93	2.028
	COPA AIRLINES	138	180	226	246	193	50	1.033
	AEROLINEAS ARGENTINAS	125	122	118	123	132	29	650
	VRG/GOL	107	113	121	87	85	20	532
	AMAZONAS	47	85	56	160	52	17	417
	AIR EUROPA	2	52	90	103	135	32	415
	AVIANCA/TACA	53	56	64	87	85	19	364
	PARANAIR	-	-	-	27	114	25	165
	FLYBONDI	-	-	-	-	61	8	69
	SOL DEL PARAGUAY	-	8	10	10	5	1	33
	BQB AIRLINES	9	15	-	-	-	-	24
	ALAS URUGUAY	-	13	-	-	-	-	13
	AMERICAN AIRLINES	10	-	-	-	-	-	10
	EASTERN AIRLINES	-	-	-	-	-	1	1
	Total	911	1.029	1.077	1.206	1.236	296	5.755

Tabla N°51 - Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: estadísticas DINAC

Como puede observarse, durante todo el período, LATAM²⁰⁵ ha sido el operador que mayor cantidad de pasajeros ha transportado, duplicando a su competidor más directo que fue Copa Airlines. Nuevamente, el Grupo LATAM, domina el mercado internacional en un Estado.

Otra particularidad en la oferta, es que estamos en presencia de un mercado ciertamente atomizado, en el que, si bien LATAM tiene una participación superior al resto, no se descuelga de ellos con valores por encima del 50% como si ocurre en otros mercados descriptos en esta investigación. Además, a partir de la anterior tabla, es posible calcular el porcentaje de participación que posee cada empresa por año. Para esto, se presenta a continuación la Tabla N°52.

²⁰⁵ Nuevamente considerado en grupo con todas las empresas del Grupo LATAM.

Pasajeros transportados	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	LATAM	46,18 %	37,39 %	36,32 %	30,27 %	30,18 %	31,53 %	35,24 %
	COPA AIRLINES	15,12 %	17,53 %	21,00 %	20,39 %	15,64 %	16,83 %	17,96 %
	AEROLINEAS ARGENTINAS	13,73 %	11,88 %	10,98 %	10,16 %	10,69 %	9,94%	11,29 %
	VRG/GOL	11,70 %	11,02 %	11,24 %	7,18%	6,85%	6,70%	9,25%
	AMAZONAS	5,19%	8,22%	5,21%	13,25 %	4,22%	5,66%	7,24%
	AIR EUROPA	0,26%	5,08%	8,36%	8,54%	10,94 %	10,88 %	7,21%
	AVIANCA/TACA	5,77%	5,41%	5,98%	7,19%	6,91%	6,46%	6,33%
	PARANAIR	-	-	-	2,22%	9,18%	8,49%	2,87%
	FLYBONDI	-	-	-	-	4,94%	2,84%	1,21%
	SOL DEL PARAGUAY	-	0,74%	0,89%	0,79%	0,44%	0,26%	0,57%
	BQB AIRLINES	0,98%	1,42%	-	-	-	-	0,41%
	ALAS URUGUAY	-	1,30%	-	-	-	-	0,23%
	AMERICAN AIRLINES	1,07%	-	-	-	-	-	0,17%
	EASTERN AIRLINES	-	-	-	-	-	0,41%	0,02%
	Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°52 - Marketshare por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Tal como se mencionó anteriormente, LATAM domina el mercado por más del doble de participación que Copa Airlines, pero, aun así, los porcentajes de participación están equilibrados entre los demás competidores. A continuación, el Gráfico N°20, en el que se puede ver el Marketshare total del mercado aerocomercial internacional del período 2015-2020. Para que se pueda entender mejor el gráfico, se han agrupado todas las empresas con participaciones menores al 1.20% en la categoría “Otros”.

MARKETSHARE TOTAL - PERÍODO 2015-2020 - MERCADO INTERNACIONAL

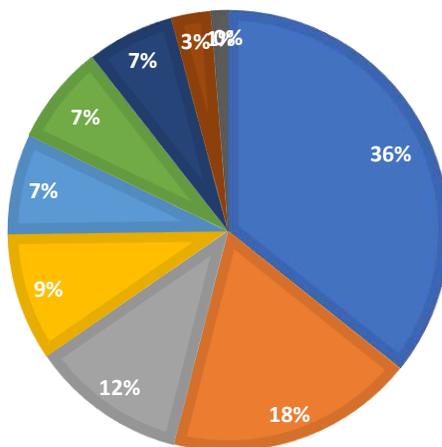
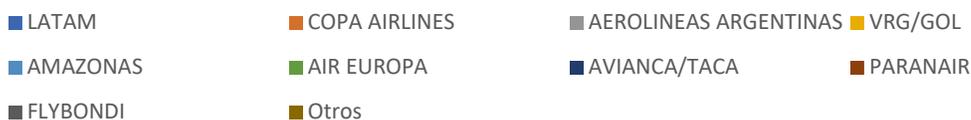


Gráfico N°20 – Marketshare total del mercado aerocomercial internacional. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

A continuación, se presenta la Tabla N°53, con el índice de concentración por año del mercado. Los valores expuestos muestran lo que se ha referido anteriormente. El mercado aerocomercial de Paraguay, en comparación con el resto de los Estados analizados, es un mercado menos concentrado con valores que no superan los 2800 puntos y que desde el 2015 hasta el 2019 han ido en constante descenso.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	2749
2016	2092
2017	2140
2018	1787
2019	1502
2020	1613

Tabla N°53 - Índice de concentración del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

En todas las tablas presentadas en esta sección, puede verse la clara ruptura del año 2020, en el que la cantidad de pasajeros transportados disminuyó considerablemente por las medidas impuestas por el gobierno para frenar el avance del virus del COVID-19.

Otro aspecto a analizar, es el desempeño de las compañías nacionales frente a las extranjeras respecto del tráfico de pasajeros. Los resultados demuestran que las compañías extranjeras han transportado entre los años 2015 y 2020 un total de 3.6 millones de pasajeros, mientras que las compañías nacionales han transportado en el mismo período 2.1 millones.

En resumen, se aprecia una escasa participación de compañías nacionales en el transporte de pasajeros, a diferencia de otros mercados de la región, donde las compañías nacionales suelen ser dominantes en el mercado, como sucede en Brasil con LATAM, Gol y Azul o en Argentina con LATAM y Aerolíneas Argentinas.

