



Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Ciencias Económicas  
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



# Aspectos económicos del aerotransporte atingentes a la complementación de recursos por parte del estado

Barbenza, Ricardo Herman

1972

Cita APA: Barbenza, R. (1972). Aspectos económicos del aerotransporte atingentes a la complementación de recursos por parte del estado.

Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

**BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS**  
**Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS**

**UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS**

**ORIGINAL**

**ASPECTOS ECONOMICOS DEL AEROTRANSPORTE**

**INTEGRACION INDIRECTA Y COLATERAL  
DE RECURSOS**

**RICARDO H. BARBENZA**

**1972**

**CATALOGADO**

**BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS**  
**Profesor Emérito Dr. A. F. DO L. PALACIOS**

Col. 1501  
7029

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

TESIS

"ASPECTOS ECONOMICOS DEL AEROTRANSPORTE  
ATINGENTES A LA COMPLEMENTACION DE RECURSOS  
POR PARTE DEL ESTADO"

Autor: RICARDO HERMAN BARBENZA

Nº de Registro: 9107

Plan D

30 de noviembre de 1972

PADRINO DE TESIS:

Dr. MANUEL SAN MIGUEL

## P R E F A C I O

Este trabajo tiene por objeto determinar las condiciones en que se desenvuelve el aérotransporte en nuestro país.

Teniendo en cuenta la importancia fundamental que tiene como factor de progreso y herramienta de desarrollo, se ha buscado establecer las causas de su evolución deficitaria y la forma de lograr solución a tal problema.

Se analizan así las condiciones naturales del país, los servicios que se prestan y los elementos con que se cuenta para este tipo de transporte, haciendo hincapié en las tarifas que se aplican y en la competencia intermodal.

Los arduos y difíciles problemas que le crea el transporte en general al Estado, tienen origen en un déficit crónico producto de una mala gestión y de la fijación de tarifas netamente políticas.

En lo que hace al aérotransporte, quizás por ser el medio mas nuevo, puede decirse que el problema básico radica en las tarifas aplicadas, puesto que cuenta con alto porcentaje de eficiencia y sana explotación.

Mucho es lo que se ha debatido en nuestro país acerca del funcionamiento de las empresas privadas, a las que se achaca que al margen de ser

nelamente deficitarias son competitivas de la estatal, con superposición de servicios que al restarle pasajes acrecienta su propio quebranto.

Tras analizar estas situaciones se llega a la conclusión de que en política de aérotransporte la existencia de la "segunda compañía" es de ineludible necesidad para evitar el estancamiento que suele producirse en los servicios monopólicos.

Por más ajustados que sean los costos de explotación, los mismos no pueden ser superados por los ingresos mientras subsistan tarifas insuficientes fijadas por el Estado, por razones socio-económicas o políticas.

Tal la causa fundamental del déficit de las empresas, aún contando con organización técnica administrativa con carácter de "sana explotación".

De allí entonces, ante la distorsión que se produce, que el Estado que priva a las empresas de parte de los recursos a que tienen derecho por los servicios que prestan, deba concurrir mediante una compensación financiera.

Tal compensación, a la que el Estado denominaba anteriormente "subvención", y ahora "complementación económica", no debe ser de carácter integral sino ajustada a determinadas condiciones técnicas cuyo análisis se efectúa en el capítulo respectivo.

Corresponde aquí y ahora hacer presente que este trabajo de Tesis fue realizado, originariamente, bajo el patrocinio del entonces profesor de la cátedra de "Economía y Organización del Transporte", Dr. Alberto J. López Abuin, durante el año 1970 y presentado a consideración de la cátedra con fecha 31 de marzo de 1971, fecha en la que dicho

profesor ya había dejado de pertenecer a nuestra Facultad.

Al designármese como nuevo Padrino de Tesis al Dr. Manuel San Miguel, se buscó profundizar los fundamentos económicos de la Tesis sustentada por el suscripto.

Mientras ello se efectuaba, buscando reunir los máximos elementos al respecto, el dinamismo propio de la actividad del aéro transporte hizo que muchos de los puntos sustentados en mi trabajo como imperiosas necesidades se materializaran en hechos concretos.

Tenemos así que mientras entonces decía que "la Política Aérea no ha sido encarada en forma orgánica", hoy nos encontramos con que posteriormente se sancionaron las leyes 19030 y 19039 de "Política Nacional del Transporte Aérocomercial" y "Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad", respectivamente, que hacen específicamente al tema en cuestión.

Con todo, seguimos opinando que dentro de tal "política" la forma de llegar a la "compensación" de los déficit de las empresas sigue siendo de gran importancia en la economía nacional.

Por ello es que se insiste en fundamentar la consistencia de este trabajo, resumiendo el estudio realizado en tres conclusiones que ubican concretamente el problema en análisis e indican la necesidad y conveniencia de que el Estado integre en forma indirecta y colateral, sea bajo la denominación de "subsidios" o de "complementación económica", los recursos necesarios para que las empresas puedan alcanzar las condiciones de plena eficiencia, dentro de las normas reglamentarias que correspondan.

## I N D I C E

	Pag.
<u>INTRODUCCION</u>	1
1. Importancia de la materia	1
2. Finalidad del trabajo	4
<u>Capítulo I</u>	
<u>EL AEROTRANSPORTE</u>	5
1. Ventajas del mismo	6
2. Factores geográficos	9
3. Factores demográficos	11
4. Factores socio-económicos	13
<u>Capítulo II</u>	
<u>AEROTRANSPORTE DE CABOTAJE</u>	17
1 Servicios aéreos	17
Troncales	17
Afluentes	18
Fomento	18
2. Infraestructura	21
Desarrollo comercial del país	23
Aeródromos	26



3. Material de vuelo	31
Adquisiciones en el extranjero	32
Construcciones en el país	33

### Capítulo III

#### CONCURRENCIA INTERMODAL 38

1. Ferrotransporte	38
2. Autotransporte	39
3. Hidrotransporte	40

### Capítulo IV

#### EMPRESAS AEREAS 41

1. Empresas de economía privada	41
2. Empresa estatal	46
3. Empresa de economía mixta	49
4. Dimensionamiento de la red de rutas empresarias	51

### Capítulo V

#### INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS

#### TECNOLOGICOS EN LA ESTRUCTURA

#### DEL AEROTRANSPORTE. 54

1. Aviones supersónicos	55
2. Aeronaves hipersónicas	57

## Capítulo VI

### FUSION DE EMPRESAS DE AEROTRANSPORTE

- |                        |    |
|------------------------|----|
|                        | 59 |
| 1. Tendencia mundial   | 59 |
| 2. En el orden interno | 63 |

## Capítulo VII

### LA POLITICA AEROCOMERCIAL

#### EN EL ORDEN INTERNO

- |  |    |
|--|----|
|  | 65 |
| 1. Ventajas de la competencia                | 67 |
| 2. Derivaciones económicas de la competencia | 69 |

## Capítulo VIII

### TARIFAS

- |                 |    |
|-----------------|----|
|                 | 78 |
| 1. Pasajeros    | 79 |
| 2. Correo aéreo | 85 |
| 3. Carga        | 89 |
| 4. Fomento      | 92 |

## Capítulo IX

### EL PROBLEMA TARIFARIO

#### Y LOS COSTOS DE EXPLOTACION

- |                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
|                                      | 97  |
| 1. Características                   | 97  |
| 2. Material inadecuado               | 99  |
| 3. Tarifa-kilométrica de L.A.D.E.    | 100 |
| 4. Requerimientos de infraestructura | 101 |
| 5. Solución tarifaria                | 103 |

## Capítulo X

<u>EVOLUCION DEL MERCADO AEROCOMERCIAL</u>	105
1. Supuestos para un programa de evolución	106
2. La economía nacional en 1972 y su evolución en el período del programa	107
Cuadro N° 1 : P.B.I. real al costo de factores	110
Gráfico N° 1 : P.B.I. real al costo de factores	111
Cuadro N° 2 : Tasa anual acumulativa del P.B.I.	112
Gráfico N° 2 : Tasa anual acumulativa del P.B.I.	114
Cuadro N° 3 : Información disponible	116
Gráfico N° 3 : Estimaciones del P.B.I. (1950/65)	118
3. Mercado natural	119
Cuadro N° 4 : Mercado de transporte de pasajeros en los distintos medios	122
Cuadro N° 5 : Idem. Demanda aparente	123
Gráfico N° 4 : Idem. Demanda aparente	124

## Capítulo XI

<u>DETERMINACION DE LA DEMANDA Y LA OFERTA EN EL MERCADO AEROCOMERCIAL</u>	125
1. Evolución histórica de la demanda	126
Gráfico N° 5 : Demanda aparente aérotransporte	134
Cuadro N° 6 : Demanda aparente total	135
Cuadro N° 7 : Demanda aparente empresas aéreas	136
Cuadro N° 8 : Idem. índice base 1963 = 100	137
Gráfico N° 6 : Idem. índice base 1963 = 100	138
Cuadro N° 9 : Idem. cabotaje y regional	139
Gráfico N° 7 : Idem. cabotaje y regional	140

2.	Caracterización de la demanda	127
3.	Estacionalidad	132
	Cuadro N° 10 : Estimación de la demanda	141
4.	Estimación de la elasticidad-precio del transporte aéreo en la Argentina	142
	Cuadro N° 11 : Variación en volumen en años de cambio de tarifa	142
	Cuadro N° 12 : Idem. en años de tarifa nominal constante	143
5.	Oferta	144
	Cuadro N° 13 : AS-KM. Índice base 1963= 100	145
	Cuadro N° 14 : AS-KM. por empresas	146
	Gráfico N° 8 : AS-KM. Índice base 1963= 100	147
	Gráfico N° 8 Bis: AS-KM. por empresas	148
6.	Oferta y Demanda	149
	Cuadro N° 15 : AS-KM/PAX-KM- Aerolíneas Argentinas	152
	Cuadro N° 16 : Idem. restantes empresas	153
	Gráfico N° 9 : Comparativo oferta y demanda	154
	Gráfico N° 10 : Idem. Aerolíneas Argentinas	155
	Gráfico N° 11 : Idem. Restantes empresas	156
	Cuadro N° 17 : Evolución de las tarifas a precios corrientes y a precios corregidos	157
	Gráfico N° 12 : Idem	158

## C a p í t u l o   XII

### DESARROLLO PREVISTO DEL MERCADO

#### AEROCOMERCIAL

1.	Desarrollo previsto de la demanda	159
2.	Cálculo de la posibilidad de oferta máxima	161
3.	Incidencia turística	161

## Capítulo XIII

### COSTO SOCIAL DEL AEROTRANSPORTE

	165
1. Incidencia en el presupuesto nacional	166
Déficit empresario	166
"Subsidios"	169
2. Costo financiero por insumos, tasas y cargas sociales	172
3. Incidencia en el Balance de Pagos	175
Cuadro N° 1 : Déficit de Aerolíneas Argentinas	177
Cuadro N° 2 : Déficit de las empresas privadas	178
Cuadro N° 3 : Aporte del Estado a Aerolíneas por Pax-Km transportado	179
Cuadro N° 4 : Déficit de las empresas privadas por Pax-Km transportado	180
Cuadro N° 5 : "Subvenciones" liquidadas a la empresa A.L.A.	181
Cuadro N° 6 : "Subvenciones" liquidadas a la empresa Austral	182
Cuadro N° 7 : "Subvenciones" liquidadas a la empresa T.A.B.A.	183
Cuadro N° 8 : "Subvenciones" liquidadas a la empresa Aerochaco	184
Cuadro N° 9 : Resumen de las "subvenciones" liquidadas a las empresas privadas de aerotransporte	185
Cuadro N° 10 : Comparación de los rubros activos y pasivos de las principales empresas de aerotransporte	186

Cuadro N° 11 : Tráfico de cabotaje. Total de pasajeros transportados por vía aérea	187
Cuadro N° 12 : Ajuste de la serie de tráfico de cabotaje ( años 1959 a 1971 ) por criterio de los mínimos cuadrados	188

#### C a p i t u l o   X I V

##### I N T E G R A C I O N   I N D I R E C T A   Y

##### C O L A T E R A L   D E   R E C U R S O S

1. Fundamentos técnicos para distribución del "subsidio"	189
2. El "subsidio" en la legislación argentina	194
Régimen legal	194
Situación legal	205
Aspectos económicos	208

#### C a p i t u l o   X V

##### N E C E S I D A D   D E   U N A   P O L I T I C A

##### A E R E A   C O H E R E N T E

1. Fundamentos	213
2. Normas legales	214
3. Políticas Nacionales	215
4. Referencias	225

##### C O N C L U S I O N E S

1. Autosuficiencia del aérotransporte	230
2. Existencia de situaciones especiales	232
3. Integración de recursos	234

##### B I B L I O G R A F I A

237

## INTRODUCCION

"La era de la aviación se ha iniciado en el mundo y no dudemos que es uno de los medios escogidos por la Providencia para que se acerquen los pueblos que antes parecían distantes, para que los hombres se conozcan mutuamente con mayor facilidad, para que los potentados que se encuentran en un rincón cualquiera de la tierra puedan ayudar con presteza al desvalido que se encuentre en otro; para que todos los bienes se intercambien mutuamente y sin demora, y para que de todo ello resulte, en las ideas y en los hechos, que el Mundo es uno, que los hombres somos todos solidarios en nuestro propio destino, vale decir, que se convezan todos, egoistas y misericordiosos, que somos todos hermanos."

Este pensamiento forma parte del discurso pronunciado por el Secretario de Aeronáutica, Brigadier General Don Bartolomé De la Colina, en ocasión de celebrarse el primer aniversario de la creación de la Secretaría de Aeronáutica en nuestro país, el 4 de enero de 1946, ofrece una idea general de todo cuanto la aviación ha aportado a la civilización actual.

Dentro de los grandes problemas de tipo económico que se presentan actualmente en nuestro país, el relacionado con el transporte brinda la posibilidad de introducirnos en uno de los temas más candentes, y dentro del mismo el aérot transporte de cabotaje, por ser quizás el menos debatido permite llegar a

establecer mis propias conclusiones en este trabajo que se presenta como tema de tesis.

Puede decirse que no existe actividad económica que haya tenido un ritmo de crecimiento más fuerte y constante que el aérotransporte. En el ámbito mundial, en los últimos treinta años, la duplicación del tráfico aéreo en lapsos muy cortos, marca claramente su fuerte índice de desarrollo.

Tan es así que en pocos años ha variado totalmente el índice de medida respecto de este tipo de transporte. Vertiginosamente se ha pasado en las aeronaves del cómputo de decenas a centenares de pasajeros; de kilogramos de carga a toneladas transportadas; de kilómetros de velocidad a tantas veces la velocidad del sonido (mach 1, mach 2), llegándose ya a prever mach 3 para el año 1975.

El progreso es constante y la gran técnica actual, nutrida de la investigación espacial de avanzada, está hoy al servicio del transporte aéreo, así como en el siglo pasado lo estuvo para el transporte ferroviario y marítimo.

Es sabido, con carácter general, que todas las aviaciones del mundo, de una u otra forma, están apoyadas por sus respectivos gobiernos. Este apoyo obedece al concepto real y valedero que el medio aéreo es para el futuro cercano un instrumento principalísimo del poder nacional. El mundo del futuro se hará con aviones de la misma manera que el de hoy fue construido con barcos, ferrocarriles y caminos.

Por ahora pocas son las líneas que pueden subsistir como actividad comercial libre, es decir sin apoyo oficial. Ello hace que el conjunto de la actividad aérea, con visión de futuro, debe ser estrechamente tutelada por el Estado.

El desarrollo aeronáutico es clave fundamental para el futuro nacional y corresponde que sea pagado y contralorado por la Nación, ya que es valioso futuro que se está comprando con dinero del pueblo.



Profesor Emérito Dr. ALFREDO L. PALACIOS

Para conocer el estado de nuestro transporte aéreo debemos saber como estamos con relación a los demás países. Tomados los 309 miles de millones de pasajeros-kilómetro transportados en 5300 aeronaves por las naciones miembros del OADI, para el año 1969, la República Argentina con sus 2.250 millones utilizando 58 aeronaves realiza poco más del 0,73 % del tráfico mundial de occidente

El crecimiento de nuestro tráfico aéreo se está produciendo, es cierto, avanzamos porque la corriente de la aviación de transporte corre muy rápido y nos arrastra, pero nos vamos retrasando con respecto a esa corriente, tomando como referencia los últimos diez años, en los cuales hemos estado bastante lejos del promedio mundial de crecimiento y demasiado lejos de las naciones agresivas.

Hace diez años ocupábamos aproximadamente el puesto número doce entre los mejores tráficos, actualmente ocupamos el puesto décimo sexto; pero hay una recuperación gracias a las nuevas flotas, ya que en el año 1966 nuestro lugar fue el vigésimo.

Muchos son los factores que impulsan el incremento del transporte aéreo. En primer lugar y muy importante, la voluntad de avance y desarrollo del país todo. Luego la abundancia, superabundancia puede decirse, de capital humano, dentro de un mundo que -en general- lo tiene en crisis. En tercer lugar, el factor geográfico y de infraestructura. Nuestra geografía clama por aviones y nuestra red de aeropuertos es muy moderna y puede pasar a la categoría de excelente con relativo poco esfuerzo. Por último, la circunstancia abstracta. Las decisiones en el alto nivel nacional, que hacen a la política aérea y a veces a la voluntad o "conciencia" de los hombres que la han conducido.

Sintetizando, en 1972 el transporte aéreo en la República Argen-

tina se encuentra en una situación de infradesarrollo con respecto al nivel que auténticamente le corresponde. Con un mínimo de acierto, la Secretaría de Estado de Transporte puede canalizar un formidable índice de crecimiento en el futuro próximo. Pero si este organismo no acierta con la rápida salida que las circunstancias imponen, el desarrollo quede presumirse que se producirá lo mismo, aunque pasando por encima del débil cerco de las regulaciones oficiales.

Nuestro tráfico internacional carece de la agresividad y de la imaginación que requiere un mercado de gran competencia y de cuya eficaz explotación pueden deducirse importantes beneficios de tipo económico empresario: saldo favorable para el país e el movimiento de divisas; beneficiosos aporte a otras actividades, especialmente turismo, y, finalmente, algo que debe figurar a la cabeza de todos los valores, el prestigio que adquiere una nación cuando su bandera se destaca por la eficiencia en este campo tan visible de las actividades internacionales.

La economía del transporte aéreo dentro de nuestras fronteras, tomado en conjunto, forma un cuadro de extrema confusión debido a que se está conformando por una serie de factores que no son conciliables entre sí. Tenemos así que juegan tarifas políticas, competencia entre la empresa estatal y las privadas, déficit de explotación en todas ellas y por ende subvenciones a cargo del Estado.

El objetivo de esta tesis es llegar a la determinación de un sistema que posibilite nuevas formas de integración colateral o indirecta de recursos haciendo factible el máximo desarrollo y aprovechamiento de las facilidades, aliviando al contribuyente al reducir o llegar a eliminar las subvenciones al obtenerse mejores resultados en la explotación de los servicios.

## CAPITULO I

### EL AEROTRANSPORTE

Muchos son los factores que hacen al desarrollo de los pueblos, estando en su mayoría íntimamente interrelacionados entre sí.

Transporte, comunicaciones y energía son hoy elementos fundamentales dentro de la estructura de los países modernos, correspondiendo al primero, por su carácter particular, desempeñar un papel preponderante dentro de la economía.

Desde el simple cambio o trueque de productos, originado como consecuencia de la desigual distribución geográfica de las riquezas y destinado a satisfacer las últimas exigencias de la economía moderna, pueden ser considerados como el más eficaz medio para la circulación de la riqueza.

El perfeccionamiento del transporte ha ido proporcionando a su paso, y sujeto a la medida de sus posibilidades, el impulso necesario al desarrollo de la civilización. Es ella entonces, quien al perfeccionar los medios de transporte, va facilitando su autodesenvolvimiento.

La aeronavegación comercial, como el medio más moderno de transporte, cuenta con las más eficaces armas para alcanzar los mejores resultados,

siendo de fundamental importancia su aporte propio: el factor "tiempo-distancia" así como el índice de disponibilidad de bienes y personas.

La aviación tiene muchísimas y ventajosas aplicaciones en todas las ramas de la actividad del hombre de uestro tiempo. En nuestro país, el desarrollo que ha alcanzado la aviación comercial no sólo ha acercado lejanas regiones al resto del país, sino que las ha incorporado al concierto del progreso y dinamismo actual, tal como ha ocurrido con nuestra patagonia que ha dejado de ser una región de leyendas para transformarse en una zona de muy brillante porvenir.

La mayoría de las ventajas que reporta el aérotransporte son de orden económico, a pesar de ser también un elemento de vital importancia para prestar auxilio en los casos de accidentes o desastres.

Todos los países que deseen concretar una expansión geoeconómica, tendiente a la integración territorial deberán contar con un bien organizado sistema de transporte que sirva de apoyo tanto a la estructura económica como a los propios usuarios.

En el trazado de una red de comunicación interior es forzoso destacar que el medio aéreo debe tener preponderante participación, para lo cual se hace necesario incentivarlo adecuadamente.

Nuestro país, al igual que el resto del mundo, necesita del crecimiento de los medios de transporte para su desarrollo. De ello surge la importancia de una buena estructuración del aérotransporte, en la que debe tenerse en cuenta la situación difícil que el mismo atraviesa como consecuencia de los continuados déficit de explotación, amén de los innumerables impuestos, gravámenes y demás recargos que oscurecen su futuro.

En la necesidad de otorgar prioridad al aérotransporte para buscar

solución a parte de los graves problemas que crea el actual déficit que tenemos en materia de transporte y comunicaciones, se la debe prestar un apoyo amplio y sin retaceos que aliente la máxima utilización de este potencial.

Todos decimos que la Argentina es un país con futuro, pero debemos tener en cuenta los hechos ocurridos y las tareas realizadas en el pasado. A medida que el tiempo avanza, las nuevas circunstancias que van apareciendo plantean nuevas necesidades de servicios, suscitando así nuevas posibilidades económicas, a las cuales la crisis de los medios de transporte puede convertir en fallidas.

La historia económica argentina muestra que lo que en su época fue factor de progreso, hoy se ha transformado en la gran rémora del desarrollo nacional.

El enorme peso que tiene el déficit del transporte en el presupuesto nacional, si bien en su enorme mayoría ocasionado por el sistema ferroviario, hace que muy a menudo se confunda tal situación con la economía del transporte.

Las mejores energías del país, los saldos favorables de su balance comercial, son consumidos por esta enorme usina del déficit sin que a veinte años de la nacionalización de los ferrocarriles se haya podido darle adecuada solución.

La confusión del déficit ferroviario con el problema del transporte en nuestro país ha soslayado la cuestión acerca del enfoque de una política nacional vertebrada alrededor de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte.

La desconexión de los distintos sistemas, la improvisación reinante por largos períodos a nivel gubernamental, y lo que es penoso aún, en nuestro

carácter de universitarios, la falta de profesionales con la debida idoneidad y en número suficiente, han contribuido a que este problema continúe siendo una de las grandes cuestiones de la Argentina actual.

Este problema configura por sí solo una gran responsabilidad para las actuales generaciones y es deber aceptar el reto de la historia encarando la búsqueda de soluciones con inteligencia y decisión.

Debemos tener cabal conciencia de que un sistema de transporte está en condiciones de estructurar de modo decisivo los procesos de expansión e industrialización; de que una política de transporte condiciona e influye sobre el proceso de desarrollo; de cómo una política bien concebida supone poderes responsables y estudiosos con visión de conjunto; así como que una parte considerable de los problemas de los pueblos subdesarrollados resultan de su propio sistema de transporte que en algunos casos asfixia y limita y en otros no opera como avanzada del crecimiento.

No debe olvidarse, por ta to, que el transporte aéreo constituye un instrumento de gobierno de especial idoneidad, que contribuye en gran medida al fomento, desarrollo y acercamiento de las zonas o poblaciones que sirve. Es, asimismo, una de las manifestaciones más importantes del "Poder Aéreo", y por ende, de proyecciones fundamentales en los campos político, social y económico.

Por coincidir con el autor, cabe agregar aquí el pensamiento del Doctor FRITZ VOIGT, en el prefacio de su libro "ECONOMIA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE" (Fondo de Cultura Económica, pag.8), que dice textualmente:

"Una política de transporte bien concebida está en condiciones de "influir en un grado considerable sobre los procesos de desarrollo, de atenuar los efectos secundarios indeseables de los mismos y de prevenir los peligros que puedan presentarse. Sin embargo, una política de esta clase

" presupone que los poderes responsables, el Gobierno, el Parlamento y también la ciencia tengan una visión conjunta de dichos problemas y conozcan los límites de las posibilidades de influir sobre ellos. No es sino en estas condiciones que las medidas estructurales de la política cuentan con posibilidades de éxito".

### FACTORES GEOGRAFICOS

El territorio argentino, ocupa la parte meridional de América del Sud, siendo su superficie de más de cuatro millones de kilómetros cuadrados, así compuesta:

Porción continental . . . . .	2.778.763	Km <sup>2</sup>
Islas oceánicas . . . . .	16.932	Km <sup>2</sup>
Antártida Argentina . . . . .	1.230.000	Km <sup>2</sup>
	<hr/>	
Superficie total . . . . .	4.025.695	Km <sup>2</sup>
	<hr/> <hr/>	

Por su forma y disposición longitudinal tiene nuestro país una gran diversidad de climas y enormes recursos naturales.

En términos generales, podemos decir, que se trata de un país de estructura agraria extensiva, con un proceso de industrialización en franco desarrollo.

Su topografía es diversa y va desde regiones escarpadas y montañosas hasta fértiles llanuras, pasando por zonas lacustres, estériles salinas, exhuberantes bosques...

En una amplia discriminación podemos distinguir varias zonas:

1) Zona Agropecuaria: Se extiende en regiones beneficiadas por el clima templado y subtropical húmedo como Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, La Pampa, entre otras.

2) Zona Minera: Aunque nuestro país no se ha destacado como gran productor minero, no podemos negar la riqueza petrolífera que encierra nuestro subsuelo (Patagonia), los recursos ferríferos de Zapla (Jujuy) y Sierra Grande (Río Negro), los yacimientos de carbón de Río Turbio y una gran diversidad de rocas de aplicación y otros minerales cuya extracción es hoy muy activa.

3) Zona Industrial: El 70% de la actividad fabril se halla concentrada en el conglomerado del Gran Buenos Aires, con tendencia a desplazarse sobre la costa santafesina del Río Paraná.

Al apreciar esta clasificación, notamos una desigual distribución de la explotación. Existen zonas donde hay una verdadera Revolución Industrial, mientras que en otras como la Patagonia y Noroeste argentino el índice de desarrollo industrial es todavía prácticamente nulo.

En el Gran Buenos Aires y alrededores se agrupa la mayoría de las industrias de nuestro país extendiéndose en cierta medida por la costa santafesina del Paraná, formando la denominada Costa Industrial Argentina.

Existen eso sí las denominadas Industrias Regionales como son: ingenios, en Tucumán y Salta, bodebas en San Juan, Mendoza y Río Negro; siderurgia en Jujuy (Palpalá) y Santa Fe (San Nicolás); fábricas de cemento, aserraderos, frigoríficos, obrajes, curtiembres...

La radicación de tales industrias, está ligada íntimamente a factores geográficos y naturales, tales como clima, topografía, distancia, así como también por la existencia de materias primas y recursos.

El factor tiempo-distancia juega un papel muy importante y debe ser tenido en cuenta en nuestro caso, dado que el transporte aéreo nos ofrece la particularidad de franquear grandes extensiones en poco tiempo, uniendo capitales y centros industriales con regiones en desarrollo.



## FACTORES DEMOGRAFICOS

De conformidad con las cifras arrojadas por el Censo Nacional de 1970, la población total de nuestro país se aproxima ya a los veinticuatro millones de habitantes. El censo anterior, practicado en 1960, indicó una población cercana a los veinte millones, lo que señala que en el prolongado lapso de diez años la población ha aumentado escasamente menos del veinte por ciento.

Al margen de la Capital Federal, con una población estable de casi tres millones de habitantes, existen solamente dos ciudades en pugna por aproximarse al millón de habitantes: Córdoba y Rosario que señalan los hitos necesarios para las rutas esenciales del transporte

Concretando las características básicas del panorama demográfico argentino, se determina: (1)

- 1°) Una tasa de crecimiento anual medio baja y con tendencia decreciente.
- 2°) Una marcada concentración de la población en zonas urbanas industrializadas, preferentemente en el Gran Buenos Aires.
- 3°) Vastas extensiones de territorio, sobre todo rurales, expulsoras de la población a tal punto que neutralizan su crecimiento natural y arrojan saldos poblacionales negativos.
- 4°) Una notable disminución del porcentaje de extranjeros y su radicación en zonas focalizadas: la Capital Federal, el Gran Buenos Aires y las provincias limítrofes.
- 5°) Una dilatada extensión patagónica, caracterizada por muy largas distancias y virtualmente despoblada, salvo algunos cen-

---

(1) Informes Comisión Censo Nacional 1970.

tros extractivos.

Lo antedicho queda expuesto a los efectos de tener una idea actualizada del factor demográfico en nuestro país, pero su importancia al referirnos a este tema, en su relación con el aérot transporte de cabotaje, es fijar los aspectos de índole comercial, industrial o turístico, así como las causas que motivan el tráfico aéreo entre determinadas regiones del mismo, así como estudiar las posibilidades o aptitudes que poseen otras comarcas en las cuales el tráfico todavía es muy reducido o prácticamente inexistente.

La definición de Juan Bautista Alberdi "el problema del enano con cabeza de gigante" tiene hoy vigencia pero con la variante de que "el enano tiene cada día más cabezas". En efecto, en 1914 había sólo tres ciudades con más de 100.000 habitantes; en 1947, quince; en 1960, veinticinco; en 1970, treinta y tres, tendencia ésta de universal observación.

Con todo, la gran cabeza continúa concentrada en la región central-este de nuestro país, en la que el grueso poblacional llega a casi nueve millones de habitantes.

Tomando en cuenta lo expuesto precedentemente en cuanto a los elementos geográficos y demográficos, podemos entrever que para lograr una expansión geoeconómica con vistas a una integración territorial se hace necesario contar con una infraestructura de transporte que sirva de apuntalamiento.

En tal sistema de intercomunicación, el aérot transporte llegará a constituir una garantía de integración dinámica en las prestaciones con el rápido acceso a regiones distantes y/o de accidentada geografía.

El desarrollo del país necesita de los medios de transporte y éstos, a su vez, alientan sus pautas de crecimiento. La ramificación de las rutas aéreas implica evaluar mediante estudios prospectivos el potencial

económico de localidades y zonas que se incorporarán a las diversas etapas del desarrollo, así como donde sea más sensible la insuficiencia de otros medios de comunicación.

Estimamos conveniente dejar de lado dos pautas que por largo tiempo tuvieron cierta preponderancia:

- 1º. que el avión es solamente para un reducido núcleo de personas:
- 2º. que es un elemento tendiente al desarrollo de la industria del turismo.

Por el contrario, puede afirmarse que hoy en día, el aérot transporte tiende a facilitar el desarrollo de la economía nacional, siendo su uso cada vez más común y accesible a una gran mayoría.

#### FACTORES SOCIOECONOMICOS

El ritmo de progreso que obtengan las regiones sometidas a un régimen de desarrollo intenso será fundamental para la economía nacional. El aérot transporte puede ser un importantísimo catalizador en el aceleramiento de este progreso y los recursos de la aviación están llamados a hacer en ello la más importante contribución. La capacidad de trasladar personal y bienes es esencial para cualquier actividad significativa, ya sea económica o social.

En las economías mas avanzadas esta función fué realizada inicialmente por el transporte de superficie, para ser reemplazada mas tarde, en algunas áreas específicas por el transporte aéreo. Sin embargo, en regiones que se hallan en rápido desarrollo como es el caso de la República Argentina, el transporte aéreo debe desempeñar un papel algo diferente, existiendo muchas razones sustanciales y de peso para ello. El aérot transporte es más rápido y facilmente desarrollado que el transporte ferroviario y ca-

minero que requieren más tiempo y mucha mayor inversión de capital.

Por otra parte, en una economía en desarrollo, el tráfico de carga y pasajeros, actualmente y en un futuro cercano, es poco significativo para justificar inversiones en grandes instalaciones de transporte de superficie, pero puede justificar inversiones en transporte aéreo por su gran flexibilidad. Particularmente en una economía en desarrollo, los escasos recursos humanos deben estar disponibles en regiones muy distantes, con el menor costo de tiempo y oportunidad, problema que solo el transporte aéreo puede resolver.

Aunque no todo se puede esperar del aérotransporte comercial, su gran flexibilidad y velocidad lo hacen especialmente valioso.

Algunos beneficios específicos que deben destacarse, son:

1. Contribución a la integración económica social de comunidades alejadas mediante el suministro de servicios de pasajeros y carga.
2. Mejora la educación y el cuidado de la salud.
3. Acelera el desarrollo industrial y comercial así como la producción mediante el transporte aéreo de carga.

El aérotransporte es un elemento indispensable para la vida económica de un país con las características geográficas de nuestro país. Igualmente es una de las más poderosas herramientas con que se cuenta para su desarrollo económico.

Para realizar la penetración, colonización y desarrollo, en zonas remotas, el medio más conveniente es el aéreo, porque:

1. La inversión de capital es menor que la necesaria para otros sistemas usuales de superficie.

2. El tiempo necesario para llegar a la fase operativa es decisivo y el sistema aéreo puede ser operativo muy rápidamente.
3. La implantación de otros medios puede ser imposible ante los obstáculos topográficos.

Como sistema, es el vaso comunicante a través del cual la economía nacional se mantiene unida y alcanza posibilidades de integración y complementación. Estimula el comercio, la industria, y la incorporación de territorios a la economía nacional. Hace más rápido y flexible el flujo de capitales a lo largo del país, y al facilitar el intercambio de ideas, acelera el desarrollo tecnológico.

Dada su importancia, las deficiencias constituyen un inadmisibles freno a las actividades comerciales, sociales, etc. y al progreso económico. La misión básica es la de proveer un servicio económicamente aceptable tanto para el usuario como para la economía general nacional privada y estatal en conjunto.

A. igual que otras actividades comerciales, es un "servicio" dentro de la categoría llamada "capital social" de orden general.

Como servicio es un prerequisite indispensable, que posibilita y promueve otras actividades económicas, aún cuando el transporte no es en sí mismo una fuente directa de producción.

Los frutos del transporte, aéreo o de otra modalidad, son cosechados por la economía general. Socialmente, el desplazamiento rápido que ofrece el avión a cada individuo, valoriza el tiempo del usuario. Se traduce en un mayor campo de acción, en alto valor económico del tiempo productivo, y como corolario, en mayores ingresos individuales.

El transporte aéreo de carga beneficia al producto transportado con el "valor agregado", al colocar el producto al alcance del consumidor

en corto tiempo, y salvando distancias de otra manera prohibitivas en tiempo y costo.

En síntesis, genera "economías externas" independiente de la generación de ganancias o pérdidas, del sistema de aérotransporte mismo.

## CAPITULO II

AERO - TRANSPORTE DE CABOTAJE1. SERVICIOS AEREOS

Por servicios de CABOTAJE se entienden los que se prestan intercomunicando distintos puntos, dentro de las fronteras de un mismo país.

Dentro de este tipo de aérotransporte cabe destacar la existencia de líneas troncales, afluentes o "Feeder Lines" y las de fomento.

Líneas TRONCALES son las que realizan vuelos a las ciudades o zonas más importantes del país, contando con los equipos más modernos y con la mayor cantidad de servicios diarios.

Se prestan también servicios a zonas de importancia secundaria pero con menor frecuencia de vuelos.

Las compañías que prestan estos servicios, en nuestro país, son Aerolíneas Argentinas, que es de carácter estatal, y las privadas Aérotransportes Litoral Argentino, Sociedad Anónima de Aeronavegación y Austral, Compañía Argentina de Transportes Aéreos Sociedad Anónima.

Las líneas AFLUENTES llamadas de alimentación ("feeder lines"), son todas aquellas que se ocupan del transporte zonal en lugares donde es prácticamente imposible, por diversos factores (regularidad, intensidad, pistas, etc.), la llegada de grandes aviones. Dichos traslados se efectúan en aviones más pequeños (Twin Otter o tipo Cessna) y también por los llamados taxis aéreos.

Estas líneas cumplen un doble propósito:

1. facilitar las conexiones entre poblaciones de la zona; y
2. alimentar, transportando pasajeros, carga y correspondencia, a las líneas troncales.

Se puede conseguir así, por medio de bien diagramadas combinaciones, el acceso por aire a la mayoría de los centros poblados y regiones diversas del país.

Entre las medidas a tomar por los gobiernos provinciales, para promover el tráfico aéreo en las zonas de su respectiva competencia, es de fundamental importancia todo lo relativo con la creación, desarrollo y mantenimiento de empresas aerocomerciales regulares, sean de alimentación o regionales.

Por su parte, los servicios de FOMENTO son los efectuados en general por instituciones no comerciales cuyo objetivo primordial es atender las necesidades públicas, sin fines de lucro.

Estos servicios comprenden un sector muy importante del aérotransporte pues prescindiendo del resultado comercial, dado que son altamente deficitarios, tienen grandes implicancias sociales, culturales y económicos que resultan de su progresiva acción.

En nuestro país sus orígenes se remontan al año 1934 en que la aviación militar realizó experiencias de transporte aerocomercial por intermedio



de S.E.T.A. (Servicio Experimental de Transporte Aéreo). Los servicios se cumplían con aviones producidos en la Fábrica Militar de Córdoba, conducidos por pilotos militares y civiles.

A partir del mes de septiembre de 1940, el entonces Comando de Aviación de Ejército creó diversos servicios a fin de satisfacer los reclamos de zonas distantes e incomunicadas de nuestro país y cuya explotación privada no resultaba conveniente. Con viejos "Junkers" unía la base aérea de El Palomar con Santa Rosa, Neuquén, Bariloche y Esquel (línea Sudoeste).

En el año 1943 se creó la línea Noroeste, llevando sus alas a las selvas misioneras y cataratas del Iguazú, prolongándose luego hasta Asunción del Paraguay.

El 23 de octubre de 1945 se unificaron ambas líneas bajo la denominación de "Líneas Aéreas del Estado" (L.A.D.E.). Desde entonces y ya bajo la dependencia de la Secretaría de Aeronáutica se efectuaron vuelos, abriendo verdaderas picadas, hacia los cuatro puntos cardinales del cielo argentino.

Dicha tarea se cumplió siempre bajo el signo que inspiró su creación: el fomento del transporte aerocomercial en todos sus aspectos y el desarrollo de las regiones donde llegaban sus servicios.

Su forma de operar ha sido siempre la misma: iniciaba una ruta que había sido previamente estudiada; generaba el tráfico aéreo tan pronto como éste alcanzaba un volumen que lo hacía comercialmente explotable por una empresa privada, mixta o estatal, se desprendía de la misma.

Tanto el material como el personal navegante y técnico son de la Fuerza Aérea Argentina. Utiliza aviones Douglas DC-3 y DC-4, habiendo incorporado recientemente aparatos canadienses denominados Twin Otter. Próximamente, de cumplirse los planes de renovación de material de Aerolíneas

Argentinas, tomará a su cargo los aviones Avro 748 a turbohélice que serán desafectados por la empresa estatal. El personal no tiene otro emolumento que el que le corresponde por su grado militar.

Los servicios de L.A.D.E. son prestados, al igual que las restantes empresas que operan en el ámbito nacional, bajo la supervisión de la Dirección Nacional de Aérotransporte, sin gozar de privilegio y sin lesionar los intereses de aquellas empresas, ya que su acción es supletoria o complementaria y no competitiva.

Las autoridades de L.A.D.E. han encarado con gran empuje lo que han denominado "la segunda conquista del desierto", buscando posibilitar la consolidación del desarrollo económico de la Patagonia.

A tal efecto han volcado masiva y preferentemente su acción sobre dicha zona, teniendo servicios permanentes entre Río Grande, Río Gallegos y Ushuaía; Comodoro Rivadavia, Río Mayo, San Martín, Esquel, El Maitén, El Bolsón y Bariloche; Comodoro Rivadavia, Perito Moreno, Gobernador Gregores, Lago Argentino, Río Gallegos y Río Turbio; etc.

Además presta valiosos servicios de transporte, de carácter no regular, mediante la incorporación reciente de modernas unidades como el "Hércules S. 130", de gran capacidad en sus bodegas.

Para poder cumplir con el plan patagónico se vió en la necesidad de desplazar a manos privadas los servicios que prestaba en la mesopotamia y en el centro del país.

Ahora bien, en su íntima apreciación puede determinarse que en las reales condiciones actuales de prestación de servicios, la mayoría de tales servicios patagónicos no son totalmente de fomento. En efecto, según las técnicas aeronáuticas para ser así consideradas, entre otros factores,

deben predominar un bajo nivel de asientos ocupados y tarifas mínimas sin relación con el costo de explotación, situaciones éstas que no ocurren en todos los casos.

En realidad nos encontramos con que existe gran demanda de pasajes, atento al carácter de complementario que se ha dado a muchos de los servicios, combinándolos tanto con los prestados por Aerolíneas Argentinas como por Austral. Las tarifas son netamente promocionales y en relación a lo que costarían en otros medios de transporte, son sumamente accesibles a los pobladores de la zona.

## 2. INFRAESTRUCTURA

Se denomina infraestructura aeronáutica al conjunto de aeródromos, instalaciones conexas de meteorología, sistemas electrónicos de apoyo a la navegación y seguridad de vuelo, y servicios auxiliares terrestres que estando distribuidos y conectados en tierra posibilitan las operaciones aéreas.