5.e.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para el análisis de la demanda del mercado aerocomercial internacional, se tendrán en cuenta los datos provistos por las estadísticas del Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi y del Aeropuerto Internacional Guaraní a modo de poder comparar con el mercado de cabotaje la preponderancia de la demanda.

La tabla que se presenta a continuación, permite ver la variación de la cantidad de pasajeros transportados a lo largo del período 2015-2020.

MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR						
Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasajeros Transportados (000)	917	1.032	1.078	1.206	1.237	296
Variación Interanual	-	12,54%	4,36%	11,93%	2,55%	-76,10%

Tabla N°54- Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Como puede observarse, el pico de la demanda se encuentra en el año 2016. Esto puede deberse a que el año 2016 fue el que mayor cantidad de participantes tuvo, junto con el año 2019, con un total de diez empresas ofreciendo servicios aerocomerciales. Puede observarse también, que la preponderancia de la demanda está claramente hacia el mercado aerocomercial internacional, que ha transportado alrededor de 5.8 millones de pasajeros entre 2015 y 2020, frente a los casi 415 mil pasajeros transportados en el mercado de cabotaje.

Esto puede verse también mediante el cálculo del índice de pasajeros sobre población. La Tabla N°55 que se presenta a continuación, presenta el valor del índice por cada año del período.

Año	Pasajeros cada 100 habitantes²⁰⁶
2015	14
2016	15
2017	15
2018	17
2019	17
2020	4

Tabla N°55 - Tasa de pasajeros sobre población del mercado aerocomercial internacional regular. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Los valores del índice, aunque son los más bajos de los Estados estudiados, superan a los valores obtenidos en el mercado de cabotaje, que no superaba 1 pasajero cada 100 habitantes. Por último, se presenta el gráfico de variación de pasajeros transportados por año, en el que se puede observar claramente el pico de crecimiento en el año 2016 y el quiebre en el año 2020 producto de la pandemia del COVID-19 que rondó el 76%, superando ampliamente el promedio mundial, calculado por la OACI²⁰⁷

²⁰⁶ Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). *Población*. INE. <https://www.ine.gov.py/default.php?publicacion=2>

²⁰⁷ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]. O.A.C.I

Variación interanual del tráfico de pasajeros en el mercado internacional



Gráfico N°21 – Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Capítulo 6 - República Oriental del Uruguay

La República oriental del Uruguay es el último Estado que se describirá en esta investigación. En el presente capítulo se buscará describir cómo está compuesto el mercado aerocomercial de la República Oriental del Uruguay a nivel institucional, cuáles son sus regulaciones y de qué manera se comportó la oferta y la demanda del mismo a lo largo del período 2015-2020. Como particularidad, el mercado de Uruguay solo cuenta con vuelos internacionales. Esto puede ser por la superficie que tiene el país, respecto a los demás países.²⁰⁸ Ahora bien, es necesario para el entendimiento del comportamiento de los mercados, tener un marco contextual, que permita explicar lo sucedido en el año 2020 respecto del COVID-19. Uruguay no estuvo exento de la pandemia, y para paliar sus efectos, el gobierno elaboró una serie de medidas que serán presentadas a continuación. Mediante el Decreto 93/20²⁰⁹ se declaró el estado de emergencia nacional sanitaria como consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID-19. Mediante este decreto, se suspendieron espectáculos públicos, cierres preventivos de lugares turísticos, eventos donde haya aglomeración de personas, entre otras actividades.

El 23 de marzo, el Presidente Luis Lacalle Pou, promulgó el Decreto 93/20, a partir del cual se cerraron fronteras con la República Argentina exceptuando a ciudadanos uruguayos y residentes. También se dispuso mediante este decreto la suspensión de vuelos provenientes de Europa. Este Decreto se vio modificado dos días después, por el Decreto 102/20²¹⁰, que autorizó el ingreso al país a los ciudadanos uruguayos y extranjeros residentes en el país provenientes del

²⁰⁸ La República Oriental del Uruguay tiene una superficie de 176,215km². A modo de comparación, únicamente la Provincia de Buenos Aires, en la República Argentina, tiene 307,571km².

²⁰⁹ Decreto 93 de 2020. [Presidencia de la República]. Por medio del cual se declara el estado de emergencia nacional sanitaria como consecuencia de la pandemia del COVID-19. 23 de marzo de 2020.

²¹⁰ Decreto 102 de 2020. [Presidencia de la República]. Por medio del cual se amplían las medidas dispuestas por el Decreto 93/20. 25 de marzo de 2020.

exterior. De esta manera, solo podían ingresar al país los vuelos que transportaban uruguayos o residentes regulares.

Para finalizar, el Decreto 104/20²¹¹, reafirmo que estaba prohibido el ingreso al país de ciudadanos extranjeros y puso las condiciones de aquellas personas que estaban exceptuadas de tal medida. Si bien la investigación solamente abarca el período 2015-2020, es importante mencionar el Decreto 357/21²¹², que fue el decreto que permitió el ingreso de extranjeros nuevamente a Uruguay. En resumen, la Republica Oriental del Uruguay, mantuvo un cierre de fronteras, con las ya mencionadas excepciones, desde marzo del 2020 hasta noviembre del 2021.

6.a – Marco Institucional

Con el objetivo de dar un contexto institucional, se nombrarán en esta sección, a las principales instituciones que participan e influyen en la reglamentación de la oferta y la demanda. La entidad que regula el transporte aéreo en el Uruguay en la actualidad es la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA). La misma fue creada el 28 de septiembre del año 1977 por la Ley número 14.747, llamada Ley Orgánica de la Fuerza Aérea.²¹³ A continuación, se detallan algunos hitos relevantes de la historia de la autoridad aeronáutica del Uruguay.

A partir del año 1936, la Dirección comienza a otorgar las licencias de Piloto Aviador. Por su parte, las aeronaves civiles debieron matricularse con el prefijo “CX”, un guion y tres letras, identificando así la procedencia uruguaya de dichas aeronaves. El 23 de noviembre de ese mismo

²¹¹ Decreto 104 de 2020. [Presidencia de la República]. Por medio del cual se amplían las medidas dispuestas por el Decreto 93/20. 30 de marzo de 2020.

²¹² Decreto 357 de 2021. [Ministerio del Interior]. Por medio del cual autoriza el ingreso al país de extranjeros inmunizados y menores. 29 de octubre de 2021.

²¹³Ley14747 de 1977. Ley Orgánica de la Fuerza Aérea.

año se crea una comisión encargada de solucionar la falta de un aeródromo nacional destinado a aeropuerto tanto de las compañías nacionales y extranjeras como de ser sede de los centros deportivos. Esta comisión recomienda un campo ubicado en el municipio de Carrasco para realizar el emplazamiento del aeródromo.