Tal diversidad de elementos materiales y humanos conforma un complejo, de características tan especiales, coordinadas y funcionales, que exige su conducción centralizada, tarea que cumple la Fuerza Aérea Argentina de acuerdo con los instrumentos legales en vigor.

Antes de la sanción de la Ley 18.416 si bien no existía un ordenamiento legal referente al Plan General de Infraestructura, enormes influencias políticas e intereses sectoriales privaban sobre el interés nacional, haciendo que no se efectuara una obra armónica, coherente y positiva.

En la construcción de aeropuertos no se tenían en cuenta las necesidades futura, ni se realizaban planes integrales. Con las políticas y

criterios del Plan Nacional de Infraestructura (Ley 18.416), se llegó a un ordenamiento, planificación y desarrollo integral que contemple las necesidades presentes y futuras.

Se establecieron una serie de criterios de singular gravitación entre los que podemos mencionar:

- Se consideró al transporte aéreo como un transporte de distancia y no de puerta a puerta, dado que el costo de mantenimiento demandaría altos presupuestos no compensables de ninguna manera.
- Se consideró la necesidad de desarrollo e integración de ciertas regiones del país.
- Se contempló la necesidad de una red troncal que sirva a los requerimientos de ruta de la red troncal del tráfico aerocomercial de cabotaje internacional.

Las previsiones que se incluyen en el Plan Nacional de Infraestructura Aeronáutica, desde el punto de vista civil, surgen de tres tipos de factores determinantes:

1º- De las necesidades socioeconómicas de los núcleos poblados vitales del país y las previsiones de su desarrollo.

2º- De las necesidades de las vías a lo largo de las cuales se desarrolla el tráfico aerocomercial, tanto internacional (incluyendo el regional con los países vecinos) como el de cabotaje o interno del país.

3º- De la necesidad de proveer no sólo al desarrollo de una zona o región, sino a su vital integración dentro de la Nación. Caso típico es el de la Patagonia.

## EL DESARROLLO COMERCIAL DEL PAIS.

La autoridad aeronáutica, interpretando cabalmente la responsabilidad que le compete en su participación en el sistema nacional de Planificación y Acción para el Desarrollo, ha determinado cuáles son los núcleos vitales del país que forzosamente deben contar con aeropuertos comerciales adecuados.

En este sentido se ha iniciado y se practica una relación permanente con la Secretaría del CONADE, particularmente en la colaboración de las bases para decisiones que requieren la coordinación de los distintos niveles estatales o que puedan incidir por su volumen o trascendencia en el sector público. Como uno de los ejemplos de esta coordinación se puede mencionar el Plan de Aeródromos del Gran Buenos Aires, el que está siendo así analizado en cuanto a su factibilidad técnico económico y con miras a la obtención de prioridad dentro del sector público, y en donde dicha Secretaría ha colaborado con sus técnicos para las estimaciones de evolución del Transporte Aéreo Nacional.

Como resultado de estos estudios, realizados a la luz del Programa de Ordenamiento y Transformación, y además por repetidos contactos con todos los gobiernos provinciales que integran las distintas regiones de desarrollo, se ha determinado que, en primer término, resulta imprescindible que cuenten con aeródromos adecuados las capitales de provincias, no sólo por ser ellas centros de irradiación de todo tipo de actividades de las regiones bajo su responsabilidad y otras dentro de su influencia, sino que, como resultado de la complejidad de la organización sociopolítica de una nación moderna, el avión es el medio más efectivo para intercomunicar y dar fluidez al enlace necesario entre la Capital Federal y las provincias, y éstas entre sí, tanto desde el punto de vista oficial como en el de las

actividades privadas. total de pasajeros...

Además de las capitales provinciales, hay otros puntos de país que poseen vitalidad propia, y por ello generan una actividad aerocomercial importante, que determina la necesidad de aeropuertos que se adelanten al incremento de su desarrollo.

Las vías a lo largo de las cuales se orienta el tráfico aerocomercial del país responde en parte, como es lógico, a las necesidades de las áreas vitales ya señaladas e razón de que ellas al llegar a una determinada magnitud generan necesidades concretas de transporte aéreo de pasajeros y de cargas.

Las líneas generales del desarrollo de estas vías aéreas, proyectadas geográficamente, irradian por el momento en general desde el Gran Buenos Aires, por cuanto la mayor parte del tráfico aéreo del país al interior y al exterior se generan en dicho punto.

Estas líneas son una primera que desde Buenos Aires sigue al Norte, abarcando Rosario, Santa Fe, Resistencia, Formosa, Asunción y Resistencia o Corrientes y Posadas. Complementariamente existe una línea que va hacia el norte por el río Uruguay.

Otra línea pasa por Córdoba - Tucumán y Salta. Una cuarta sigue la línea general San Luis - Mendoza.

Otra se orienta hacia Santa Rosa - Bariloche y la Cordillera hacia el sur.

Por último una va al extremo sur del país pasando por Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, además de puntos intermedios y laterales, que termina en Usúhaia.

El número total de pasajeros que se mueven a lo largo de esas rutas ha sido en el año de 1964 de 681.741, en 1965 713.152, en 1966 759.162, en 1967 962.000, en 1968 1.009.000 y en 1969 1.175.489, según se desprende de las estadísticas respectivas.

Esto no incluye, por supuesto, los movimientos de aviones privados o de pequeño tamaño como aerotaxis y aviones estatales.

El número de aviones aerocomerciales nacionales que recorren estas rutas internas en tráfico regular es de 51, prácticamente todos de capacidad de 40 pasajeros para arriba.

Las rutas aéreas internacionales que ingresan al país lo hacen hacia la terminal de la Capital Federal, sin escalas previas dentro del país con excepción de las empresas nacionales.

Se puede decir que estas rutas están servidas por aeródromos aptos. No obstante, alguna de las pistas no satisfacen ya el desarrollo previsible de los servicios aéreos, y por lo tanto se está incrementando su capacidad operativa. Entre ellos están los de La Rioja, Iguazú, Córdoba, Ezeiza y Aeroparque.

Al 31 de diciembre de 1970 existen en el país la cantidad de 28 aeródromos operables y 38 no operables para reactores, que hacen un total de 66 aeródromos con tráfico aerocomercial regular.

La utilización de la Infraestructura en el aérotransporte la podemos expresar mediante el siguiente cuadro:

Lugares con servicios regulares de transporte aéreo	66
Lugares con más de 100.000 pasajeros anuales	7
Lugares con más de 50.000 pasajeros anuales	13
Lugares con más de 10.000 pasajeros anuales	30

Capitales de Provincias servidas	todas
Aeródromos con pistas pavimentadas utilizados	42
Superficie de las pistas pavimentadas	4.889.130 m <sup>2</sup>
Aeródromos con servicios de primera categoría	26
Aeródromos con servicios de segunda categoría	24
Aeródromos con servicios de tercera categoría	16
Capital estimado de la infraestructura	\$ 500.000.000
Total de pasajeros llegados y salidos	3.736.796
Aeródromos con más de 3.500 movimientos	9
Aeródromos con más de 2.000 movimientos	15
Aeródromos con más de 1.000 movimientos	29

Como estadística comparativa resulta de interés señalar que la Argentina cuenta con un aeródromo por cada 50.000 kilómetros cuadrados de superficie, mientras que el Brasil, con un desarrollo relativo de transporte de superficie inferior a nuestro país, y que por ende depende mucho más del transporte aéreo, cuenta con un aeródromo principal cada 70.000 kilómetros cuadrados.

Además de los aeródromos principales, existe otra gran cantidad construidos en parte por aeronáutica y otras por las provincias, municipios, instituciones aerodeportivas y empresas privadas. Todos sin embargo han sido controlados y habilitados por la autoridad aeronáutica, siendo el número de éstos de 308. Existen incluyendo estos últimos un total de 657 aeródromos registrados. Los aeródromos pueden clasificarse de la siguiente manera:

1º) Grandes aeródromos: que son los destinados a servir las necesidades de un considerable volúmen de tráfico de pasajeros, carga y correspondencia. Cuando el tráfico es de carácter internacional, sea transitorio o permanente, el aeródromo toma la denominación de "Aeropuerto", anexando a



sus servicios normales los correspondientes a Aduana, Migraciones, Sanidad y Policía. Las características de pista, son las siguientes: largo 3000 mts.; ancho 45; resistencia 30 ton/rueda.

2º) Aeródromos medianos: la capacidad en la prestación de servicios es intermedia y su función a cumplir es la de satisfacer determinado tipo de comunidad y su zona de influencia, tal como pueden ser en Argentina la mayor parte de las capitales de provincias y sus centros demográficos, industriales, turísticos, etc. de apreciable importancia. Características de pista: largo 2000mts.; ancho 40mts.; resistencia 16 ton/rueda.

3º) Aeródromos menores: son aquellos que prestan servicios a zonas de reducida población y actividad, o que actúan como complemento de otros aeródromos ubicados en la misma zona o cuya actividad es la de prestar exclusivamente actividades aerodeportivas (paracaidismo, acrobacia aérea, vuelo a vela, competencias, etc.) son los característicos aeroclubes. Características de la pista son: largo 1500mts.; ancho 30mts.; resistencia 10 ton/rueda.

La actual operabilidad de los aeropuertos, ajustado a la red regional y cabotaje de Aerolíneas Argentinas, es la siguiente:

AVION MODELO		BOEING	CARAVELLE	DOUGLAS	BAC-111	F. 28
		737/200	10-E	DC-9/40	-500	
Aeropuertos	Nº	18	18	3	4	30
Operables	%	31	31	5	7	32
Aeropuertos	Nº	15	17	30	29	28
Parcialmente Operables	%	26	29	52	50	48
Aeropuertos	Nº	25	23	25	25	00
No operables	%	43	40	43	43	00
TOTAL AEROPUERTOS= 58						

La tendencia futura de pasajeros de Aeroparque, ha llevado a la autoridad aeronáutica a encarar el problema de movimiento de pasajeros y de carga en el denominado complejo Gran Buenos Aires. Esto se realiza como ya se señaló, en estrecho contacto principalmente con la Secretaría del CONADE y el Area Metropolitana, habiéndose obtenido participación de la Dirección Nacional de Vialidad y la Municipalidad de la Ciudad de Bs. As. Se ha logrado además para ello la colaboración de la empresa planificadora francesa Aeropuerto de París, una de las más experimentadas del mundo en este tipo de desarrollo.

Tal estudio integral tiene por finalidad definir cuales son los objetivos que deben obtenerse con los aeródromos existentes o a desarrollar en el área metropolitana, considerando las necesidades de toda la aviación civil dentro de las proyecciones del tráfico asumidas.

Para el desarrollo de los futuros aeropuertos se asigna el siguiente orden de importancia:

- 1º) Las pistas.
- 2º) El equipamiento (Radioayudas - servicios terrestres).
- 3º) Las aeroestaciones y edificación conexas.

Esta prioridad regula el esfuerzo a realizar por Estado Nacional en la construcción de aeródromos. Dicho ordenamiento responde a la noción de que lo que debe preverse con mayor anticipación es lo que mayor lapso demanda en la construcción; es decir, las pistas propiamente dichas. Al mismo tiempo son los componentes más críticos por la falta de flexibilidad para las modificaciones de su desarrollo ante las situaciones cambiantes.

El equipamiento si bien es un constituyente crítico, resulta mucho más flexible para su obtención e instalaciones.

Por último, las aeroestaciones constituyen los elementos menos críticos de los aeropuertos, por cuanto ellos no hacen a la operabilidad en sí del aeropuerto, excepto solamente en aquellos casos excepcionales donde la gran densidad del tráfico haga crítico el flujo de pasajeros.

Atendiéndose al anterior criterio, en aquellos aeropuertos en que intervenga el Estado Nacional como ejecutor, él lo hará primordialmente en las pistas, y como segunda prioridad como proveedor e instalador del equipo técnico terrestre. Asimismo el estado nacional no construirá ya aeroestaciones, sino que ésta responsabilidad será de las provincias y municipios. La aprobación de los proyectos y la habilitación de éstas obras continuarán siendo de responsabilidad de la Fuerza Aérea. Sólo podrá constituir excepción a este criterio aquellos casos en que la funcionalidad del aeropuerto, por los grandes volúmenes de tráfico, determinen que sea el estado nacional quien construya todas las obras.

Un equipamiento moderno en materia de apoyos a la navegación, permitirá a nuestra aviación comercial tender hacia la posibilidad de operar durante las veinticuatro horas del día, y lo que es más importante, el poder realizar despegues y aterrizajes con cualquier clase de condiciones de visibilidad con un máximo de seguridad.

Esta posibilidad implica un incremento del rendimiento de los aeródromos, lo cual significa a su vez que los fondos invertidos en infraestructura aeronáutica rinden un beneficio mucho mayor.

Indirectamente las ayudas a la navegación tienen un marcado beneficio sobre el desarrollo del tráfico aéreo de pasajeros, por cuanto la experiencia mundial señala cuanto más sean las frecuencias y regulares los vuelos, más son los pasajeros atraídos al uso del transporte por aire.

Es por ello que si, por ejemplo, entre dos ciudades importantes se puede establecer un servicio aéreo ininterrumpido durante las veinticuatro horas del día con vuelos cada hora, llevarán un número de pasajeros desproporcionadamente mayor que si sólo se realizan tres o cuatro vuelos por día.

Los sistemas de ayudas a la navegación actualmente en uso en el país son los mismos que básicamente se utilizan en el mundo entero, abarcan dos campos perfectamente diferenciados: uno es la ayuda a la navegación de las aeronaves en vuelo mediante una red de radiofaros complementado por otro más reciente de equipos VOR; la otra parte del sistema de radioayudas consiste en los sistemas de ayudas de aproximación a los aeródromos, y las ayudas electrónicas a los aterrizajes. Los equipos actualmente en existencia en el país consisten principalmente en radiobalizas orientadoras ubicadas en proximidades y en línea con los ojos de las pistas utilizadas.

En el Gran Buenos Aires, por ahora, se encuentran equipos más perfectos como el ILS que permiten guiar al avión prácticamente hasta el suelo con visibilidad mínima. Por otro lado también en el mismo lugar se utilizan radares para controlar los aviones hasta en aeronaves militares, por el tipo de entrenamiento que demanda.

Resulta de interés consignar que la Conferencia Regional de Navegación Aérea, realizada en el país en el año 1967, constituida por delegaciones de los países representados en la OACI, determinó las necesidades de equipamiento obligatorio para los aeródromos del país con el fin de satisfacer las condiciones de seguridad del tráfico aéreo internacional.

En este plan se determina la necesidad, entre otras cosas, de incrementar el número de aeropuertos equipados con apoyos al aterrizaje ILS. Por otro lado, se completará el equipamiento de apoyos a la navegación

VOR, en especial en la Patagonia, pero sin descuidar por ello las demás rutas aéreas principales del país, en forma tal que en el lapso señalado todas quedarán así eficientemente servidas.

Se considera que si estos objetivos son alcanzados, mucho será lo que se ha logrado en obtener una infraestructura de aeronáutica que satisfaga las necesidades previsibles del desarrollo de la aviación civil en el país. Desde ningún punto de vista significa ello que la tarea estará terminada, por cuanto lo que está ocurriendo ahora en el mundo muestra que en materia de transporte aéreo todas las previsiones quedan cortas, ante el impacto causado por el desarrollo tecnológico de los medios aéreos, especialmente en cuanto a su velocidad, tamaño y capacidad.

Por eso será importante entonces que esta primera parte del desarrollo de la infraestructura esté completa en los próximos años, con el fin de satisfacer a las necesidades básicas adaptándose y absorbiendo dichos adelantos, como el avión de transporte supersónico, y los de gran volumen de pasajeros, que estarán entre nosotros no más allá de 1975.

### 3. MATERIAL DE VUELO.

La construcción aeronáutica es una de las ramas de la industria que está en constante evolución; y es por este motivo que la renovación del material de vuelo, se trate de aviones civiles (para aeroclubes, compañías de fumigación o líneas de transporte) o de aparatos militares, es uno de los tópicos que terminan en una polémica alrededor de cuál es la mejor y más conveniente forma de obtención de ese material.

Este problema que se presenta prácticamente en toda la actividad aeronáutica nacional, se viene arrastrando desde el año 1955, cuando estaban terminados los vuelos de prueba del Pulqui II, sigue hoy día cuando el I.A.-53

podría lanzarse al mercado de los aviones fumigadores, y seguirá en épocas futuras cuando nuestra industria aeronáutica tenga que decidir la construcción de máquinas mayores.

Analizando esta situación detenidamente, se observa que el problema se debe a que las ventajas y desventajas que presentan las variadas formas de obtención, son de lo más diversas y contrapuestas. En general el desconocimiento de las variables intervinientes, hace que los que opinen en cuestiones de esta materia rechacen sistemáticamente una de las soluciones, convirtiéndose e incondicionales partidarios de la otra, con todas las implicancias que esta actitud trae aparejada.

Existen métodos diversos, para obtener la renovación del material de vuelo:

- 1º) Las adquisiciones en el extranjero.
- 2º) Construcciones en el país, a saber:
  - a) de propios proyectos
  - b) bajo licencia
  - c) en cooperación internacional.

Ahora, estudiaremos brevemente, cada una de estas variantes, para poder determinar cuál es la más o menos conveniente.

1º) Adquisiciones en el extranjero.

Esta es sin lugar a dudas, la solución que se presenta como la más rápida y conveniente y en muchas ocasiones se dan todas las condiciones para que se deba recurrir con exclusividad a esta forma de obtención. Por ejemplo, la imposibilidad material de encarar un proyecto por carencia total de investigación y desarrollo o por incapacidad tecnológica de fabricación, nos conduciría a este medio de obtener material de vuelo.

Con respecto a esto último es necesario recordar que urgencia es sinónimo de imprevisión y que en lo que hace a la renovación del material, la elección de un avión debe ser encarado por lo menos entre 5 y 10 años antes de que se presente como un hecho consumado la desprogramación del material en servicio. Las desventajas más notorias que presenta este tipo de adquisiciones, son las referentes al tiempo, y al problema de utilización de divisas; dado que esta evasión es mayor que en el caso de fabricaciones nacionales, debido a que se está pagando en dólares, libras o francos la mano de obra que nos sobra, que representa el cincuenta por ciento del costo del avión.

## 2º) Construcciones en el país.

a) de propios proyectos: para poder hablar de construcciones en el país es imprescindible conocer cuáles son las posibilidades actuales de nuestra Industria Aeronáutica. Si bien intervienen varios factores que puede limitar la factibilidad de proyectar y construir un cierto tipo de avión, se acostumbra hacer referencia, sólo a dos variables: peso y velocidad.-

En nuestro caso, no podemos en el estado actual, pretender sobrepasar los 10.000 kg. de peso máximo de despegue ni a una velocidad superior a mach 0,7 ó 0,8.

Esto significa que un Canberra, un F-104, un Mirage III, o un C-130, son máquinas que de ninguna forma pueden ser proyectadas ni construídas con nuestra capacidad actual pero que por el contrario cualquier tipo de planeadores, aviones fumigadores, de entrenamiento, para escuelas de aviación civil, o aviones militares, bimotores livianos o aviones COIN del tipo del OV-10, que indiscutiblemente pueden diseñarse y construirse en el país con el consiguiente ahorro de divisas en mano de obra, a pesar de que las erogaciones para la importación de motores (sobre todo del tipo turbohélice), ciertos materiales estratégicos, y el equipamiento sean por el momento inevitables. En lo que

respecta a las posibilidades de éxito de los propios diseños, son de gran similitud a las que existen en los países más evolucionados en la materia.

Analizando el factor tiempo, tomando como base lo que demandaría construir un avión biturbohélice de unos 6.000kg. de peso máximo de despegue, es de uno a dos años para la fase del proyecto y cálculo, un año para la etapa de puesta a punto y prueba, y de tres a cuatro, para fabricar en serie 40 ó 50 unidades. En total de 5 a 7 años. Es de destacar la influencia decisiva que ejercen los costos sobre todo los de investigación y desarrollo y el de fabricación, siendo este un problema mucho más complejo de lo que parece.

b) construcciones bajo licencia: en la generalidad de los casos esta solución es elegida como un compromiso entre adquisiciones en el exterior y propios proyectos. Uno de los argumentos que se emplean para defender su elección, es el ahorro de tiempo con respecto a la construcción de nuestros propios proyectos. A pesar de todo, ese ahorro es relativo; por ejemplo la licencia Morane Saulnier, se comenzó a gestionar por el año 1956, y el primer avión armado en el país se entregó en noviembre de 1958; el vigésimo en febrero de 1962, y el último, a principios de 1966. Con respecto a otras licencias, ocurrió algo semejante. Está demás decir que el factor tiempo no tiene importante gravitación en el problema que venimos considerando.

Por otro lado las desventajas que ofrece son numerosas. Tenemos entre otras, las limitaciones de áreas de comercialización, limitaciones de las cantidades de Investigación y Desarrollo, aparte del costo representado por las regalías, etc.

c) construcciones en cooperación internacional (Industrial o Técnico-Financiera): el término "cooperación", es relativamente nuevo en lo que a industria aeronáutica se refiere. En nuestro país, es de por sí inconcebible, para la



mayoría de los que acostumbran a opinar en materia de renovación de material de vuelo.

Siguieron este método los franceses en el desarrollo del avión de entrenamiento y apoyo táctico Bréguet-Jaguar, o en el caso más elocuente el Concorde, y de igual manera están procediendo otros países como Italia, Alemania, que con la cooperación de las fábricas Fiat, British Aircraft Corporation y Messerschmitt actúan en el desarrollo del avión de combate Panavia.

Así podríamos participar nosotros con países del continente o de Europa, efectuando investigaciones o ensayos por ejemplo en túnel aerodinámico, fabricando conjuntos y armando el avión etc., lo cual nos permitiría, entre otras cosas, asegurar un mercado regional en donde ofrecer nuestros aviones, asimilar rápidamente nuevas tecnologías, utilizar nuestra mano de obra, etc.

Con las líneas expuestas en los párrafos precedentes, hemos querido dar una idea de las variadas formas por las cuales nuestro país puede obtener material de vuelo, destacando las ventajas, sus problemas posteriores, etc. Faltaría citar qué posibilidades existen de establecer Industrias Aero-náuticas de las cuales puedan salir aeronaves de la envergadura de los Boeing 707. Diremos que es imposible que en nuestro país se construyan esos aviones dado que escapa a las posibilidades económicas, y sólo se pueden construir aviones de mediano alcance impulsados por turbohélices, los del tipo Piper Apache de cuatro asientos; bimotores; y los aviones fumigadores.

Juzgamos conveniente colocar como apéndice las máquinas que hoy día están en uso en nuestras líneas, dando en forma sintética sus características, función que cumplen y su país de origen.

EMPRESAS: =====	Tipo de Aviones	Cantidad	Función que cumplen	País de origen
Aerolíneas =====	Boeing 707 387 B y C (a reacción)	ocho	Vuelos in- tercontinentales.	Estados Unidos.-
Argentinas =====	Boeing 737 287 (a reacción)	seis	Cabotaje y Regional	Estados Unidos.-
	Caravelle (a reacción) SE 210	tres	Vuelos de cabotaje y regionales	Francia
	Avro 748 (turbohélice)	nueve	Cabotaje ex- clusivamente	Inglaterra
A.L.A. =====	BAC - 111 Serie 400	uno	Cabotaje y regional	Inglaterra
	YS - 11 A (turbohélice)	tres	Cabotaje y regional	Inglaterra
Austral	BAC - 111 serie 500 (a reacción)	tres	Vuelos de Cabotaje y Regional	Inglaterra
	BAC - 111 serie 400 (reacción)	tres	Vuelos de Cabotaje y Regional	Inglaterra
	Douglas DC - 6 (cuatrimotor)	dos		Estad. Unid.
	Cutiss C - 46 (bimotor)	tres		Estad. Unid.

<u>EMPRESAS</u> =====	Tipos de Aviones	Cantidad	Función que cumplen	País de origen
<u>L.A.D.E.</u> =====	"Twin Otter" DCH6 (turbohélice)	seis	Cabotaje	Canadá
	Fokker F-27 (turbohélice)	diez	Cabotaje	Holanda
<u>Aerochaco</u> =====	Beaver DCH-2 (turbohélice)	uno	Cabotaje	Inglaterra
	"Twin Otter" DHC-6 (turbohélice)	tres	Cabotaje	Canadá
<u>T.A.B.A.</u> =====	Beechcraft D-18-S	tres	Cabotaje	U.S.A.

## CAPITULO III

### CONCURRENCIA INTERMODAL

Hasta hace algunos años era el ferrocarril el medio de transporte por excelencia.

Sólo el tránsito fluvial le discutía su primacía, cuando era necesario el cruce de grandes ríos u océanos.

En la actualidad se ha suscitado una batalla de competencia entre el transporte aéreo (carga y pasajeros) y el realizado por los restantes medios.

Refiriéndonos en primer lugar a los ferrocarriles, diremos que el pleito existente entre los aviones y el transporte férreo proviene de que una parte de la tarea que tradicionalmente desarrollaban los ferrocarriles, haya pasado a la jurisdicción del transporte aéreo.

Entre algunas de las razones tenemos la capacidad de acceso de las aeronaves a regiones que por su accidentada geografía, están vedadas al medio clásico. Otra causa es que la utilización del material rodante ha cumplido con creces el límite de vida útil y cuyo mantenimiento acentúa el déficit de los costos de explotación.

A medida que el tiempo transcurre se agrandan los límites de jurisdicción del transporte aéreo y en estos momentos podemos decir que el transporte de pasajeros más allá de los 400 kms. es jurisdicción aérea. Este margen proviene de que cada pasajero-kilómetro por superficie cuesta a la Nación mucho más dinero del que costaría por aire.

Se estima que dentro de 10 años, por ejemplo, el límite de los 400 kms. para los pasajeros se habrá reducido a 100 con la entrada en servicio de aviones de los que hoy se llaman de segunda generación. En cuanto al transporte de cargas los márgenes son hoy en día un poco más amplios.

Le compete a los ferrocarriles recuperar su capacidad transportista de cargas, reestructurando en determinadas áreas de servicios de larga distancia y con un volúmen masivo de mercaderías y efectos diversos. Esto dará una ventaja innegable aunque se reduzca la velocidad de traslado.

Para lograr esto deben erradicarse ciertas anomalías, tales como los reencadenamientos y transbordos; y prestar una mayor eficiencia en la preservación de los elementos que lleva en sus bodegas.

Pasando a considerar la competencia con el auto-transporte mantenemos las virtudes mencionadas anteriormente para el aérotransporte. En casi todo el mundo, incluido nuestro país el transporte automotor absorbe en cantidad y variedad, el máximo de la carga nacional. Pero el talón de Aquiles del transporte automotor, y lo que determina el límite de su eficiencia, no está en manos de los empresarios. Este sistema tiene la más costosa de las infraestructuras: la red caminera, que en nuestro país será la causa de la crisis en los años próximos. Aunque muchos opinan que el transporte automotor tiene perspectivas de una incrementación de gran magnitud, merced al mejoramiento de sus condiciones de infraestructura que según dicen, será promovido

con la aplicación de la ley de peaje en el financiamiento de las obras programadas.

Con respecto al hidro-transporte analizaremos la batalla avión-barco en el tráfico de cargas. Diremos que aumento de las cargas aéreas se fundamenta en los avances tecnológicos en aeronavegación. La capacidad de tonelaje y velocidad de los últimos modelos permite una disponibilidad de bodega muy superior a la de hace 5 ó 6 años. En forma paralela las empresas comerciales de aviación han rebajado los fletes cargueros, librando una política de competencia con los transportes marítimos.

Existe una tendencia por parte del transporte aéreo de "establecer la paridad" entre fletes aéreos y marítimos. Se llega a esta paridad sumando a los fletes por barco, los costos adicionales de carga y descarga en puerto, que no tiene el tráfico aéreo, y otras características de las cargas por avión que reducen los costos como embalajes y traslado a puerto de mercaderías de carácter mediterráneo. Puede decirse que para cierto tipo de productos la paridad ya se ha alcanzado y en otros es más barata la carga por avión.

Podríamos predecir de acuerdo a una tendencia que se afirma año tras año que en el próximo quinquenio se duplicará la demanda de tráfico de pasajeros y en el transporte de cargas y es lógico prever que un porcentaje de este caudal tendrá que ser atendido por los servicios aéreos mediante la ampliación de su capacidad y la diversificación de las prestaciones.

Por último diremos que el desarrollo de nuestra aviación está afectado por una irreal conformación de la economía nacional del transporte. Pero sucede que la competencia comercial o la lucha de cualquier tipo que se entablare entre los distintos sistemas producirá costos innecesarios, que innecesariamente también pagará el país.

## CAPITULO IV

EMPRESAS AEREAS

Podemos agrupar a las empresas de aeronavegación de nuestro país en el siguiente cuadro:

- a).Empresas de Economía Privada
- b).Empresa Estatal
- c).Empresas de Economía Mixta

Bajo estas tres formas se reúnen personas y capitales para servir al transporte aéreo. Veamos a continuación algunos aspectos legales y principales compañías del país en cada grupo.

EMPRESAS DE ECONOMIA PRIVADA:

En lo que se refiere a este aspecto, la ley permite la explotación de rutas aéreas por personas físicas o jurídicas. El aporte de capital y su monto, aconsejan siempre la segunda forma de constitución y dentro de ella, en especial, la sociedad anónima.

De todas maneras la ley establece diversos requisitos (Decreto-Ley N° 14.467), en lo referente a la administración y dirección de este ente. Además fija que la empresa deberá tener concedida personería jurídica y es -

tar inscrita en el Registro Público de Comercio de la o las provincias donde haya de actuar. En el Estatuto deberá establecerse claramente todo el sistema aprobado por la legislación en vigor.

Bajo la forma mencionada hallamos en nuestro país a las empresas Austral, Compañía Argentina de Transportes Aéreos S.A.C.I., Aerotransportes Litoral Argentino S.A. y Transportes Aéreos Buenos Aires S.A.C.I., de las que haremos una breve reseña histórica:

"AUSTRAL" Compañía Argentina de Transportes Aéreos S.A.C.I.-

Con el objeto de explotar una red de servicios aéreos de pasajeros, carga y correspondencia, tanto en el orden internacional como en el de cabotaje, un grupo de destacados hombres de empresa, aunando ideas con respecto a la formación de una compañía de aeronavegación comercial, a la que se le denomina "Austral".

Iniciado los trámites para la obtención de la personería jurídica, la misma se concreta por Decreto N° 11.107 de fecha 16 de septiembre de 1957, cuyos estatutos fueron protocolizados e inscriptos en el Registro Público de Comercio.

Posteriormente el Poder Ejecutivo de la Nación, por Decreto N° 16.015 de fecha 5 de diciembre de 1957, otorgó por 15 años a esta sociedad la concesión para la explotación de un servicio aéreo regular internacional de pasajeros, carga y correspondencia, entre Buenos Aires y Miami (EE.UU.), y un servicio aéreo regular internacional de transportes de carga entre las mismas escalas. Por el mismo decreto se dispuso que se tuviese a Austral S. A.C. e I., por compañía designada de la política aérea del Estado en la ruta concedida.

La concesión para la explotación de la línea Buenos Aires a Rio Gallegos, fué acordada seguidamente y con posterioridad se solicitó una am-



pliación hasta Rio Grande, la que fué acordada.

Durante 1957 se adquirieron dos aviones Curtis Super 46 a los Estados Unidos, los que fueron transformados para el transporte de pasajeros.

En enero de 1958 se inauguró la línea de transportes de pasajeros al Sud. Los servicios prestados de acuerdo al horario inicial, fueron posteriormente aumentados, agregándose luego una nueva ruta de servicios bisemanales a Mar del Plata y Bahía Blanca.

Año tras año se incrementaron las rutas y redes de comunicación aérea, hasta llegar en la fecha a cubrir el país en los cuatro puntos cardinales, y realizar viajes al exterior.

En la fecha la flota principal de Austral está constituida por el siguiente material:

- 2 Douglas DC-6
- 3 Curtiss C-46
- 3 Bac 111- serie 400
- 3 Bac 111- serie 500

Es de digna mención señalar que el deficit por pasajero se redujo en el ejercicio del año 1969 de \$ 4,22 a \$ 0,89 moneda nacional.

AEROTRANSPORTES LITORAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA.-

Bajo la responsabilidad de un Directorio integrado por hombres de la ciudad de Rosario y de la Capital Federal, a fines de 1956 quedó constituida la empresa " A.L.A."

Por resolución Nº 1568/57, de la Dirección Nacional de Aviación

Civil, se otorga a A.L.A. la concesión y derechos de explotación de diversas rutas, facultándola para iniciar sus vuelos a principios de 1957.

Por razones de disponibilidad de material se inician los vuelos con aviones Aerocomander Super 680, para 6 pasajeros; pero la creciente demanda del usuario aéreo obligó a la empresa a superar su material, incorporando al servicio los Douglas DC-3 de mayor capacidad y rendimiento comercial.

El Capital inicial autorizado por los Estatutos fué fijado en la suma de m\$ 16.000.000 suma que ha sido ampliada en la última Asamblea General a la suma de m\$ 400.000.000.-

En el año 1966 se llevó a cabo una verdadera reestructuración general de rutas y servicios. Estas rutas unen practicamente todo el litoral, llegando en algunos casos a San Juan , Tucuman y Salta.

A la fecha A.L.A. ha continuado desarrollando una etapa de evolución y consolidación empresaria.

Actualmente la flota de A.L.A. está constituida por el siguiente material de vuelo:

3 YS-11A

1 BAC 111- Serie 400.

Cabe destacar que de acuerdo con el último Balance de la compañía en transporte de mercaderías y correos registraron un aumento de 32,14% y 10,05 % respectivamente.

El déficit por pasajero-kilómetro se ha reducido año tras año. En el ejercicio año 1969 disminuyó de \$ 6,19 a \$ 3,18 moneda nacional.

TRANSPORTES AEREOS BUENOS AIRES. S.A.C. e I. -

Comenzó la compañía realizando vuelos de TÁxi Aéreo en el año 1956. El gran tráfico de pasajeros que se transportaba de la Capital Federal a las distintas ciudades del interior, no hacían mas que confirmar la necesidad que existía en la Provincia de este medio de transporte.

En 1957 se transformó la compañía en sociedad anónima con un capital de m\$ 4.000.000 y con el fin específico de realizar vuelos regulares entre la Capital y el interior de la Provincia de Buenos Aires.

Con ese objeto se adquirieron en los EE.UU. de Norteamérica dos aviones Beechcraft C 18 S, con capacidad para 8 pasajeros, equipados con todos los adelantos de la técnica moderna, solicitándose a las autoridades la autorización para efectuar estos servicios.

Iniciados los vuelos de promoción con un principio precario en cuanto a pasaje se refiere, progresivamente fueron llenándose estos claros, y cuando la estadística arrojaba cifras halagadoras, se produjo el cierre de Aeroparque, que trajo un decaimiento total de pasajes y elevación de los costos.

Durante el año 1959, se compró una nueva unidad, Beechcraft y la parte de otra, siendo necesario para esta operación recurrir al crédito privado.

Actualmente se ha elevado el Capital Autorizado a pesos moneda nacional \$ 50.000.000 con el objeto de hacer frente a algunas deudas y prever nuevas inversiones, una vez que sea cubierta la suscripción.

En el año 1967 sus autoridades decidieron el reequipamiento de la empresa, solicitando a las autoridades nacionales un aval a tal efecto.

No obstante contar con la aprobación de las distintas autoridades intervinientes en las distintas etapas, no se ha llegado a concretar la gestión, cuyo resolución definitiva ha quedado diferida hasta tanto se defina la política aérea nacional a seguir.

Esta empresa realiza vuelos regulares de pasajeros y carga entre las ciudades de Buenos Aires, Tandil, Necochea, Olavarría, Tres Arroyos, Gualeguay, Basavilbaso, General Villegas, Pehuajo, Tenque Lauquen, Daireaux, Carhué y Coronel Suarez.

#### EMPRESA ESTATAL.

El caso mas representativo en nuestro país es el de Aerolíneas Argentinas. Haciendo un breve desarrollo de su historia y teniendo en cuenta aspectos de su administración y dirección conoceremos la actuación de este tipo de ente.

#### AEROLINEAS ARGENTINAS:

Refiriéndonos al origen de esta empresa tendremos que recordar que Aeroposta Argentina, fué la primera de las cuatro compañías que pasaron a integrar a Aerolíneas. Esta empresa comenzó a funcionar en enero de 1929, auspiciada por la Compañía Générale Aeropostale de Francia, que operaba la famosa línea postal desde Europa a nuestro continente. Su primer recorrido fué entre Buenos Aires - Asunción del Paraguay. En poco tiempo, tan solo 11 meses, a partir del mes de noviembre de 1929, estableció otra ruta, desde la ciudad de Bahía Blanca hasta Comodoro Rivadavia. Luego de 5 años, en 1935 se incorporaron a Aeroposta, aviones de mayor potencia y radio de acción como los Late 28, y mas tarde en 1937, los Junkers

52, con capacidad para 17 pasajeros.

Luego, con la conclusión de la segunda guerra mundial, se dieron las posibilidades de adquirir aeronaves mas modernas, de mejor concepción , con lo que se pudo ampliar sus servicios, hacia el sur, creándose una ruta troncal de un recorrido de 2.550 kilómetros . (Buenos Aires - Tierra del Fuego).

Respecto a las otras tres empresas sobre la base de las cuales se creó Aerolíneas Argentinas, se habían constituido en 1945, con material de vuelo de procedencia Inglesa y Norteamericana ( Avro York y Short Sandringham), el DC -3 y DC -4, ambos de la fábrica Douglas. Además, a una de esas empresas , FAMA ( Flota Aérea Mercante Argentina), se le concedieron rutas internacionales y en junio de 1946, inició vuelos al continente Europeo.-

Luego de fusionarse las compañías: Flota Aérea Mercante Argentina Zonas Oeste y Norte de Aerolineas, Aviación del Litoral Fluvial Argentino y Aeroposta para formar Aerolíneas Argentinas, se orientó a la modernización de la flota.

Con el advenimiento del avión a reacción, y la revolución que produjo en el ámbito del transporte aerocomercial, ha sido una de las primeras compañías que los adoptó, eligiendo para ello el DE HAVILLAND Comet 4, un cuatrimotor impulsado por turbinas Rolls Royce Avón Ra 29, modelo del que adquirió tres unidades, y que a pesar de que no eran máquinas para efectuar vuelos de gran radio de acción, sin escalas para reabastecerse de combustible, establecieron los primeros Servicios "JET" en toda Sudamérica y el Atlántico Sur, entre Buenos Aires y el Occidente Europeo.

La constante y dinámica, evolución en materia de industria Aeronáutica impuso luego nuevas necesidades en lo que respecta a las

características del material de vuelo a utilizar en sus principales rutas en especial en las intercontinentales.

Debido a esto, la empresa debió encarar una nueva renovación de aeronaves, para lo cual se incorporó tres birradores Caravelle, de origen francés y doce Avro 748 Biturbohélices de origen inglés, que desplazaron totalmente de la flota a las viejas aeronaves impulsadas con motor a pistón.

El proceso continuó a partir de 1966 con la compra de seis aeronaves Boeing 707-320 B. y C. (intercontinental para vuelos transcontinentales, sin escalas para reaprovisionamiento de combustibles; y otros seis Boeing 737 destinados al tráfico interno de cabotaje mayor con los países limítrofes (Uruguay, Brasil, Paraguay y Chile).

Actualmente Aerolíneas Argentinas cuenta con una flota de aeronaves integrada por:

- 8 Boeing 707
- 6 Boeing 737 para cubrir vuelos de corta y media distancia
- 9 Avro 748 a turbohélice

Con este equipo de primera categoría, cumple seis vuelos semanales entre Buenos Aires y Europa, todos ellos con entrada en Madrid y de los cuales dos siguen a París y Londres, dos a Roma y Francfort y otros dos finalizan en Zurich.

Además y desde nuestra capital, realiza cinco vuelos semanales a Nueva York, de los cuales dos son sin escalas, tres a México y Los Angeles y tres a Miami, enlazando once ciudades norteamericanas y más de cincuenta Argentinas.

Hoy día las rutas que recorre la empresa, suman en total

102.000 kilómetros. En 1970 se transportaron a través de ellas alrededor de 1.000.000 de pasajeros, 1.666 toneladas de correo y 10,267 de carga general. Dentro de los planes futuros se está encarando una nueva expansión de sus servicios , por medio del aumento de las frecuencias de vuelo y su extensión al Medio Oriente y al Canadá.

La compañía cuenta con el apoyo técnico de su equipo operativo, complementados con modernos y bien equipados talleres de mantenimiento, instalados en las cercanías del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, que cuenta con modernos elementos: banco de pruebas para turbinas, centro de instrucción para pilotos, entrenador electrónico, etc.

Como síntesis acotaremos que la empresa es a la que le cabe la gran responsabilidad de proyectar en todo el mundo el prestigio de la Nación. Su acción viene desarrollándose desde el 7 de diciembre de 1950, fecha en que se le dió carácter estatal y el nombre de AEROLINEAS ARGENTINAS por Decreto Ley del Poder Ejecutivo, tendiente a liberar a país del mal de las distancias, colocando en contacto por las rutas del cielo patrio sus centros poblados e impulsado el desarrollo de las zonas aisladas del resto del país.

#### EMPRESAS DE ECONOMIA MIXTA:

Este tipo de empresa consiste en la colaboración entre el Estado (nacional o Provincial) y el capital privado. Aparte de su modalidad especial, por la presencia del estado, estas empresas actúan en todos sus aspectos como Sociedades Anónimas. Existe, en aviación , la experiencia de la Ley 12,911, que estableció un sistema de sociedades mixtas para el interior del país , (Zonda, Aeroposta y Alfa) y hacia el exterior ( F.A.M.A.)