En el año 1940, por la Ley número 9.977²¹⁴, conocida como la “Ley de Fomento de la Aviación Nacional”, esta Dirección comienza a depender del Ministerio de Defensa Nacional con el objetivo de dirigir, controlar y fomentar la aeronáutica civil comercial y deportiva.

En el año 1944 se aprobó el reglamento interno de la Dirección de la Aeronáutica Civil y ese mismo año, el Poder Ejecutivo elige el emplazamiento del Aeropuerto de Carrasco en el campo que anteriormente había recomendado el Consejo. Se prevé además la creación del Aeropuerto Laguna del Sauce, dando a entender que la infraestructura aeronáutica de Uruguay se encontraba en plena evolución.

En abril del año 1944 se aprueba el Plan General de Construcciones, confeccionado por la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco y se autoriza el llamado a licitación pública para la construcción del mismo.

En 1953, es inaugurado de manera oficial el aeródromo con todos sus servicios anexos.

En noviembre del año 1954, la Comisión del Aeropuerto Nacional de Carrasco se transforma en la Comisión Nacional de Aeropuertos, con el objetivo de estudiar los proyectos y la dirección de las obras de mejoramiento y conservación de todos los aeródromos y aeropuertos de la Republica.

²¹⁴ Ley 9977 de 1940. Ley de Fomento de la Aviación Nacional.

En el año 1973 la Comisión Nacional de Aeropuertos cambia su nombre a Dirección General de Aeropuertos Nacionales (DIGAN). Dos años después, el Decreto N°445²¹⁵ establece la organización y funcionamiento de la Dirección General de Aviación Civil.

En el año 1977, a partir de la Ley Orgánica de la Fuerza Aérea, la Dirección General de Aviación Civil comienza a depender de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica. Esto significa la unión de la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Aeropuertos Nacionales.

Bajo el Decreto número 21 de enero de 1999, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se convierte en la autoridad aeronáutica a la que refiere el código aeronáutico y las demás normas aplicables en la materia.²¹⁶

La República Oriental del Uruguay tiene únicamente dos aeropuertos que operan vuelos comerciales regulares: por un lado, el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ubicado en Montevideo, y por el otro el Aeropuerto Internacional Laguna del Sauce, ubicado en Punta del Este. Ambos aeropuertos están concesionados a la empresa Corporación América.²¹⁷ No existe en Uruguay una institución específica que regule y fiscalice las concesiones de los Aeropuertos. Esto recae directamente en la DINACIA.

²¹⁵ No se encuentra el decreto en formato digital.

²¹⁶ Es significativo resaltar que esta Dirección pertenece a la Fuerza Aérea del Uruguay, tal como lo establecen los artículos 7 y 9 del capítulo IV de la Ley Orgánica que regula dicho organismo. Si bien en sus orígenes las Autoridades Aeronáuticas de los Estados analizados se consideraban parte de la seguridad externa, en la actualidad solo las direcciones reguladoras de la actividad aeronáutica de Uruguay y de Bolivia continúan bajo la órbita de las fuerzas armadas.

²¹⁷ Al momento de la realización de esta investigación, se le otorgó a la compañía la concesión para la construcción y administración de otros 6 aeropuertos en Uruguay ubicados en las ciudades de Carmelo, Durazno, Melo, Paysandú, Rivera y Salto, como así también un proyecto estratégico para desarrollar el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales de Uruguay.

6.b - Mercado Aéreo

El mercado aéreo de la República Oriental del Uruguay se constituye como uno de los más reducidos que se analizan en esta investigación. Este país no dispone de un mercado aerocomercial de carácter doméstico. El caudal de las operaciones se da en el ámbito internacional, siendo los destinos principales, dentro del total de rutas operadas, Argentina, Brasil y Chile.

En relación a la infraestructura, como se mencionó, existen dos aeródromos principales. En primer lugar, se encuentra el Aeropuerto Internacional de Carrasco, ubicado en la ciudad de Montevideo que concentra la mayor cantidad de vuelos y destinos internacionales. Luego se encuentra Aeropuerto Internacional de Laguna del Sauce, ubicado en el Departamento de Maldonado, que se encarga de atender a la demanda de Punta del Este y alrededores.

6.c - Marco regulatorio del sector internacional

Toda actividad aérea está regulada por el Código Aeronáutico de Uruguay²¹⁸. En primer lugar, es necesario definir a que se considera servicio de transporte aéreo para el Estado uruguayo. El Art. 108 del CAU, especifica que “Servicios de transporte aéreo público son aquellos que tienen por objeto el transporte por vía aérea de pasajeros, equipajes, correo y carga, mediante remuneración. Pueden ser internos o internacionales, regulares o no regulares.”²¹⁹ Además, en los Art artículos 109 y 110 del mismo código se especifica la diferencia entre los vuelos de carácter interno e internacionales. Los internos, son aquellos vuelos efectuados entre puntos dentro de la

²¹⁸ Ley 14305 del 05 de diciembre de 1974.

²¹⁹ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 108. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

república y los internacionales son aquellos realizados entre uno o varios puntos de la Republica y otro u otros territorios extranjeros.^{220 221}

De la misma manera, los Art 111 da la definición de vuelo regular. Según el código, un vuelo regular es “(...) aquel que se realiza entre dos o más puntos, ajustándose a horarios, tarifas e itinerarios predeterminados y de conocimiento general mediante vuelos tan regulares y frecuentes que pueden reconocerse como sistemáticos.”²²²

En lo que respecta a la operación se servicios de transporte internacional, la normativa establece lo siguiente: para los servicios internacionales por realizados por empresas nacionales: el Art 114 del CAU especifica que: “Las empresas nacionales que realicen servicios de transporte internacional estarán sujetas al régimen de concesión o autorización de conformidad a lo que determine en cada caso el Poder Ejecutivo” ²²³. En cambio, para los servicios internacionales realizados por empresas extranjeras: En este caso, el Art 115 del código, especifica que:

Las empresas extranjeras podrán realizar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con los convenios internacionales suscritos por la República y previa concesión o autorización del Poder Ejecutivo. A estos efectos el Poder Ejecutivo exigirá:

1º- Que establezcan un agente en la República.