Para el caso que se decida la participación del gobierno en la

empresa, es conveniente que esta sea mixta, es decir, que el esfuerzo sea entre el Estado y los particulares, procurando que su dirección se efectúe por intermedio de los representantes del capital privado.

#### AEROCHACO S.E.M.

La realidad actual de la compañía surge desde el lejano mes de julio de 1956, cuando un grupo de entusiastas concibe la idea de explotar una red de servicios aéreos regulares. Aquello que en sus comienzos parecía insuperable y tarea de demasiada magnitud para los medios con que se contaba, pudo ser llevado a cabo merced a su extraordinarias dosis de trabajo y perseverancia.

En la reunión anual de F.A.D.A. efectuada en noviembre de 1956 el Aero Club Chaco presentó el primer estudio de líneas aéreas regulares de cabotaje para el Chaco. Parecía esto irreal e ilógico, ya que todas las instituciones se habían acostumbrado a subsistir mientras el organismo madre las mantuviera. Se trataba de introducir un cambio fundamental en el régimen de vida de los Aeroclubes, al lograr por medios propios su subsistencia.

Las peticiones formuladas por el Aeroclub Chaco, con miras a la creación de líneas de aeronavegación comercial en la Provincia, la opinión plenamente favorable de todos los partidos políticos, expresada en el seno de la Junta Consultiva Provincial y el dictamen unánime de la Asesoría Le-trada de todos los Ministerios Provinciales, se logra la oficialización de la empresa por Decreto-Ley N° 2561/57, y se nombre el Directorio definitivo al crear el Gobierno por Decreto Ley N° 3445/57, "Aero Chaco- Líneas Aéreas Chaqueñas S.E.M."

El capital inicial de la sociedad se fijó en m\$ 1.000.000.- ampliándose en repetidas oportunidades, llegando a la fecha a pesos



500.000.000.- moneda nacional. A mas de una década de su creación, el progreso sorprende a Aero Chaco en plena expansión. Sigue siendo una sociedad de economía mixta, calidad que le da la participación de la provincia del Chaco como socio, e integrada además, como socios privados, por el Aero Club Chaco, la Provincia de Formosa y un aporte de Aerolíneas Argentinas

Sus servicios se cumplen con tres modernos aviones Twin Otter adquiridos en una operación que demandó una inversión de 1.548,324 dólares.- Se trata de máquinas con capacidad para 17 pasajeros utilizadas por 78 líneas aéreas del mundo, entre ellas L.A.D.E. para su servicios al sur del país.

Pero la evolución de Aerochaco no está dada unicamente por el re-mozamiento de su material de vuelo y la ampliación de la integración societaria. La pujante empresa Chaqueña ha solicitado a la Dirección Nacional de Aeronáutica Comercial, la autorización correspondiente para prestación de servicios aéreos, entre algunos de los cuales figuran: 1 Resistencia-Formosa- Las lomas- Oran- Jujuy- Salta, 2.- Resistencia- Reconquista- Santa Fé. 3.- Resistencia-Mercedes-Paso de los Libres.

Es decir que Aerochaco, además de cumplir con los servicios que actualmente presta, atenderá la intercomunicación permanente del Norte del país con el Nordeste, centro y litoral sur, llegando a ser una línea aérea de entrelazamiento regional.

#### DIMENSIONAMIENTO DE LA RED DE RUTAS EMPRESARIAS

Tras el análisis efectuado de las empresas de aeronavegación, de acuerdo a sus características constitutivas, corresponde encarar su relación con los servicios a prestar.

Debemos recordar que cada tipo de servicio exige una especialización distintiva que hace a las características de la empresa aérea que los ejecute.

Esta especialización, unida a razones de homogeneidad y dimensionamiento empresarial, hacen aconsejable que las empresas aéreas dediquen su actividad, en el orden interno, a un tipo específico de servicio exclusivamente.

En consecuencia, existirán empresas aéreas de primer y de segundo nivel y de fomento.

Relacionando la geografía de nuestro país y la posición de sus centros generadores de tráficos, con las características técnicas de capacidad, velocidad y alcance más reditivo de los tipos de material más comúnmente disponibles, podemos señalar las siguientes magnitudes de áreas geográficas y de las redes de rutas según su nivel.

- 1º. La red de rutas de una empresa de primer nivel puede abarcar toda la superficie del territorio nacional, en tanto tales rutas troncales sean razonablemente directas.
- 2º. Las empresas de segundo nivel prestarán servicios dentro de un área geográfica determinada, cuyo radio medido desde su base de operaciones, no sobrepase normalmente la distancia equivalente a la suma de tres o cuatro sectores de ruta, de no más de trescientos kilómetros cada uno.

Lo expresado permite obtener el máximo rendimiento económico de una flota balanceada de aviones, correspondientes a empresas de cada nivel.

El cubrimiento adecuado y resultante del territorio nacional con las redes de rutas de estos dos niveles de servicios, aportará los siguientes beneficios:

- 1º. Lograr un enlace veloz y económico de los grandes centros poblados del país, por lejanos que se encuentren.

- 2º. Comunicar centros poblados menores, entre si, y éstos con las comunidades mayores próximas a ellas (servicio de segundo nivel) .
- 3º. Comunicar los centros menores con los centros poblados mayores, ubicados a grandes distancias, utilizando los servicios combinados de segundo nivel con los de primer nivel.

Ahora bien, siempre y cuando se logre una política armónica, en que las empresas de segundo nivel alimenten y complementen los servicios de las de primer nivel, con adecuada coordinación de horarios, evitando superposiciones con otros medios alternativos cuando los tiempos totales de traslado -incluidos el pre y post aéreo- y las características del mercado lo aconsejen, podrán lograrse condiciones de eficiencia y conveniencia.

En efecto, se logrará un sistema de intercomunicación permanente con todos los puntos y regiones del país, que demanden servicios de aérotransporte, con eficiencia al permitir un factor de llenado de equilibrio a niveles razonables y de conveniencia mutua al satisfacerse las necesidades públicas y reducir costos al evitar superposiciones antieconómicas y dar utilización plena a cada tipo de aeronaves.

## CAPITULO V

INCIDENCIA DE LOS CAMBIOS  
TECNOLOGICOS EN LA ESTRUCTURA  
DEL AEROTRANSPORTE

No obstante las dificultades que se han presentado en los últimos tiempos en el transporte aéreo mundial, es sabido que se hallan actualmente en estudio nuevos tipos de aviones que hacen directamente al futuro aeronáutico.

No debe pensarse solamente en predecir aparatos mas grandes, mas voluminosos, mas eficientes, operando en los mismos segmentos del mercado actual. El futuro real del aérotransporte debe tender, fundamentalmente, a establecer nuevas modalidades y desarrollar nuevos sistemas y conceptos operacionales.

Cualquier discusión de las condiciones futuras aeronáuticas está sujeta a los cambios socioeconómicos que se operen en el mundo. El precedente crecimiento del transporte aéreo ha sido, en parte, el resultado de un incremento general en la popularización de los viajes por avión, así como del mejoramiento en la eficiencia del servicio.

Los factores que emergerán estarán basados en premisas susceptibles de ajustarse a los siguientes parámetros. Las naciones desarrolladas

industrialmente deberán incrementar la proporción de público educado para hacer uso del aérotransporte, como consecuencia del alto grado de urbanización, continúa tendencia a la automatización y mayor tiempo libre del hombre medio. Por su parte, dentro de los continentes subdesarrollados se requerirán nuevos métodos de transporte para facilitar la explotación de recursos y crecimiento de áreas remotas. En ausencia de adecuados sistemas de transporte terrestre, se deberán ampliar las oportunidades para facilitar los servicios del aérotransporte.

Ahora bien, la constante tendencia al incremento del transporte aéreo no debe ser obstaculizada por los accesos a los aeropuertos y otras demoras. Son bien conocidas las demoras in crescendo en las grandes terminales aéreas, especialmente a partir de 1960 cuando fueron introducidas las aeronaves de reacción en la aviación comercial.

Cabe pensar que la presente generación de aviones subsónicos no satisficará el mercado aeronáutico en la década del 80. Cubrir en forma satisfactorias las necesidades del mercado de cabotaje, regional e internacional, en constante expansión, requerirá actividades conjuntas de la industria y del gobierno para la ejecución de objetivos claros y definidos.

En primer lugar, optimizar y agilizar el transporte doméstico de corto alcance. Ello posibilitará la descongestión del tránsito en los grandes centros urbanos, a la vez que otorgará mayor flexibilidad a las regiones en desarrollo. La congestión resultante de la centralización del servicio aéreo en unas grandes terminales puede ser evitada por el desarrollo de un sistema que permita el acople flexible con el actual tráfico doméstico.

Un sistema distributivo creará mercados de diferentes segmentos y utilizará vehículos también diferentes de la actual generación. Su diseño debe reflejar necesidades completamente diferentes en el tráfico de corto alcance, incrementando en gran forma el número de aterizajes por hora.

Por su parte, se deberá mejorar en todos los órdenes el transporte de largo alcance. La generación venidera de aviones supersónicos, Concorde y TU-144, están enfrentando las pruebas de rentabilidad económica en presencia y competición de los actuales aviones subsónicos.

Frecuentemente se ha suscitado la polémica sobre porqué las compañías aéreas desean un avión supersónico, o, simplemente, si lo desean. Suele compararse la entrada en servicio del avión de línea supersónico, con sus posibles repercusiones, con las dificultades que ocasionó a los explotadores la introducción del avión de reacción subsónico.

No obstante recordarse los resultados desastrosos obtenidos en el terreno económico-financiero, en los primeros años de ese servicio, en la actualidad no puede dejarse de lado que las aeronaves de reacción tienen un costo por asiento-kilómetro mas pequeño y una rentabilidad mayor que el material utilizado anteriormente.

La razón principal de los desastres financieros registrados en el orden mundial, como consecuencia de la puesta en servicio de los aviones de reacción subsónicos, ha sido el aumento repentino y excesivo de la capacidad de oferta, consecuente al de la velocidad y dimensiones de los aviones, con relación al tráfico disponible. Además, la situación se habfa agravado por el hecho de que las compañías no habían tenido tiempo de amortizar todavía su flota de aviones de la anterior generación.

Es engañoso creer que el precio de compra elevado de las aeronaves y sus grandes velocidades de vuelo generan también gastos de explotación también muy grandes. Las pérdidas sufridas por las compañías, coincidente con el aumento de las velocidades de vuelo, en la conyuntura anterior, pueden hacer suponer que un nuevo y sensible aumento en la velocidad de los aparatos, ocasionaría otro desastre económico para las compañías.

La incorporación de las nuevas aeronaves ocasionará la necesidad de efectuar una racionalización total del sistema. Se deberá aplicar una ajustada política de reducción de costos, apartando los aparatos obsoletos. Pero, fundamentalmente, se deberá contar con los capitales suficientes para poder mantener a las empresas acordes con el avance tecnológico.

En el estado actual de las cosas, podemos decir que el porvenir de la aviación comercial supersónica descansa en los hombros de aquellos que han tomado la decisión de construir el Concorde y el TU-144.

El tremendo impacto producido por el desarrollo de la tecnología en su contribución a la vertiginosa e incesante evolución de los medios de transporte aéreo, donde la intensa presión competitiva de las empresas aérocomerciales que deben sobrevivir, demanda de ellos -continuamente- mejor aptitud técnica y mayor grado de economicidad.

No debe llamar por lo tanto la atención que además de los modelos precitados, se esté trabajando en planes de construcción de un "bus del aire", subsónico, de gran capacidad y comercialmente apto para recorridos cortos o medianos. Se estima que puede tratarse del avión típico de las líneas interiores (cabotaje y regional) para un futuro próximo en que se lo utilizaría como hoy se hace con el tren o los medios de transporte terrestre.

Pero cabe agregar que todavía existen otros proyectos. A petición de la NASA (Administración Norteamericana de Aeronáutica y del Espacio), un equipo de ingenieros estudia los problemas del transporte hipersónico, en proyecto para el año dos mil.

Sería un aparato que volaría a diez veces la velocidad del sonido, entrando quizá ya en los dominios de la fantaciencia. Pero el prestigioso científico alemán Werner von Braun, pionero de los vuelos espaciales, en una conferencia pronunciada recientemente en Francfort, abrió alucinantes perspectivas para el mundo de mañana.

Explicó en ella que el presidente de los Estados Unidos ha dado su aprobación para el desarrollo y construcción de la "space shuttle", la lanzadera espacial que constituirá la base para aviones hipersónicos.

Según von Braun ha terminado ya la época primitiva y sobre todo costosas de los viajes espaciales. El vehículo espacial no se perderá en su primer uso, sino que se podrá utilizar hasta quinientas veces. Entra en sus cálculos actuales desarrollar un vehículo-cohete que pueda aterrizar como un avión cualquiera.

Con la lanzadera se abren nuevas perspectivas de transporte desde la tierra hasta el espacio -insiste von Braun- dado que los costos menores son ventaja decisiva, pues estima que un vuelo con lanzadera costará apenas una décima parte de lo que cuesta un vuelo Apolo.

Sin ir mas lejos, una de las grandes compañías estadounidense, Pan American World Airways, ha efectuado publicaciones opinando que estos aviones espaciales podrían hacer vuelos, uniendo puntos terrestres, ya para la primera década del próximo siglo.

Pero en lo relativo al problema de fondo que estamos estudiando, el aérotransporte de cabotaje, la utilización de aviones hipersónicos debe ser desechada por mucho tiempo.

Lo que si puede tener aceptación, en un futuro próximo, para el aérotransporte local, ha de ser la utilización de los "bus del aire", siempre que se adecuen al medio y se solucionen los problemas ya analizados de la congestión consiguiente.

Pero la utilización de los mismos, en nuestro país, demandará una fuerte inversión de capital y ocasionará un sobredimensionamiento inicial de las compañías de aérotransporte, que deberá compensarse en forma paralela con el previsto crecimiento constante de pasajeros transportados.



## CAPITULO VI

### FUSION DE EMPRESAS DE AEROTRANSPORTE

Como consecuencia de una aguda crisis financiera que empezó a notarse en 1970 y continuó durante el año siguiente, numerosas empresas norteamericanas decidieron iniciar tratativas tendientes a la fusión de las mismas.

Las empresas que cubren vuelos domésticos en el territorio norteamericano perdieron más de ciento cincuenta millones de dólares durante los años 1970 y 1971.

A partir de 1972 las compañías aéreas lograron despegar de dicho período adverso, y a pesar de entenderse que la capacidad de transporte continuará creciendo a un ritmo mayor que la demanda, ya no se duda, ni en las empresas ni en los organismos oficiales, que los resultados serán nuevamente favorables para la mayoría de ellas.

Las causas del deterioro cabe atribuir las, entre otras, al aumento del costo de explotación por la inflación incidente, así como por las importantes inversiones para adquirir nuevos aparatos, que han desplazado a

los precedentes sin llegar a estar amortizados, y para construir nuevas instalaciones en los aeropuertos.

Pero sin duda el denotante de la crisis que afectó a la aviación comercial norteamericana, fue la aparición de los llamados "aviones elefantes", el Jumbo Jet de Boeing. Impulsadas por la intensa competencia, la mayoría de las empresas optaron por incluir el nuevo aparato en sus líneas.

Ello no hizo más que incrementar sensiblemente la capacidad de transporte en dicho país, en momentos en que fue sacudido por una intempestiva depresión económica. Uno de los primeros efectos de esa tendencia fue la disminución de pasajeros, agravando los resultados operativos de las sobredimensionadas empresas aéreas.

Ante tal estado de cosas, las empresas buscaron la manera de reducir los costos al máximo. Se apeló así a racionalizaciones internas, reducción de frecuencias de vuelos e incluso, a anulaciones parciales de los pedidos efectuados a los constructores de aeronaves.

También se planeó la fusión como medio factible para la obtención de mejores resultados. Tal es así que en el segundo semestre de 1971, diez de las quince compañías de aviación estadounidenses tenían proyectos en ese sentido.

Tenemos así que entre los proyectos estudiados en dicho país, se destacan los relacionados con la American Airlines (número tres en importancia) que planea adquirir la Western Airlines (número nueve), mientras que la Delta Airlines prevé la adquisición de la Northeast Airlines y la Northwest Airlines intenta absorber a la National Airlines.

Paralelamente aparecieron las tentativas entre la Mohawk Airlines con la Alleghany Airlines, mientras que entre los supergrandes Pan Ame

rican World Airways y Transworld Airlines, las dos principales compañías es tadounidenses, con vuelos al exterior, se intentaron también proyectos de fusión.

Tales proyectos de fusión, que todavía no son más que eso, deberán ser aprobadas previamente por el gobierno norteamericano, que aún no se ha definido claramente respecto de su decisión final. La razón estriba en que si bien algunas fusiones no plantean ningún problema en el plano del gigantismo de las empresas y de la competencia, el problema es bien dis tinto tratándose de grandes compañías como son la American Airlines y la Western Airlines. En este último caso existe dictámen del Departamento de Justicia que se opone a la fusión en nombre de la legislación contra los trusts.

Cabe presumir que de acordarse la autorización federal para la fusión de estas dos grandes compañías, el resultado sería el nacimiento de la mayor compañía de aviación de los Estados Unidos, con un volumen de operaciones del orden de los dos mil quinientos millones de dólares, es decir superior en un treinta por ciento al de la actual número uno de los transportadores aéreos, la United Airlines.

Pero en el supuesto del fracaso de las negociaciones entre las empresas, o de oposición gubernamental, es indudable que la Pan American World Airways continuará en sus tratativas de conseguir otra fusión. Se debe ello a que dicha compañía no cuenta con autorización para transportar pasajeros dentro del territorio de los Estados Unidos, por lo que desde hace largo tiempo trata de encontrar un asociado que tenga vuelos domésticos, para asegurar un mejor contacto entre sus servicios internacionales y aquellas ciu dades de donde no parten líneas al exterior.

Los legisladores opositores al proyecto general de fusión de compañías, en el Congreso de los Estados Unidos, alegan que de aprobarse tales operaciones podría llegarse a una ola de acuerdos empresarios que, según dicen, terminaría con las ventajas de la libre competencia en la industria del transporte aéreo.

En lo que hace a nuestro continente, los directores de aeronáutica de los cinco países del Grupo Andino ( Perú Chile, Ecuador, Colombia y Bolivia), en una reunión mantenida en el mes de agosto de 1972, prepararon las bases para un próximo congreso en el que se analizarían las posibilidades de constituir una empresa multinacional de aérotransporte para servir regionalmente a dicho sector continental.

El presidente de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, organismo a cargo de tales actividades, don Francisco Rosales, de Ecuador, ha opinado que la nueva empresa multinacional podría constituirse sobre la base del arrendamiento de los aviones, equipos y personal de las empresas de los países en cuestión que operan en los mismos.

En esa forma, efectuándose prácticamente una fusión multinacional, con todos los ajustes a que obligaría la magnitud de la empresa, se podría llegar a estar en condiciones de brindar un servicio acorde con las necesidades de dicha región. Sin embargo, el sólo hecho de pensar en lo pesado de los trámites burocráticos a salvar en los organismos administrativos de cinco países, hace dudar de que puedan palpase resultados efectivos en breve término.

Ultimamente, el problema creado por la Dirección de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos, al restringir vuelos de Aerolíneas Argentinas en el tráfico internacional a dicha nación, así como la correlativa cancelación proporcional a empresas estadounidenses, efectuada por las autoridades

de nuestro país, ha puesto nuevamente en el tapete el candente problema relativo al reparto del tráfico aéreo y a la capacidad de operación.

Sabido es que las empresas norteamericanas son más poderosas que nuestra Aerolíneas Argentinas, y que ésta -a su vez- es más poderosa que las de los países vecinos Paraguay, Uruguay y Bolivia.

Todo esto mantiene latente un estado polémico con encontradísimas opiniones entre los defensores de la libre competencia, de la política de cielos abiertos, y de los que propugnan la integración de las empresas aéreas en una sola compañía, que al fusionar sus flotas, infraestructura y organización comercial, reduciría notablemente los costos evitando tanto el excedente de oferta de asientos-kilómetros, como la superposición de funciones y el incremento de gastos originados por la agresiva competencia actual.

En lo que hace al análisis de las ventajas de la libre competencia, cabe reiterar el análisis efectuado en el Capítulo VII (La Política Aerocomercial en el Orden Interno), en el que se indicó que dicho sistema permite lograr servicios más adecuados, más eficientes, con más rápidos progresos tecnológicos y desarrollo del tráfico, así como con mayor eficiencia en los servicios y en la satisfacción de la demanda de los usuarios.

En nuestro país se acaba de anunciar, en noviembre de 1972, un acuerdo de racionalización de servicios aéreos entre "Aerolíneas Argentinas y "Austral" Líneas Aéreas ", tendiente a suplantar las superposiciones por la concurrencia en la prestación de los mismos.

Ha trascendido que tal acuerdo comprende varios operativos. En lo regional internacional, la cesión por parte de Austral a Aerolíneas Argentinas, de los servicios regulares prestados a Chile, Bolivia y Para-

guay. En el orden interno, cabotaje, se buscará la concurrencia de servicios de las dos empresas, o bien, cuando ello no se justifique, será una sola de ellas la que preste el servicio, con distribución equitativa de los mismos.

Con referencia al tráfico al Uruguay, que seguirán prestando ambas empresas, se concertará un acuerdo "pool" del sesenta por ciento para Aerolíneas Argentinas y del cuarenta por ciento para Austral, sobre el total que corresponda a la bandera argentina de acuerdo con los convenios actualmente vigentes con el Uruguay.

En el trayecto Buenos Aires-Mar del Plata, sin perjuicio de otras medidas, habrá también un "pool" de las dos empresas, operando con modalidad de "puente aéreo" desde los viernes por la tarde hasta el lunes por la mañana y durante los feriados.

También operarían en "pool" con las mismas modalidades y cuando ello sea factible, en el tramo Buenos Aires-Córdoba, por similares condiciones operativas. Con respecto a otras zonas del país para las que no se justifica la concurrencia de ambas empresas, se proyecta una asignación distributiva de servicios.

Este sistema de concurrencia integral que ahora se inicia en el aérotransporte de nuestro país, tanto en lo regional como en cabotaje, es de esperar que rinda los favorables resultados que se han previsto. Incidirá para ello la unificación de las ventajas que resultan de la fusión empresaria con las que también son consecuencia de la operatividad no monopólica.

## CAPITULO VII

LA POLITICA AEROCOMERCIALEN EL ORDEN INTERNO

En materia de Política Aerocomercial, en nuestro país se sustituyó, a partir de 1956, el sistema de monopolio por el de competencia entre las empresas permisionarias de este servicio público. Esta solución se adoptó en base a la experiencia obtenida hasta dicha fecha, avalada por los resultados del sistema en los países más adelantados.

Esta competencia, dada la índole de este servicio público, no es, y no puede ser, enteramente libre, como lo es los rubros de la industria, el comercio, la construcción, etc, sino que debe ser limitada o regulada por el Estado, a fin de impedir que las prácticas competitivas al extralimitarse, pudieran anular a alguna de las partes de competencia y terminar nuevamente en el monopolio que se quiere evitar.

Los efectos beneficiosos están a la vista, si se considera los importantes progresos logrados por el transporte aéreo en nuestro país en estos últimos años, en cuyo lapso el crecimiento del tráfico supera el término medio mundial.

Desde el punto de vista del servicio público, el sistema de competencia trae como consecuencia que el usuario pueda elegir a su conveniencia: los prestararios deben adaptarse a las necesidades del público o fracasar. En el sistema de monopolio, el proceso es inverso, por cuanto el usuario no se adapta a lo ofrecido por la empresa transportadora se queda sin servicio.

En ciertos países de alto desarrollo y de poca extensión, como son los del continente europeo, se puede establecer una competencia por la opción, por el usuario, entre el monopolio aéreo y una red de transporte terrestres altamente desarrollados que le prestan un servicio casi similar. Ello no ocurre en nuestro país, por su gran extensión y por contar con zonas donde el transporte aéreo es prácticamente el único viable para una comunicación lógica.

A 1 día de hoy, en nuestro país, el único sistema que permite al Estado obtener los máximos beneficios de esta competencia es estableciendo una concurrencia, en el campo del cabotaje, de la empresa estatal por un lado y empresas privadas por otro.

Por otra parte, este sistema le facilita a la autoridad fiscalizadora de transporte aéreo su función específica, al proveerle criterios comparativos de difícil reemplazo en el caso de un monopolio.

Corresponde entonces a la autoridad, regular este sistema impidiendo su sobredimensionamiento, manteniendo al mismo tiempo igualdad de oportunidad, evitando superposiciones ineficientes y controlando la economía del transporte.



ANALISIS DE VENTAJAS DE LA COMPETENCIA.

El sistema de competencia regulada, analizado en mayor grado de detalle, redundará en lograr:

- 1° - Servicios más adecuados.
- 2° - Servicios más eficientes.
- 3° - Progresos tecnológicos más rápidos.
- 4° - Desarrollo más rápido del tráfico.
- 5° - Medida de la eficiencia relativa.
- 6° - Satisfacción de la demanda.

Servicios más adecuados.

Desde el punto de vista de adecuación de la capacidad suministrada, se supone que un factor de ocupación de hasta 70 por ciento puede asegurar buen servicio en casi todas las rutas y un factor mayor de 75 por ciento puede asegurar servicio totalmente adecuado en rutas de alta frecuencia.

Generalmente el efecto de la competencia será el de asegurar que factores de ocupación promedio más altos que estos, desciendan a un nivel más bajo. Cuando la competencia es excesiva, existe el peligro de que los factores de ocupación estén muy por debajo del nivel comercialmente deseable, y como consecuencia de ello, aumenten los costos de operación.

La frecuencia, que es el segundo aspecto de adecuación del servicio, generalmente aumenta con la competencia y puede ser un factor importante en el incremento del tráfico. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que un incremento en la misma es beneficioso si los servicios adicionales están programados para proporcionar una serie de vuelos más convenientes.

Además, siempre hay un conflicto entre el deseo de aumento de frecuencia y el de nuevos vuelos sin escalas. La competencia siempre parece llevar al resultado de acentuar la introducción de vuelos directos a expensas de la frecuencia en los sectores intermedios.

La posibilidad de elección del servicio frecuentemente aumenta con la competencia. Esto, que es tan deseable, puede quedar desvirtuado primeramente por el peligro de convertirse la competencia en un hecho anti-económico como así también lucha de precios no controlables y en segundo lugar conducir a un aumento desmedido de los costos totales.

La competencia puede tener efectos benéficos sobre los cuatro aspectos de adecuación del servicio: factor de carga, frecuencia, vuelos directos y elección. No obstante, está claro que en cada uno de estos aspectos está latente el peligro de que puedan provocarse efectos adversos por competencia excesiva, y evitar que esto ocurra es el deber de la autoridad fiscalizadora.

#### Servicio más eficiente.

Es una presunción válida que la competencia proporcionará un incentivo poderoso para el mantenimiento de un standard de servicio elevado.

La conjetura de que la competencia mantendrá los costos en el más bajo nivel da lugar a dudas en circunstancias donde la fijación de las tarifas puede conducir a prácticas de "diferenciación del producto" y como consecuencia, aumento de los costos. También en este aspecto, los beneficios de la competencia dependerán, en gran parte, del éxito de la oficina fiscalizadora.

#### Progresos tecnológicos más rápidos.

No hay duda que la competencia, en general, es un estímulo para un rápido progreso tecnológico. Nadie pone en duda que un rápido progreso tecnológico es el anhelo del público.

### Desarrollo más rápido del tráfico.

No puede creerse que la competencia, por si misma, estimulará el más rápido crecimiento del tráfico. Es a través de la influencia de la competencia en la calidad del servicio, tema ya tratado, que se puede llegar a un mayor desarrollo del tráfico.

### Medida de la eficiencia.

Ninguna otra medida de eficiencia es más positiva que la posibilidad para hacer comparaciones directas entre empresas de la competencia comprometidas en servir el mismo mercado. Esta es una ventaja evidente para la competencia de líneas aéreas.

### Satisfacción de la demanda.

El argumento de más peso en favor de la competencia es que incuestionablemente los usuarios aspiran en lo posible, al derecho de elegir la línea que usarán. No existiendo este derecho de elección, el pasajero a menudo magnifica las quejas insignificantes contra la empresa monopolizadora.

## DERIVACIONES ECONOMICAS DE LA COMPEPETENCIA.

### Competencia y Costos de Operación.

Este examen de las consecuencia económicas de la competencia se deriva de las conclusiones de que las ventajas de la misma, como fuera analizado precedentemente, no parecen tan definitivas como para prescindir del riesgo de costos más elevados. De aquí la importancia de examinar los posibles efectos de la competencia sobre los costos de operación. La competencia influenciará principalmente el nivel de los costos de operación de dos maneras. En primer lugar por la influencia que pueda tener sobre el tamaño total de la línea aérea y en segundo lugar, por los efectos de la división del flujo de tráfico en la ruta entre dos o más empresas.

El tamaño de una línea aérea, debe responder a una adecuada "dimensión de la economía de escala". Desechada la teoría monopólica en pos de una coexistencia competitiva de empresa, debe evitarse caer en el peligro de una proliferación de entes, cuya existencia, para un mercado estable, tiene corolarios de antieconomicidad.

Un adecuado número de empresas, relacionado al volumen y tipo de tráfico existente y su proyección, reducirá los costos de operaciones globales.

El otro aspecto de la escala de operaciones - el tráfico transportado en cada ruta en particular- es importante para el nivel de costos del transporte aéreo. Los costos tienden a caer a medida que aumenta el volumen de tráfico en la ruta y por esto, la competencia puede, en ciertas circunstancias, aumentar los costos promedio dividiendo el volumen de tráfico entre dos o más empresas.

#### La densidad de las rutas y sus implicancias económicas.

La densidad de las rutas o sea el volumen de tráfico que se mueve en cada una de ellas, tiene un efecto directo sobre tres de los más importantes factores de costo en las operaciones de las líneas aéreas: productividad del avión, utilización de la estación y factor de ocupación.

La productividad del avión está determinada por la velocidad promedio y por el volumen de la carga de pago y este último factor es el que está influenciando por la densidad del tráfico. Pero esta influencia no puede aplicarse sobre cada ruta en particular: la aerolínea debe establecer el tamaño o los tamaños del avión que usará. En consecuencia la densidad de ruta promedio de todo el sistema, determinará el tamaño del avión elegido y con respecto a una ruta en particular esto será un factor dado.

Los costos de la infraestructura -los costos unitarios de manipuleo del tráfico- decrecen a medida que aumenta el flujo de la estación.

El factor de ocupación es de vital importancia en las operaciones de transporte. De la experiencia obtenida, se deriva una clara evidencia de que el factor de carga promedio logrado está directamente relacionado con el volumen de tráfico de la ruta. Se cree que la razón de esto es que en las rutas de volumen de tráfico alto, una aerolínea puede tener un servicio aéreo regular en la frecuencia deseada y atender la demanda de vuelos extras si se necesitan; esto manteniendo un factor de carga alto sin comprometer el servicio ofrecido al público.

Volumen de tráfico que se requiere en la ruta para mantener la competencia.

Teniendo en cuenta que la relación entre densidad de ruta, frecuencia y factor de carga-ocupación, determina el efecto más directo sobre el nivel de costos de operación, es posible establecer para las rutas de diferentes alcances y aeronaves de distintos tamaños, el volumen de tráfico mínimo bajo el cual, dividiendo el tráfico entre las empresas en competencia, puede obtenerse un nivel de costo promedio más adecuado.

Estas cantidades mínimas necesitan una modificación posterior para tener en cuenta el hecho de que las empresas necesitarán proporcionar un cierto mínimo de servicios, antes de que la cantidad de servicios durante el día se tornen adecuados. Usando estas frecuencias modificadas es posible establecer el tráfico mensual mínimo para rutas de distintos alcances operadas por aviones de diferentes tamaños, antes de asegurar que los servicios en competencia no llevarán a un aumento en los costos de operación.

La política de subsidios.

Hemos demostrado la estrecha relación entre "potencial de tráfico" y "costos de operación". Restaría indicar el valor que la tarifa adquiere.

Un objetivo básico es lograr que el costo global del Transporte Aerocomercial sea mínimo para el Estado. En consecuencia la estructura tarifaria debe tender a lograr la autosuficiencia de las empresas.

En el caso de que tal estructura, para las dimensiones de tráfico y de la empresa concernida, no sea económicamente retributiva, el Estado debe compensar la diferencia generada.

Es obvio que, nuevamente, juega el factor de "economía de escala empresarial" así como un estricto contralor de los costos finales de explotación, tarea básica de la autoridad fiscalizadora.

En la tendencia al logro de la autosuficiencia económica empresarial deberán obrar otros factores de orden político y social que el Estado determine. Los casos más típicos serán el dado por la necesidad de propender a un desarrollo de zonas marginales o el de lograr la integración nacional.

#### Responsabilidad Socio-Económica de los Transportistas Aéreos.

Las empresas aerocomerciales, grandes o pequeñas, nunca pasan desapercibidas. Sus actividades por fortuna o desgracia según se mire, siempre chocan con las cosas de la vida pública y en sus aspectos más sensibles. El choque puede ser político o económico, financiero o técnico, o aún social, o todos ellos a la vez.

Cualquier actividad de un sistema aéreo de transporte, y como siendo un servicio público pocas actividades dejan de ser públicas, alcanza proporciones desmesuradas, si se le compara con las actividades diarias de otros negocios.

Un error ordinario de criterio comercial, de los que pasan desapercibidos en la administración de cualquier otro negocio o actividad comercial, en una empresa de transporte aéreo se traduce en pérdida directa o indirecta de cuantioso dinero.

Hechos de esta magnitud no escapan a la atención del público ni mucho menos del Estado.

En atención a lo antes expuesto, el problema básico se presenta a la administración ejecutiva de una empresa de transporte aéreo, al afrontar su más esencial responsabilidad: la de dirigir sus negocios en forma económica.

La idea misma de una operación económica implica el uso inteligente de los recursos disponibles, bajo determinadas circunstancias con el objeto de obtener los mejores resultados posibles con el mímo de gastos.

Por otra parte, el criterio común empleado para establecer el éxito de cualquier actividad comercial dentro del sistema de libre empresa, consiste en que dicha actividad produzca ganancias y la proporción en que las produce. Si no puede obtenerse ganancias, ello indica que el usuario no desea pagar por el servicio ofrecido por encima del valor utilitario del servicio recibido, ni tanto como para que éste obtenga entradas suficientes para cubrir los gastos.

Esto puede significar que el servicio ofrecido carece de utilidad adecuada, o posee un valor sub-marginal para el usuario, constituyendo una pérdida para la sociedad y para la economía nacional.

Puede también significar que la actividad industrial o comercial que presta el servicio no se dirige en forma eficiente.

Existe una fundamentada teoría económica, de aceptación general, en el sentido de que un servicio de transporte ya maduro debe auto-financiarse con su actividad principal.

En aquellos casos, en que sea necesario el subsidio para mantener un servicio de fomento, ese subsidio debe otorgarse con clara definición de limitaciones y objetivos, como ser en tramos de servicios claramente conectados con el desarrollo económico de zonas geográficas delimitadas o ciertos servicios vitales para la comunidad.

Los problemas económicos que debe afrontar una línea aérea obligan a la administración a ejercer sus influencias tanto en las entradas como en los gastos. En ambos casos, sin embargo, su poder de control está sujeto a ciertas limitaciones impuestas por factores externos. Dentro de esos límites la administración debe obtener que los gastos y los ingresos se complementen.

Esta materia es sin duda la que ejerce mayor presión sobre la responsabilidad de la administración de una compañía aérea.

Si una empresa debe afirmarse financieramente, sus entradas no sólo deben cubrir sus gastos actuales, sino también producir en forma que le permita depreciar su activo fijo dentro de un plazo razonable de vida comercial.

La medida del producto bruto es el pasajero-kilómetro efectuado, o sea el asiento vendido y ocupado. Además de reflejar una dimensión macrométrica de ingresos, refleja también eficiencia empresarial y operativa empresarial, ya que la bondad del equipo de vuelo se refleja en su productividad más elevada: mayor capacidad de asientos por más alta velocidad de calza a calza. Operativa, porque la productividad horaria del equipo requiere utilización rentada.

Por lo tanto, equipo de alta productividad con alta utilización, con ventas del servicio que llevan una elevada porción de los asientos ocupados, genera elevados ingresos a la vez que reflejan eficiencia empresarial y administrativa.

Una vez medida la calidad del equipo y su nivel de utilización, es necesario conocer la eficiencia organizativa con que se emplea dicho equipo, o sea, la cantidad de personal que es necesario para ofrecer una unidad de servicio o sea un asiento por kilómetro rentado.



### Costos y eficiencia en el Transporte Aéreo.

El nivel y composición de los gastos constituye un elemento básico en la economía del transporte aéreo. Su importancia se ve acentuada a consecuencia de su relación con los niveles de Tarifas, que en gran medida afectan al volumen de tráfico aéreo y permiten establecer condiciones adecuadas de competencia con los transportes de superficie. Un volumen de tráfico suficientemente elevado, permite un mayor y más eficiente aprovechamiento del sistema productivo, que se refleja en un nivel más bajo de costos, lo que hace posible reducciones de tarifas provocando un aumento del volumen de tráfico. De esta manera se establece un circuito expansionista del sistema de transporte aéreo y un circuito con el efecto contrario cuando los altos costos hacen necesarias tarifas más altas que reducen el tráfico.

Naturalmente, las condiciones particulares del mercado, tales como elasticidad-ingreso y elasticidad-precio de la demanda, son las que determinan el grado en que las tarifas afectan al volumen de tráfico, pero no la naturaleza de la estrecha dependencia existente entre estos elementos en la economía del transporte aéreo.

La relación entre composición y nivel de los costos y la eficiencia de explotación del sistema se verá claramente al analizar los factores que determinan los costos de transporte aéreo.

En la producción de transporte aéreo, los costos se clasifican en costos directos e indirectos a diferencia de la separación generalizada en otras ramas de la economía, de costos fijos y costos variables. Los costos directos se refieren a los originados por la operación de una aeronave y dependen principalmente de las características de ésta. Comprende los gastos por:

- 1º - Operaciones de vuelo (tripulaciones, combustibles, seguros de material de vuelo, etc.)
- 2º - Mantenimiento y servicio de la aeronave.
- 3º - Depreciación del material de vuelo.

Los costos indirectos dependen en forma preponderante del tipo de explotación y de la forma en que se realizan las operaciones (tipo de rutas, frecuencias de vuelo, eficiencia administrativa, volumen de tráfico, etc.) e incluye:

- 1º - Gastos de estación.
- 2º - Servicio de pasajeros.
- 3º - Gastos generales y de administración.

Todos los componentes de costos se ven afectados en mayor o menor medida, por diversos factores, muchas veces de difícil evaluación, que se puede separar en cinco grupos principales:

1. Características de las aeronaves, como capacidad de carga de pago, velocidad, consumos de combustibles, características de mantención y otros.
2. Estructura de las rutas, que influye en la longitud media de las etapas, las frecuencias de vuelo, utilización de la aeronave y carga de pago real.
3. Política del transportista, que afecta la calidad de los servicios ofrecidos, la eficiencia administrativa, la política de promoción de ventas y en otros rubros similares.
4. El ambiente económico, en que se desarrollan las operaciones, que fija los niveles de sueldos y salarios, la demanda de transporte aéreo, las tarifas y las condiciones de competencia con el transporte de superficie.
5. Política del Gobierno, que afecta la estructura de las rutas servidas, el nivel de servicios ofrecidos, tarifas y subvenciones.

Lo expuesto nos ubica en la complejidad de los problemas que hacen a la política aéromercial así como a la necesidad de que un adecuado gobierno del sistema permita el eficiente crecimiento del aérotransporte, al menor costo posible tanto para el Estado como para el usuario.

Concretando y completando lo expuesto, podemos decir que la Política Aérocomercial deberá tender a lograr un desarrollo sistematizado del aérotransporte, que sea ordenado y económico.

## C A P I T U L O   V I I I

### T A R I F A S

Consideramos que el " servicio público" es la prestación tendiente a satisfacer una necesidad colectiva de caracter material, económico o cultural, cuando ésta requiere una actividad particular y concreta de una institución oficial, privada o mixta, que esté regulada, asegurada y controlada por el Poder Público, para que dicha prestación sea regular, uniforme y equitativa.

Este en el transporte se concreta a través de una quintuple noción de "regularidad"; rutas, frecuencias, enlaces, escalas y tarifas, concepto que la distingue de las operaciones "no regulares" basicamente incompatibles con el servicio público.

El aérotransporte es un típico servicio público que debe ser retribuido mediante la aplicación de tarifas, entendiéndose por tal al "precio justo" fijado por un acto reglamentario del Gobierno.

Lo relacionado con la fijación de las tarifas correspondiente a los diversos tipos de servicio que se prestan, en el transporte aéreo, es tratado a continuación:

## 1.- PASAJEROS

Las tarifas del pasaje aéreo son fijadas por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte mediante una resolución firmada y autorizada por el Secretario de dicha cartera.

Antes éstas eran fijadas por la Dirección Nacional de Aviación Civil, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.

Estas tarifas políticas se establecen mediante estudios exhaustivos sobre costos deseables del transporte aéreo sobre cada tramo de ruta, efectuando luego con dicho elemento los cuadros tarifarios. Pero debemos decir que nunca llegan a cubrir el costo de explotación, obligando al Estado a erogar fuertes compensaciones.

Asimismo se efectúa la modificación paulatina del cuadro de tarifas, tendientes a lograr una aplicación mas acorde con los costos reales de explotación.

Todos los aumentos tarifarios tratan de guardar una mejor relación con las tarifas vigentes en los medios de superficie para mantener una lógica y adecuada diferenciación tarifaria entre los distintos medios de transporte.

Los ajustes tarifarios practicados en los últimos años, en el aerotransporte, han sido los siguientes:

fecha	aumento promedio sobre tarifa anterior
22-12-69	17%
13-04-71	18%
21-12-71	30%
01-11-72	28%

Del siguiente cuadro surgen los aumentos tarifarios, año por año, así como el incremento que se observa en el total de pasajeros transportados en cabotaje:

AÑO	TARIFA BASE 100 EN 1964	PORCENTAJE DE AUMENTO DE PASAJERO TRANSPORTADO SOBRE EL AÑO ANTERIOR
1965	141,6	4,28
1966	184,1	4,60
1967	220,9	30,62
1968	276,1	6,72
1969	323,0	17,02
1970	323,0	2,02
1971	581,4	32,74

Estos aumentos para todo el país, no produjeron detracción en el tráfico aéreo; muy por el contrario se realizó un aumento progresivo hasta la fecha.

Los mencionados incrementos no han seguido un criterio fijo, sino que se particularizaron por una falta total de uniformidad.

De acuerdo al lugar, estos aumentos variaron en distintos porcentajes, ya se tratase de la Patagonia o de otra zona del resto del país. Dicha diferenciación tiene la particularidad de lo que era para tramos de similares longitudes y de que el aumento más bajo fué aplicado a la zona patagónica.

En los últimos tiempos los costos de explotación subieron en un valor tal, por la incidencia de los distintos factores que lo componen que debía exigir al Estado sumas astronómicas en concepto de subvención para enjugar los déficit de explotación de empresas tanto privadas como estatales.

Dichos déficit de explotación se encuentran entre \$ 4.-% y \$ 6,50% por pasajero-kilómetro recorrido, según el tipo de aeronave utilizada.

A su vez el mecanismo de subvención en vigencia hasta la sanción de la Ley 19.030, era defectuosa en el sentido de no hacer jugar al factor riesgo empresario en una cuidadosa y sana operación a la par de que no se aseguraba una mínima rentabilidad a las empresas que hiciese aceptable a la industria del transporte aéreo y generase las posibilidades de expansión y de prestación de un servicio mas apto y moderno.

Tales situaciones tienden a solucionarse con las disposiciones de la nueva "Política Nacional del Transporte Aerocomercial" sancionada por dicha ley.

Todas las empresas aéreas de cabotaje que venian soportando deficit elevados habían solicitado insistentemente el aumento tarifario.

Existe además una serie de factores adicionales que inciden en el aumento de tarifas:

1º.- Las estadísticas demuestran que pese a los aumentos de tarifas esporádicos se han mantenido en constante alza el número de pasajeros transportados.

2º.- Existen aún en la dotación de las empresas material aéreo cuyo costo de explotación es tan elevado que cualquiera sea el factor de llenado del avión y el tramo de ruta considerado, la actual recaudación no alcanza a cubrir los costos.

3º.- La infraestructura sigue obrando como un factor restrictivo pese al enorme incremento que se le ha dado a partir de junio de 1966. Esta incidencia se hace notar, en especial, en la imposibilidad de utilizar para muchos tramos de rutas aviones a reacción que son aquellos que arrojan los menores costos de explotación a la par de que brindan un servicio más eficiente. Recordemos que el avión a turbohélice constituye una simple respuesta de transición al problema del transporte aéreo.

4º.- A su vez este problema no puede ser resuelto por las empresas en forma fácil, ya se trate de industria privada o estatal, si no existe el aliciente económico para la inversión de los enormes capitales que demanda un avión moderno.

5º.- Es asimismo de interés recalcar que la distorsión tarifaria existente a fines del año 1969, no obstante haberse aumentado las tarifas de los medios de superficie, llevó a la situación irregular y aún insólita de que estas tarifas se igualaron en muchos casos a las aéreas y en otros llegaron a sobrepasarlas.

6º.- Con carácter general, puede afirmarse que las tarifas aéreas no influenciaron el costo general de vida, por el nivel económico del usuario.

La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte, como resultado de lo expuesto se abocó a la resolución del problema planteado.

Lo hizo en dos períodos:

PRIMER PERIODO: Elevación razonable del nivel tarifario acorde a los costos de explotación y a la luz de las estadísticas del transporte de pasajeros.

SEGUNDO PERIODO: Determinación por sistema de computación matemática de las tarifas que no solo conjugasen los costos directos e indirectos de explotación, sino la eficiencia de la gestión empresarial y la obtención de una adecuada rentabilidad para las empresas. Tal es el concepto de lo que la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte denomina "Tarifa Económica Retributiva" (T.E.R.) .

En lo que refiere al aumento tarifario del 22 de diciembre de 1969, y respetando la incidencia de los factores ya mencionados, el criterio aplicado ha sido el que sigue:

1º.- Establecer un valor promedio de pasajero-kilómetro de once pesos moneda nacional en el país con excepción de la zona patagónica.



2º.- Para la zona patagónica el citado factor promedio es de diez pesos, excepto para los servicios de fomento que realiza L.A.D.E. que se fijó en ocho pesos con quince centavos moneda nacional.

Cabe destacar que estos factores son inferiores a los aplicados en otros países, sean más o igualmente desarrollados, como surge del siguiente cuadro, que por comodidad de lectura se establece en pesos moneda nacional:

ARGENTINA:	Básica (Avro)	11.00
	Jet	13,75
BRASIL:	Jet	entre 11,74 y 20,37 (aproximadamente)
COLOMBIA :	Jet	entre 10,50 y 16,45 (aproximadamente)
ALEMANIA :	Jet	entre 16,55 y 27,16 (aproximadamente)
EE. UU. :	Jet	entre 12,81 y 18,75 (aproximadamente)

Es de interés acotar que las mayores distancias se ven más beneficiadas por lo cual las tarifas al extremo sur de nuestro país tienen un factor inferior al ya citado. (efecto parabólico)

A su vez que L.A.D.E. conecta en varios puntos de la Patagónica con Aerolíneas Argentinas y Austral, el costo del vuelo en esta zona para distancias similares se reduce aún más con respecto al resto del país.

Esto en cuanto a las tarifas básicas para aviones turbohélices. Con respecto a los servicios Jet existe un aumento diferencial tarifario de un veintiocho por ciento, que se redujo a un veinticuatro por ciento en la zona patagónica.

Cabría por último acotar que las tarifas de la zona patagónica no han alcanzado regularmente a cubrir los costos de explotación.

Con respecto al caso particular de L.A.D.E. el hecho de emplear

material y personal de la Fuerza Aérea ha posibilitado la disminución del factor ya indicado, pero a su vez, a no dudar, y en la medida de la tremenda expansión de sus servicios, resulta un incremento al presupuesto militar de la citada fuerza armada.

Para los ajustes posteriores de tarifas, efectuados a partir del año 1971, se ha seguido considerando que este tipo de transporte, ya sea privado, estatal o mixto, ha estado sometido desde sus comienzos a un sistema de aporte estatal bajo la forma de subsidios y/o enjugación de los déficit de explotación.

Ello ha influido para que la estructura tarifaria continuara siendo de tal naturaleza que los distintos aumentos efectuados no han logrado cubrir los costos de explotación de los servicios empresarios y, menos aún, asegurar una rentabilidad a los mismos.

Se ha seguido entonces fijando tarifas de orden político ya que de haberse pretendido eliminar los déficit empresarios, los aumentos a aplicarse hubieren sido de singular magnitud.

Se ha optado en consecuencia por practicar ajustes parciales, inclusive por porcentajes diferenciales de acuerdo a la distancia y las zonas, que han regido, respectivamente, desde el 13 de abril de 1971, 21 de diciembre de 1971 y, ultimamente, el 1º de noviembre de 1972.

## 2.- CORREO AEREO.

En el año 1961 se terminó con el servicio de transporte optativo de la correspondencia por la vía aérea y se determinó que en el futuro se llevaría todo el correo por dicha vía. Se duplicó de m\$ 1.- a m\$ 2.- por cada 10 gramos o fracción.- De dicho aumento correspondía el 50% a cada parte, avión y correo, aunque no entendemos el porqué de los cincuenta centavos que se llevaba el correo, dado que el sistema no implicaba mayores innovaciones.

Desde dicha fecha el sistema ha seguido hasta el presente en vigor, sin otra novedad que el aumento de su costo como detallamos a continuación, en pesos moneda nacional.

- 1º.- En 1961 la tasa de franqueo simple era de m\$ 1.- y m\$ 1,60 adicional por franqueo aéreo.
- 2º.-El Decreto N° 8.248 del 16-8-62 elevó la tasa de \$ 2.- a \$ 4.- por cada 20 gramos o fracción; además, los \$1,60 adicionales para sobretasa aérea por cada 5 gramos o fracción.
- 3º.-El Decreto N° 3.095 del 27-4-65 llevó la tasa de \$ 4.- a \$ 8.- por cada 20 gramos o fracción; además \$ 2.- de sobretasa aérea hasta 5 gramos; \$ 2.- más hasta 20 gramos y \$ 2.- por cada 5 gramos o fracción en exceso de 20 gramos.
- 4º.-El Decreto N° 3.051 del 29-4-66, aumenta la tasa de \$ 8.- a \$ 10.- por cada 20 gramos o fracción, desapareciendo la tasa aérea por implantarse el transporte aéreo..
- 5º.-El Decreto N° 1.359 de fecha 3-3-67, duplica nuevamente la tasa llevándola de \$ 10.- a \$ 20.- por cada 20 gramos o fracción.

Este aumento, que lleva el franqueo de \$ 1.- en 1961 a \$ 20.- en 1967, (veinte veces de aumento en sólo 6 años) bate todos los récords registrados en el país y responde a la sustitución del criterio anterior de que no interesa el costo de un servicio público puro, por el novísimo de que éste debe cubrir sus costos operacionales, criterio que consideramos política y folosóficamente lógico, atento a que el 60% de la correspondencia que mueve está relacionada con negocios y movimiento de documentación comercial.- Naturalmente que estos aumentos tal vez pudieran ser constreñidos si se lograra modernizar los arcaicos sistemas que caracterizan el transporte de correspondencia, habiéndose innovado en la velocidad sólo bajo el acuciente impulso recibido del sector aeronáutico, interesado en su transporte, a su vez, como interesante tabla de salvación de sus abultados déficit de explotación.

El recargo de franqueo por concepto de transporte aéreo debió haberse conferido a quién materializa la celeridad del transporte, o en último caso no menos de la mitad del mismo.

Ante el pueblo se ha esgrimido el argumento de la conducción aérea de la correspondencia cada vez que el servicio ha sufrido recargos de magnitud, pero el correo se ha quedado con la "parte del león", al usarlo para aumentar el franqueo al 100% de todas las cargas, viajen por avión o no.

A continuación se transcriben las cifras del correo, correspondientes al año 1969, para destacar la magnitud de esta verdadera anomalía y de las irrisorias sumas que el servicio aéreo recibe a cambio de servir de pretexto para recaudaciones desproporcionadas;

1º.- Correspondencia de primera clase ( cartas y tarjetas postales) que se imponen diariamente en todo el país: 21.273 kgs. , que equivalen a 1.744,386 piezas ( 1 kg. contiene 82 piezas de

12.20 gramos de peso promedio cada una)

2º.- Idem que se transporta diariamente por vía aérea : 4.800 kgs. equivalentes a 393.600 piezas.

3º.- Recaudación por la correspondencia de primera clase: 1.744.386 piezas a \$ 20.- cada una, igual a \$ 34.887.720 / diarios; mensualmente (26 días) \$ 907,080.720.-% y \$ 10.815.193.200.- % ( 310 días) anuales.

4º.- Costo actual del transporte por vía aérea ( 1 kg. a \$ 132.% diario, \$ 633.600.-%. mensual \$ 16.473.600.-% y anual \$ 196.416.000.-% .- Vale decir, que utilizando la excusa de la celeridad de intercomunicación que brinda la vía aérea, el correo recaudaba, en cifras redondas, once mil millones y entregaba al avión 200 millones , apenas el 1,82%

5º.- Llevando el pago por kilómetro a \$ 200.-%, que al 31-12-69 pagaban los usuarios, estaría entregando \$ 297.600.000.-% , o sea el 2,70 por ciento de la recaudación total mencionada.

Un 77% de la correspondencia no se transporta en avión y el correo se queda con todo el recargo aplicado. Del otro 23% restante el correo no le entrega al aerotransporte todo el recargo, ni el 50%, sino un mísero 13%. Es decir que en el transporte en que el avión ejerce su verdadera labor de economía de tiempo en servicio de intercomunicación de pueblos y personas, el correo se queda con el 87% del recargo, lo que parece una burla.

El procedimiento utilizado para el transporte aéreo del correo es el siguiente:

El correo basa todo su cálculo en su presupuesto para pago de Líneas Aereas que surge del Presupuesto Nacional.

En base a dicho monto distribuye los kilos de correspondencia entre las compañías, teniendo una cuota descendentes entre ellas comenzando por Aerolíneas Argentinas y siguiendo por orden de importancia de las empresas.

Durante el año 1970, el correo aéreo de primera clase, fué asignado por la Secretaría de Estado de Comunicaciones, a las diversas compañías, a razón de \$ 2.- por kilogramo, en la siguiente forma:

<u>EMPRESA:</u>	<u>KILOGRAMOS:</u>	<u>IMPORTE \$ Ley 18.188</u>
Aerolineas Arg.	760.000.-	\$ 1.520.000.-
Austral	360.000.-	720.000.-
A.L.A.	260.000.-	520.000.-
L . A. D.E.	18.000.-	36.000.-
T.A.B.A.	22.000.-	44.000.-
AEROCHACO	12.000.-	24.000.-
L.A.P.E.R.	60.000.-	120.000.-
<b>T O T A L :</b>	<b>1.492.000.-</b>	<b>2.984.000.-</b>

Estas cifras, revelan que ha existido un incremento del 2,89% con relación al año 1969.

En el cuadro que sigue a continuación, insertamos la magra evolución del transporte aéreo del correo entre los años 1966-1970 :

EVOLUCION DEL TRANSPORTE DE CORREO AEREO

AÑO	TOTAL DE KILOS	PROMEDIO MENSUAL	% AUMENTO ANUAL
1966 (7 meses)	697,800	99.686.-	—.—
1967	1.303.407	108.617.-	12.81
1968	1.396.506	116.375.-	7.14
1969	1.455.670	121.306 .-	4,24
1970	1.497.738	124.811.-	2.89

De lo expuesto anteriormente, surge que es necesario el pago por un servicio efectivo y eficiente prestado.

Carece de validez el argumento esgrimido por el correo que "ninguna carga abona más que el correo", pues se trata de venta de tiempo y seguridad.

Quién aporta la velocidad es el avión y no el correo, y éste se queda prácticamente con todo el recargo del 100% aplicado a las tarifas sobre la base de aquél pretexto.

### 3.- CARGA.

Del volumen total de mercaderías que requieren transporte, sólo una muy pequeña proporción se efectúa por aire.

Debe tenerse en cuenta que hay un número limitado de clases de mercaderías que son igualmente adecuadas para el transporte aéreo.

Estas pueden resumirse así:

- a). Artículos que se necesitan con urgencia;
- b). Artículos cuyo valor disminuye debido al excesivo tiempo invertido en su transporte;
- c). Artículos de valor relativamente alto, por unidad de peso, respecto a los cuales los costes de transporte por aire representan una pequeña proporción de su valor total y a los que es muy importante proteger contra daños o robos;
- d). Artículos que hay que transportar conjuntamente con los pasajeros o de los que deben disponerse poco después de la llegada de éstos, pero que son demasiados grandes o pesados para llevarse como equipaje personal;
- e). Mercancía prácticamente de todos los tipos destinadas a regiones en las que el transporte de superficie es excepcionalmente lento, costoso o poco seguro.

En nuestro país tenemos que se fijaron tarifas para el transporte de carga aérea, que tuvieron vigencia desde enero de 1966 hasta junio de 1971.

Cuando fueron establecidas correspondían al cuadro de tarifas para pasajeros, atento a que cada kilogramo de carga a transportar entre dos puntos, pagaba un flete equivalente al uno por ciento del importe de un pasaje de ida. Se estipularon igualmente rebajas del veinte por ciento para embarques superiores a los cien kilogramos y bonificaciones para los transportes desde la Patagonia con destino al norte.

Con la incorporación de los nuevos equipos de vuelo, con posterioridad al año 1966, que cuentan con muy superior capacidad de bodega respecto a los anteriores, se hizo necesario efectuar un estudio tendiente a lograr una promoción mas agresiva, necesaria para aumentar su utilización.



Es evidente que con ello se lograría un mejor ingreso, necesario para conjugar los déficits de las empresas, sobre todo teniendo en cuenta que los gastos de explotación no aumentarían en forma substancial, atento a la regularidad de los servicios.

Una solución factible consistiría en establecer un sistema de tarifas preferenciales para determinados productos, con un límite mínimo de quinientos o más kilogramos, lo cual haría que el cargador intensifique su preocupación para aumentar los embarques a fin de obtener fletes más económicos, a la vez que con cargas de mayor peso es menor el movimiento de aeropaquetes, facilitándose así las operaciones.

Un sistema similar, aplicado a los transportes aéreos internacionales, ha dado por resultado un aumento considerable del transporte de cargas.

Tales fundamentos, obrantes en nuestro anterior trabajo presentado en marzo de 1971, hallan materialización en la nueva tarifa que para el transporte de carga en servicios internos regulares, rige desde el 1º de junio de 1971.

En la misma se han fijado factores porcentuales sobre la base de la tarifa de pasajeros, de carácter diferencial por zonas y fundamentalmente por el punto de origen.

Tenemos así:

Factor de tarifa de pasajeros por Kg.

Transporte con origen en Buenos Aires, a:

Puntos de las zonas Sud y Litoral	0,70 %
Puntos de las zonas Norte y Sudoeste	0,60 %

Transporte con destino a Buenos Aires, de:

Puntos de las zonas Sud-Norte y Litoral	0,45 %
Puntos de la zona Sudoeste	0,40 %

Transporte entre escalas

0,45 %

En lo que hace al peso de la carga se han establecido descuentos que llegan al 15% para embarques de mas de 44 kgs. hasta 99 kgs. y del 30% para embarques de mas de 99 kgs.

#### 4. TARIFAS DE FOMENTO

Como hemos dicho anteriormente, el tráfico de fomento es aquel en el cuál los intereses sociales se encuentran por encima de los resultados de la explotación.

Si estas zonas necesitan promoción es porque carecen de desarrollo suficiente, debiendose poner el viaje aéreo, al nivel del grueso de la población.

En este caso nos referiremos a la zona patagónica, las tarifas allí imperantes y causa de los aumentos.

En esta zona los aumentos tarifarios han sido menores que en el resto del país, dado el caracter preferencial que se ha dado a los usuarios de este medio de transporte.

Las tarifas imperantes, que respondían a un concepto social más que al de retribución al servicio público, en su magnitud no permitían ya cubrir ni aproximada ente los costos, obligando al Estado a erogar en forma crónica fuertes subsidios.

Una de las razones de los aumentos de tarifas coincidió con la determinación de las autoridades nacionales de poner fin a corto plazo de las "subvenciones" de parte del Estado, obligando a las empresas, tanto estatal como privadas a una máxima eficiencia en su gestión, y en forma tal que los costos se distribuyan entre los usuarios antes que entre todos los habitantes del país, usuarios o no.

No obstante dicho tramo diferencial se ha materializado al establecerse un valor promedio por kilómetro y por pasajero de \$ 0,10 (Ley Nº 18.188), en la zona patagónica, y de \$ 0,11 para el resto del país.

Dado que las mayores distancias se ven beneficiadas, las tarifas al extremo sur de nuestro país abonan un factor kilométrico inferior aún al arriba citado.- Estos valores son aplicables para los aviones turbohélices de las empresas que parten de Buenos Aires.

Por otro lado la empresa L.A.D.E., con objetivo específico de fomento patagónico, y cubriendo gran parte de ésta, ha mantenido una tarifa kilométrica de \$ 0,0825. Dado que esta empresa conecta en varios puntos con AEROLINEAS ARGENTINAS y AUSTRAL, vemos que algunas tarifas patagónicas y las del resto del país se diferencia aún más.

A continuación se citan algunos ejemplos, tarifas de turbohélices entre puntos ubicados a distancias similares, para evidenciar su diferencia dependiendo si dichos puntos están dentro o fuera del área patagónica, con la tarifa kilométrica resultante de dividir la misma por la distancia de vuelo.

DESTINO	DISTANCIA	TARIFA IDA \$ LEY 18188	TARIFA POR KM.
Bahia Blanca - Esquel	1.041	104	0.099
Buenos Aires- La Rioja	1.020	112	0.109
Bahia Blanca- Deseado	1.141	114	0.099
Buenos Aires-Catamarca	1.167	128	0.109
Rio Grande (T.F.)-Sta.Cruz	447	46	0.102
Rio Cuarto- San Rafael	434	49	0.112
Buenos Aires- Mar del Plata	415	46	0.111
C.Rivadavia - Gob.Gregores	539	38	0.071
Buenos Aires- Mendoza	1.025	113	0.110
C.Rivadavia - Ushuaia	1.023	102	0.099

En la ruta Bahía Blanca- Ushuaia la tarifa kilométrica es de 0,098

Por no considerarse ruta de fomento, y por no existir varios medios de transporte alternativos, la ruta a Bariloche se ha considerado no patagónica con una tarifa kilométrica de \$ 0,11

Una de las razones por las cuales los usuarios del área patagónica han sentido el impacto tarifario, no obstante este trato preferencial, es por cuanto en el anterior aumento de casi tres años (enero de 1968), las tarifas de dicha zona no fueron practicamente modificadas.- En esa oportunidad las tarifas no patagónicas fueron elevadas entre un 25% y un 30%; en cambio muchas tarifas, entre ellas las de Comodoro Rivadavia y todos los puntos al sur de dicha ciudad continuaron su vigencia anterior.

Entre otras cosas, el efecto de esa situación fué que, aparte de no guardar dichas tarifas relación alguna con los costos crecientes, éstas eran similares y en algunos casos inferiores a los del transporte terrestre. Ello originó lógicas quejas entre algunas empresas de omnibus las que consideraban afectada su misma existencia por esta competencia. La tarifa de automotor, por ejemplo, de Bariloche a Esquel era de m\$ 1.780.-. mientras las de excursión por aire en el mismo tramo era de m\$ 1.420.- Entre Puerto Deseado y Rio Gallegos, la tarifa aérea de excursión era de m\$ 2.910.- mientras la del automotor era de m\$ 2.940.-. Entre Comodoro Rivadavia y Rio Gallegos, la aérea de excursión era de m\$ 4.320.- y la de automotor era m\$ 4.265.-

Es por ello que el Superior Gobierno, al proteger todos los sistemas de transporte con medidas adecuadas, entre ellas adoptando lógicas diferencias tarifarias, contribuye al necesario fomento de la Patagonia que ha adoptado como objetivo.

Se estima que las diferencias de incrementos de tráfico entre Comodoro Rivadavia y puntos al sur, se debe en parte al mayor impacto de la nueva tarifa en estos sectores por las causas ya señaladas de la estabilidad de tarifas en los últimos años; otra causa parcial puede ser resultante del incremento de las operaciones de L.A.D.E. en dicha zona que han absorbido parte del tráfico de las empresas cuyas estadísticas se señalan.

Las autoridades del transporte aéreo tuvieron en cuenta, en base al comportamiento histórico de las evoluciones del tráfico en cada oportunidad de incrementos de tarifas, que para esta oportunidad se produciría una nivelación en la curva de crecimiento del mismo, o incluso una leve retracción, durante los primeros meses de la implantación de la nueva tarifa; para posteriormente retomar el crecimiento normal a medida que el efecto psicológico-económico sea absorbido por el usuario.

Este efecto de nivelación, no obstante, no se ha dejado sentir aún en la Patagonia, a juzgar por las siguientes estadísticas comparativas de lo transportado por las distintas empresas en enero del año 1970 (aplicándose la nueva tarifa) y enero del año anterior entre Buenos Aires- Comodoro Rivadavia- Rio Gallegos y regreso:

<u>NUMERO DE PASAJEROS TRANS-</u> <u>PORTADOS</u>	<u>AEROLINEAS ARGENTINAS</u>	
	<u>BUENOS AIRES COMODORO</u> <u>RIVADAVIA y REGRESO</u>	<u>BUENOS AIRES-RIO GALLEGOS</u> <u>Y REGRESO</u>
Enero de 1969	2.443	2.711
Enero de 1970	3.040	2.767
Porcentaje de incremento comparativo	24,44%	2,06%

A U S T R A L

	<u>BUENOS AIRES- COMODORO RIVADAIA</u>	<u>BUENOS AIRES RIO GALLEGOS</u>
Enero de 1969	2.444	1.560
Enero de 1970	3.027	1.650
Porcentaje de incremento comparativo.	23,85%	5,77%

Se estima entonces, que se halla cumplido el objetivo señalado por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte en los considerandos de la Resolución S.E.O.P.T. N° 173, que fija las actuales tarifas, donde se expresa " se adopto el temperamento de la aplicación de tarifa obedeciendo a un criterio de bonificación por mayor distancia de tramos y dentro de éste, distinguiendo con un menor factor pasajero-kilómetro los servicios patagónicos...."

## CAPITULO IX

### EL PROBLEMA TARIFARIO

### Y LOS COSTOS DE EXPLOTACION

Una de las características del transporte aéreo moderno es su capacidad cada vez mayor de adaptarse a las posibilidades de rendimiento económico de las rutas que debe servir.

La tecnología moderna evoluciona constantemente en el sentido de obtener la mayor eficiencia del material, lográndose una constante disminución en los costos de transporte por unidades de peso y de distancia. Ello hace que en general, y lográndose una carga o llenado mínimo por avión, el transporte aéreo tienda a ser cada vez mas reditivo en el orden mundial. Otro corolario de esta característica económica es la diversificación de los tipos y tamaños de aviones, adaptados a las distancias a recorrer y a las cantidades a transportar.

El advenimiento del JET marcó una etapa en la disminución de los costos, como lo fué en menor grado el turbohélice; ello permitió un considerable incremento de potencia por peso, y la utilización de combustibles de bajo costo como lo son los querosenes de aviación.

En forma general podemos decir que el Jet puro es sumamente apto para grandes volúmenes de tráfico (cincuenta pasajeros por avión o mas) y distancias medias y largas (seiscientos kilómetros o mas). El turbohélice moderno es mas apto para distancias cortas y volúmenes de tráfico menores que los anteriores. Si bien la rentabilidad del turbohélice es en general marginal, para el caso de las empresas privadas tiene la ventaja de prestar un servicio público con pérdidas mínimas.

En nuestro país las empresas de aérotransporte de mayor evolución se encuentran ya totalmente equipadas con máquinas Jet y Turbohéllice.

En la Patagonia, los volúmenes a transportar y las distancias justifican la utilización del jet a lo largo de la costa atlántica hasta la ciudad de Rio Gallegos, con escalas intermedias desde Buenos Aires tales como Bahía Blanca, Trelew y Comodoro Rivadavia. Ushuaia, por su configuración geográfica, no permite utilizar Jet en su actual pista.

Los demás puntos intermedios de la costa, los centros interiores y cordilleranos de la Patagonia son servidos por Turbohéllices de Aerolíneas Argentinas y de L.A.D.E.

El problema deficitario de las empresas hasta el año próximo pasado residía en el hecho que, si bien la tarifa promedio para todo el país se encontraba en un término medio de \$ 0,11 por pasajero-kilómetro (ley 18188), los costos de explotación se encontraban en una magnitud variable entre \$ 0,13 y \$ 0,15 el pasajero-kilómetro. Ello implicaba que al incrementar las magnitudes de tráfico transportado se incrementaba al mismo tiempo el déficit.

Ello se ha neutralizado en parte con la incorporación de nuevos equipos Jet de costos operativos menores. Se estima que el cuadro será este año también mas favorable por el incremento de tarifas que se considera inminente.



No obstante ello en determinados sectores de rutas de corta distancia, servidas por Aerolíneas Argentinas, difícilmente se puedan obtener tarifas que cubran los costos, por varias razones:

Por cuanto el material turbohélice AVRO surgió en una época de desarrollo de la tecnología (fines de la década del cincuenta) en que los aviones no tenían la eficiencia económica de la actualidad. Ello se compensa en parte por el hecho de que dicho material ya se encuentra amortizado.

Las distancias y los volúmenes de tráfico que transporta no son los más adecuados para lograr rentabilidad.

Las escalas que realiza este tipo de material en las rutas que saliendo de Buenos Aires, llegan al extremo sur, por ejemplo, son excesivamente numerosas, hecho que incrementa considerablemente los costos directos y penaliza las operaciones al quitarle flexibilidad.

El vuelo 618 de Aerolíneas Argentinas aterriza nueve veces antes de llegar a Ushuaia, donde debe pernoctar para regresar al día siguiente.

Es aconsejable para la determinación de las tarifas tener en cuenta las posibilidades económicas de los usuarios, en especial en la zona patagónica, dándoles a los mismos la alternativa de vuelos de costo superior, pero de mayor calidad como son los Jet.

Es por ello que el costo medio estimado por pasajero-kilómetro para el avión AVRO es de \$ 0,18 mientras que la tarifa media del pasajero-kilómetro es de solamente \$ 0,10 ley 18188.

Mejores posibilidades tiene L.A.D.E. por cuanto opera localmente en la zona patagónica, evitando la acumulación de gastos indirectos asociados con las largas rutas originadas en Buenos Aires, y además por la utilización de material turbohélice moderno, dimensionados para las magnitudes de tráfico y distancias que sirven.

Si bien los costos de explotación de L.A.D.E. no han sido hasta ahora adjudicados con precisión en los distintos rubros, por el hecho de utilizar tripulaciones, material y mantenimiento provistos por la Fuerza Aérea, dicho proceso puede ser realizado con fines prácticos. De todas maneras, para empresas que operan con el mismo material de L.A.D.E. (Twin Otter) los costos por pasajero-kilómetro promedio está calculado en \$ 0,10 ley 18188.

La tarifa kilométrica de L.A.D.E., por las razones arriba indicadas de absorción de gastos por la Fuerza Aérea, y por ser la misma de fomento patagónico, ha sido fijada en \$ 0,08 por pasajero-kilómetro.

Queda entonces por sumariar la forma de compensación por parte del Estado de las diferencias entre lo que reditúan las empresas en dichas rutas y la que verdaderamente cuesta la explotación de las mismas.

Para ello se calcula con exactitud la magnitud de los costos directos e indirectos en cada tramo de ruta, de acuerdo al tipo de material utilizado y para las magnitudes de llenado promedio de cada avión, que es dable es= perar estadísticamente.

Como ya hemos explicado anteriormente, la tarifa teórica que cubre dichos costos para la ruta en cuestión, mas un porcentaje de rentabilidad para la empresa, toma el nombre de "Tarifa Económica Retributiva". Para el caso de que la tarifa que fije el Estado para dicha ruta o tramo de la misma, por razones ponderadas de política económica social no alcance a igualar dicha tarifa económica retributiva, el Estado deberá compensar dicha diferencia.

Es condición fundamental para que el Estado cubra esa diferencia que la ruta en cuestión sea declarada específicamente de interés nacional. En aquellas rutas que no tengan ese carácter, la diferencia entre costos y tarifas correrán a cargo de la empresa explotadora de los servicios.

En la adopción de resoluciones referentes a las posibilidades de que la disminución de costos del aérot transporte implique reducir las tarifas existentes en zonas determinadas (patagónica, por ejemplo), sin variar los servicios prestados, tendrán lógicamente influencia fundamental los montos que implicará para el Estado el cubrir la diferencia entre los costos de explotación y las tarifas que finalmente se impongan.

Dicho costo estará limitado por las posibilidades económicas del Estado, y por ende, la magnitud de las tarifas resultantes deberán ser medidas a la luz de esta disponibilidad.

Sin embargo la alternativa a la reducción de tarifas podría ser, en un primer análisis, la reducción de ciertos costos y/o racionalizaciones de servicios, o una solución compuesta por estos tres tipos de medidas señaladas.

En cuanto a la reducción de costos, sin entrar a considerar medidas correctivas se puede enfatizar sobre ciertos aspectos diversos que hacen a los costos de explotación:

Los requerimientos de infraestructura en cuanto a pistas, impondrán limitaciones a la magnitud y economicidad de los servicios a prestar.

No todos los aeropuertos, como ya se ha visto en el Capítulo II, presentan condiciones de operabilidad apropiada. En el caso de Tierra del Fuego, por ejemplo, las dificultades esporádicas encontradas en las pistas de Rio Grande y Ushuaia hacen que Aerolíneas Argentinas haya prácticamente desistido de operar en dichos lugares, por las dificultades en planificar de antemano a la luz de la aleatoriedad de las condiciones climáticas. Únicamente L.A.D.E., por sus características singulares, está en condiciones de prestar o quitar los servicios de acuerdo con las circunstancias.

Si se desean reducir los costos se deberá asegurar a los prestatarios la disponibilidad de las bases de operaciones en forma regular y a largo

plazo.

Existen costos de explotación que son similares en todos los puntos del país. Otros sin embargo son específicos de las zonas donde están ubicadas las escalas.

En el caso de las ubicadas en la zona patagónica, dichos costos parciales no influyen favorablemente en los costos totales. Uno de ellos es el costo de avituallamiento y alojamiento de las tripulaciones en tránsito, costos que son superiores a los existentes en las zonas central y norte del país.

Otro, de fuerte gravitación, es el costo del combustible que varía en los distintos puntos del país, aumentando en forma general a medida que la boca de expendio se aleja de Buenos Aires. En Aéroparque el litro de querosene aéreo (J.P.1) cuesta término medio \$ 0,158 el litro. En Comodoro Rivadavia la misma unidad cuesta \$ 0,236; en Río Gallegos se eleva a \$ 0,304 mientras que en Ushuaia llega a \$ 0,455 ley 18188.

Si bien las empresas tratan de lograr que sus máximas cargas se realicen en Buenos Aires, ello no es posible en el caso de turbohélices por su menor autonomía. En los casos de reactores, bajo ciertas condiciones de carga o de distancia, deben también reabastecer en estos puntos de zonas alejadas.

Por cierto que las operaciones de L.A.D.E. están íntegramente en la zona de mayor precio del combustible. Este es un factor que debe ser considerado si se desea reducir los costos de explotación.

En el caso que se resuelva como aconsejable una solución tarifaria debe tenerse especialmente en cuenta la magnitud de los tráficos que se originan en la zona central, que viaja circunstancialmente al sur para regresar más o menos en forma inmediata, así como las distintas razones de viaje (negocios, oficiales, turismo, etc.). Lo mismo para el tráfico originado en la zona patagónica hacia el norte y regreso; si el pasajero es habitante estable, funciona

rio oficial o provincial; si el traslado es originado por viaje de negocios, noticias oficiales, o de vacaciones. También debe tenerse en cuenta si la tarifa la paga el usuario o reparticiones oficiales.

En la solución tarifaria debe tenerse en cuenta especialmente el efecto de la competencia del medio aéreo con los transportadores de superficie, en especial con el autotransporte. Para las distancias medias o largas, o en los casos de comunicaciones terrestres deficientes, el aérot transporte ejerce un poderoso atractivo que unicamente una adecuada diferenciación tarifaria puede llevar a un adecuado equilibrio.

La experiencia indica que el desnivel que fuera ya señalado con ejemplos, atrajo a los usuarios en sectores medianos y cortos de la zona patagónica al aérot transporte, en forma tal que este no era ya suficiente para satisfacer necesidades, operando con factores de llenado próximos al noventa por ciento, y llevando a empresas de transporte automotor, que operaban en las mismas rutas a quebrantos tales que debían suspender los servicios.

Además de esta adecuada diferenciación tarifaria, se deberá analizar la racionalización de las calidades de los servicios aéreos, permitiendo las alternativas entre las mayores tarifas de los servicios de mayor calidad de los reactores, y por el otro lado las de menor tarifa de los turbohélices.

Una adecuada coordinación con la Fuerza Aérea, en cuanto a complementación o suplementación de los servicios de Aerolíneas Argentinas cumplidos con los turbohélices, por medio de L.A.D.E., con afectación total o parcial de los Avro 748, permitirá a la empresa estatal eliminar o retraer estos servicios a puntos centrales o al norte del país, con reducción de los costos totales.

Será necesario por tanto, en caso que esta solución fuere viable, coordinar adicionalmente con la Fuerza Aérea qué parte de los costos de incre=

mento de la explotación de L.A.D.E. será afrontado por la misma.

El rubro "carga aérea", de gran importancia para las zonas mas distantes del Gran Buenos Aires, merece un tratamiento especial por parte de las autoridades nacionales.

Hasta el momento las cargas transportadas se basan en ciertos rubros críticos o de alto valor unitario, llevadas en las bodegas de los aviones regulares de pasajeros, como complemento de este tráfico.

\*

El análisis del problema tarifario en su relación con los costos de explotación, nos lleva a considerar necesarias las siguientes determinaciones:

- 1° Tender a suprimir los déficit de las empresas de aérotransporte, estatales, mixtas y privadas, en el orden del tráfico doméstico, originado por niveles tarifarios insuficientes para cubrir los costos de explotación.
- 2°. Tratar de aproximar el nivel tarifario a aplicar al nivel retributivo, reduciendo al máximo el aporte del Estado en concepto de subsidio o " complementación económica".

## CAPITULO X

EVOLUCION DEL MERCADO  
AEROCOMERCIAL

El sistema de transporte en nuestro país presenta un conjunto de distorsiones, producto -entre otros factores- de la falta de coordinación entre los diversos medios, diferencias pronunciadas en la eficiencia de los mismos e inadecuada distribución de costos de infraestructura.

La falta de políticas de largo plazo capaces de orientar al sector ha provocado estas deficiencias. Algo se ha avanzado en la formulación de políticas y regulación coordinada del transporte; no obstante, la implementación no ha sido paralela a la formulación de objetivos.

Uno de los obstáculos que se presenta es la carencia de estudios globales y la falta de información adecuada. A subsanar parte de este problema tiende parte de las "Medidas Generales" previstas en el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971-1975, de la Presidencia de la Nación, que establece la "realización de un estudio global del sistema de transporte que permita confeccionar la asignación de tráfico entre los distintos medios de transporte en el mediano y largo plazo; la realización de estudios para determinar los beneficios económicos obtenidos por el sector privado debidos a la realización de obras de infraestructura, para fijar así su participación en la financiación de las mismas, y la sanción de una ley de Trans

porte que contemple, en especial, la necesidad de coordinar los diferentes medios para que el sistema cumpla los objetivos que le han sido asignados".

Se estructura así un conjunto de estudios básicos que, tal como el Plan de Desarrollo expresa, permitirá concretar la coordinación integral del sistema con posterioridad a la finalización del quinquenio.

"Eventualmente -agrega el plan- el logro de esta coordinación podría exigir la reformulación de planes ya existentes para algunos medios de transporte".

#### 1. SUPUESTOS PARA UN PROGRAMA DE EVOLUCION

Para la confección de un programa de evolución probable en próximo quinquenio se han adoptado algunas suposiciones básicas de tipo general, económico y técnico.

##### a. Supuestos generales

- 1) No se producen cambios institucionales sustanciales en el orden nacional, en lo que hace a sus estructuras básicas.
- 2) No se producen cambios económicos sustanciales en el orden nacional, que impliquen reformas estructurales de gran magnitud.
- 3) Las normas que regulan la actividad aerocomercial se mantienen sin modificaciones importantes.
- 4) El Estado Nacional cumple con todas las normas legales y con las obligaciones asumidas, en un plazo razonable.

##### b. Supuestos económicos.

- 1) Las tarifas tenderán a adecuarse a su valor real en el año 1972, y se mantendrán en su nivel real durante el plazo del programa.
- 2) El valor de la moneda se mantiene constante. Por razones técnicas y metodológicas debe elaborarse el programa suponiendo la existencia de una mo-



neda constante.

Todas las previsiones muestran, sin embargo, una alta tasa de inflación para 1972 y no hay razones para suponer su drástica reducción en el periodo. Se supone, en consecuencia, una compensación por sus efectos y la inmediata adecuación de insumos y tarifas.

- 3) Se adecúan los términos de la Tarifa Económica Retributiva, a la situación actual.

c. Supuestos técnicos.

- 1) Aerolíneas Argentinas y las empresas privadas mantienen el uso de sus flotas bajo una programación óptima.
- 2) Aerolíneas Argentinas y las empresas privadas coordinan perfectamente su programación.
- 3) Se elaboran planes concretos de desarrollo de la infraestructura turística del país, hoy inexistentes.

LA ECONOMIA NACIONAL EN 1972 Y SU EVOLUCION EN EL PERIODO DEL PROGRAMA

A principios del corriente año la economía argentina presentaba las siguientes características coyunturales: niveles de actividad económica cercanos a la plena capacidad (en función de su situación de balanza de pagos), una tasa de inflación de aproximadamente 40% anual, una relativamente elevada tasa de desocupación (aproximadamente 7-8%) porque durante 1971 el crecimiento se había producido fundamentalmente en el sector industrial y pobres expectativas para la inversión privada.

En función de estos datos y del desenvolvimiento de la economía en los primeros meses es posible realizar las siguientes conjeturas sobre el año 1972:

## 1. Crecimiento

Considerando que la economía no está en un proceso anticíclico sino que entra en su octavo año de crecimiento sostenido, la tasa de incremento del producto debe ser moderada, por ejemplo, positiva pero menor del 3% anual. Este depende fundamentalmente del acierto con que se manejen las políticas del sector externo por un lado y de salarios por el otro.