²²⁰ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 109. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

²²¹ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 110. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

²²² LEY N° 14305: CÓDIGO AERONÁUTICO DE URUGUAY DE FECHA 05 DE DICIEMBRE DE 1974 Título Octavo, Servicios Aéreos, Capítulo II, Servicios de Transporte Aéreo Público, Artículo 111

²²³ LEY N° 14305: CÓDIGO AERONÁUTICO DE URUGUAY DE FECHA 05 DE DICIEMBRE DE 1974 Título Noveno, Servicios Aéreos, Capítulo II, Servicios de Transporte Aéreo Público, Artículo 114

2º - Que constituyan domicilio a todos los efectos legales en la República.

3º - Que se sometan expresamente a la jurisdicción nacional.

Cuando se trate de servicios públicos de transporte internacional, la concesión o autorización que se otorgue deberá contener al menos iguales obligaciones que las impuestas a las empresas nacionales que presten similares servicios.²²⁴

De esta manera, los servicios de transporte aéreo quedan sujetos a la concesión por parte del Estado para poder ser usufructuados. Además, el artículo Artículo 106 del CAU establece que toda explotación comercial aérea necesita una concesión o autorización para el funcionamiento de su actividad, según las normas internacionales, el mismo Código Aeronáutico y su respectiva reglamentación. Esto incluye también la radicación de agencias o de oficinas comerciales para la venta de pasajes. Las normas operativas y la fiscalización pertinentes a lo anterior, tanto para empresas extranjeras como para las nacionales, son determinadas por la autoridad aeronáutica.²²⁵

En referencia a la cesión de las concesiones o autorizaciones, el Art 118 establece que solo podrá realizarse con autorización del Poder Ejecutivo, y esto sucederá luego de que se compruebe el debido funcionamiento de los servicios. Junto a lo anterior, el beneficiario de la transferencia debe adecuarse a los requisitos que el código establece.²²⁶ No existe en Uruguay, ningún decreto o norma que restrinja o limite a la tarifa aérea. De manera que queda liberada a lo que el mercado decida.

²²⁴ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 115. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

²²⁵ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 106. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

²²⁶ Código Aeronáutico de Uruguay [CAU]. Ley N°14305. Artículo 118. 05 de diciembre de 1974. (Uruguay)

6.d - Análisis estadísticos del sector internacional

La Dirección General de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica ofrece datos estadísticos oficiales únicamente del aeropuerto de Carrasco y del aeropuerto de Laguna del Sauce. Por tanto, para la realización del análisis de mercado del período comprendido por esta investigación, se considera solamente a estos dos aeródromos y en conjunto.

6.d.a – Comportamiento de la oferta – Período 2015-2020

En el presente apartado, se describirá el comportamiento de la oferta del mercado aéreo internacional de pasajeros durante el período 2015-2020.

En primer lugar, se presenta la Tabla N°56, que presenta la cantidad de oferentes que operaron servicios de aéreos regulares en cada año.

AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CANTIDAD DE OFERENTES	11	17	14	15	16	12

Tabla N°56 - Cantidad de oferentes del mercado aerocomercial internacional regular por año. Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas DINACIA

Como se observa en la tabla expuesta anteriormente, los picos de oferentes se dan en los años 2015 y 2016, con once y diecisiete participantes respectivamente. Los principales oferentes del mercado, como muestra la Tabla N°57, son el holding LATAM, Aerolíneas Argentinas (como grupo con Austral Líneas Aéreas) y Gol Líneas Aéreas (en conjunto con los vuelos operados por VARIG). Entre estas tres empresas, se consolida el 57% del mercado aéreo internacional regular de Uruguay.

Pasajeros Transportados (000)	Empresa	Año						Total
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	
	LATAM ²²⁷	598	664	718	692	690	180	3.543
	AEROLINEAS ARGENTINAS ²²⁸	322	319	328	326	331	94	1.720
	GOL - VARIG ²²⁹	237	244	239	218	23	56	1.229
	COPA AIRLINES	139	158	192	197	197	31	914
	IBERIA	116	128	120	129	162	54	710
	AMERICAN AIRLINES	116	119	125	12	116	27	625
	AVIANCA - TACA ²³⁰	9	89	13	173	106	15	603
	AIR EUROPA	75	77	78	105	104	33	471
	AMAZONAS ²³¹	15	1	88	121	53	22	313
	AZUL LINEAS AEREAS	-	18	87	89	83	28	304
	SKY LINEAS AEREAS	-	24	69	50	16	12	2
	OTROS	88	147	80	19	47	8	389
	TOTAL	1.800	2.002	2.250	2.241	2.139	560	10.991

Tabla N°57- Pasajeros transportados por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: Estadísticas D.I.N.A.C.I.A.

En la Tabla N° 58, que se expone a continuación, se pueden observar aquellas empresas con participaciones superiores al 1.5% en el período 2015-2020.

²²⁷ LATAM incluye a las empresas TAM, LAN PERU y LAN CHILE.

²²⁸ Aerolíneas Argentinas incluye a Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas.

²²⁹ Gol Líneas Aéreas adquirió a Varig en el año 2008.

²³⁰ Avianca y TACA, comenzaron su proceso de fusión en octubre de 2009 y fueron integrando gradualmente sus operaciones, es por eso que en muchos años aparecen vuelos de TACA y AVIANCA por separado, pero fueron considerados como grupo.

²³¹ Se contabilizan en este grupo a todas las filiales de Amazonas.

Participación de mercado	Empresa	Año						
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
	LATAM	33,24%	33,18%	31,93%	30,87%	32,24%	32,22%	32,23%
	AEROLINEAS ARGENTINAS	17,88%	15,95%	14,57%	14,57%	15,46%	16,71%	15,65%
	GOL - VARIG	13,16%	12,19%	10,62%	9,72%	10,98%	10,09%	11,18%
	COPA AIRLINES	7,74%	7,90%	8,54%	8,78%	9,20%	5,53%	8,32%
	IBERIA	6,43%	6,40%	5,34%	5,77%	7,57%	9,68%	6,46%
	AMERICAN AIRLINES	6,45%	5,95%	5,58%	5,42%	5,42%	4,82%	5,69%
	AVIANCA - TACA	5,22%	4,46%	5,57%	7,73%	4,95%	2,75%	5,49%
	AIR EUROPA	4,19%	3,84%	3,45%	4,67%	4,85%	5,82%	4,28%
	AMAZONAS	0,81%	0,70%	3,90%	5,41%	2,46%	3,98%	2,84%
	AZUL LINEAS AEREAS	-	0,91%	3,86%	3,96%	3,87%	4,93%	2,77%
	SKY LINEAS AEREAS	-	1,19%	3,08%	3,09%	0,77%	2,07%	1,56%
	OTROS	4,87%	7,33%	3,56%	0,03%	2,22%	1,40%	3,54%
	TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla N°58 - Marketshare por línea aérea en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Como puede observarse en la tabla anteriormente presentada, LATAM, al igual que en otros Estados analizados a lo largo de la investigación, dominó el mercado durante todo el período 2015-2020 con participaciones de más del doble que su perseguidor inmediato, Aerolíneas Argentinas. De esta manera, se conforma en el mercado internacional uruguayo, un oligopolio en el que tres empresas, dominan el 57% del mercado, como se observa a continuación en el Gráfico N°22. Aunque es preciso aclarar, que, si bien el mercado en general conforma un oligopolio, si se analizara por separado que ruta cubre cada una de estas empresas, nos encontraríamos con pequeños monopolios de rutas en particular.²³²

²³² Por ejemplo, si tomamos la ruta MVD-AEP o AEP-MVD, tendríamos mayor participación del Grupo ARSA sobre otras empresas y en esta ruta tendríamos un monopolio del Grupo ARSA.

MarketShare total - Período 2015-2020 - Mercado Internacional

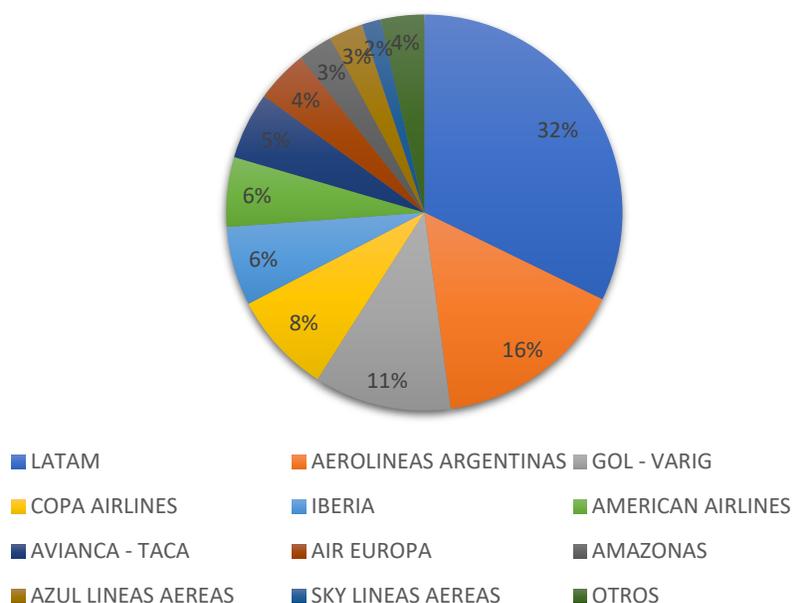


Gráfico N°22 - Marketshare total del mercado aerocomercial internacional. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Para finalizar la descripción del comportamiento de la oferta, se presenta a continuación la Tabla N°59, con el índice de concentración del mercado en cada uno de los años del período 2015-2020.

Año	Índice de concentración de mercado
2015	1.810
2016	1.732
2017	1.548
2018	1.510
2019	1.629
2020	1.626

Tabla N°59 – Índice de concentración del mercado aéreo internacional de Uruguay. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia.

Hay algunas particularidades en la anterior tabla, que son importantes resaltar.

En primer lugar, el año 2015, es el año con mayor concentración de todos, y esto puede responder a que este año es el de menor cantidad de participantes en el período analizado.

En segundo lugar, el año 2016, que fue el año con mayor cantidad de participantes en el mercado, no fue el año con el menor índice de concentración del período. Esto puede deberse a las altas participaciones que registraron LATAM, ARSA y GOL respecto del resto de los competidores.

El mercado aéreo uruguayo ha tendido a ser cada vez menos concentrado a lo largo del período, aun cuando la cantidad de oferentes fue variando, con excepción del año 2019 que tuvo un incremento en la concentración del mercado, probablemente asociado al crecimiento de la participación de las cinco empresas más importantes del mercado en comparación al resto de ellas.

6.d.b – Comportamiento de la demanda – Período 2015-2020

Para la descripción del comportamiento de la demanda, se presenta a continuación la Tabla N°60, en la cual se observa la cantidad de pasajeros transportados por año y la variación interanual de la misma.

MERCADO AEROCOMERCIAL INTERNACIONAL REGULAR						
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pax transportados (000)	1.800	2.002	2.250	2.241	2.139	560
Variación Interanual	-	11,26%	12,35%	-0,37%	-4,56%	-73,83%

Tabla N°60 – Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Una de las particularidades del mercado aerocomercial del Uruguay, es que el año 2017, que fue el año en el que se transportó a la mayor cantidad de pasajeros, hubo menos participantes

que en el año 2019, donde la demanda cayó un 4.56%. De hecho, si se comparan el transporte de pasajeros por año y la cantidad de oferentes en el mismo, puede observarse que, durante el año 2017 con catorce participantes, se transportaron más pasajeros que los años 2018 y 2019 donde hubo más oferentes en el mercado.

Otra particularidad de la demanda del mercado aerocomercial del Uruguay, es que es dependiente de sus países vecinos. No hay en el mercado, muchas aerolíneas que operen vuelos directos, sin hacer escala con alguno de los países limítrofes como Brasil o la República Argentina, con quien, además, opera puentes aéreos de gran importancia.

Al observar la Tabla N°60, resulta necesario hacer énfasis en la gran caída en el transporte de pasajeros del año 2020, producto de las restricciones a los vuelos por la pandemia del COVID-19, que se mantuvieron desde marzo del 2020, hasta noviembre del 2021. Estas restricciones produjeron una caída del 73.83%, superando el promedio mundial en más de 13 puntos porcentuales, según el informe²³³ publicado por OACI en el que el promedio mundial de la caída es del 60%. El Gráfico N°23, permite ver de manera clara el comportamiento de la demanda a lo largo del período 2015-2020, y la variación de la cantidad de pasajeros transportados en ese período.

²³³ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI

Variación interanual del tráfico de pasajeros en el mercado internacional



Gráfico N° 23- Variación interanual de pasajeros transportados en el mercado aerocomercial internacional regular – Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

Puede observarse en el anterior gráfico, como desde el 2019, la demanda tiene una leve caída y para el 2020, una caída de gran magnitud, producto de las restricciones a los vuelos aerocomerciales regulares por la pandemia del COVID-19.