## 2. Inflación

La tasa de inflación en la economía argentina se está acelerando. Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos se estima que, de acuerdo con el índice de Precios Mayoristas, la tasa de inflación anual de febrero de 1972 (es decir, febrero de 1972/ igual mes de 1971) alcanzó al 65%, similar porcentaje (65,2%) se repite en la relación octubre de 1972/octubre 1971. Esta cifra refleja los reajustes de costos debidos a tarifas públicas, salarios, modificaciones en el tipo de cambio, incremento en las tasas de interés, posibilidad de incrementos "abiertos" (en el sentido de no encubiertos) de precios, que de alguna manera son el resultado de la inflación reprimida de fines de 1971. La situación actual permite estimar que para el año en curso el 60% es, de alguna manera, la estimación del piso de la tasa de inflación. Los intentos del gobierno en materia de acuerdos concertados de precios tendrían, presumiblemente, como objetivo que la inflación durante 1972 esté entre un 50 y un 60%, que entendemos es una estimación razonable de lo que habrá de ocurrir.

A los efectos de un análisis de la perspectiva económica para el período del plan, hemos elegido la tasa anual de crecimiento del Producto Bruto.

Si bien no se dispone a la fecha de un estudio detallado

de los determinantes del transporte aéreo en Argentina, hay buenas razones para pensar que dicho servicio es un bien superior, es decir, que ante aumentos en el nivel de actividad económica se producirán incrementos en la demanda de transporte aéreo. Por consiguiente interesa saber la proyección futura del nivel de actividad. Esto de ninguna manera implica que no haya otras variables que afectan la demanda de transporte (aparición de un bien nuevo, tarifas en términos reales, etc.). Por otra parte se ha tomado el producto bruto global y no el de algunos sectores dado que se desconoce (por el momento) si la demanda de transporte aéreo está localizada o no en las actividades que corresponden a ciertos sectores de la producción.

El objetivo del estudio es estimar la probable tasa (o el probable rango de tasas) anual de crecimiento del producto bruto a mediano plazo, es decir, a cinco años. Al hablar de producto bruto en este trabajo nos estamos refiriendo al producto bruto interno real a costo de factores. A efectos de realizar la proyección comencemos por analizar el comportamiento histórico de dicha serie.

#### 1. Análisis retrospectivo.

La información básica sobre el producto bruto fue elaborada por el Banco Central. En la actualidad se cuenta con una serie homogénea para el período 1950-1971 y con otra para el período 1935-1965. Por consiguiente fue necesario realizar un empalme de dichas series a fin de conseguir una serie homogénea para el período 1935-1971. Dicha serie aparece en el cuadro N° 1 y en el gráfico N° 1. Por su parte la metodología utilizada en el empalme aparece en el apéndice de este capítulo.

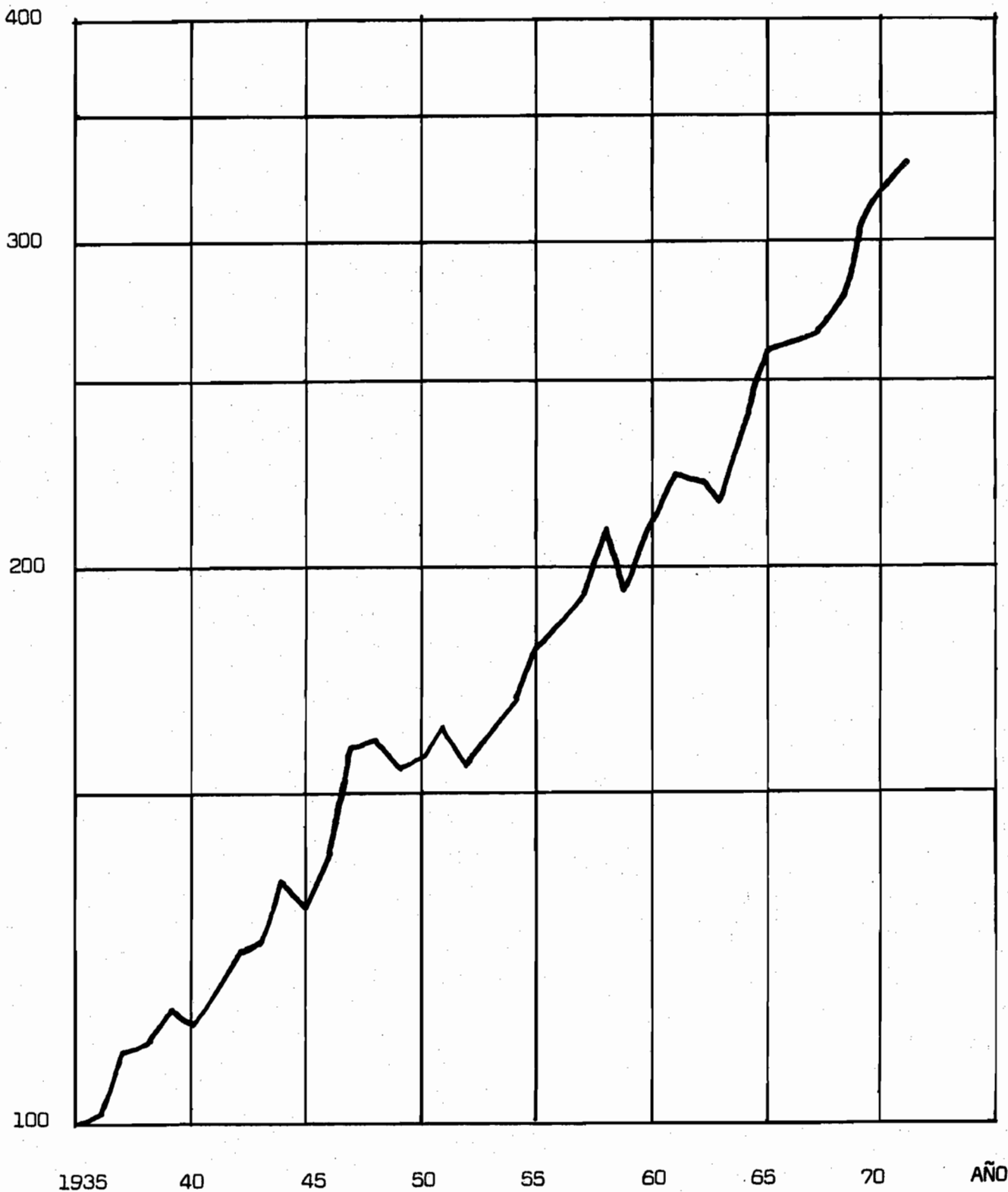
Como el gráfico se ha dibujado en papel semilogarítmico, la pendiente de la curva es igual a la tasa de crecimiento del producto.

AÑO	VALOR ABSOLUTO (1)	INDICE 1935= 100,0
1935	4.389,6	100,0
6	4.441,9	101,2
7	4.799,6	109,3
8	4.862,3	110,8
9	5.033,9	114,7
1940	4.935,9	112,4
1	5.177,8	117,9
2	5.418,0	123,4
3	5.456,1	124,3
4	5.987,4	136,4
1945	5.697,9	129,8
6	6.179,2	140,8
7	7.021,9	160,0
8	7.104,9	161,9
9	6.780,1	154,4
1950	6.885,9	156,9
1	7.153,3	162,9
2	6.789,4	154,7
3	7.158,2	163,1
4	7.448,9	169,7
1955	7.981,3	181,3
6	8.202,8	189,9
7	8.624,7	196,5
8	9.164,5	208,8
9	8.569,3	195,2
1960	9.249,4	210,2
1	9.908,7	205,7
2	9.741,1	221,9
3	9.512,4	216,7
4	10.499,6	239,2
1965	11.455,9	261,0
6	11.540,2	262,9
7	11.832,0	269,5
8	12.378,4	282,0
9	13.358,7	304,3
1970	13.993,0	318,8
1	14.524,7	330,9

Referencias: (1) En millones de pesos, a precios de 1960  
FUENTE: Elaborado en base a informaciones del Banco Cen-  
Central.

PRODUCTO BRUTO INTERNO REAL  
AL COSTO DE FACTORES

Nº INDICE 1935 = 100



El gráfico sugiere una recta casi perfecta, ya que sólo se apartan de la tendencia de largo plazo el período de estancamiento 1948-1952 y las violentas oscilaciones del período 1958-1963.

Por consiguiente para derivar la tasa de crecimiento de mediano plazo vale la pena analizar la tasa de crecimiento de largo plazo de la economía. En el cuadro 2 aparecen las estimaciones de la tasa anual acumulativa de crecimiento para períodos seleccionados. El criterio de selección fue muy simple: se tomaron períodos que abarcaran ciclos completos, comenzando por el año de depresión y terminando en el último año de crecimiento. Esta elección va a tener un efecto sobre los resultados que habremos de comentar más adelante. Por su parte la figura N° 2 presenta la relación entre la tasa anual de crecimiento con el número de años de cada período elegido.

CUADRO N° 2 TASA ANUAL ACUMULATIVA DEL PBI PARA PERIODOS SELECCIONADOS

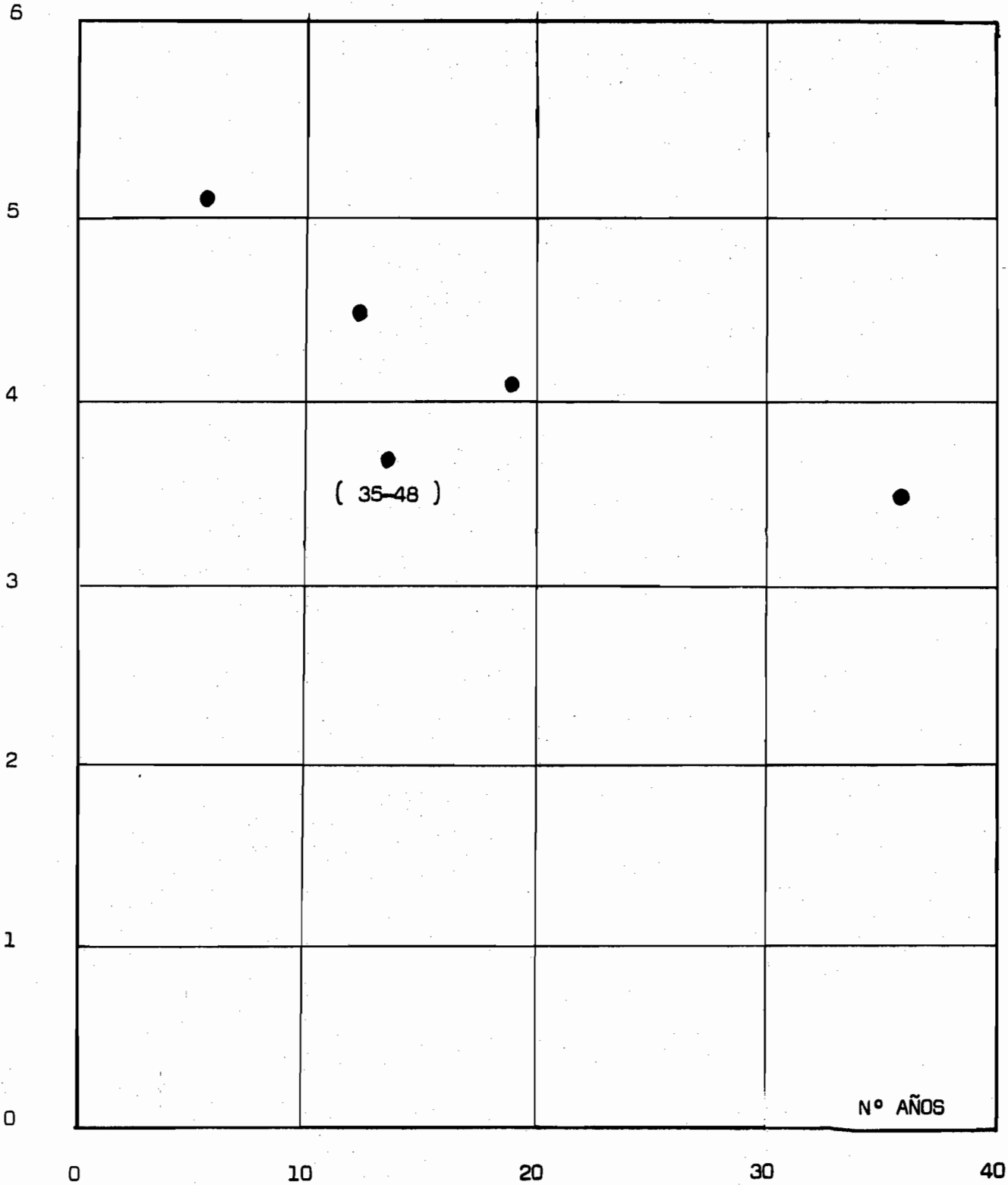
Período	Número de años del período	Tasa Anual Acumulativa de Crecimiento
1935-71	36	3,4%
1935-48	13	3,7%
1952-58	6	5,1%
1959-71	12	4,5%
1952-71	19	4,1%

FUENTE; Elaborado en base al Cuadro N° 1

El gráfico N° 2 muestra un hecho interesante: con excepción del período 1935-48, cuanto menor es el número de años del período que se elige, mayor es la tasa de crecimiento del producto. Esto tiene una explicación muy sencilla pues se deriva de la forma en que fueron elegidos los momentos en que comienzan y finalizan los períodos. Cuando hay menos años el efecto de

comenzar en la base del ciclo y terminar en el techo se agranda y hace aumentar la tasa de crecimiento. También el cuadro 2 sugiere que la tasa de crecimiento de largo plazo se estaría elevando pues los últimos 12 años del período considerado tiene una tasa de crecimiento anual del 4,5% mientras que los 13 primeros años dicha tasa alcanzó al 3,7%.

TASA ANUAL ACUMULATIVA DEL P.B.I.  
PARA PERIODOS SELECCIONADOS



BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
Professor Edmundo OVALLE ALFREDO L. PALACIOS



En síntesis, de la información histórica existente se desprende que en la actualidad la tasa de crecimiento de largo plazo de la economía argentina es del 4% anual.

2. En la sección anterior concluimos que, a partir de la información histórica disponible, la tasa de crecimiento de largo plazo de la economía argentina es del 4% anual. Debemos ahora considerar las expectativas para el futuro, tomando un horizonte de mediano plazo, es decir, 5 años. Esto debe hacerse en dos partes: primero determinar si la tasa de crecimiento de largo plazo para el futuro va a ser distinta de la registrada actualmante; **segundo**, ver si, en los próximos 5 años, los pronósticos de mediano y largo plazo coinciden.

La hipótesis de mantenimiento de la tasa de largo plazo de la economía argentina es aceptable pues no se esperan en los próximos años cambios en las condiciones básicas de la economía. Nos estamos refiriendo, en especial, al comportamiento del sector externo, que determina la tasa de crecimiento global de la economía.

Con respecto a la tasa de mediano plazo, debemos notar que inicialmente el quinquenio en consideración con escasez de divisas y con un nivel record de producto; en otros términos, durante el período no hay que recuperar niveles alcanzados históricamente sino que todo aumento implica un avance sobre la situación anterior. Esto, sumado al hecho de que en el presente año las perspectivas de crecimiento son algo menores, parecería indicar que la tasa de crecimiento del quinquenio sería un poco inferior a la de largo plazo. No hay razones para pensar, sin embargo, que la cifra real esté muy por debajo de la mencionada, de modo que a nuestro juicio debe trabajarse con la hipótesis de que la tasa de crecimiento anual acumulativa para el próximo quinquenio habrá de ser 4%.

Con respecto a las oscilaciones anuales en la tasa de crecimiento dentro del próximo quinquenio, puede esperarse un crecimiento mucho más **parejo** que el registrado en el período 1959-1965, ya que en esos casos las oscilaciones se debieron a la aplicación de programas económicos de gran impacto en el corto plazo que entendemos no habrán de repetirse en los próximos años.

#### APENDICE- EMPALME DE LA SERIE DEL PRODUCTO BRUTO INTERNO

La información disponible para la construcción de la serie para el período 1935-1971 es la que se detalla a continuación:

CUADRO N° 3

#### INFORMACION DISPONIBLE

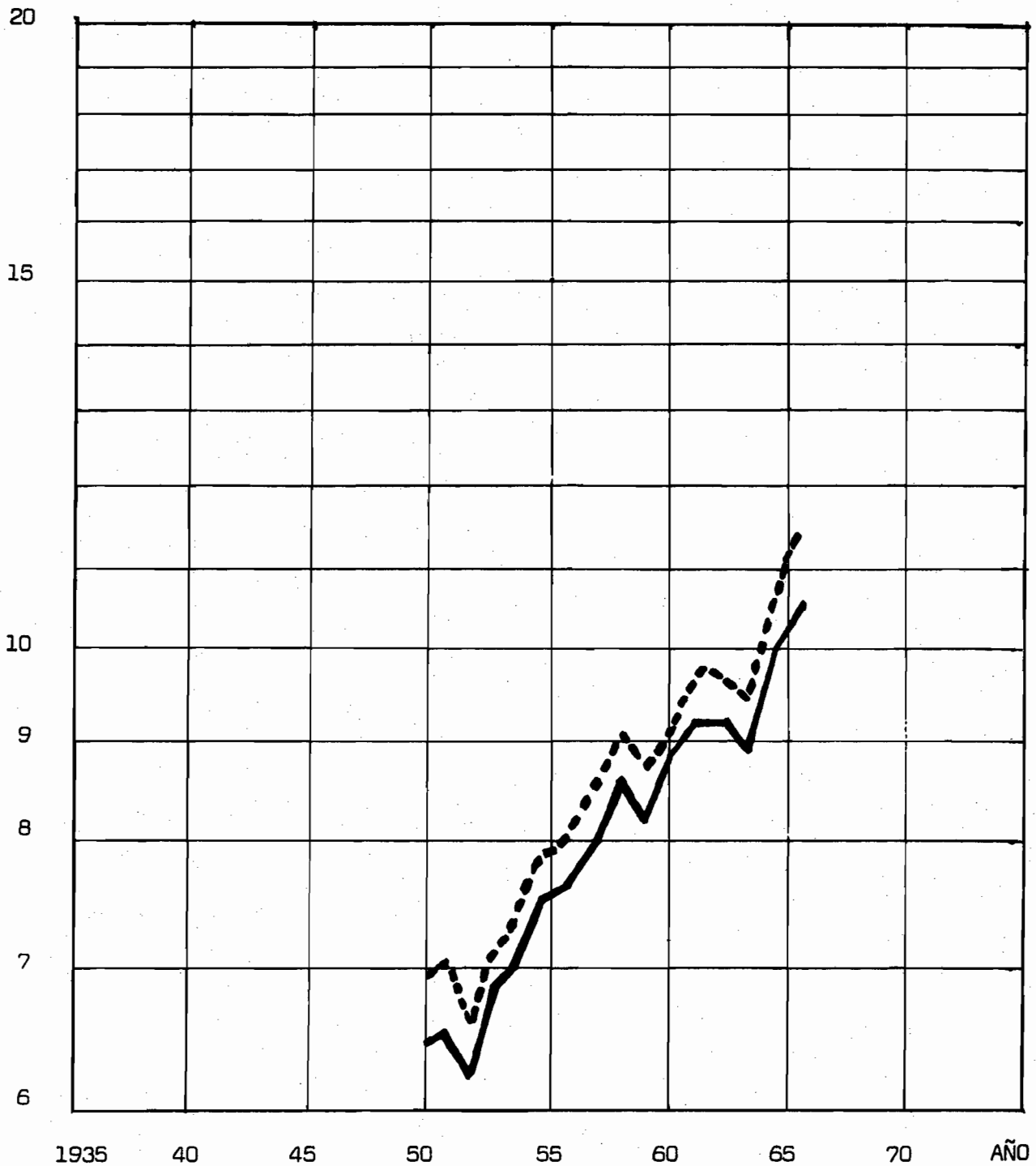
PERIODO	FUENTE
1935-65	BCRA: "Origen del Producto y Composición del Gasto Nacional", suplemento del <u>Boletín Estadístico</u> , Junio de 1966.
1950-71	BCRA: "Origen del Producto y Distribución del Ingreso", suplemento del <u>Boletín Estadístico</u> , Enero de 1971.

De modo entonces que para el período 1950-65 contamos con dos estimaciones. La relación entre dichas estimaciones aparecen en el gráfico N° 3.

El gráfico N° 3 muestra el gran paralelismo entre las dos series. Ello justifica que la serie empalmada se forme simplemente igualando para un cierto año las dos estimaciones existentes, ajustando el resto de los años en forma proporcional. En nuestro caso, el año utilizado fue 1950. La serie resultante es la que aparece en el cuadro N° 1 del texto precedente.

ESTIMACIONES PRODUCTO BRUTO INTERNO

PERIODO 1950 - 1965



### MERCADO NATURAL.

El transporte aerocomercial de pasajeros es una actividad económica, cuyo producto es un servicio. Todo producto tiene dos mercados: uno, el mercado natural, que es el consumidor o usuario del producto en sí, independientemente de la calidad del mismo, y otro el mercado específico, que es aquel segmento del mercado, usuario del servicio en cierto nivel de calidad y precio.

En nuestro caso, el mercado natural sería el del transporte en general, independientemente del medio que lo sirve. Considerando luego la diferencia entre los diferentes medios (ferrocarril, omnibus, avión), el mercado puede segmentarse y hablarse de mercados específicos del avión o de cualquier otro medio, diferenciado por la calidad del servicio y el precio.

Esta división del mercado natural en segmentos, delimita zonas claras para cada medio, pero en los límites de esas zonas, los diferentes medios son cualitativos entre sí, puesto que sus diferencias analíticas y de precio, compensadas, representan alternativas para los consumidores.

Una conveniente estratificación de la demanda permitiría delimitar los segmentos donde predomina cada uno de los medios y determinar las zonas donde dos o más de ellas pueden ser competitivos entre sí. Esta división dependerá de variables tales como nivel de ingresos, nivel socio-cultural, nivel ocupacional, etc.

La competencia en calidad y precio producirá los mismos fenómenos que se producen en otras actividades. Así como existen bienes superiores e inferiores, existen medios de transporte inferiores y superiores.

El avión, por ejemplo, constituye un servicio superior, al cual tiende el usuario cuando su nivel de ingresos se lo permita o su ocupación

se lo exija, para los viajes de media y larga distancia.

En la Argentina el transporte de pasajeros a media y larga distancia se realiza basicamente por tres medios: automotor (ómnibus), ferrocarril y avión.

El transporte particular, especialmente el automotor, representa una competencia en viajes de media y larga distancia para los medios comerciales. Sin embargo, la inexistencia de información estadística no permite considerarlo en el análisis.

Durante el año 1968, se transportaron por estos medios 104.381.000 pasajeros, de los cuales el 55% correspondió al automotor, el 44% al ferrocarril y el restante 1% al avión. ( ver cuadro N° 4).

En el gráfico N° 4 (cuadro N° 5), se puede observar la evolución de la demanda absorbida por cada medio de transporte.

En todos los casos el crecimiento es lento, mientras que en el ferrocarril es casi nulo, el automotor es el que presenta las tasas más elevadas. Estos gráficos sugieren una demanda total del mercado natural de escaso crecimiento, mientras que el cuadro N° 1 anexo, muestra una elevada sustitución entre medios.

Esto último se verifica especialmente entre automotor y ferrocarril y, por otra parte, explica el crecimiento de la demanda del avión a tasas superiores a las del total.

Parece evidente que existe una zona de competencia entre el avión y los otros medios, es decir una porción de la demanda cuyo nivel de ingresos, gustos o necesidades, hace que prefiera este medio de transporte. Por tanto las cifras de pasajeros transportados en avión deben tomarse como demanda aparente ya que sólo reflejan la demanda satisfecha por la oferta existente y no la demanda real de este medio.

La determinación de la demanda real exige un análisis especial, pero si se acepta como mercado natural al de transporte de pasajeros, hay que convenir que por pequeña que sea la porción de este mercado capturable por el avión significaría un gran incremento en la actividad aerocomercial.

## CUADRO N° 4

## MERCADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

## INTERNO

## ESTRUCTURA SEGUN MEDIOS

1968

Concepto	Pas-Transp.	%	Km.rec.	%	Dist.media
Automotor (omnibus)	57.126	55,0	263.057	77,0	(*)
Ferrocarril	46.245	44,0	54.510	15,9	134
Aerocomercial	1.010	1,0	24.453	7,1	839
TOTAL	104.381	100,0	342.020	100,0	

Referencias (\*) sin información.



## CUADRO N° 5

## TRANSPORTE DE PASAJEROS

## TOTAL DEL MERCADO

## INTERNO

## DEMANDA APARENTE

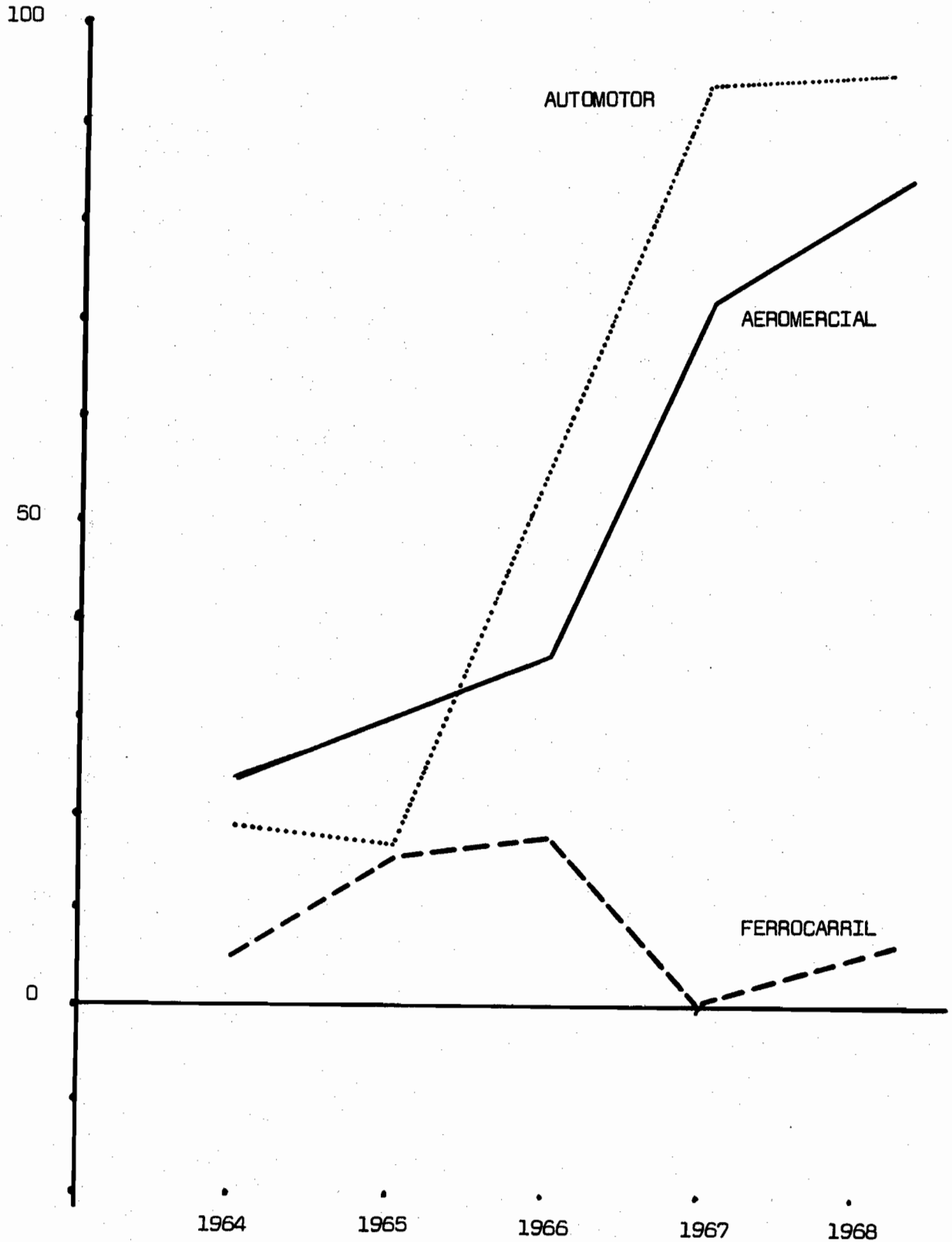
PAX-TRANSP. (índice base 1963=100)

Año	Automotor (ómnibus)	Ferrocarril	Aero- comercial	Total
1961	121	(*)	111	(*)
1962	123	(*)	104	(*)
1963	100	100	100	100
1964	119	105	123	111
1965	117	116	129	117
1966	157	119	137	134
1967	194	996	173	138
1968	194	106	182	142

Referencias: (\*) FFCC. acusa datos globales (urbanos-suburbanos y línea general).

MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE  
DEMANDA APARENTE

PAX-TRANSP.  
TASA DE CRECIMIENTO RESPECTO AL AÑO 1963



## C A P I T U L O    X I

DETERMINACION DE LA DEMANDA Y LA OFERTAEN EL MERCADO AEROCOMERCIAL

En este capítulo se analizan los elementos fundamentales del mercado aerocomercial de pasajeros, con el objeto de determinar el comportamiento de aquéllos que permiten inferir su desarrollo futuro.

En primer término se estudia la evolución histórica de la demanda, luego sus características actuales y su estacionalidad y elasticidad-precio.

Hay dos elementos que autorizan a generalizar prudentemente las observaciones; el mercado aerocomercial es un mercado oligopólico y, tanto Aerolíneas Argentinas como las empresas privadas poseen el 50% del mismo.

Posteriormente se analiza la evolución histórica de la oferta y su sistema actual. Finalmente, al comparar la oferta con la demanda se obtienen algunas conclusiones acerca del funcionamiento del mercado.

En todo el análisis se encuentra implícita la caracterización del mercado aerocomercial de pasajeros como un mercado parcial respecto de uno mayor que es el de transporte comercial de pasajeros. El hecho es que las causas generadoras de tráfico de pasajeros son independientes del medio de transporte. Estos pueden concebirse como distintos productos ( o servicios) de un mismo mer-

cado, entre los cuales el consumidor puede optar según las diferentes calidades y precios.

## 1. EVOLUCION HISTORICA DE LA DEMANDA

Para analizar la evolución histórica del mercado aerocomercial se ha tomado como indicador de la demanda a los pasajeros-kilómetros transportados.

Presumiblemente se trata de un mercado con demanda excedente, por lo que las cifras de pasajeros-kilómetros transportados sólo reflejarían la demanda satisfecha por la oferta existente. Por tal razón es preferible interpretar tales cifras como de demanda aparente. (consumo aparente).

El análisis se ha elaborado en base a un período de trece años; sin embargo las series en tal período no son homogéneas debido a la diferente composición de las flotas. A partir de 1963, aproximadamente, desaparece el predominio de los equipos a pistón, lo cual implica un servicio distinto por la velocidad y capacidad de los nuevos aviones. En rigor, la serie homogénea más amplia debería abarcar el período 1963-71.

El gráfico N° 5 muestra la evolución de la demanda aparente en el período considerado. En él se ha graficado por separado la actividad de Aerolíneas Argentinas y la del resto de las empresas privadas.

La curva de demanda total (total del mercado) presenta un punto de inflexión en 1963; a partir de ese año la tendencia es francamente creciente alcanzando tasas superiores al 20% en los años 1964, 1967 y 1971. (cuadros N° 6 y 7).

La participación de las empresas privadas en el mercado crece a par

tir de 1963 hasta alcanzar el 50% del mismo en 1971. Es evidente la similitud formal de las curvas de las empresas privadas y Total del Mercado a partir de 1966, lo cual indica que en este período el crecimiento del mercado respondió a la actividad de dichas empresas. En efecto, durante el período 1963-1971, la demanda absorbida por ellas había aumentado en 708%, mientras que el incremento del mercado era de 285% y el de Aerolíneas Argentinas de sólo 191%. (cuadro 8, gráfico 6).

Las cifras anteriores corresponden exclusivamente al tráfico de cabotaje. La información estadística disponible no permite un análisis similar para el conjunto del tráfico de cabotaje y regional. No obstante si se restringe el tráfico regional a las rutas Buenos Aires-Montevideo y Buenos Aires-Asunción, es posible comparar la evolución de los pasajeros transportados. En este caso la simple observación de las series (cuadro 9, gráfico 7), permite comprobar el estancamiento del tráfico regional y la similitud de tendencias del cabotaje con el total (cabotaje+ regional), especialmente a partir del año 1967.

En el tráfico regional la actividad presenta un bache en 1967, que coincide con la desaparición de la empresa CAUSA del mercado, es decir con una disminución de la oferta.

## 2. CARACTERIZACION DE LA DEMANDA.

Un estudio del mercado del transporte aerocomercial en la Argentina contempla dos aspectos básicos:

- a) La estructura del mercado usuario, y
- b) las motivaciones que rigen su uso.

Este estudio incluye también la comparación de los sectores usuarios de este medio de transporte, los de otros medios -y sus respectivas superposiciones de uso- y también de los segmentos actualmente no usuarios del servicio aérocomercial. Tal diseño completo hará conocer la estructura de su propio mercado y permitirá elaborar las campañas de comunicación más adecuadas al mismo y mejorar la operatividad.

De acuerdo con los elementos obrantes en la Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1) Hasta el presente, los hombres representan el segmento de población más intensa y/o típicamente usuarios del servicio:

- |                   |        |
|-------------------|--------|
| a) Sexo masculino | 78,1 % |
| b) Sexo femenino  | 18,1 % |

2) La edad promedio del usuario-tipo oscila entre los 38 y 39 años.

3) Las personas casadas constituyen un sector mayoritario en la composición de este mercado:

- |                           |        |
|---------------------------|--------|
| a) Casados                | 72,0 % |
| b) Solteros               | 19,3 % |
| c) Viudos/sep/divorciados | 8,1    |

4) En términos de ocupaciones, la estructura del mercado usuario registra la siguiente composición:

- |  |        |
|--|--------|
| a) Altos funcionarios de empresas privadas, Directores, Ejecutivos | 21,2 % |
| b) Profesionales indepen.  | 17,9 % |
| c) Industriales y grandes comerciantes                             | 14,5 % |
| d) Empleados sin facultades  |        |

	ejecutivas (2° nivel)	8,6	%
e)	Altos funcionarios de Empresas Públicas o con cargo oficial	4,5	%
f)	Técnicos y/o supervisores (3° nivel)	4,1	%
g)	Estudiantes (sin ocupación remunerada)	3,8	%
h)	Amas de casa	3,1	%
i)	Pequeños industriales y/o comerciantes	1,8	%
j)	Terratenientes y/o hacendados	1,2	%
k)	Obreros (sin calificación)	0,5	%
l)	Otras	5,1	%
m)	No especifican	12,8	%

5) En promedio, los niveles hogareños de ingresos del usuario de transporte aérocomercial oscila alrededor de los \$a. 3.088,05 ( a enero de 1972).

6) El principal motivo de viaje -y, en consecuencia, de uso del transporte aérocomercial- es el relacionado con ocupaciones y/o negocios; le sigue en orden de importancia el turismo no colectivo, y sólo en pequeña proporción los motivos ocasionales o circunstanciales:

a)	Ocupaciones o Negocios	56,7	%
b)	Turismo	35,0	%
c)	Razones ocasionales	8,9	%

7) El 60% de los viajeros del período investigado tiene su lugar de residencia en el área de Capital Federal - Suburbios (GRan Buenos Aires):

a)	Capital Federal	46,7	%
b)	Area Suburbana	13,1	%
c)	Resto del Pais	35,3	%
d)	Extranjero	2,7	%

8) El crecimiento relativo del mercado de este servicio parecería restringido: de la población en vuelo relevada en enero de 1972, el 95% era ya usuario de este medio y solamente un 5% constituía la población capturada.

a) Declaran haber volado antes	95,2	%
Declaran realizar su 1er. viaje en avión.	4,8	%

La cantidad-promedio de veces que los usuarios han utilizado el avión en 1971 es de 7.

Como se deduce de estas cifras, lo que sucedería al presente es que el servicio aérocomercial abastece a núcleos muy definidos -que registran una alta tasa de repetición en cuanto a su uso- pero que no permiten prever una incorporación explosiva o masiva de población, a su utilización.

Las características del sector usuario actual permiten presumirlo como de respuesta rígida a las variaciones de precio, en tanto su motivo fundamental de uso está ligado a imperativos categóricos (ocupacionales), tanto de épocas de alta como de baja temporada:

<u>Motivo del viaje</u>	<u>Septiembre de 1971</u>	<u>Enero de 1972</u>
- Ocupación	60,2 %	56,7 %
- Turismo	14,6 %	35,0 %
- Otros	25,2 %	8,9 %

Sin embargo: al analizar la estructura y motivaciones de uso que corresponden a los segmentos de nuevos usuarios puede inferirse que, pese a no mostrar una magnitud cuantitativamente importante, responden a necesidades de uso diferentes y corresponden a segmentos de población estimable en estratos algo más mediatizados que el sector actual. El turismo parecería la vía más propicia para estimular su incorporación al uso de este medio de transporte.



Las comparaciones entre el sector usuario reiterado y el nuevo, respecto de las variables 1) a 7) analizados antes, es la siguiente:

	<u>Han volado antes</u>	
	<u>SI</u>	<u>NO</u>
1) <u>Sexo:</u>		
* Masculino	79,1%	56,7%
* Femenino	17,2%	35,9%
2) <u>Edad Promedio</u>	39 años	33 años
3 <u>Estado Civil</u>		
* Casados	73,0%	50,9%
* Solteros	18,4%	37,2%
* Viudos/sep./divorciados	5,1%	5,7%
4 <u>Ocupaciones</u>		
a) Altos ejecutivos de empresas privadas, Directores, Ejecutivos	22,1%	4,8%
b) Profesionales independientes	18,4%	8,4%
c) Industriales y grandes comerciantes	14,8%	7,5%
d) Empleados sin facultades ejecutivas (2º nivel)	8,2%	17,7%
e) Altos funcionarios de Empresas Públicas o con cargo oficial	4,5%	4,5%
f) Técnicos y/o supervisores (3º nivel)	3,9%	5,2%
g) Estudiantes (sin ocupación remunerada)	3,3%	13,5%
h) Amas de casa	2,9%	6,2%
i) Pequeños industriales y/o comerciantes	1,8%	2,6%
j) Terratenientes y/o hacendados	1,2%	0,4%
k) Obreros (sin calificación)	0,4%	2,6%
l) Otras	5,1%	4,6%
m) No especifican	12,8%	22,0

	<u>Han volado antes</u>	
	<u>SI</u>	<u>NO</u>
5) <u>Nivel de ingreso en el hogar</u>	\$a.3.134,51	\$a.1.708,66
6 <u>Motivos de viaje</u>		
* Ocupaciones o negocios	58,1%	29,8%
* Turismo	33,4%	51,8%
* Razones ocasionales	8,8%	18,9%

El aporte que pueden representar los nuevos sectores de usuarios -que se han incorporado al transporte aérocomercial a partir del turismo como motivo de uso, de manera más marcada que a través de otras razones de viaje- parecería un activador importante en cuanto a población viajera.

Lo demuestran ciertas características de la composición de este sector tales como:

- una disminución del ingreso familiar promedio, que indica la incorporación de segmentos poblacionales más numerosos dentro de la fisonomía socio-económica y/o demográfica del país;
- una mayor participación de personas solteras, que representan una posibilidad de autonomía mayor para la decisión sobre inversiones en medios de transporte y también de oportunidades de uso o viajes.
- una más marcada incorporación de la mujer al uso del avión, dada por la participación de "núcleos familiares" viajeros, oportunidad que se restringe en mucho cuando el motivo del viaje se liga a negocios, ocupaciones o eventualidades.