Como se mencionó al inicio del capítulo, no existe un mercado de cabotaje regular en la República Oriental del Uruguay que permita hacer comparaciones con el mercado aerocomercial internacional regular. Pero, de todas maneras, se presenta a continuación el índice de pasajeros sobre población, que permitirá comparar a la demanda del mercado uruguayo con la de los demás estados analizados en esta investigación.

Año	Pasajeros transportados cada 100 habitantes²³⁴
2015	53
2016	58
2017	65
2018	65
2019	62
2020	16

Tabla N°60 – Variación de la tasa de pasajeros de cabotaje cada 100 habitantes. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

²³⁴ Grupo Banco Mundial (s.f.) *Uruguay | Data*. BIRF. <https://datos.bancomundial.org/pais/uruguay>

Capítulo 7 - Cuadro Comparativo Final

Tal como se indicó al comienzo de la investigación, se presenta a continuación el cuadro comparativo final, que resume toda la información descrita a lo largo de los capítulos 1 a 6. Tal cuadro se divide en otros tres, que contienen comparativas de los seis Estados analizados.

El primer cuadro, está compuesto por la comparación del comportamiento de la oferta y se evalúan en él los siguientes tópicos:

1. Concentración del mercado de cabotaje (HHI): para esto, se tomará un promedio del índice de concentración a lo largo del período y en base al valor se determinará el grado de concentración del mismo. El Departamento de Justicia de los Estados Unidos define 3 tipos de mercados según los valores que arroje el IHH. Se considerará un mercado no concentrado a aquel con valores que estén por debajo de los 1500 puntos. Será mercado de concentración moderada aquel con valores entre los 1500 y los 2500 puntos. Por último, será un mercado altamente concentrado aquel con un IHH mayor a 2500 puntos.²³⁵
2. Cantidad de oferentes en el mercado de Cabotaje. Período 2015-2019: para este punto, se tomará un promedio de la cantidad de participantes por año en el mercado de cabotaje, a fin de saber en promedio cuantas líneas aéreas participaron del mercado a lo largo del período. Se excluirá al año 2020 en este punto para que el

²³⁵ Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América. (2015, 25 Junio). *Horizontal Merger Guidelines (08/19/2010)*.

Justice.Gov. <https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-08192010#5c>

mismo no altere las estadísticas y permita ver con claridad la cantidad promedio de oferentes.

3. Cantidad de oferentes en el mercado de Cabotaje. Año 2020: a modo de mostrar el quiebre producto de las restricciones impuestas por los Estados para frenar el avance del virus del COVID-19, se enumerarán la cantidad de empresas que participaron en cada mercado de cabotaje durante el año 2020.
4. ¿Posee Aerolínea con Participación Estatal?: el casillero tendrá valores de SI y NO, correspondientes a la participación de una empresa con capitales estatales en el mercado aerocomercial de cabotaje regular.
5. Cantidad de empresas operadoras del mercado internacional: al igual que con la demanda del mercado aerocomercial de cabotaje regular, se presentará en la tabla el promedio de empresas participantes durante el período 2015-2019.
6. Cantidad de empresas operadoras del mercado internacional. Año 2020: con el fin de identificar un quiebre en la oferta, se mostrará en este punto, cuantas empresas han participado del mercado aerocomercial internacional regular durante el año 2020.
7. Líneas Aéreas de bandera que operen el mercado internacional: se enumeraran la cantidad de empresas de bandera nacional que han operado en el mercado aerocomercial internacional a lo largo de todo el período 2015-2020.

El segundo cuadro, presenta una comparación referente al comportamiento de la demanda y se contemplan los siguientes tópicos:

1. Pasajeros de cabotaje cada 100 habitantes: se utilizará un promedio del total del período 2015-2020 a fin de poder comparar la cantidad de pasajeros transportados teniendo en cuenta el factor población de cada uno de los Estados. De esta manera, se logra una comparación limpia sin factores que alteren la misma.
2. Porcentaje % de caída de pasajeros de cabotaje en el año 2020: se colocará en esta casilla, el porcentaje de caída del mercado aerocomercial regular de cabotaje durante el año 2020, producto de la disminución de pasajeros transportados por las restricciones que los Estados aplicaron para evitar el aumento de los casos de COVID-19.
3. Porcentaje % de caída de pasajeros internacionales en el año 2020: se colocará en esta casilla, el porcentaje de caída del mercado aerocomercial internacional regular durante el año 2020, producto de la disminución de pasajeros transportados por las restricciones que los Estados aplicaron para evitar el aumento de los casos de COVID-19.
4. Promedio % de caída total de la demanda en el año 2020: se realizará un promedio entre la caída de los mercados aerocomerciales regulares de cabotaje e internacionales con el objetivo de tener un promedio de caída del mercado total y compararlo con los demás Estados analizados.
5. Preponderancia de la demanda hacia mercado aerocomercial de cabotaje o internacional: para establecer la preponderancia hacia los mercados, se compararán los promedios del índice de pasajero sobre población de ambos mercados aerocomerciales regulares.

Por último, el tercer cuadro, compara las restricciones que son impuestas en cada uno de los mercados analizados y se incluyen los siguientes tópicos:

1. ¿Existe regulación tarifaria por parte del Estado en el mercado de cabotaje?: serán casilleros de “SI” o “NO” en los que se tendrá en cuenta la información volcada en cada una de las secciones de regulación al mercado presentadas a lo largo de los capítulos.
2. ¿Existe restricción jurídica al ingreso de nuevos operadores en el mercado de cabotaje?: serán casilleros de “SI” o “NO” en los que se tendrá en cuenta la información volcada en cada una de las secciones de regulación al mercado presentadas a lo largo de los capítulos.
3. Tipo de autoridad aeronáutica: la información del tipo de autoridad, se encuentra disponible en cada una de las secciones de “Marco Institucional” de cada uno de los capítulos.