### 3. ESTACIONALIDAD.

Siendo los principales motivos de viajes los negocios y el turismo,

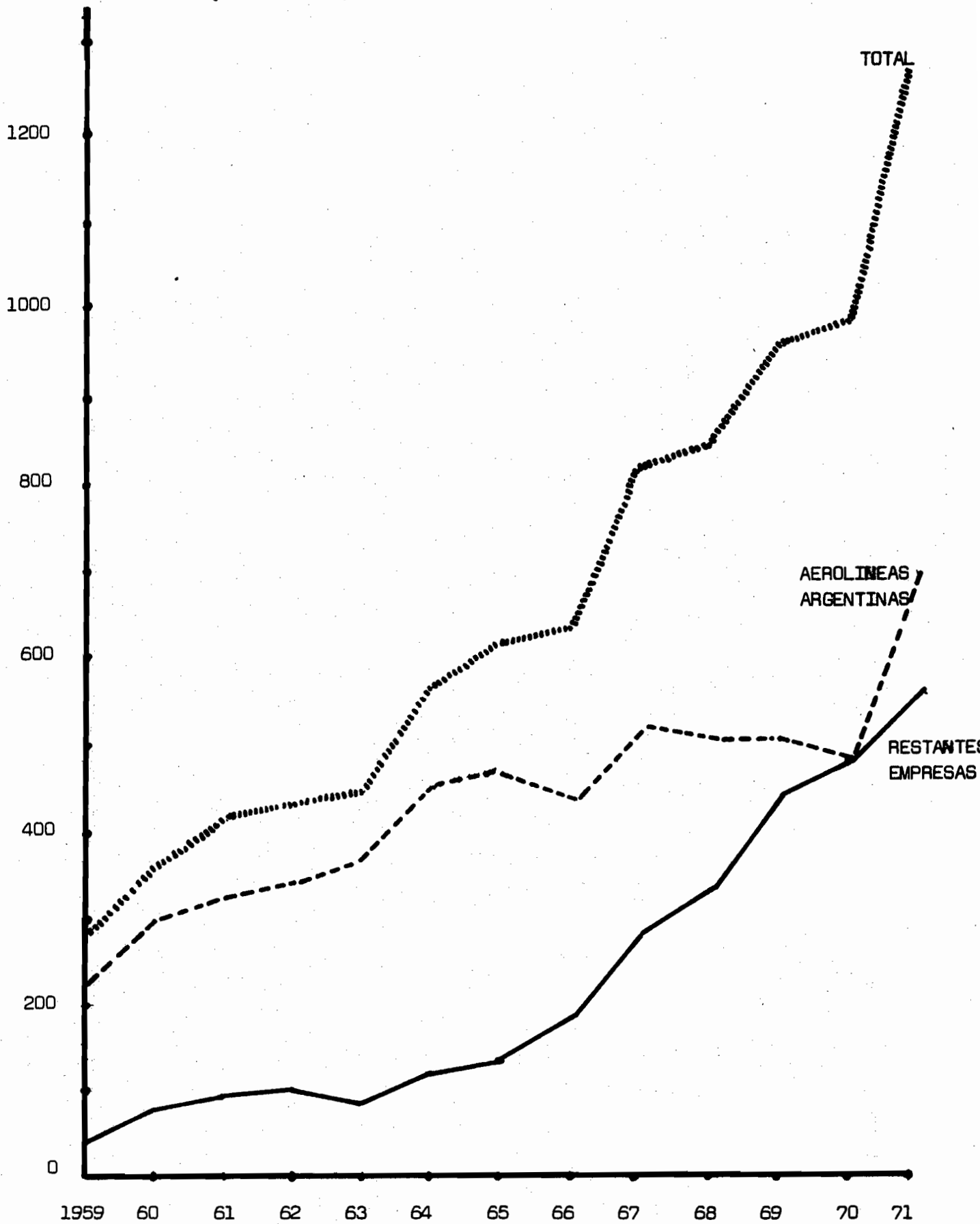
parece obvio que la demanda tenga una marcada estacionalidad con una temporada alta en verano. Sin embargo, las cifras del cuadro 10 muestran que tal cosa no sucede: la estacionalidad de la demanda no es muy marcada.

En el cuadro de referencia aparecen datos de tres años sucesivos tomados para la totalidad del mercado. Su similitud no requiere la construcción de un índice de estacionalidad.

Los meses de mayor demanda son los de verano y el más bajo es junio, lo cual coincide con la estacionalidad del turismo. Por su parte la escasa diferencia porcentual con el resto de los meses estaría dada por los viajes de negocios.

MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE  
DEMANDA APARENTE

PAX - KM (EN MILLONES)



TRANSPORTE DE PASAJEROSTOTAL DEL MERCADO INTERNODEMANDA APARENTEPAX-TRANSP.

AÑO	UNIDAD	AUTOMOTOR (ómnibus)	FERROCARRIL	AEROCOMERCIAL	TOTAL
1961	miles	35.592,2	(*)	620,5	(*)
1962	"	36.226,4	(*)	574,5	(*)
1963	"	29.470,2	43.483	497,1	73.450,3
1964	"	35.036,1	45.680	640,0	81.356,1
1965	"	34.558,1	50.500	667,4	85.725,5
1966	"	46.152,6	51.710	698,1	98.560,7
1967	"	57.097,0	43.319	911,8	101.327,8
1968	"	57.126,3	46.245	973,1	104.281,4

Referencias: (\*) FFCC los expresa en forma global (urb-suburb-línea gral.)

MERCADO AEROCOMERCIAL

C A B O T A J E

DEMANDA

PAX -KM

AÑO	UNIDAD	AEROLINEAS ARGENTINAS	RESTANTES EMPRESAS	TOTAL
1959	miles	220.999	60.539	281.538
1960	"	290.456	77.167	367.623
1961	"	324.474	90.614	415.088
1962	"	334.891	92.742	427.633
1963	"	360.394	80.336	440.730
1964	"	456.559	115.083	570.642
1965	"	472.322	143.792	616.114
1966	"	443.670	193.178	636.848
1967	"	521.850	297.923	819.773
1968	"	514.145	333.186	847.331
1969	"	514.089	445.660	959.749
1970	"	493.416	482.664	976.080
1971	"	687.573	569.101	1.256.674

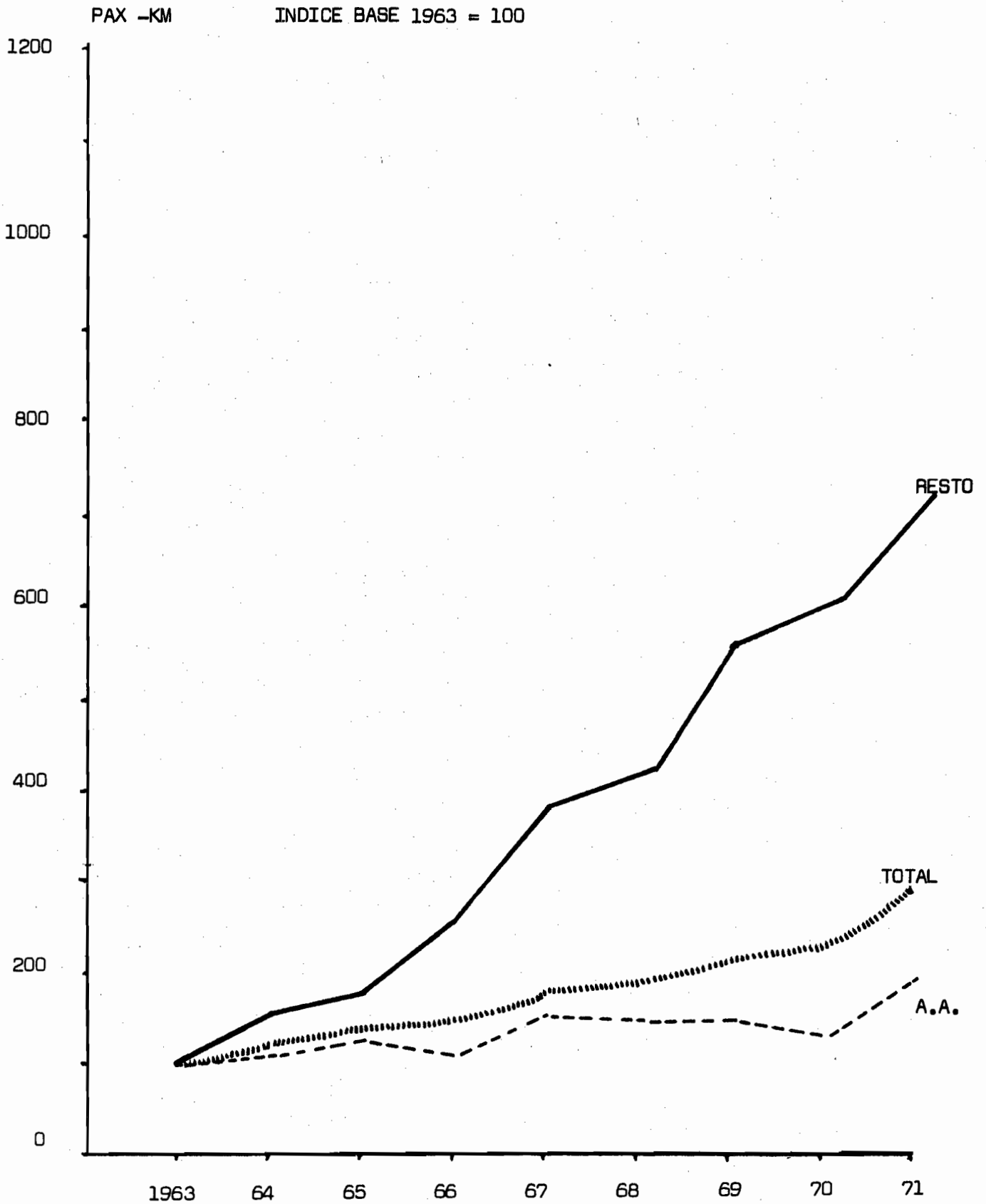
MERCADO AEROCOMERCIAL: CABOTAJEDEMANDA APARENTE

PAX-KM (Indice base 1963 = 100)

Año	Aerolíneas Argentinas	Restantes Empresas	Total
1963	100	100	100
1964	126,41	143,25	129,48
1965	131,06	178,99	139,79
1966	123,10	240,46	144,49
1967	144,79	370,94	186,00
1968	142,66	414,74	192,25
1969	142,64	554,74	217,76
1970	136,91	600,80	221,46
1971	190,78	708,40	285,13

MERCADO AEROCOMERCIAL: CABOTAJE

DEMANDA APARENTE





MERCADO AEROCOMERCIAL

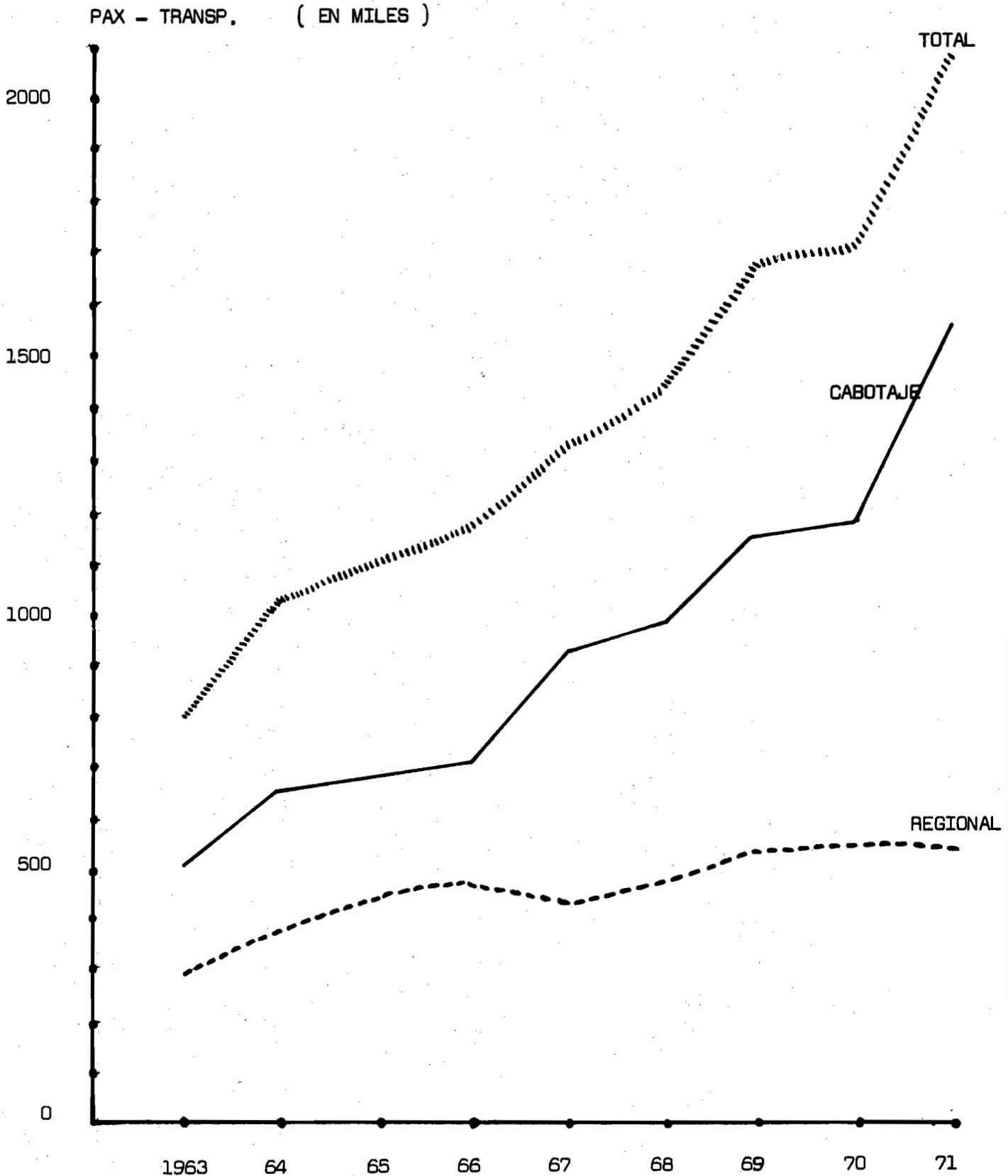
CABOTAJE Y REGIONAL

DEMANDA APARENTE

PAX-TRANSP.

Año	Unidad	Cabotaje	Regional	Total
1963	N°	497.079	281.984	799.063
1964	"	639.974	360.197	1.000.171
1965	"	667.368	417.496	1.084.864
1966	"	698.055	455.153	1.153.208
1967	"	911.785	402.355	1.314.140
1968	"	973.055	450.731	1.423.786
1969	"	1.138.700	516.281	1.654.981
1970	"	1.161.710	525.916	1.687.626
1971	"	1.542.000	516.913	2.058.913

MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE Y REGIONAL  
DEMANDA APARENTE



MERCADO AEROCOMERCIAL  
CABOTAJE  
ESTIMACION DE LA DEMANDA  
ESTACIONALIDAD

Mes	Unidad	A Ñ O		
		1967	1968	1969
Enero	%	9,77	9,98	8,86
Febrero	%	9,86	9,55	8,92
Marzo	%	9,73	8,90	8,74
Abril	%	7,88	7,38	7,56
Mayo	%	7,45	7,70	6,60
Junio	%	6,42	6,30	6,06
Julio	%	9,17	8,92	9,70
Agosto	%	7,48	8,77	8,42
Septiembre	%	6,99	8,03	8,37
Octubre	%	7,06	8,01	8,50
Noviembre	%	6,80	8,29	8,22
Diciembre	%	10,11	9,61	9,94
TOTAL	%	100,00	100,00	100,00

Fuente: Cuadro N° 9

#### 4. ESTIMACION DE LA ELASTICIDAD-PRECIO DEL TRANSPORTE AEREO EN LA ARGENTINA.

La elasticidad-precio del transporte aéreo es un dato fundamental para el estudio de cualquier modificación tarifaria. Aquí se presenta una estimación de dicha elasticidad.

Es importante aclarar las grandes limitaciones del cálculo que se presenta. La estimación no ha sido derivada de una verdadera ecuación de demanda sino que toma datos de "períodos seleccionados" en base a la información disponible y al decarte de las observaciones que, a primera vista acusan el impacto de otras variables.

La estimación surge de comparar el incremento porcentual de la tarifa en términos reales por un lado con la reducción porcentual en los pasajeros-kilómetros, ajustando el dato por la estacionalidad, que surge de los valores observados en los años en que la tarifa permaneció constante. En todos los casos se ha tomado el período "diciembre de un año - enero del próximo", habiéndose deflactado el incremento nominal de la tarifa por el índice de precios mayoristas, el mejor indicador existente en función de que el pasajero típico viaja por motivos comerciales.

Los datos de los años en que se produjeron variaciones en la tarifa aparecen en el cuadro 10.

CUADRO N° 11

#### VARIACION EN VOLUMEN EN AÑOS DE CAMBIO DE TARIFA

Año	Aumento porcentual Tarifa Real	Aumento porcentual Pasajero-Km.
1967-68 (a)	22,9	- 4,0
1969-70	14,2	- 5,0
1971-72	25,1	- 7,0
PROMEDIO	20,7	- 5,3

(a) Enero de 1968 con respecto a Diciembre de 1967.

Por su parte el cuadro 12 presenta la variación porcentual en los años en que la tarifa no varió (en términos nominales).

CUADRO N° 12

VARIACION EN VOLUMEN EN AÑOS DE TARIFA (NOMINAL) CONSTANTE

Año	Aumento Porcentual Pasajeros-Km
65-66	7.0
68-69	7.0
70-71	7.0
PROMEDIO	7.0

De los cuadros 11 y 12 se desprende que, al corregir los datos de volumen transportado del cuadro por la estacionalidad evidenciada en el cuadro 11, la elasticidad es igual a 0,55 (la reducción porcentual en el volumen transportado es del 11,5%)

Es probable que la cifra señalada de elasticidad precio sobreestime la verdadera cantidad, puesto que, por el efecto de acostumbramiento, frente a la misma tarifa en términos reales podría esperarse un incremento en el volumen a transportar.

Por otro lado (aunque a priori se esperase un número menor) esta estimación es consistente con otro tipo de información:

- a) Solamente el 4% de los pasajeros viajaron por primera vez en el último año.
- b) Casi todos los pasajeros pertenecen a empresas comerciales. Esto quiere decir que, en el tramo ingresos en que operan actualmente las empresas aéreas el avión dejó de ser un bien nuevo, de modo que si se incorporasen nuevas capas

de consumidores la elasticidad precios se incrementaría sustancialmente. Por otra parte indica que, como era de esperar, la demanda del transporte aéreo por parte de la comunidad de negocios no es muy elástica.

## 5. OFERTA

En el estudio de la evolución histórica de la oferta se ha tomado como indicador a los asientos-kilómetros ofrecidos. La oferta, como en todo medio de transporte, aumenta bien por la incorporación de nuevos equipos o bien por una mayor utilización de los mismos (mayor número de frecuencias o explotación de nuevas rutas), por tanto debe medirse con un instrumento sensible a tales cambios, tal como la serie de asientos-kilómetros ofrecidos.

Existe similitud entre las series de demanda aparente total y oferta total. Del mismo modo, la participación por empresa (gráfico 7, cuadro 12 preced.) muestra un incremento de las empresas privadas que llegan en 1970 a poco menos del 50% de la oferta, posición que pierden en 1971 como consecuencia de la incorporación de equipos Boeing 737 en la flota de Aerolíneas Argentinas.

Esta serie presenta saltos como consecuencia de la incorporación de equipos en los años 1964 (Aerolíneas Argentinas), 1966-67 (Austral-Ala) y 1970-71 (Aerolíneas Argentinas).

En los cuadros Nos. 13 y 14, gráfico 8 y 8 bis, se expresa la evolución de la oferta mediante índices simples. Al final del período el mercado había crecido el 185 %. Las empresas privadas incrementaron su oferta en un 418 % y Aerolíneas Argentinas solamente el 120 %.

Comparando estos índices con los correspondientes a la evolución de la demanda se comprueba un comportamiento similar, lo cual estaría indicando que la demanda es altamente sensible a los cambios de la oferta.

MERCADO AEROCOMERCIALCABOTAJEOFERTA

AS-KM (Indice base 1963= 100)

AÑO	AEROLINEAS ARGENTINAS	RESTANTES EMPRESAS	TOTAL
1963	100	100	100
1964	115,99	123,61	117,77
1965	119,20	120,09	119,42
1966	127,99	183,67	140,98
1967	135,54	267,45	168,24
1968	137,95	295,81	177,08
1969	134,99	362,89	191,48
1970	161,58	474,91	239,25
1971	219,99	518,22	284,97

MERCADO AEROCOMERCIALCABOTAJEOFERTAAS - KM

AÑO	UNIDAD	AEROLINEAS ARGENTINAS	RESTANTES EMPRESAS	TOTAL
1959	miles	341.487	94.581	436.068
1960	"	422.912	113.754	536.666
1961	"	449.609	142.243	591.852
1962	"	507.326	195.899	703.225
1963	"	549.673	181.158	730.831
1964	"	636.828	223.943	860.771
1965	"	655.226	217.563	872.789
1966	"	697.648	332.744	1.030.392
1967	"	745.062	484.512	1.229.574
1968	"	758.292	535.901	1.294.193
1969	"	742.032	657.422	1.399.454
1970	"	888.207	860.347	1.748.554
1971	"	1.143.857	938.810	2.082.667



MERCADO AEROCOMERCIAL: CABOTAJE  
O F E R T A

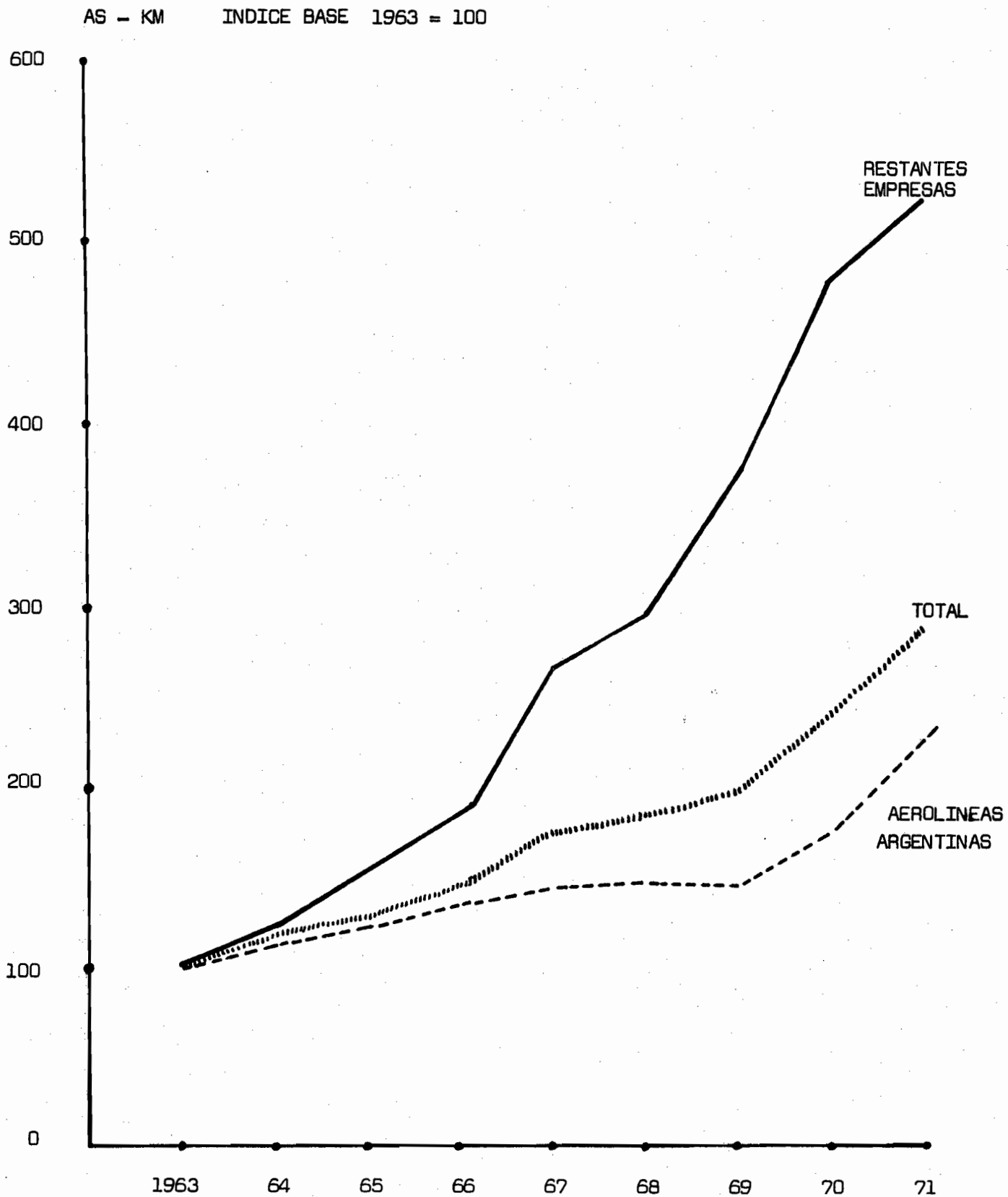
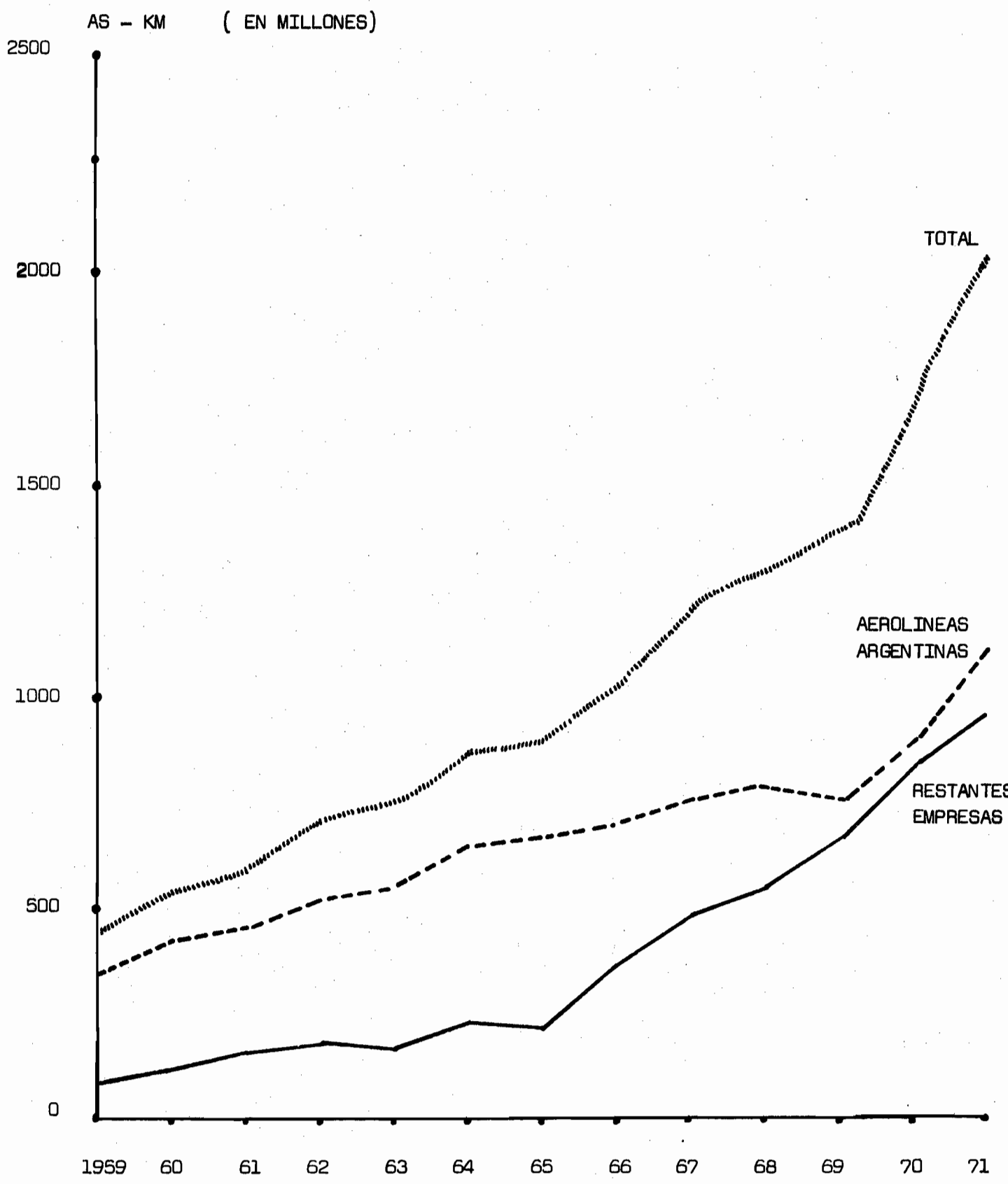


GRAFICO N° 8 Bis  
MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE  
O F E R T A



## 6. OFERTA Y DEMANDA

La comparación de las series de oferta y demanda, cuadros N° 15 y 16 y gráficos 9, 10 y 11) descriptas anteriormente permite establecer algunas relaciones. Lo primero que salta a la vista es el casi paralelismo de ambas series. Tal fenómeno impone para su explicación un análisis que determine cuál es el elemento autónomo y cuál el inducido.

De los estudios realizados sobre las características de la demanda del transporte aérocomercial resulta que las motivaciones básicas son, en orden de importancia, negocios y turismo. Si tal es el caso, la principal fuente generadora de demanda sería el volumen de actividad económica relativa entre los principales centros urbanos y el desarrollo del turismo. La evolución de la primera debe ser necesariamente lenta y aproximadamente regular, por lo que no permitiría explicar variaciones bruscas en la demanda. Los turistas que utilizan el avión, por su elevado nivel de ingresos pertenecer a un sector con pautas de conducta distintas al promedio del mercado turístico, que es un mercado masivo. Esto explicaría, por ejemplo, la escasa variación estacional del transporte aerocomercial. Se puede suponer entonces, que se trata de un sector con hábitos turísticos regulares, lo cual no impondría variaciones bruscas en la demanda. Finalmente es necesario considerar la competencia entre distintos medios de transporte.

Se puede suponer que en determinado segmento de la demanda existe la posibilidad de sustituir medios. Este efecto de sustitución podría darse como consecuencia de, una oferta insuficiente en el medio preferido, de los precios, o bien de que un medio, por ejemplo el avión, participe del carácter de bien superior respecto a los demás.

Qualquiera sea el caso, este efecto puede explicar variaciones bruscas, pero está condicionado a las variaciones en los precios o en la oferta.

Desde el punto de vista de la oferta ya se ha señalado que su crecimiento es de dos tipos, uno a saltos o discontinuo, como consecuencia de la incorporación de nuevos equipos, y el otro paulatino motivado por la mayor utilización de la flota existente.

Es necesario descartar la presión de la demanda como causa inmediata de los saltos en la oferta, ya que el tiempo requerido entre la toma de decisión de tal aumento y la puesta en funcionamiento de las nuevas máquinas es de casi dos años. La única respuesta inmediata a variaciones en la demanda son cambios en la programación, pero esto no implica cambios bruscos. Sin embargo los cambios de programación explican los aumentos de la oferta en los períodos en que las flotas permanecen constantes, y aquí el elemento autónomo puede ser la presión de la demanda.

Resta considerar el efecto de los precios. El gráfico 12 (cuadro N° 17), registra la variación de tarifas a precios corrientes y a precios constantes corregidas según el índice de costo de vida y la variación del peso respecto al dólar (U.S.A.).

Dado que el problema consiste en determinar el efecto de variaciones en los precios sobre la demanda interna (cabotaje), parece más apropiado utilizar la serie constante y levemente decreciente. Tal comportamiento referido a observaciones anuales, no permite determinar su efecto sobre la demanda en general, aunque autoriza a descartarlo como elemento explicativo de sus variaciones bruscas.

Se concluye entonces que, en el mercado de transporte aérocomercial de pasajeros el elemento autónomo por excelencia es la oferta. A cada incremento de la oferta, especialmente cuando se trata de incorporación de nuevos equipos, corresponde un aumento similar en la demanda. La causa de tal comportamiento puede ser la existencia de demanda excedente en el mercado, no tanto por el crecimiento de la demanda total como por la sustitución de medios, o bien por el

hecho de que el avión se comporta como un bien superior, de tal forma que un aumento de la oferta provoca un correlativo aumento de la demanda.

MERCADO AEROCOMERCIALCABOTAJEAEROLINEAS ARGENTINASOFERTA Y DEMANDAAS-KMPAX-KM

AÑO	UNIDAD	OFERTA	DEMANDA
1959	miles	341.487	220.999
1960	"	422.912	290.456
1961	"	449.609	324.774
1962	"	507.326	334.891
1963	"	549.673	360.394
1964	"	636.828	455.559
1965	"	655.226	472.322
1966	"	697.648	443.670
1967	"	745.062	521.850
1968	"	758.292	514.145
1969	"	742.032	514.089
1970	"	888.207	493.416
1971	"	1.143.857	687.573

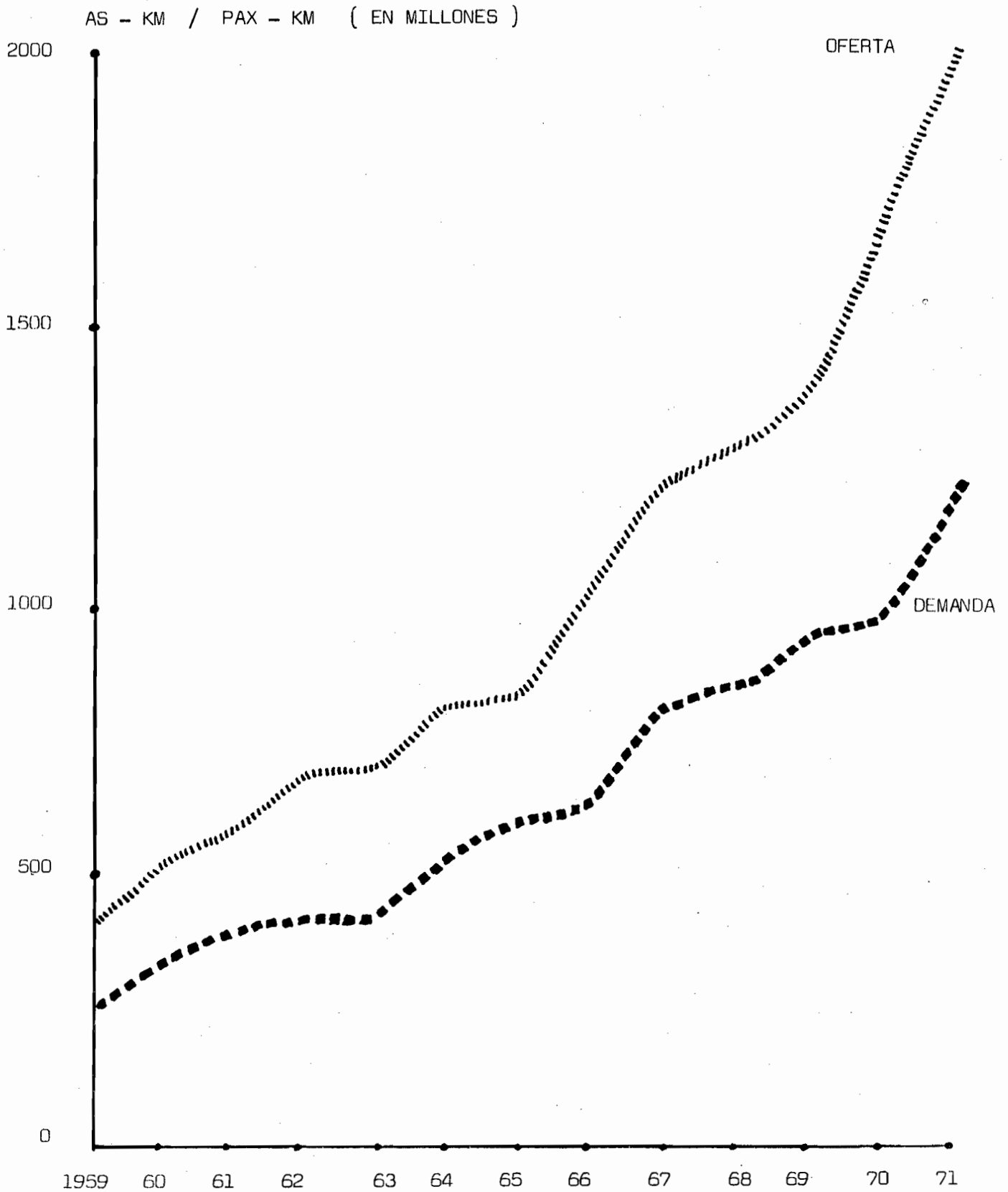
MERCADO AEROCOMERCIALCABOTAJERESTANTES EMPRESASOFERTA Y DEMANDAAS-KMPAX-KM

AÑO	UNIDAD	OFERTA	DEMANDA
1959	miles	94.581	60.539
1960	"	113.754	77.167
1961	"	142.243	90.614
1962	"	195.899	92.742
1963	"	181.158	80.336
1964	"	223.943	115.083
1965	"	217.563	143.792
1966	"	332.744	193.178
1967	"	484.512	297.923
1968	"	535.901	333.186
1969	"	657.422	445.660
1970	"	860.347	482.664
1971	"	938.810	569.101

MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE

154

OFERTA Y DEMANDA



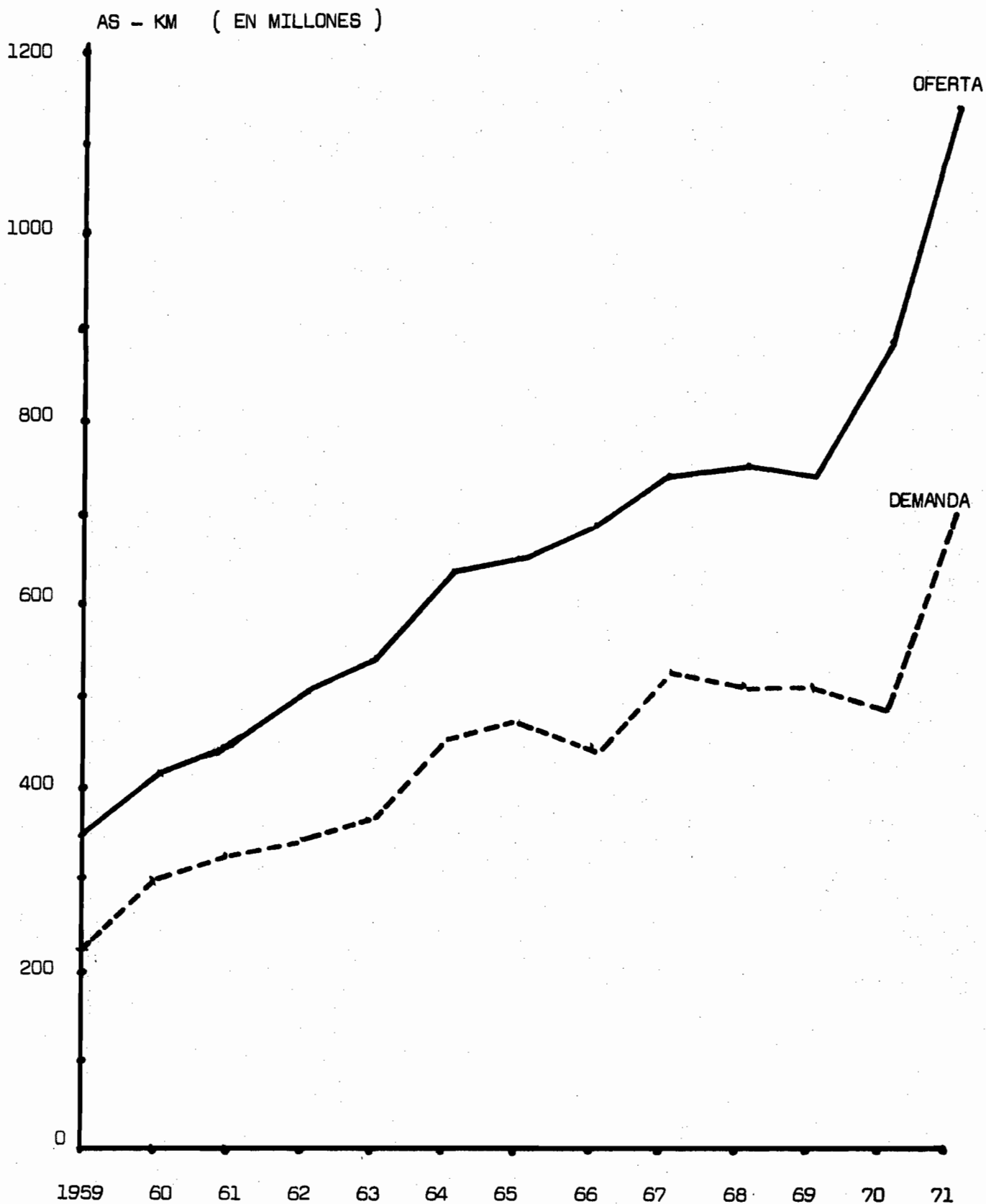


MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE

155

AEROLINEAS ARGENTINAS

OFERTA Y DEMANDA

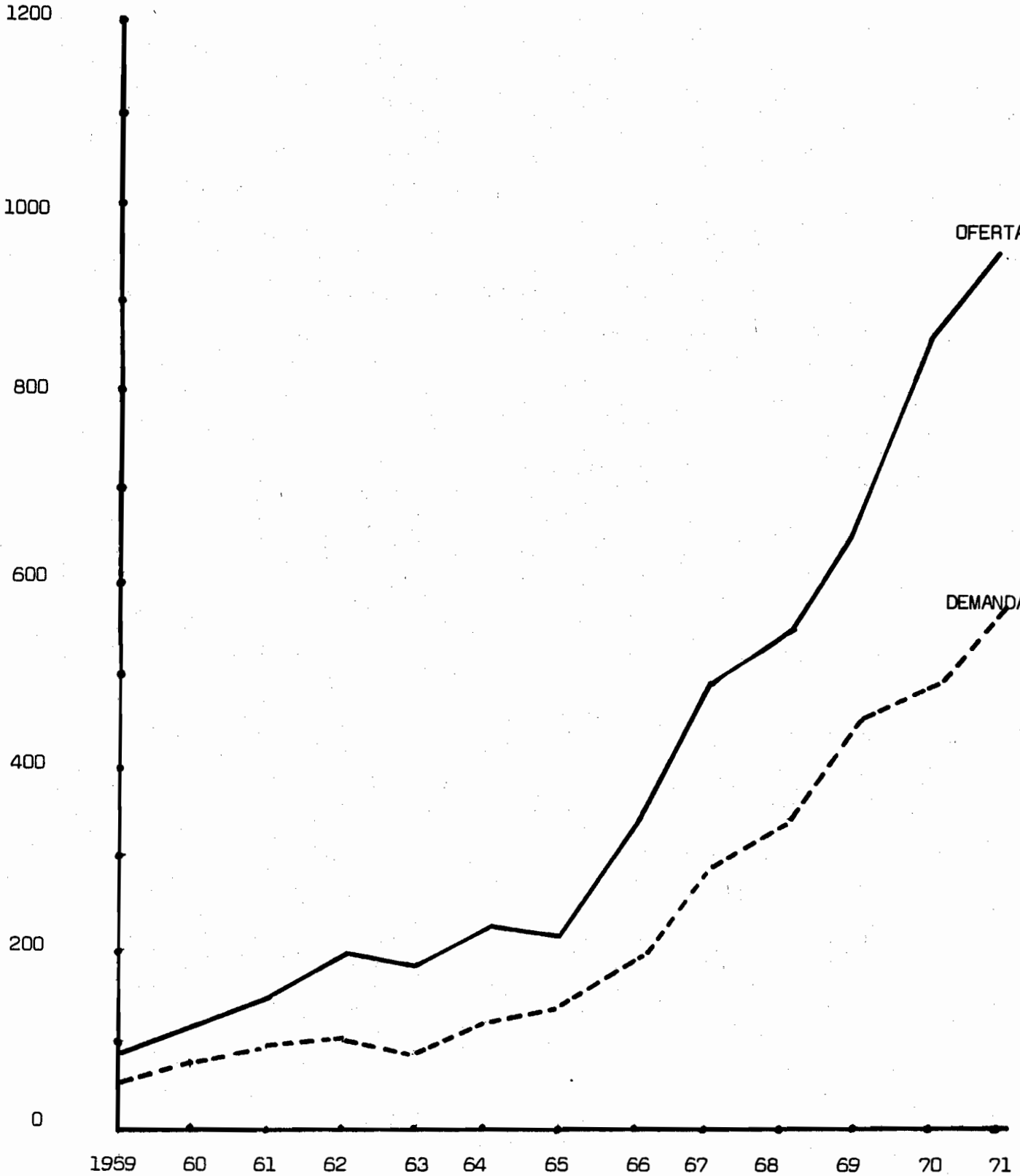


MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE

RESTANTES EMPRESAS

OFERTA Y DEMANDA

AS - KM / PAX - KM ( EN MILLONES )



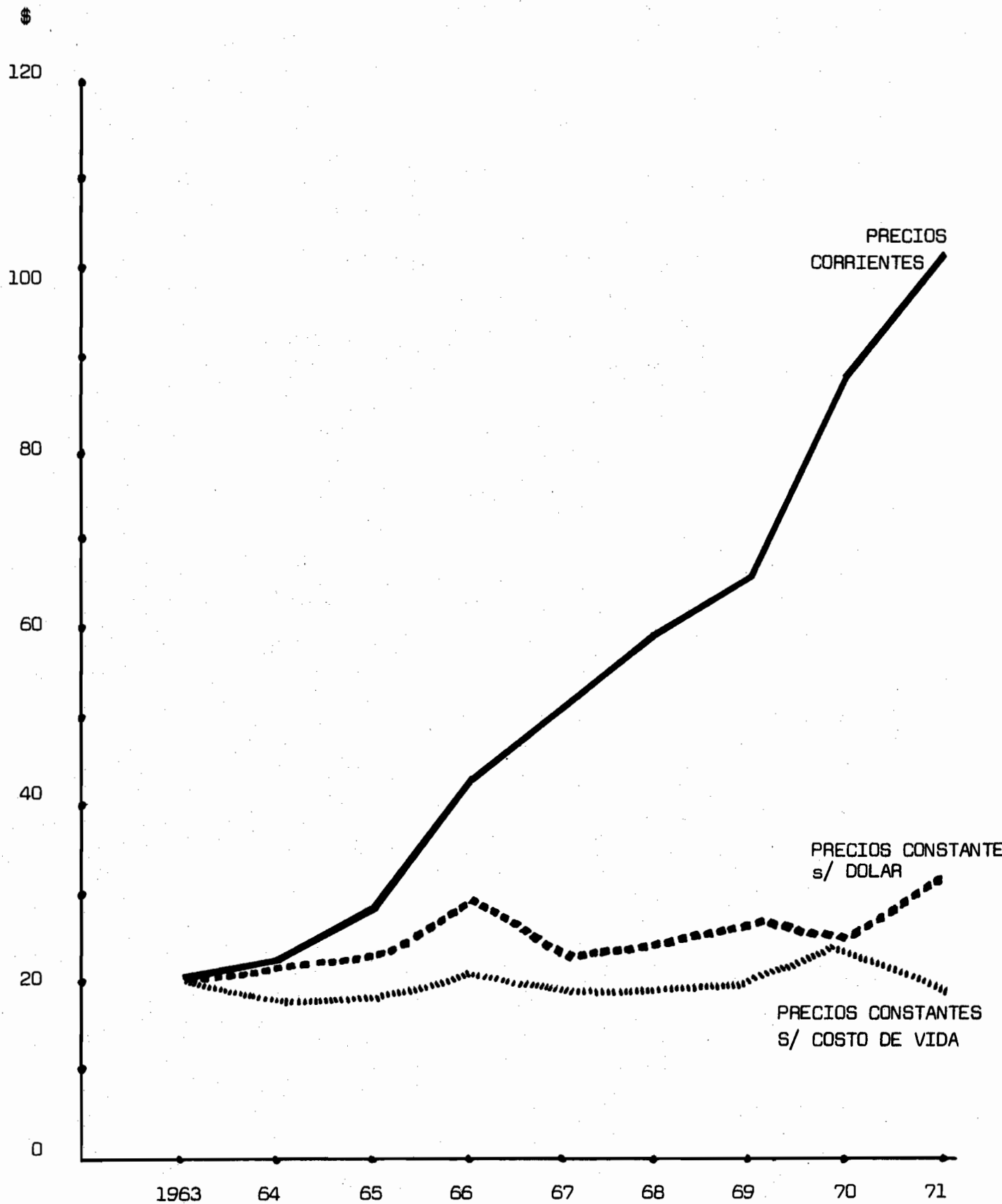
BIBLIOTECA DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
Profesor Francisco J. PEREZ L. PALACIOS

MERCADO AEROCOMERCIAL  
CABOTAJE  
EVOLUCION DE LAS TARIFAS

AÑO	TARIFA A PRECIOS CORRIENTES (p/anual)	INDICE TARIFA A PRECIOS CORRIENTES	INDICE COSTO DE VIDA	INDICE VARIACION DEL U\$A	TARIFA A PRECIOS CONST. S/ COSTO VIDA	TARIFA A PRECIOS CONST. S/ U\$A
1963	20,99	100,00	100,00	100,00	20,99	20,99
1964	22,38	106,62	122,14	101,73	18,26	21,99
1965	28,65	136,62	157,06	123,81	18,05	23,13
1966	42,38	201,85	207,47	151,03	20,36	28,05
1967	50,76	241,79	267,68	240,60	18,89	21,09
1968	59,12	281,60	311,07	252,50	18,89	23,40
1969	64,90	309,14	334,64	252,50	19,31	25,69
1970	86,46	411,82	380,13	273,55	22,67	23,92
1971	100,39	478,17	558,33	326,21	17,84	30,76

MERCADO AEROCOMERCIAL : CABOTAJE

EVOLUCION DE LAS TARIFAS



## CAPITULO XII

DESARROLLO PREVISTO DEL MERCADO  
AEROCOMERCIAL1. DESARROLLO PREVISTO DE LA DEMANDA.

Las observaciones sobre la evolución histórica del mercado, por si solas, no permiten inferir su desarrollo en el futuro. En efecto si el elemento autónomo por excelencia es la evolución de la oferta, o bien si existe demanda excedente en el mercado, el desarrollo futuro depende de factores imprevisibles.

El margen de demanda excedente, o bien el efecto de sustitución, es limitado, ya que la demanda total del mercado de transporte de pasajeros (1) presenta tasas reducidas de crecimiento. Esto hace suponer que la función de la demanda total del mercado aerocomercial puede encubrir una función de tipo logístico. Es decir se trataría de una función que en determinado momento interrumpe su crecimiento y se estabiliza. Sin embargo, los elementos disponibles no permiten prever tal momento.

Frente a esta situación se tomaron tres hipótesis de crecimiento de la demanda. La primera consiste en suponer que en los próximos cin-

co años los valores reales corresponderán a la línea de tendencia (recta de regresión) de la serie que abarca el período 1963-71.

(1)-Nota: Ver Cuadro 4.- donde se consignan los pasajeros transportados por distintos medios de transporte y evolución.

Esto arroja una tasa promedio cercana al 7% anual. Sin embargo esta hipótesis fué introducida sólo a título ilustrativo, no tanto como elemento prospectivo sino más bien como simple indicación de la tendencia de los últimos cinco años.

La segunda hipótesis resulta de reconocer como válidas las proyecciones elaboradas para el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971-75, por el CONADE. En este caso la tasa de incremento anual es del 14,2%.

Por último, se elaboró una hipótesis intermedia entre las dos mencionadas que surge de las siguientes consideraciones:

- a. Una tasa del 14,2% anual supone un crecimiento de la economía del orden previsto en el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad. Tal tasa no se ha cumplido hasta ahora y en el presente trabajo se supone que la tasa real de crecimiento será menor, del orden del 4% anual. (ver cap.III)
- b. Si las tarifas se adecúan a su nivel real, es lógico suponer que, para un sector de la demanda se reducen las posibilidades de sustitución de otros medios por el avión. Es decir que el efecto precio dominaría sobre el efecto de sustitución en un primer momento, hasta tanto el mercado asimile el nuevo nivel de precios.
- c. El incremento de la oferta producido en 1971 como consecuencia de la incorporación de nuevos equipos por parte de Aerolíneas Argen-

tinias, permite esperar un incremento de la demanda superior a la tendencia histórica. Esto resulta de la conclusión obtenida en el capítulo IV, acerca de que el elemento autónomo en el mercado es la oferta y se comprueba en el gráfico 7, donde los saltos de los años 1964, 1967 y 1971 coinciden con aumentos en la flota conjunta.

Los puntos a. y b. sugieren una tasa de crecimiento anual de la demanda, para los próximos cinco años, menor al 14,2% calculado por el CONADE. El punto c. indica que ese crecimiento debe ser mayor que la tasa del 7% que señala la tendencia histórica. Consecuentemente debe adoptarse un valor intermedio que se fija en un 10% anual.

## 2. CALCULO DE LA POSIBILIDAD DE OFERTA MAXIMA.

Teniendo en cuenta las tres hipótesis consideradas en lo que hace a la posibilidad de demanda futura, resta determinar si la aeroflota global existente tiene capacidad para satisfacer tal demanda.

La comparación entre la estimación de la demanda y la capacidad de las flotas indica que en el momento actual la aeroflota conjunta está sobreequipada y que, cualquiera sea la hipótesis de crecimiento que se adopte, durante los próximos cinco años la demanda no llegará a colmar su capacidad.

## 3. INCIDENCIA TURISTICA.

El explosivo incremento turístico de la última década y su ritmo de crecimiento obligan a prestarle una especial atención como una de las industrias más importantes para las economías nacionales.

Dependiendo éstas del sector externo para su crecimiento, el déficit o superávit que un rubro determinado tenga en la balanza de pagos será un factor de ayuda o de obstáculo para ello.

En ese sentido, es importante reiterar qué equivalente es para un país aumentar el número de turistas que llegan, como retener al mayor número de sus residentes, en competencia con zonas extranjeras de atracción turística.

Este hecho determina para un país como la Argentina, una política muy definida, por las características siguientes:

- a. constituimos una zona potencialmente turística muy alejada de los centros emisores importantes (EE.UU., Europa, Japón).
- b. el balance de ingresos-egresos turísticos ha sido siempre desfavorable a la Argentina, dada la tradicional vocación de viajero del argentino.
- c. los países limítrofes constituyen una demanda potencial externa que podría desarrollarse rápidamente con una acción adecuada.
- d. constituimos un país con gran preponderancia de la demanda turística interna. El turismo es aproximadamente siete veces mayor que el externo.

Una política acorde con estos hechos, debería determinar:

- a. un intento de atracción del turista procedente de los países limítrofes, turismo que ha constituido hasta la fecha el 80% del total de nuestro turismo externo (76,30%, en 1967; 75,63 en 1968; 78,87% en 1969; 82,36% en 1970).
- b. un esfuerzo de retención del turista argentino, mediante la creación de nuevos centros de atracción turística, o de nuevas formas de comercialización.
- c. desarrollar el turismo interno, con los mismos métodos del punto anterior.

Los primeros puntos están destinados, no a invertir el signo de nuestra balanza turística, al menos a disminuir el volumen de



nuestro déficit. Este ha sido de 78.8 millones de dólares en 1966; de 75.0, en 1967 y 63,6 en 1968, según datos del Banco Central de la República Argentina, estimándose que en 1971 ha superado los 100 millones de dólares.

El punto c, si bien no tendría efectos sobre la balanza de pagos, cumple adecuadamente una función de promoción del desarrollo económico y de una mejor distribución territorial del ingreso.

El turismo interno se ha minimizado, porque no se ha prestado la suficiente atención al efecto compensador que puede ejercer sobre la distorsión de la economía argentina.

Quizás ningún otro sector de la economía puede ofrecer mejores posibilidades desde el doble punto de vista de la expansión económica nacional y regional.

La evolución histórica del turismo en la Argentina muestra, a partir de 1965, un cambio fundamental. El incremento del parque automotor provoca un cambio en la demanda turística, hasta ese momento, repetitiva, lo que provoca espectaculares crecimientos, Mar del Plata, Córdoba y en menor escala Bariloche. Nuestro turismo interno fue capaz de crear, así, centros de nivel internacional. El automóvil transforma al turismo en itinerante extendiendo el fenómeno a todo el país, sin la infraestructura adecuada.

Esta falta de infraestructura ocasiona en el turismo masivo un cuello de botella que puede impedir el desarrollo del mercado. Especialmente teniendo en cuenta que la característica de la oferta turística (infraestructura) es su retraso y lentitud para responder a los cambios de la demanda.

Uno de los problemas concurrentes a ahogar la inversión en infraestructura es la estacionalidad, que baja notablemente la tasa de rentabilidad por capacidad ociosa.

En este proceso, cabe plenamente insertarse al transporte en general y al aéreo, en especial.

La nueva modalidad del "viaje todo incluido"- vuelo, estadía, excursiones- puede entroncarse en la característica de itinerante del turismo masivo, y provocar el desarrollo turístico regional, con un adecuado planeamiento que permita prever la demanda-orientada, de acuerdo con los planes de gobierno- y romper con la estacionalidad.

Indirectamente, se estará estimulando mediante el turismo masivo por ITC, al futuro mercado del servicio regular del transporte aerocomercial.

Esto coordina exactamente con los objetivos que para este sector fija el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad. En especial, con los siguientes:

1. Promover el desarrollo del turismo interno, especialmente el social;
2. Asignar prioridad a la promoción de áreas turísticas periféricas ( excluyendo Córdoba y Costa Atlántica).

Para ello, será necesario que lo más rápidamente, la Secretaría de Turismo ponga en marcha planes y medidas que el mismo plan contempla.

La tarea reservada al transporte aéreo esta expresada en el mismo Plan, Sector Transporte, cuando propone como medida la "utilización del transporte aéreo para promover el turismo".

## CAPITULO XIII

### COSTO SOCIAL DEL AEROTRANSPORTE

Este capítulo tiene por objeto considerar el esfuerzo económico que representa para el Estado la actividad comercial aeronáutica.

Este esfuerzo se refleja en el Presupuesto Nacional por el déficit de la empresa estatal Aerolíneas Argentinas y la contribución para inversiones de la misma, así como las compensaciones que se conceden a ésta y a las demás empresas que prestan servicios de aérotransporte.

Igualmente existe una clara incidencia por insumos, cargas sociales y tasas que las empresas no pagan en los plazos y condiciones legales.

Asimismo debe considerarse finalmente la influencia que ésta actividad aerocomercial ejerce en la balanza de pagos, con motivo del ingreso y egreso de divisas.

A. INCIDENCIA EN EL PRESUPUESTO NACIONAL

1. DEFICIT EMPRESARIO

a) Déficit de la empresa estatal Aerolíneas Argentinas

El cuadro N° 1, agregado al final de este capítulo, ilustra respecto de la situación que se ha producido como consecuencia de los continuos déficit de la empresa mencionada.

De dicho cuadro resulta que en un periodo de diez años el aporte total del Estado para la empresa Aerolíneas Argentinas ha sido de :  
 \$ 386.456.835,61, de los cuales \$ 184.356.161,16 corresponde a compensación de los déficit ajustados y \$ 172.100.674,45 en concepto de aportes adicionales para inversiones patrimoniales.

Es de hacer notar que en el mismo lapso comprendido entre los años 1961 y 1970, el total de subvenciones pagadas y/o adeudadas a las distintas empresas privadas de aerotransporte, alcanza a la cantidad de \$ 66.707.949,48

b) Déficit de las empresas privadas.

Durante el mismo lapso considerado, el déficit de explotación de las empresas Aerochaco, ALA, Austral y TABA, ha alcanzado a la cantidad de :  
 \$ 76.758.367,56

Resulta ello del detalle que consta en el Cuadro N° 2 que se agrega al final del presente capítulo.

c) Aporte del Estado por pasajero-kilómetro transportado.

A los efectos de poder valorar debidamente la gestión, deberá tenerse en cuenta el aporte efectuado por el Estado por pasajero transportado ,

durante los diez años en consideración ( 1961 a 1970 ).

A tal efecto se agregan los cuadros N° 3 y 4 que relacionando los déficit y los pasajeros-kilómetro transportados anualmente, por la empresa estatal y el conjunto de las empresas privadas, respectivamente, permiten determinar la variación paulatina que ha experimentado dicho aporte del Estado.

Ahora bien, promediando los resultados para los diez años considerados se llega a determinar que el aporte estatal por pasajero transportado, alcanza a \$ 3,82 moneda nacional para el conjunto de las empresas privadas Aerochaco, ALA, Austral y TABA.

Con respecto al cuadro N° 3, se hace notar que se han tomado en consideración la totalidad de los pasajeros transportados, tanto para los servicios internos, como para los regionales y externos (América del Norte y Europa), por la empresa Aerolíneas Argentinas.

Ello se debe a que no ha sido posible obtener de la empresa estatal la determinación de cual ha sido el déficit correspondiente a los servicios de cabotaje y regional.

En lo que hace al tráfico internacional debe indicarse que Aerolíneas Argentinas ha tenido últimamente un coeficiente de utilización del 62,8 %, que es semejante a los de las empresas competidoras: Pan American (64,1%), Avianca (60,0%), British United (61,0%), Air France (57,5%), Swissair (55,8%), Alitalia (54,8%) y K.L.M. (54,7%), entre los más importantes.

El análisis comparativo del aporte a cargo del Estado, para el caso de compensación total de los déficit de las empresas de aérotransporte, por pasajero-kilómetro transportado, según surge de los cuadros N° 3 y N° 4, en pesos ley 18.188, es el que se detalla a continuación:

Año	Aerolíneas Argentinas	Empresas Privadas
1961	0,01139	0,01225
1962	0,02049	0,02023
1963	0,02632	0,03128
1964	0,02716	0,03817
1965	0,03445	0,03158
1966	0,04424	0,03541
1967	0,06616	0,05336
1968	0,03965	0,04835
1969	0,03774	0,02027
1970	0,02189	0,03007
PROMEDIO	0,03187	0,03382

Con relación a la evolución de la empresa Aerolíneas Argentinas, como observación de carácter general, debe anotarse el crecimiento de explotación de esta compañía, que por otra parte es común al de las empresas privadas.

Pero cabe agregar que la empresa estatal no se ha visto realizado totalmente el anhelo mundial de tender hacia el mejor aprovechamiento de los servicios (mayor promedio de pasajeros por aeronave y de carga transportada por aviones) y de lograr una consecuente disminución en los quebrantos de explotación.

Debe indicarse así que no obstante notar que la tendencia mencionada no se encuentra ausente en la empresa estatal, su resultado todavía no se ve reflejado en sus Balances Generales.

Un aspecto que surge a la consideración, al estudiarse los estados contables de Aerolíneas Argentinas, es la gran incidencia del rubro

"Gastos de Personal", que representa para el ejercicio 1967 el 32,56 % del total de egresos por operaciones, incluidas las amortizaciones. Dicho porcentaje, en los años 1968, 1969 y 1970 llega, respectivamente, al 29,42 %, 27,38 % y 30,92 %.

En este rubro la empresa estatal acusa aparentemente una falta de adecuación, en la que no obstante se nota una tendencia a mejorar.

Por último debe mencionarse que el Presupuesto General de la Administración Nacional para el ejercicio 1968, fijó una contribución del Tesoro para inversiones en Aerolíneas Argentinas de \$ 3.667.000.000 moneda nacional, que representaba el 5,64 % del total de dichas contribuciones. Para el ejercicio 1969 el monto fijado en tal sentido ha sido de Dos mil millones de pesos moneda nacional, que representa el 4,33 %. Las cifras correspondientes al ejercicio 1970 indican una contribución de Veinte millones de pesos ley 18.188, que representa el 2,85 % del total de las contribuciones del Estado con destino a sus empresas.

## 2. SUBSIDIOS

Dejando de lado el régimen legal de las compensaciones (subsidijs), que es materia de otro capítulo, sentado sobre la base de que el Estado podía acordar subsidios para compensar déficit en caso de "sana explotación", apreciamos que prácticamente desde el origen de la explotación de los servicios de aérotransporte, por parte de las empresas privadas, el mismo se ha visto obligado por las circunstancias a otorgar compensaciones a dichas empresas.

Con respecto a los subsidios otorgados a las empresas privadas, actualmente en actividad, es de hacer notar que la Dirección Nacional de Aviación Civil como su sucesora, la actual Dirección Nacional de Transporte Aéreo han tenido a su cargo el practicar diversos ajustes en los estados

anuales presentados por aquellas, de manera de adecuar las cifras liquidadas a las especificaciones legales.

Tenemos así que han resultado montos subsidiables y montos no subsidiables que en su hora pueden dar lugar a largas y enojosas tramitaciones burocráticas.

La relación entre los déficit de las empresas privadas, en los últimos diez años, y los subsidios adeudados a las mismas por el Estado, resultan de los cuadros N° 5 a N° 9 que se agregan al final del presente capítulo.

De las cifras contenidas en tales cuadros, resulta la siguiente situación dl 31 de diciembre de 1970 para cada una de dichas compañías, en pesos ley 18.188:

<u>A.L.A. SA.</u>	
saldo subvencionable	\$ 18.783.835,89
monto no subvencionable	\$ 6.005.037,07
<u>AUSTRAL SA.</u>	
saldo subvencionable	\$ 27.901.112,43
monto no subvencionable	\$ 1.098.799,44
<u>T.A.B.A. SA.</u>	
saldo subvencionable	\$ 1.119.808,13
monto no subvencionable	\$ 1.519.033,21
<u>AEROCHACO.S.E.M.</u>	
saldo subvencionable	\$ ---
monto no subvencionable	\$ 1.427.548,36

Corresponde aquí hacer notar que estos cuantiosos montos no compensables por el Estado a las compañías privadas, han dado lugar a una situación de hecho, de carácter particular, por cuanto estas empresas no aceptaban en principio tal situación, manteniendo activados los déficit totales acumulados, con cargo a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transportes.



Tenemos así que el problema de las empresas A.L.A. y AUSTRAL, con un monto no subvencionable en conjunto de mas de seis millones de pesos (\$ 600.000.000.- moneda nacional), que determina un fuerte quebranto de orden patrimonial, ha sido solucionado por medio de un acuerdo originado en la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte y aceptado por ambas compañías.

Coforme al mismo, materializado por Decreto N° 1119 del Poder Ejecutivo Nacional, de fecha 10 de mayo de 1971, A.L.A. y AUSTRAL se han fusionado con anterioridad al 31 de diciembre de 1970, constituyendo una única sociedad anónima, denominada AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A., que tomó a su cargo el activo y pasivo de ambas empresas, con todos los derechos y obligaciones emergentes del acto.

El capital autorizado se fijó en Quince millones de pesos, quedando suscripto e integrado , a la fecha de la fusión, Cinco millones, y el saldo a completarse en un plazo de cinco años.

El importe de las subvenciones reconocidas por el Estado, que se detallan en los cuadros números 5, 6 y 9 agregados al final del presente Capítulo, se aplicaron íntegramente al pago de la deuda que dichas empresas mantienen con el Comando de Regiones Aéreas y con Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

En cuanto al monto de los quebrantos no subvencionales por el Estado, y también detallados en los cuadros respectivos, se estableció que los mismos se mantendrán activados, en el rubro "Cargos Diferidos", debiendo ser amortizados en un plazo de cinco años.

Por su parte, T.A.B.A. S.A. ha propuesto a la Secretaría de

Estado de Obras Públicas y Transporte, para el caso de que no se llegue a obtener por parte de la empresa que el Estado le subvencione el total de sus quebrantos acumulados, según se detalla en el Cuadro N° 7, anexo a éste capítulo, que se le permita mantener activados a los mismos, en el rubro "CARGOS DIFERIDOS", a efectos de estar en condiciones de poder pretender un arreglo a largo plazo con sus acreedores estatales y privados.

#### B. COSTO FINANCIERO POR INSUMOS, TASAS y CARGAS SOCIALES

Corresponde considerar aquí el costo financiero por los rubros indicados, que no han sido pagados por las empresas dentro de las condiciones legales o generales del mercado.

Tenemos así, en primer lugar, las deudas que las empresas mantienen con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, por provisión de combustibles y lubricantes.

Es de hacer notar que en los varios decretos de subsidios otorgados a las empresas, se estipulaba que las cifras acordadas a cada una se debían aplicar en dación en pago a Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Un problema colateral con la deuda de las empresas con Y.P.F. es el que resulta de la liquidación de intereses por atraso en los pagos, que efectúa el ente proveedor. Tal situación es resistida por las compañías, por cuanto alegan que la misma es producto directo del atraso en que ha incurrido el propio Estado en la liquidación de las subvenciones atrasadas.

Dentro de las dificultades propias de tener que determinar cifras que no han adquirido todavía el carácter de públicas, puede establecerse que los montos adeudados por las compañías privadas de aérotransporte a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, en pesos, al 31 de diciembre de 1971, son:

## AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.

por combustibles y lubricantes	\$	14.798.392.49
por intereses moratorios		18.482.795.42
		<hr/>
TOTAL	\$	33.281.167.91
		<hr/> <hr/>

## T.A.B.A.S.A.

por combustibles y lubricantes	\$	771.293.27
por intereses moratorios		46.531.10
		<hr/>
TOTAL	\$	817.814.37
		<hr/> <hr/>

## AEROCHACO S.E.M.

por combustibles y lubricantes	\$	154.664.58
por intereses moratorios		45.000,00
		<hr/>
TOTAL		199.664.58
		<hr/> <hr/>

Por otra parte deben considerarse los importes adeudados por las empresas en concepto de tasas establecidas por la ley 13.041, a favor del Comando de Regiones Aéreas, en concepto de uso de aeródromos.

Los montos adeudados, al 31 de diciembre de 1971, en concepto de tasas e intereses por mora, en pesos, son los siguientes:

## AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.

por tasas	\$	3.242.293.35
por intereses moratorios		265.792.95
		<hr/>
TOTAL	\$	3.508.086.30
		<hr/> <hr/>

## T.A.B.A. SA.

por tasas	\$	109.926,08
por intereses moratorios	"	80.596,90
		<hr/>
TOTAL	\$	190.522,98
		<hr/> <hr/>

## AEROCHACO S.E.M.

por tasas	\$	57.200,52
por intereses moratorios	"	29.050,97
		<hr/>
TOTAL	\$	86.251,49
		<hr/> <hr/>

Por último deben considerarse las cargas sociales y fiscales, que por los diversos aportes legales adeudan las diversas empresas.

Los montos que han podido ser determinados, por los conceptos indicados, en pesos ley 18.188, al 31 de diciembre de 1971, son los siguientes:

AUSTRAL LINEAS AEREAS S.A.	\$	3.002.610.—
T.A.B.A. SA,	\$	98.742,92
AEROCHACO S.E.M.	\$	25.144,34
		<hr/>
TOTAL	\$	3.126.497,26
		<hr/> <hr/>

Corresponde hacer resaltar aquí que la deuda que tiene Aerolíneas Argentinas, al 31 de diciembre de 1971, por cargas sociales y fiscales, alcanza a \$ 36.791.889,97.

Por otra parte es de hacer notar, dentro de la distorsión de situaciones imperantes, que existen créditos a favor de las ya mencionadas empresas privadas, por venta de pasajes en servicios regulares, a instituciones nacionales y gobiernos provinciales y municipales, cuyo total estimado a fines del año 1971 alcanzaba a un monto del orden del millón de pesos ley 18.188.

### C. INCIDENCIA EN EL BALANCE DE PAGOS

Este aspecto de la actividad aerocomercial debe consignarse desde dos puntos de vista. El primero es el que se relaciona con el ingreso de divisas que puede reportar al país el traslado de pasajeros desde el exterior a la República.

Se consigna esto en los rubros "Transportes" y "Viajes al y del Exterior".

Es de lamentar que las cifras registradas correspondan a la totalidad de los medios de transporte, no detallándose específicamente los que corresponden a los sistemas aéreos.

Cabe consignar que el saldo arrojado por los rubros indicados es netamente deficitario.

El otro punto a considerarse, que reviste importancia por su gran incidencia en la balanza de pagos, es el producido por la importación de material aeronáutico así como de los repuestos y partes correspondientes al mismo, infraestructura inclusive.

Las cifras obtenidas, correspondientes a los últimos años son las siguientes, reducidas a pesos ley 18.188:

1966 .....	\$	57.769.676,83
1967 .....	"	83.888.916.51
1968 .....	"	68.848.008.61
1969 .....	"	69.277.164.77
1970 .....	"	31.825.888.89
1971 .....	"	72.604.375.66

Esto obliga a pensar muy seriamente en la necesidad de promover en todo lo posible el desarrollo de nuestra propia industria aeronáutica.

0

Recapitulando podemos decir que tamaño esfuerzo económico que representa para el Estado la actividad del aérotransporte, fundamentalmente por causas extrínsecas a éste, por alto que sea, debe llegar a relacionarse, entre otros factores, con los atingentes a la seguridad nacional.

Existe un enorme potencial privado, tanto en máquinas como en hombres, que se encuentra a disposición de las necesidades nacionales.

En efecto, no pudiendo dejar de considerar la posibilidad de afrontar problemas de orden militar externo, la Fuerza Aérea podrá disponer para el transporte de efectivos, de todas las aeronaves de las empresas privadas del país, cuyo valor de reciente adquisición supera en mucho los doscientos millones de pesos ley 18.188, a más de las pertenecientes a la empresa estatal Aerolíneas Argentinas, de un valor extraordinariamente superior.

## DEFICIT DE LA EMPRESA ESTATAL "AEROLINEAS ARGENTINAS"

Año	Deficit del ejercicio	Deduc. de las amortizaciones	Deficit ajustado	Aporte adicional para inversiones	Aporte Total del Estado
1961	5.779.221,68	1.419.793,33	4.359.428,35	4.700.000,00	9.059.428,35
1962	11.103.061,52	2.118.980,00	8.984.081,52	4.650.000,00	13.634.081,52
1963	16.450.197,13	4.133.390,00	12.316.807,13	7.450.000,00	19.766.807,13
1964	18.101.530,00	4.234.640,00	13.866.890,00	14.696.344,62	28.563.234,62
1965	26.065.750,00	5.395.340,00	20.670.410,00	12.490.000,00	33.160.410,00
1966	35.678.279,13	7.364.493,51	28.313.785,62	12.327.329,83	40.641.115,45
1967	61.616.305,45	22.573.183,74	39.043.121,72	39.117.000,00	78.150.121,72
1968	41.393.728,03	23.315.458,52	18.078.269,51	36.670.000,00	54.748.269,51
1969	38.549.630,10	20.205.657,98	18.343.972,12	20.000.000,00	38.343.972,12
1970	44.014.395,15	23.634.999,96	20.379.395,16	20.000.000,00	40.379.395,19
TOTAL	298.752.098,20	114.395.937,16	184.356.161,16	172.100.674,45	356.456.835,61

## DEFICIT DE LAS EMPRESAS PRIVADAS

Año	A.L.A. SA.	AUSTRAL SA.	T.A.B.A. SA.	AEROCHACO S.E.M.	TOTALES
1961	505.747.78	487 073.90	48.091,73	—.-	1.040.913.41
1962	718.366.76	1.069.120.35	78.518.94	10.162.10	1.876.168.15
1963	775.180.87	1.605.019.46	103.497.04	29.506.30	2.513.203.67
1964	1.742.345.05	2.447.967.99	151.775.70	50.488.04	4.392.576.78
1965	954.105.97	3.374.697.81	157.140.70	55.611.28	4.541.555,76
1966	2.950.776.11	3.597.949.36	232.950.04	58.332.50	6.840.008.01
1967	5.881.689.36	9.570.498.84	344.846.43	100.838.25	15.897.872.88
1968	6.486.600.35	8.851.299.62	567.772.43	202.213.13	16.107.885.53
1969	5.032.469.52	2.929.324.84	635.931.27	436.911.01	9.034.636.64
1970	5.137.035.14	7.133.335.78	921.681.43	1.321.504.48	14.513.556.83
TOTAL	30.184.316.91	41.066.287.95	3.242.205.71	2.265.567.09	76.758.377.66



CUADRO N° 3APORTE DEL ESTADO A AEROLINEAS ARGENTINAS

Año	Aporte total del Estado	Pasajeros Km. transportados	Aporte del Estado por Px-Km. Transp.
1961	9.059.428.35	795.331.459	0.01139
1962	13.634.081.52	665.293.755	0.02049
1963	19.766.807.13	750.791.921	0.02632
1964	28.563.234.62	1.051.793.074	0.02716
1965	33.160.410.00	962.409.943	0.03445
1966	40.641.115.45	918.577.332	0.04424
1967	78.160.121.72	1.181.468.000	0.06616
1968	54.748.269.51	1.380.797.000	0.03965
1969	38.343.972.12	1.633.869.000	0.03774
1970	40.379.395.19	1.844.694.000	0.02189
TOTAL	356.456.835.61	11.185.022.484	0.03187

DEFICIT PAX-KM. TRANSPORTADO POR LAS  
EMPRESAS PRIVADAS: A.L.A., AUSTRAL, AEROCHACO Y T.A.B.A

Año	Deficit total	Pasajeros Km. transportados	Deficit por Pax-Km. Transp.
1961	1.040.913.41	84.988.000	0.01225
1962	1.876.168.15	92.742.000	0.02023
1963	2.513.203.67	80.336.000	0.03128
1964	4.392.576.78	115.083.000	0.03817
1965	4.541.555.76	143.792.000	0.03158
1966	6.840.008,01	193.178.000	0.03541
1967	15.897.872.88	297.923.000	0.05336
1968	16.107.885.53	333.186.000	0.04835
1969	9.034.636.64	445.660.000	0.02027
1970	14.513.556.83	482.664.000	0.03007
TOTALES	76.758.377.66	2.269.552.000	0.03382

SUBVENCIONES LIQUIDADAS A LA EMPRESA A.L.A.

Año	Déficit	Cobrados	a cobrar	No Subvencionables
1961	505.747,78	479.733,02		
1962	718.366,76	409.765,65		
1963	775.180,87	711.799,74	418.337,97	1.832.740,12
1964	1.742.345,05	833.198,86		
1965	954.105,97	798.547,85		
1966	2.950.776,11	2.162.398,83		
1967	5.881.689,36	—	4.693.988,36	1.187.701,--
1968	6.486.600,35	—	3.884.367,76	2.602.232,59
1969	5.032.469,52	—	4.980.675,16	51.794,36
1970	5.137.035,14	—	4.806.466,64	330.569,00
TOTAL	30.184.316,91	5.395.443,95	18.783.835,89	6.005.037,07

SUBVENCIONES LIQUIDADAS A LA EMPRESA AUSTRAL

Año	Déficit	Cobrados	SUBVENCIONES	
			A Cobrar	no subvencionables
1961	487.063.90	456.194.00		
1962	1.069.120.35	828.161.12		
1963	1.605.019.46	1.247.410.88	442.637.72	72.815.07
1964	2.447.967.99	2.442.491.33		
1965	3.374.697.81	3.326.673.70		
1966	3.597.949.36	3.765.435.05		
1967	9.570.498.84	—	9.570.498.84	
1968	8.851.299.62	—	8.284.346.46	566.953.16
1969	2.929.324.84	—	2.929.324.84	
1970	7.133.335.78	—	6.674.304.57	459.031.21
TOTAL	41.066.277.95	12.066.366.08	27.901.112.43	1.098.799.44

SUBVENCIONES LIQUIDADAS A LA EMPRESA T.A.B.A.

Año	Déficit Ajustado	Cibrados	SUBVENCIONES	
			A Cobrar	No subvencionados
1961	48.091.73	47.212.09	—	—
1962	78.518.94	35.880.22	42.638.72	—
1963	103.497.04	74.794.57	—	28.702.47
1964	151.775.60	121.873.79	14.086.45	15.815.36
1965	157.140.70	139.523.60	—	17.617.10
1966	232.950.04	184.080.00	—	48.870.04
1967	344.846.43	—	243.749.76	101.096.67
1968	567.772.43	—	140.012.32	427.760.11
1969	635.931.27	—	100.000.00	535.931.27
1970	921.681.43	—	578.441.24	343.240.19
TOTAL	3.242.205.61	603.364.27	1.119.808.13	1.519.033.21

SUBVENCIONES LIQUIDADAS A LA EMPRESA AEROCHACO

Año	Déficit Ajustado	Cobrados	SUBVENCIONES	
			A Cobrar	No Subvencionados
1961	—	—	—	—
1962	10.162.10	10.162.10	—	—
1963	29.506.30	29.506.30	—	—
1964	50.488.04	50.488.04	—	—
1965	55.611.28	55.611.28	—	—
1966	58.332.50	58.332.50	—	—
1967	100.838.25	100.838.25	—	—
1968	202.213.13	42.573.67	—	159.639,46
1969	436.911.01	42.500.-	—	394.411.01
1970	1.321.504.48	448.006.59	—	873.497.89
TOTAL	2.265.567.09	838.018.73	—	1.427.548.36

CUADRO N° 9

RESUMEN DE LAS SUBVENCIONES LIQUIDADAS A LAS EMPRESAS

EMPRESA	Déficit 61/70	Cobrado	SUBVENCIONES	
			A Cobrar	No subvencionable
A.L.A.	30.184.316.91	5.395.443.95	18.783.835.89	6.006.037.07
AUSTRAL	41.066.277.95	12.066.366.08	27.901.112.43	1.098.799.44
T.A.B.A.	3.242.205.61	603.364.27	1.119.808.13	1.519.033.21
AEROCHACO	2.265.567.09	838.018.73	—	1.427.548.36
TOTALES	76.758.367.56	18.903.193.03	47.804.756.45	10.050.418.08

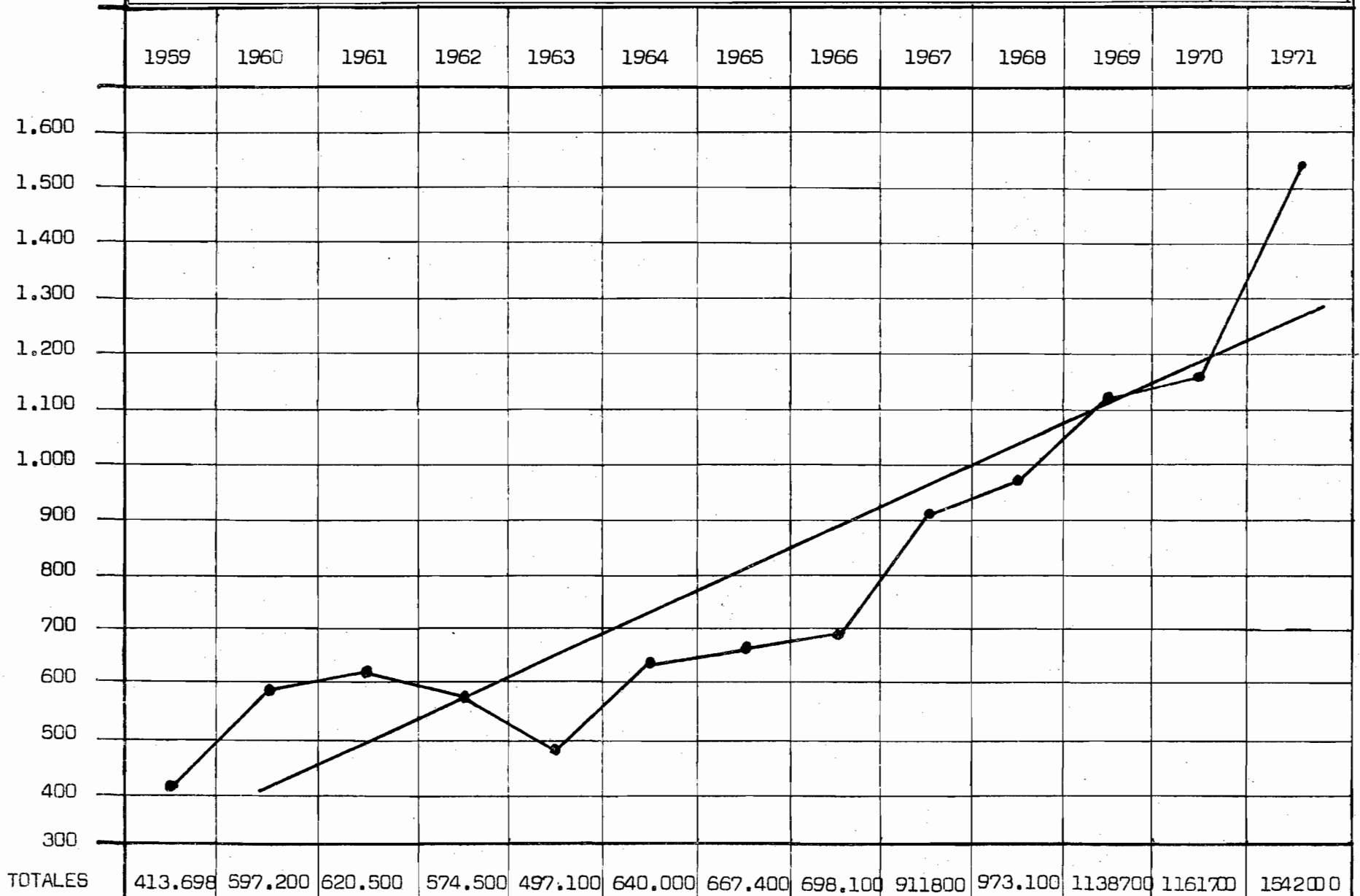
## COMPARACION DE ACTIVO Y PASIVO DE LAS EMPRESAS

AL 31/12/70

	AEROL. ARGENT.	AUSTRAL	A.L.A.	T.A.B.A.	AEROCHACO
<b><u>ACTIVO</u></b>					
Disponibilidades	23.418.357,26	864.507,85	1.095.294,38	1.717,96	17.966,49
Créditos	122.498.150,01	25.240.898,07	4.097.375,79	41.034,33	119.229,55
Subsid. Pendientes	29.790.196,28	28.901.006,69	24.788.872,96	2.437.291,53	2.614.678,45
Bienes de Cambio	720.017,89	396.023,24	1.824,49	—	—
Inversiones	659.471,58	2.962.346,60	407,—	—	450,—
Bienes de Uso	273.361.923,57	137.091.094,72	54.560.992,01	332.150,54	5.337.828,16
Sub-total Activo	450.448.116,62	195.455.877,17	84.544.766,63	2.812.194,36	8.090.152,65
Bienes Inmateriales	—	11.369,52	9.076,43	—	202.933,61
Cargos Diferidos	45.390.587,39	8.034.596,13	3.022.635,92	—	433.441,71
<b>TOTAL DEL ACTIVO</b>	<b>495.838.704,01</b>	<b>203.501.842,82</b>	<b>87.576.478,98</b>	<b>2.812.194,36</b>	<b>8.726.527,97</b>
<b><u>PASIVO</u></b>					
Deudas	436.318.863,98	194.034.536,50	81.255.315,26	2.025.702,89	4.133.919,46
Provisiones	8.889.886,56	5.213.701,65	2.351.621,64	100,00	—
Total de Compromisos	445.208.750,54	199.248.238,15	83.606.936,90	2.025.802,89	4.133.919,46
Previsiones	1.190.190,71	1.465.493,70	569.574,46	40.000,—	—
Utilidades Diferidas	48.500.660,66	1.332.625,97	248.557,62	—	—
Capit. Reser. y Resul.	939.102,10	1.455.485,00	3.151.410,—	746.391,47	4.592.608,51
<b>TOTAL DEL PASIVO</b>	<b>495.838.704,01</b>	<b>203.501.842,82</b>	<b>87.576.478,98</b>	<b>2.812.194,36</b>	<b>8.726.527,97</b>



TRAFICO DE CABOTAJE \* TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR VIA AEREA



AJUSTE DE LA SERIE DE TRAFICO DE CABOTAJE (1959 - 1971)  
POR EL CRITERIO DE LOS MINIMOS CUADRADOS

AÑOS	t	Yt	Yt. t	t <sup>2</sup>
1959	- 6	413.700	- 2.482.200	36
1960	- 5	597.200	- 2.986.000	25
1961	- 4	620.500	- 2.482.000	16
1962	- 3	574.500	- 1.723.500	9
1963	- 2	497.100	- 994.200	4
1964	- 1	640.000	- 640.000	1
1965	0	667.400	0	0
1966	1	698.100	698.100	1
1967	2	911.800	1.823.600	4
1968	3	973.100	2.919.300	9
1969	4	1.138.700	4.554.800	16
1970	5	1.161.700	5.808.500	25
1971	6	1.542.000	9.252.000	36
		10.435.800	13.748.400	182

Ecuación de la recta:  $Y = a t + b$

$$a = \frac{\sum Yt \cdot t}{t^2} = \frac{13.748.400}{182} = 75.540$$

$$b = \frac{\sum Yt}{n} = \frac{10.435.800}{13} = 802.754$$

Años tenidos en cuenta para la determinación de la recta:

$$\begin{array}{rclcl} 1963: & 75.540 & (-2) & + 802.754 & = & 651.674 \\ 1969: & 75.540 & (4) & + 802.754 & = & 1.104.914 \end{array}$$

## CAPITULO XIV

INTEGRACION INDIRECTAY COLATERAL DE RECURSOS

Es oportuno destacar que el vocablo "SUBVENCION" significa, de conformidad con la Real Academia Española, "acción y efecto de subvenir", que a su vez quiere decir "auxiliar, amparar, socorrer". Por su parte el vocablo "SUBSIDIO", del latín subsidium, significa "socorro, ayuda o auxilio extraordinario".