Categorías de estudio	Parametros	Paises					
		Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay
Oferta del mercado aero comercial de cabotaje regular	Concentración del mercado aerocomercial de cabotaje (IHH)	Alto	Alto	Alto	Alto	Medio	No existe mercado
	Cantidad de oferentes en el mercado de Cabotaje. Período 2015-2019	6	3	8	6	Sin datos	
	Cantidad de oferentes en el mercado de Cabotaje. Año 2020.	7	3	8	5		
	¿Posee Aerolínea con Participación Estatal?	SI	SI	NO	NO	NO	
Oferta del mercado Internacional	Concentración del mercado internacional (IHH)	Baja ²³⁶	Baja	Media	Alta	Media	Media
	Cantidad de empresas operadoras del mercado internacional. Período 2015-2019	29	15	88	25	9	15
	Cantidad de empresas operadoras del mercado internacional. Año 2020.	13	14	123	24	11	12
	Líneas aéreas de bandera que operen el mercado internacional	5	1	3	6	3	1

Tabla N°61 – Comparativa del comportamiento de la oferta. Período 2015-2020. Fuente: elaboración propia

²³⁶ Tal como se explico en la sección 1.e.a, el mercado aerocomercial internacional regular argentino, sostuvo un periodo de mercado sostenido

Categorías de estudio	Parametros	Paises					
		Argentina	Brasil	Bolivia	Chile	Paraguay	Uruguay
Demanda de cabotaje	Promedio de pasajeros de cabotaje cada 100 habitantes	26	42	32	60	1	No existe mercado
	Porcentaje % de caída de pasajeros de cabotaje año 2020	-77.56%	-45.47%	-49.90%	-57.42%	-85.21%	
Demanda internacional	Porcentaje % de caída de pasajeros internacionales año 2020	-76.99%	-71.99%	-66.72%	-86.61%	-76.10%	-73.83%
Total demanda	Promedio% de caída total de la demanda	-77.28%	-58.73%	-58.31%	-72.02%	-80.66%	-73.83%
Preponderancia promedio demanda de cabotaje o internacional	Tasa de pasajeros sobre población.	Internacional	Cabotaje	Cabotaje	Cabotaje	Internacional	Internacional

Tabla N°62 – Comparativa del comportamiento de la demanda. Período 2015-2020. Fuente: Elaboración propia

Categorías de estudio	Parametros	Paises					
		Argentina	Brasil	Bolivia	Chile	Paraguay	Uruguay
Regulación tarifaria del mercado de cabotaje	Regulación tarifaria por parte del Estado en el mercado de cabotaje	Si	No	No	No	No	No existe mercado
Barreras al ingreso de nuevos operadores	Restricciones jurídicas al ingreso del mercado de cabotaje	Si	No	Si	No	No	
Tipo de Autoridad aeronáutica	Civil/Militar/Mixto	Civil	Civil	Civil	Mixto	Civil	Mixto

Tabla N°63 – Comparativa de las restricciones para el acceso al mercado de cabotaje. Fuente: elaboración propia

De manera general, hay algunos puntos que se pueden identificar a simple vista. Para empezar, ninguno de los Estados analizados, tiene una autoridad aeronáutica con control 100% militar. En su mayoría los estados tienden a las autoridades del tipo civil, tal como recomienda la OACI.

Como segundo punto, ninguno de los Estados analizados, pudo lograr en el período 2015-2020 en ninguno de sus mercados, tener índices de concentración bajos. Los mercados tienden todos a la concentración media o alta.

Conclusiones

Del análisis presentado en este trabajo pueden extraerse conclusiones múltiples. Todas ellas serán presentadas con el objetivo de compartir los principales resultados de esta investigación. En lo que respecta al marco institucional de los Estados, ninguno de ellos se rige bajo autoridades exclusivamente militares, solamente Uruguay y Chile presentan autoridades aeronáuticas mixtas con intervención civil y militar. Todos los demás Estados tienen autoridades aeronáuticas de carácter civil. Sobre el marco regulatorio del transporte aéreo de cabotaje regular, solamente la República Argentina y el Estado Plurinacional de Bolivia tienen regulaciones sobre la tarifa del mercado aerocomercial regular de cabotaje. Los demás Estados analizados, tienen sus tarifas desreguladas y con intervenciones mínimas del Estado. Al analizar las características de los mercados puede notarse una serie de similitudes entre la República Argentina y la República de Bolivia. Como se ha mencionado a lo largo de la investigación, ambas poseen autoridades aeronáuticas civiles, concesionarios para sus aeropuertos, líneas aéreas estatales que dominan el mercado de cabotaje de sus respectivos Estados y en lo que respecta a barreras al ingreso, podría afirmarse una política proteccionista a las empresas de capital nacional. Mientras que los mercados de los restantes países analizados, aun cuando sus mercados de cabotaje sean pequeños o inexistentes, desde un punto de vista jurídico tienden a no limitar el ingreso al mismo.

Ahora bien, en cuanto a los análisis estadísticos del mercado aerocomercial regular de cabotaje, hay varias cuestiones que pueden identificarse y/o resaltarse:

- En primer lugar, la composición de la oferta de los mercados de cabotaje es muy reducida en todos los países analizados.

- En segundo lugar, hay (dos) estilos de mercado bien marcados entre los Estados analizados. En primer lugar, el estilo proteccionista que llevan adelante Argentina y Bolivia, con una empresa estatal participando del mercado con porcentajes de participación muy elevados, que superan el 65% en todo el período, generando así un mercado altamente concentrado.
- Por otro lado, tenemos a los demás Estados, que no tienen una empresa con participación mayoritaria del Estado por lo que se da una competencia entre empresas privadas. Estos son los casos de Brasil, Chile y Paraguay, aunque en ambos casos, las concentraciones de mercado son altas.
- El promedio del índice de pasajeros sobre población permite realizar comparaciones sobre el tamaño del mercado aerocomercial de cabotaje regular de cada Estado. En ese sentido, existen mercados muy grandes como lo son Chile y Brasil con 60 y 42 pasajeros cada 100 habitantes respectivamente, y, por otro lado, mercados prácticamente inexistentes como el caso de Paraguay con apenas 1 pasajero cada 100 habitantes.
- En lo que respecta a la caída de pasajeros de cabotaje producto del COVID-19, la República Argentina y la República del Paraguay, han sido los dos mercados que más porcentaje de caída han registrado. El caso de Paraguay, puede adjudicarse a que el tamaño de su mercado es prácticamente inexistente en términos estadísticos. Por su parte, la República Argentina, como ya se ha descrito en el Capítulo I, tuvo suspendidas las operaciones aéreas durante más de 8 meses.

- Brasil, Bolivia y Chile por su parte, han tenido caídas de mercado que están por debajo del 60%, que es el promedio mundial presentado en el informe de la OACI.²³⁷

Al analizar los mercados aerocomerciales internacionales de los seis Estados presentados en esta investigación, surgen las siguientes conclusiones:

- Con excepción de la República de Bolivia, en la que la empresa estatal “BoA” dominó el mercado, el Grupo LATAM, fue la empresa que más pasajeros transportó en cada uno de los mercados aerocomerciales internacionales de los Estados restantes, posicionándola como una de las empresas más fuertes del mercado aerocomercial internacional.
- Con excepción de la República Argentina y del Estado Plurinacional de Bolivia, todos los mercados aerocomerciales internacionales regulares tienden a ser de concentraciones moderadas hacia arriba.
- Con excepción de la República de Chile, todos los países permitieron la explotación de los servicios internacionales regulares mediante acuerdos o tratados bilaterales. Chile por su parte, mantuvo su política de cielos abiertos.
- En lo que respecta al comportamiento de la demanda, el año 2020 marca un claro punto de quiebre para los mercados aerocomerciales regulares, tanto de cabotaje como en el internacional, que han mostrado caídas drásticas en el transporte de pasajeros.

²³⁷ Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI

Referencias bibliográficas

Argentina.gob.ar. (s/f). *ORSNA*. [online] Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/orsna>

Catharino, J (2017). *Um breve histórico da aviação comercial brasileira [Una breve historia de la aviación comercial brasilera]*. XII Congreso Brasileiro de Historia Económica. Niteroi, Brasil. Asociación Brasileira de Investigadores en Historia Económica

Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL). (2015). Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/4/S1500816_es.pdf

Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América. (2015, 25 junio). *Horizontal Merger Guidelines (08/19/2010)*. Justice.Gov. <https://www.justice.gov/atr/horizontal-merger-guidelines-08192010#5c>

Dirección General de Aeronáutica Civil. (s.f.) ¿Quiénes Somos? Fuerza Aérea de Chile. <https://www.dgac.gob.cl/acerca-de-la-dgac-2/quienes-somos/>

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (01 de enero de 2016). *Boletín Estadístico 2015*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (02 de enero de 2017). *Boletín Estadístico 2016*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (01 de enero de 2018). *Boletín Estadístico 2017*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (01 de enero de 2019). *Boletín Estadístico 2018*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (01 de enero de 2020). *Boletín Estadístico 2019*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Dirección de transporte aéreo comercial. (01 de enero de 2021). *Boletín Estadístico 2020*. República Oriental del Uruguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2015 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2016 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2017 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2018 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2019 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2020 – Aeropuerto Internacional Silvio Pettirossi*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2015 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2015 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2016 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2017 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2018 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2019 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Dirección Nacional de Aeronáutica Civil. (s.f). *Informe Estadístico del Transporte Aéreo 2020 – Aeropuerto Internacional Guaraní*. República del Paraguay.

Grupo Banco Mundial. (s. f.). *Uruguay / Data*. BIRF. <https://datos.bancomundial.org/pais/uruguay>

Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC). (s.f). *Proyecciones de población: Estimaciones y proyecciones de población. Total del País. 2010-2040*. República Argentina.

Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística. (s. f.). *Población / IBGE*. igbe.gov.br.

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html>

Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). *Población*. INE.

<https://www.ine.gov.py/default.php?publicacion=2>

Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). *Población y Hechos Vitales*. INE.

<https://www.ine.gob.bo/index.php/censos-y-proyecciones-de-poblacion-sociales/>

Klauss, N (2019). “El Transporte Aéreo y el Turismo: socios estratégicos para el desarrollo argentino”.

Jornada de presentación del Observatorio de Transporte Aéreo y Turismo. Buenos Aires, Argentina: Universidad Provincial de Ezeiza.

Ley N° 1860. Código Aeronáutico de la República del Paraguay, 07 de enero de 2002.

Ley N° 2902. Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, 19 de octubre de 2004.

Ley N° 7565. Código Aeronáutico Brasileño, 19 de diciembre de 1986.

Ley 11182 de 2006. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Aviación Civil. 27 de septiembre de 2006.

Ley N° 14305. Código Aeronáutico de la Uruguayo, 05 de diciembre de 1974.

Ley N° 17285. Código Aeronáutico de la República Argentina, 17 de mayo de 1967.

Ley N° 18916. Código Aeronáutico de Chile, 08 de febrero de 1990.

Ley 19030 de 1971. Por la cual se establecen las normas de aplicación para la prestación de servicios aerocomerciales. 27 de mayo de 1971. D.O. No. 22183. (Argentina)

Lipovich, G. (2009) – *Mercado Aero comercial Único en el Mercosur. Integración desequilibrada, nuevos procesos y nuevas consecuencias territoriales*. Presentado en el XII Encuentro de las Geografías de América Latina.

Ministerio de Defensa Nacional de Chile. (2018, 18 agosto). *Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC): 87 años controlando el tráfico aéreo nacional*. www.defensa.cl.

<https://www.defensa.cl/temas-destacados/direccion-general-de-aeronautica-civil-dgac-87-anos-controlando-el-trafico-aereo-nacional/>

Ministerio de Transporte, Empresa Argentina de Navegación Aérea. (s/f). *Anuario Estadístico 2016*.
República Argentina.

Ministerio de Transporte, Empresa Argentina de Navegación Aérea. (s/f). *Anuario Estadístico 2017*.
República Argentina.

Ministerio de Transporte, Empresa Argentina de Navegación Aérea. (s/f). *Anuario Estadístico 2018*.
República Argentina.

Ministerio de Transporte, Empresa Argentina de Navegación Aérea. (s/f). *Anuario Estadístico 2019*.
República Argentina.

Ministerio de Transporte, Empresa Argentina de Navegación Aérea. (s/f). *Anuario Estadístico 2020*.
República Argentina.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del
Transporte Aéreo 2015*. República de Chile

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del
Transporte Aéreo 2016*. República de Chile

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del
Transporte Aéreo 2017*. República de Chile

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del
Transporte Aéreo 2018*. República de Chile

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del
Transporte Aéreo 2019*. República de Chile

- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. (s.f) Junta de Aeronáutica Civil. *Anuario del Transporte Aéreo 2020*. República de Chile
- Organización de Aviación Civil Internacional (2022). *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [Efectos del Nuevo Coronavirus (COVID-19) en la Aviación Civil: Análisis de Impactos Económicos]*. OACI
- Pereira, A. P., & Théry, H. (2019). *A topologia das linhas aéreas no Brasil: novas lógicas do poder territorial*. *Revista Transporte y Territorio*, 0(20), 91–109. <https://doi.org/10.34096/rtt.i20.6385>
- Sabsa.aero. (s/f). *Servicios de Aeropuertos Bolivianos Sociedad Anónima*. [online] Disponible en: <http://www.sabsa.aero/> [Fecha de acceso: 20 de agosto de 2020].