Pero en el caso específico del aérotransporte podemos afirmar categóricamente que el término "subsidio" está mal empleado por la autoridad nacional, dado que el mismo no necesita "ayuda" sino "apoyo" logístico y "COMPENSACION" por los recursos de que es privado y que no puede disponer por factores de carácter político-social y económico, extraños a su propia evolución.

A. FUNDAMENTOS TECNICOS PARA LA  
DISTRIBUCION DEL "SUBSIDIO"

Es principio fundamental en materia de política aérea que el Estado

prestará la debida atención legal y económica a todas aquellas empresas de aérotransporte constituidas en el ámbito de su jurisdicción. Resultan de este principio, que el mismo ha materializado dichos propósitos en los distintos cuerpos legales emanados por conducto de la Secretaría de Estado de Aeronáutica y la política fijada por el Poder Ejecutivo Nacional.

Al respecto es necesario tener en cuenta que en el momento actual existen diversas empresas aéreas de capital privado, constituidas bajo la forma de sociedades comerciales (sociedades anónimas) o bien de sociedades mixtas (capital accionario suscripto por particulares y el estado provincial), cuya explotación no ha alcanzado aún la dimensión mas económica.

La mayoría de las empresas comerciales que como las aéreas requieren grandes inversiones en organización, materiales y puesta a punto, produce hasta afianzarse en su explotación ingentes déficit. A estos factores físicos, de estricto carácter económico-financiero en la actividad aérea comercial y en especial dentro de ésta, el transporte de pasajeros, hay que agregar el psicológico, que crea un medio poco propicio hacia esta actividad y limita su utilización, lo que en definitiva se traduce necesariamente en una reducción en la densidad de tráfico.

A los analizados cabría agregar un tercer factor estrechamente ligado a éstos: el material a emplearse. Nuestra incipiente industria aeronáutica no está ni estará por largo tiempo en condiciones de proveer a nuestras líneas aéreas, del material necesario y adecuado para su desarrollo. El depender del exterior, con la limitación que significa el enorme costo de las máquinas y repuestos, inversiones a las que hay que hacer frente con dinero desvalorizado y de escaso poder adquisitivo respecto a las divisas fuertes, agrava aún mas el problema, obligando a las empresas a incurrir en enormes gastos financieros al extender los plazos necesarios para pagar el material adquirido; y

cuanto más cierto es ésto ya que los únicos ingresos con que cuentan provienen de recaudaciones en la moneda del país y en una proporción no adecuada al costo real de los servicios en rzaón de las tarifas políticas y de la competencia de otros sistemas de transporte.

Todos estos factores no desaparecen con la antigüedad de la empresa, pero se atenúan . La experiencia, la amortización del material empleado, la mejora y ajuste de los servicios, la adecuación de la infraestructura, en suma, una organización tanto técnica como administrativa "experimentada", podríamos decir, agregando a esto una corrección adecuada del factor psicológico tendiente a la creación de una verdadera conciencia aeronáutica y una adecuada política aérea, permiten llegar a una racional y eficiente explotación del transporte aéreo.

No obstante todo ello, el régimen tarifario a regir en este sistema para ser reditivo debe cubrir los costos reales más un razonable porcentaje de beneficio y con el sistema utilizado por los medios de transportes competitivos sobre la base de regímenes de tarifas deficitarias, no será posible. De nada valdría ajustar las organizaciones técnicas administrativas llevando a la empresa a una sana explotación , si el régimen de tarifas es deficitario.

Arduo y difícil resulta al Estado la solución de los problemas que el transporte en general le crea. He aquí que a los efectos de amenguar éstos y en cumplimiento de un deber fijado por la política aérea del Estado, recurre al sistema de subsidio con los alcances y limitaciones establecidos en el Decreto 5015/60 y normas legales posteriores, tratando de ese modo de prestar, en la medida de sus fuerzas, el apoyo económico que nuestras empresas aéreas necesitan.

Un ligero análisis al desarrollo y evolución de las empresas aéreas extranjeras, contando con producción aeronáutica propia y relativamente barata,

ingresos adecuados para hacer frente a las inversiones, una psicología que se traduce en una mayor diversidad de tráfico y demanda de pasajes, en suma, con medios y facilidades inmensamente mayores que las que cuentan nuestras empresas aéreas, han necesitado en su iniciación del apoyo del Estado, mediante subvenciones, exención de impuestos, servicios postales, etc.

Cabe observar el hecho de que, mientras las empresas comerciales en general, si éstas no resultan redivivas, los capitales afectados se orientan a otras actividades, lo mismo que los hombres que la integran; en las aéreas, no obstante no sólo resultar redivivas sino produciendo importantes déficit, se redoblan los esfuerzos de los hombres que las integran y se restituye, en la medida de las fuerzas de cada uno, el capital perdido, para con nuevos bríos tentar llevar a buen término la empresa.

Estimamos que estos hombres no son distintos de los demás, solo que en ellos existe una vocación, un espíritu aeronáutico, que los impulsa hacia esta actividad sin considerar los inconvenientes que de ella se derivan. Tienen en realidad un norte: la actividad aeronáutica, confiando en brindar servicios eficientes y que puedan llegar a ser rentables en un futuro no lejano.

Resulta evidente que, todo apoyo del Estado debe tender a obtener una mayor eficiencia en el servicio público prestado, que a la postre redunde en beneficio de los usuarios, a la vez que al extender las rutas de comunicaciones aéreas se obtienen un acrecentamiento económico y cultural de extraordinarios beneficios para el país cuyo desarrollo económico está en plena evolución.

Asimismo, es necesario tener en cuenta que debe adecuarse la coexistencia de empresas privadas con la empresa estatal, atendiendo que ambas cumplen un servicio público, lo que necesariamente, por tratarse del interés general provoca situaciones especiales que debe el Estado contemplar ya sea dictan

do leyes adecuadas o fijando una política rectora para que ese interés general se vea satisfecho en su plenitud.

La coexistencia de empresas privadas y estatales presupone de hecho un trato igualitario entre todas aquellas organizaciones comerciales destinadas al transporte aéreo regular interno que les permita obtener la tan anhelada estabilización económica, dentro de un ordenado régimen administrativo y sana explotación, con el objeto de que el estado no resulte un competidor de ventajas que termine por aniquilar a las empresas privadas por otra parte.

Con idéntico propósito, en lo relacionado al apoyo a toda empresa constituida, lo fueron las medidas dictadas para la explotación de zonas determinadas del país al extenderse caminos, rutas férreas, etc. , en donde el interés privado no hubiera encarado tales empresas, por resultar explotaciones de un neto carácter ant -económico.

Las empresas privadas en nuestro país, con pocos años de actividad, tienen mucho camino por recorrer y basta tan solo recurrir a los análisis de sus estados económicos y financieros para tener una idea formada sobre su situación actual. Por más afinado que resulte el obtener costos bajos de explotación, los mismos no pueden ser superados por los ingresos mientras subsistan las tarifas políticas .

El Estado debe entonces hacerse presente para compensar los recursos de los que las ha privado, por medio de las llamadas "subvenciones", dándole la fuerza necesaria que les permita la continuidad de los servicios, que en algunos casos fueron suspendidos justamente por la insolvencia económica que se les presentaba al no poder conjugar sus deficit de explotación. Este apoyo inclusive debe permanecer hasta que la empresa alcanzando "su mayoría de edad" permita obtener un rédito necesario que compense por lo menos el capital invertido y no destruya el espíritu aeronáutico de hombres de empresa y que el país hoy más que nunca reclama.

B. EL "SUBSIDIO" EN LA  
LEGISLACION ARGENTINA

1. REGIMEN LEGAL

A efectos de facilitar su conocimiento así como la evolución del concepto "subvención" a través de las distintas normas legales que se han ido sancionando en nuestro país, se transcribe a continuación una pequeña síntesis de cada una de ellas.

CODIGO AERONAUTICO.LEY N° 14.397.

Hasta la sanción del Código Aeronáutico, por Ley N° 14.397, sancionada en el año 1954, cuya aparición ya se vi lumbró por imperio de la Constitución del año 1949, la actividad aeronáutica no se realizaba a la luz de un claro dispositivo legal. Existían sólo determinadas normas disgregadas, aunque sí un claro concepto de la competencia y jurisdicción en que aquella actividad debía desplegarse. Cabe señalar que ya en el año 1944, funcionaba la Dirección de Aeronáutica Comercial, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Aquella ley que sancionó por primera vez un cuerpo legal destinado a regir la aeronáutica civil en el territorio de la República Argentina (Art. 1º de la ley N° 14.307), determinaba en el Título VIII Explotación de los Servicios Aéreos Cap. I " Servicios de transporte de itinerario fijo", Art. 98 , que ellos "ESTABAN A CARGO EXCLUSIVO DEL ESTADO", pudiendo utilizar la actividad privada en aspectos parciales de aquellos. Y ello así siguiendo la tónica impuesta por aquella Convención Reformadora Constitucional del año 1949 que estableció el monopolio del Estado en la prestación de los servicios públicos.



Esa actividad que el Estado desplegaba por sí en la prestación del servicio público alejaba todo tipo de concepto subvencionado por razones obvias.

No obstante, y ello es digno de destacarse, ya aparece por su art. 105, al considerar aspectos de los servicios de transporte aéreos no regulares la posibilidad de subvencionarlos. A este respecto el citado artículo dice expresamente:

"EL PODER EJECUTIVO PODRA SUBVENCIONAR LA CREACION Y EXPLOTACION  
"DE LOS SERVICIOS A QUE SE REFIERE EL ARTICULO 101 ."

Y es precisamente en la nota al pie de éste artículo que se ha aclarado la razón esencial y fundamental de esa ayuda estatal en prestación del servicio público impropio; el desenvolvimiento de los servicios de aeronavegación en forma deficitaria, agregándose " El Poder Ejecutivo está facultado para subvencionar los que no estén a su cargo".

Cabe acotar que no se alcanzó en la práctica a aplicar esta disposición legal. Jamás se subvencionó el transporte aéreo no regular ni tampoco ello ocurrió con la actividad del trabajo aéreo.

Esa tónica prosigue hasta que por fin llegamos al año 1956 en que la actividad del Estado en materia política aeronáutica sufre un vuelco fundamental.

DECRETO-LEY N° 12.507/56 (Julio 12 de 1956)

Con posterioridad al cambio de gobierno que implicó la revolución de septiembre de 1955, se advierte una nueva tónica en materia de política general económica que se refleja indudablemente en la política aérea. Se advierte una clara predisposición a la actividad privada en la prestación de algunos servicios públicos.

De ahí la sanción del Decreto-Ley 12.507 del 12 de julio de 1956 titulado "NORMAS SOBRE POLITICA AEREA". Dicho decreto-ley fué una consecuencia del decreto 6136 del 5 de abril de 1956, que dispuso la dependencia al Ministerio de Aeronáutica de la Dirección Nacional de Transporte Aéreo y de la Administración General de Aerolíneas Argentinas. Por este mismo decreto (inc a, del art 3º). el Ministerio de Aeronáutica propondría la política a seguir por el Gobierno Nacional en la materia.

El decreto que comentamos especifica en su artículo 1º. que:

"ADOPTASE COMO POLITICA NACIONAL EN MATERIA DE AERONAUTICA LA DETERMINADA POR LAS NORMAS DEL PRESENTE DECRETO-LEY. ELLAS ORIENTARAN LA CONDUCTA DEL GOBIERNO DE LA NACION EN TODO LO RELACIONADO CON LA AERONAVEGACION Y PROBLEMAS AFINES".

Luego de reafirmar la soberanía argentina sobre su espacio aéreo y la sumisión de los vuelos a la legislación nacional y las convenciones y tratados internacionales (art. 2º y 3º), el artículo 4º, -que nos interesa a los efectos del estudio que estamos realizando-, establece que:

"EL TRAFICO DE CABOTAJE SERA REALIZADO EXCLUSIVAMENTE POR EMPRESAS ARGENTINAS. EL GOBIERNO FEDERAL AUTORIZARA Y ALENTARA LEL FUNCIONAMIENTO DE EMPRESAS PRIVADAS QUE SE DEDIQUEN A REALIZAR ESE TRAFICO."

Aparece, paralelamente a la actividad del Estado en materia del servicio público de transporte aéreo, regular, la actividad privada, comprometiéndose el Estado a determinar las normas reglamentarias reguladoras de esa actividad. Y esa Actividad privada no sólo es permitida y alentada en la esfera del cabotaje sino que establece que el Estado podrá "autorizar las operaciones sobre rutas mundiales" (Art. 6º).

Si bien no aparece en forma clara una disposición legal que determine que el Estado concurrirá con sus aportes en ayuda o sostén de las empresas comerciales que se dediquen al transporte aéreo, aquél artículo 4º. insinúa esa posibilidad al decir " autorizará y alentará" el funcionamiento de empresas privadas.

DECRETO-LEY N° 1.256 (febrero 1º de 1956)

Siguiendo con la nueva técnica impuesta en materia de política aérea el Estado, que al respecto no contaba con suficiente experiencia en la materia, aprobó las " NORMAS PARA LA CONSTITUCION, FUNCIONAMIENTO Y CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO". Dentro de esas normas, que contenían por otra parte verdaderas definiciones, se determinó la forma en que las empresas privadas debían constituirse (Capítulo II-Art.4º al 7º), especificando claramente que serían "entidades comerciales" (organizaciones o sociedades destinadas a perseguir o producir utilidades conforme modernos criterios económicos). Por su Capítulo XIII (Art. 31 a 37) aquellas normas determinan que:

"EL PODER EJECUTIVO PODRA SUBVENCIONAR LA REALIZACION DE SERVICIOS  
"COMERCIALES DE TRANSPORTE AEREO REGULAR EN AQUELLAS RUTAS QUE A  
"SU JUICIO, PRESENTEN CARACTER DE INTERES GENERAL".(Art.31º)

y a continuación agregó que esas subvenciones serían otorgadas separadamente por cada ruta o sector de rutas (Art. 32º), por ese sistema de primas kilométricas ,(Art. 33º), teniendo por finalidad cubrir los deficit de una "sana explotación", para ello debía el Poder Ejecutivo conocer los resultados del ejercicio financiero, adecuarlas a la realidad y tender a su eliminación (Art. 34º.).

Los artículos siguientes prohíben la afectación de la subvención

al pago de cualquier adquisición Ar . 36º) y que el Estado podría retirar la subvención si la empresa no adoptaba algunas medidas relativas a seguridad , regularidad, etc. (Art.37º).

De lo expuesto se advierte de que forma el Estado, siguiendo aquella política aérea fijada por el Decreto-Ley Nº 12.507/57, subvencionaría a las empresas de transporte aéreo regular:

- Por rutas o sectores de rutas ( interes general)
- Primas por pasajeros-kilómetros, efectivamente realizados
- Cubrir el deficit de una sana explotación.

Se introducen como se aprecia al sistema legal conceptos nuevos cuya significación es clara y evidente. El Estado subvenciona solamente la actividad empresaria en rutas de interes general y cubre su deficit en el caso de contar con una sana explotación.

DECRETO Nº 11.920/59 (JUNIO 21 de 1959)

Siguiendo con aquella política aérea que admitía la coexistencia de empresas privadas y estatales por este nuevo Decreto fijándose "DIRECTIVAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE AEREO", tanto en el orden interno como en el internacional.

Con respecto a las subvenciones el artículo 4º establece:

- 1º.) Determinación por la autoridad aeronáutica conforme a un plan maestro de rutas, de aquellas que total o parcialmente con - venga subvencionar.
- 2º.) Adopción del sistema "asiento-kilómetro ocupado".
- 3º.) Se subvencionará solamente los servicios aerocomerciales de transporte aéreo regular en las rutas de cabotaje que corres-

ponda, quedando excluidas aquellos servicios internos que continúen como internacionales.

El decreto comentado siguió dentro de la misma política que se adoptara a partir del año 1956; se reafirman conceptos genéricos aunque si se advierte el sistema de subvención por "asiento-kilómetro ocupado", incluyendo nuevos y futuros objetivos en materia de transporte aéreo, red de rutas, consolidación económica, ordenamiento del tráfico aéreo, etc.

DECRETO N° 5.015/60 ( MAYO 5 de 1960)

Este Decreto estableció la ayuda económica del Estado a las Empresas de Transporte Aéreo (en cabotaje), mediante el empleo de un índice obtenido en base a la menor cifra que resulte de dividir los déficits de cada empresa en el ejercicio cerrado al 31 de diciembre de 1959, por la cantidad de asientos-kilómetros ocupados en idéntico período.

Se advierte que este decreto deja de lado el criterio de ruta o sector de rutas de interés general (fijado por el artículo 32° del Decreto-Ley N° 1.256/57 e insistido en el artículo 4°, inc. 4° del Decreto 11.920), por el déficit de cada empresa de transporte aéreo. Idénticos criterios se advierten en decretos posteriores tales como el N° 11.267/60.

DECRETO N° 10.632/61 (FEBRERO 10 de 1961)

Conforme el desarrollo del transporte aéreo y la experiencia recogida - así lo aclaran sus considerandos- se dicta en el año 1961 el decreto mencionado que fija normas para el "ORDENAMIENTO DEL REGIMEN DE EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS COMERCIALES DE TRANSPORTE AEREO".

Siendo de destacar principalmente, dentro de la política aérea seguida hasta entonces, el de la concurrencia regulada de las empresas privadas

y Aerolíneas Argentinas, basada en la imprescindible necesidad de evitar superposiciones antieconómicas de esfuerzos dentro de una sana competencia.  
(Art, 3º. inc. 5º).

En cuanto a las subvenciones, tema que nos interesa, estableció en su artículo 8º:

"EL REGIMEN DE PROMOCION- AJUSTARA A ....."

1º) Con respecto a las subvenciones se tendrá en cuenta las prescripciones del Capítulo XII de la norma aprobada por el Decreto-Ley 1.256/57.

DECRETO N° 9595/65 ( NOVIEMBRE 2 de 1965)

Así llegamos a fines del año 1965 en que la autoridad aeronáutica trata de dictar una norma reglamentaria que a la vez clarifique conceptos de política aérea, logre una adecuada aplicación de las normas previstas en el Capítulo II de la Ley N° 14.467 (Decreto -Ley N° 1.256/57)

Es importante destacar que en sus considerandos el decreto hace alusión a " que el menor esfuerzo económico del Estado para un equivalente servicio debe ser uno de los objetivos a lograr al subvencionar a las empresas privadas nacionales en el campo interno". En tal sentido el artículo 1º del citado decreto dice:

"A PARTIR DEL EJERCICIO QUE COMENZO EL 1º DE ENERO DE 1966 Y A LOS EFECTOS DE LA ADECUADA APLICACION DE LAS NORMAS PREVISTAS EN EL CAPITULO CII DE LA LEY N° 14.467 (DECRETO -LEY N°1.256/57) LAS SUBVENCIONES QUE SE ACUERDEN A LAS EMPRESAS PRIVADAS NACIONALES PODRAN CUBRIR LOS DEFICIT COMPROBADOS DE EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS REGULARES DE QUE SON CONCESIONARIOS, CON UNA TASA DE PASAJEROS KILOMETROS DE PAGO TRANSPORTADO EN EL EJERCICIO, DE HASTA

"UN SETENTA Y CINCO POR CIENTO (75 %) DEL COSTO A CARGO DEL  
 "ESTADO DEL PASAJERO-KILOMETRO TRANSPORTADO EN EL MISMO EJER-  
 "CICIO POR LA EMPRESA DEL ESTADO AEROLINEAS ARGENTINAS EN LOS  
 "SERVICIOS DE IGUAL NATURALEZA".

A continuación en su artículo 2o. establece en que forma se  
 determinará el costo referido, indudablemente referido a la totalidad del  
 desenvolvimiento económico de la empresa y no por ruta o sector de rutas,  
 como establece el Decreto No. 1256/57.

LEY 17.285 (MAYO 17 de 1967)

Así llegamos a mediados del año 1967 en que se dicta el nuevo  
 Código Aeronáutico, que a la vez que trata de reunir en un solo cuerpo legal  
 todas aquellas disposiciones dispersas dictadas con posterioridad al Código  
 del año 1954, introduce nuevas concepciones. Dentro de ellas se advierte un  
 Capítulo, el VII del Título VI referido en un solo artículo, el 138 que se  
 refiere a las subvenciones. Dice:

"CON EL OBJETO DE CUBRIR EL DEFICIT DE UNA SANA EXPLOTACION EL  
 "PODER EJECUTIVO PODRA SUBVENCIONAR LA REALIZACION DE SERVI-  
 "CIOS DE TRANSPORTE AEREO EN AQUELLAS RUTAS QUE RESULTEN DE  
 "INTERES GENERAL PARA LA NACION. ASIMISMO PODRA SUBVENCIONAR  
 "LA EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS DE TRABAJO AEREO QUE TENGAN  
 "IGUAL CARACTER.  
 "EL PODER EJECUTIVO REGLAMENTARA LA FORMA Y EL REGIMEN EN QUE  
 "SERAN OTORGADAS LAS SUBVENCIONES Y LAS CONDICIONES A REUNIR  
 "POR LAS EMPRESAS BENEFICIARIAS DE LAS MISMAS."

Esta ley volvió al sistema de subvencionar los servicios en rutas que resulten de interés general para la Nación, dejando para su reglamentación el régimen de otorgamiento y las condiciones que deben reunir las Empresas, ya que ha partir del Decreto 5015/50 y aún con anterioridad, se subvencionaban las empresas teniendo en cuenta su explotación integral y no por sectores de rutas, debiendo aclararse que el Decreto 1.256/57, en su artículo 33, ya facultaba al Poder Ejecutivo a variar el régimen de subvención cuando lo estimare oportuno. De ahí también la modificación que implicó en igual sentido la sanción del Decreto 9.595/65 que hemos indicado precedentemente.

LEY 19.030 ( Mayo 7 de 1971)

LEY 19.039 ( Mayo 14 de 1971)

LEY 19.534 ( Marzo 23 de 1972)

La Ley N° 19.030, de POLITICA NACIONAL DEL TRANSPORTE AEROCOMERCIAL, es la última norma legal que se ha dictado y establece los principios básicos a que debe responder el aérotransporte en el orden nacional y en el internacional.

En efecto, el artículo 3° nos indica que:

" En el orden interno, continuará asegurándose la vinculación  
 " aerocomercial entre puntos del país, mediante servicios de  
 " transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusiva -  
 " mente de bandera nacional."

La misma ley complementa este dictado básico indicado, en el artículo 33, que dice:

"La autoridad fiscalizadora del transporte aéreo comercial  
 " determinará y mantendrá actualizado el plan de rutas in-  
 " ternas de interés general para la Nación, a fin de lograr  
 " la vinculación de puntos del territorio argentino median-



" te las concesiones y autorizaciones de servicios, todo  
" ello de conformidad con lo establecido por el artículo  
" 3º de la presente ley."

Del análisis de los artículos mencionados, surge la necesidad de hacer un distingo entre los conceptos de rutas y servicios.

Ruta es el trazado de navegación aérea destinado a unir dos puntos geográficos. Servicio es la materialización de una ruta a través del establecimiento de una línea destinada al transporte de pasajeros, carga y/o correo.

En consecuencia, una ruta o conjunto de rutas es una mera expresión teórica en tanto que un servicio o conjunto de servicios representa la ejecución del transporte apereocomercial.

Sobre la base de tal concepto, es dable aceptar que cuando una ruta sirve para unir puntos cuya vinculación radica en motivaciones geopolíticas y/o socio-económicas, resulta de " interes general para la Nación."

Ampliando este concepto, una ruta así definida excede la noción de "necesidad", que está referida a lo que es esencial para la existencia de una ruta; por lo contrario, puntualiza lo que es util, conveniente y necesario.

Cuando ese interés está adjetivado como "general", se refiere a los beneficios que recibirá toda la comunidad; al añadir el concepto de "Nación", hace primar el bien común sobre el particular.

La extensión de este concepto a un conjunto de rutas de tal índole, genera el "Plan de Rutas de interes general para la Nación" mencionado en el artículo 33 de dicha ley N° 19.030.

Este Plan de Rutas tiene una doble trascendencia, a saber:

1º. Directa: en cuanto a pergeñar un esquema deseable de lograr en el futuro.

2º. Indirecta: puesto que de acuerdo a los dictados de la ley N° 19.030 (art.6º) y del Código Aeronáutico ( Ley 17.285, art. 138), una declaración de "interés general para la Nación", es uno de los requisitos indispensables para que el servicio que se preste en determinada ruta, sea pasible de subvención por el Estado.

La determinación del "interés general para la Nación", está condicionada a la influencia de los siguientes factores:

- 1º. Que la ruta sea útil, conveniente y/o necesaria para intercomunicar adecuadamente puntos geográficos del país.
- 2º. Que la comunidad reciba los beneficios derivados de su existencia, actuando como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo y seguridad nacional.
- 3º. Que el bien común prepondere sobre el particular, atendiendo a la acción social comunitaria nacional.

La Ley N° 19.030, en su artículo 6to., estableció las condiciones para que el Poder Ejecutivo Nacional subsidiara económicamente a las empresas de aérotransporte.

Este artículo y otros relacionados con diversos aspectos del transporte aérocomercial, fueron modificados por la Ley N° 19.534 que buscó corregir "deficiencias que tienen su origen en el dinamismo propio de la actividad aérocomercial", según los considerandos de la misma.

El texto del artículo 6to., actualmente en vigor, es el siguiente:

" El Poder Ejecutivo Nacional complementará económicamente a  
" los transportadores nacionales que presten servicios aéreos

" regulares, para cubrir los quebrantos económicos producidos  
 " por la aplicación de tarifas no retributivas en aquellos ser-  
 " vicios de transporte aéreo regular que revistan el caracter  
 " de especial interés para la Nación y sean realizados en rutas  
 " o sectores de rutas que hayan sido declarados de interés gene-  
 " ral.  
 " Los beneficios que obtengan en el resto de la explotación de  
 " servicios aéreos regulares, como resultado de la aplicación  
 " de tarifas superiores a la tarifa retributiva, compensarán el  
 " monto de complementación económica a otorgar.

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971-1975 ( Ley N° 19.039), en el sector " Transporte Aéreo", hace referencias en el mismo sentido para el caso de servicios cuyas características no permitan su autofinanciamiento.

El "Método de Complementación Económica del Estado a la Explotación Aérea" indica que el subsidio a cargo del Estado Nacional se aplicará a aquellos servicios que sean de especial interés para la Nación.

Esto ya de por si califica y limita entre los servicios prestados sobre rutas o sectores de rutas declarados de "interés general para la Nación ", a aquellos que, por sus características de jerarquía, importancia, trascendencia y economicidad, justifiquen ser objeto de complementación económica por el Estado.

## 2. SITUACION LEGAL.

En el apartado anterior se ha detallado la evolución del concepto de la "subvención" dentro de nuestra legislación, desde el primer atisbo del artículo 105 del viejo código, pasando por el 138 del nuevo código sancionado por la ley N° 17.285, hasta las disposiciones actuales de Política Nacional del Transporte Aérocomercial.

Corresponde ahora determinar cuál es el grado de aplicación actual de las distintas normas que se han sucedido en esta materia.

El Código Aeronáutico en vigor, prácticamente ha derogado todo el sistema conceptual de aplicación práctica de la subvención.

Si bien la autoriza expresamente en su artículo 138, transcrito precedentemente, cabe acotar que por el art. 235 del mismo.... "quedan derogadas las Leyes números 13.545, 14.504 y 17.180, los Decretos Leyes números 1.256/57 y 6.817/65 y toda otra disposición que se le oponga."

De ahí que pueden interpretarse que desde el punto de vista legal, las disposiciones anteriores al código en vigor han quedado derogadas en cuanto han sido referidas expresamente por el art. 235 o porque implican una oposición al criterio que se adopta. En tal sentido, al derogarse el decreto-ley N° 1256/57 implícita y expresamente han quedado derogados los sistemas de otorgamiento de subvenciones posteriores al año 1957.

Tenemos así que el decreto 9595/65 que tenía por finalidad lograr una adecuada aplicación de las normas del Capítulo XII "Subvenciones", es decir reglamentar parcialmente al decreto-ley 1256/57, ha seguido a éste en su derogación. Derogada la ley automáticamente quedan derogadas las normas reglamentarias referidas expresamente a ella.

De la misma manera también ha quedado derogado dicho decreto 9595/65, y otros similares, en cuanto a ellos significan una oposición al código vigente. En efecto, el sistema seguido por los decretos posteriores al decreto-ley 1256/57 ha sido el de subvencionar la totalidad del desenvolvimiento económico de las empresas, y no por rutas o sectores de rutas, apartándose del art. 32 del decreto-ley 1.256/57 que así lo establecía, aún cuando esa desviación pudiere quedar implícitamente autorizada por el art. 35, in fine, del mismo decreto-ley.

Precisamente el art. 138 del código aeronáutico vigente vuelve a aquel sistema de subvencionar rutas o sectores de rutas de interés general para la Nación. Se ha dejado de lado, por tanto, el sistema de subvención integral, si cabe la expresión. De ahí entonces que resultara necesario dictar las normas reglamentarias que pusieran en funcionamiento el sistema adoptado por el artículo 138.

Cabe acotar que el actual artículo 138, referido a la materia de subvenciones, ha fijado un claro objetivo: " cubrir el déficit de una sana explotación", por servicios en aquellas rutas que resulten de interés general para la Nación.

No se incluye la posibilidad de permitir una desviación conceptual, como implicó en la práctica el artículo 33 in fine del decreto-ley 1256/57, que autorizó al Estado a modificar el régimen adoptado; la subvención cubre el déficit de sana explotación, por rutas o sectores de rutas.

No cubre de manera integral los déficit, como lo autorizaron los decretos 5015/60, 9595/65 y todos cuantos han otorgado anualmente subvenciones a la empresa en forma global.

La Ley N° 19.030, de Política Nacional del Transporte Aéreo-comercial, ha reglamentado por fin, en el mes de mayo de 1971, la forma y condiciones para que el Poder Ejecutivo Nacional pueda convalidar el procedimiento de la subvención.

Consideramos muy conveniente, tanto para el sector empresario como para el Estado y su autoridad de aplicación, el contar con procedimiento claro y eficaz en materia de compensación de recursos, materializando la integración indirecta y colateral de los mismos.

### 3. ASPECTOS ECONÓMICOS

Tratados ya los fundamentos técnicos y legales que hacen a las subvenciones en materia de aérotransporte en nuestro país, corresponde entrar a la consideración de sus aspectos económicos.

Tenemos así uno de los problemas más candentes que hacen al propio servicio del aérotransporte, por cuanto se encuentra íntimamente ligado al de la coexistencia de la empresa estatal, Aerolíneas Argentinas, con las empresas privadas.

Mucho es lo que se ha dicho y escrito sobre esta cuestión, algunas veces con fundamentos técnicos pero otras muchas dejándose llevar por un apasionamiento no muy constructivo.

Se achaca a las empresas privadas el ser netamente deficitarias, competitivas de la estatal, con superposición de servicios que al restarle pasajes a ésta acrecienta su quebranto.

Pero no debemos olvidar que en el transporte moderno, la existencia de la "segunda" compañía se considera una necesidad ineludible, pues al evitar el MONOPOLIO que estanca, brinda todas las posibilidades de evolución y progreso.

Prueba de ello la tenemos en el constante mejoramiento de los servicios prestados en nuestro país, que hoy están a la altura de los mejores del mundo.

La compensación es la consecuencia lógica y necesaria para mantener una actividad que vende sus servicios a menos de lo que cuesta producirlo, con un costo controlado directamente por la autoridad estatal que determina su monto y que evalúa la legitimidad de lo que califica como "sana explotación".

Se presentan entonces varias cuestiones:

- a) debe subsidiarse el tráfico interno y/o el externo?;
- b) cómo deben relacionarse los costos y las tarifas ?;
- c) debe subsidiarse el desarrollo de las empresas ?; y
- e) cómo y quién debe hacer el fomento y desarrollo de zonas geográficas en función del transporte aéreo?

Es de conocimiento general que en todos los países del mundo, en mayor o menor grado, el aérotransporte es subvencionado por el Estado. Básicamente ello ocurre al considerarlo una eficaz herramienta de desarrollo.

En lo que hace al tráfico de cabotaje, que es el tema de este estudio, somos de opinión que el Estado debe acudir en apoyo de las empresas, pero no en forma indiscriminada sino analítica y reducida a situaciones específicas y previamente determinadas.

Para ello debe tenerse en cuenta que en una economía distorsionada en función nacional es lícito y exigible pedir un equilibrio de valores para que nuestro transporte aéreo tenga las mismas oportunidades que las que tienen los otros en el resto del mundo. Y esto también es necesario para que este importante sector de la actividad no se retrase en su evolución, especialmente cuando es tan importante para el futuro nacional.

El gobierno argentino, en el "Régimen de promoción y protección de la industria del transporte aéreo en los servicios de cabotaje", establecido por el Decreto N° 10632/61, ha dictado una serie de normas de liberalidades, retribuciones y prioridades relacionadas con el mismo, que le acuerdan ciertas ventajas en su funcionamiento.

Por su parte, la "subvención" es otra de las formas en que se promueve y protege a los servicios aéreos de transporte.

Por su propio carácter de excepcional, no puede ser considerado el "subsidio" -basicamente- como una obligación del Estado en concederla. No pue-

de así constituir una fuente de recursos permanentes tendientes a compensar los déficit de las empresas privadas, en forma indiscriminada.

En nuestro caso, el "subsidio" es una COMPENSACION que el Estado otorga para cubrir el quebranto ocasionado por circunstancias ajenas al control empresario, como ser -principalmente- la aplicación de tarifas no compensatorias.

Pero decimos que el "subsidio" no debe ser fuente permanente de ingresos indiscriminados para las empresas privadas, pues el llegar a justificarlo implicaría aceptar las ideas de los monopolistas que tienden a que el Estado se hiciera cargo de la totalidad de los servicios de aérotransporte.

Pero tal facultad potencial, si bien legalmente discrecional, debe ajustarse a lo establecido por el Código de Aeronáutica, cuyo artículo 138 determina como finalidad del "subsidio" la de "cubrir el déficit de una sana explotación".

Pero tal política debe ajustarse a factores muy estrictos de estimación. En ninguna forma puede admitirse el "subsidio integral", cubriendo la totalidad del déficit de las empresas privadas, sino que deben practicarse los ajustes legales que hacen al interés general.

Consideramos que el desarrollo nacional es el medio y el objetivo del desarrollo integral de la nación y por la importancia fundamental que en él tiene el aérotransporte, debe merecer particular protección del Estado.

Se hace necesario así establecer bases firmes que permitan a las empresas, sean privadas, mixtas o estatales, actuar en un marco de sana competencia, coordinando esfuerzos y evitando superposiciones perjudiciales.

A tal fin, teniendo en cuenta que las tarifas correspondientes a los distintos servicios son fijadas por el Estado, siguiendo pautas de política socio-económica, se hace necesario reglamentar específicamente los



servicios, fijándose una tarifa económica retributiva correspondiente a cada ruta y aún a cada tramo de ruta.

La compensación a acordar en consecuencia, a las empresas privadas, corresponderá únicamente en aquellos casos en que para determinada ruta, o sector de ruta, la tarifa fijada por el Estado sea menor a la tarifa económica retributiva, y solamente por dicha diferencia.

Ello debe ocurrir buscando los objetivos señalados por el Gobierno Nacional:

- 1) Un progresivo equilibrio de la ecuación económica de la programación de servicios considerada como unidad, que asegure la estabilidad económica financiera de las empresas concesionarias.
- 2) Que tal equilibrio se vaya generando por la eficiencia en la gestión, con una disminución progresiva de la complementación económica estatal.

Entendemos que el aumento de los ingresos por el mero aumento de tarifas, no puede ser el principal camino que el Estado, como poder concedente de servicios públicos, conceda a las empresas concesionarias de aérotransporte, cuando tiene frente a sí objetivos nacionales que el propio Plan de Desarrollo señala: la integración del país y el bienestar general, que en este campo se lograrán mediante una mayor accesibilidad del público usuario a los servicios; accesibilidad que será sin duda influenciada por el nivel de las tarifas.

Por su parte, la disminución de los costos de explotación, de no variar fundamentalmente la magnitud y características de la actividad de las empresas privadas, podrá tener progresos respecto de los niveles actuales, pero sin poder llegar a prever que ellos sean sustanciales.

Llegamos así a un punto donde más se aprecia la necesidad de incrementar los servicios de transporte aéreo. Por un lado, el Estado debe buscar la manera de sustituir, aún en parte, las compensaciones por pago de servicios. Tal el caso del "correo aéreo" con el que si la Secretaría de Estado de Comunicaciones diera cabal cumplimiento a las normas legales se obtendría un notable incremento en las recaudaciones de las diversas empresas concesionarias.

Por otro lado, las empresas, actuando con planes paralelos, deberán arbitrar los medios de explotar, en forma rentable y sin perjudiciales superposiciones, nuevos tipos de servicios que al aumentar los niveles de utilización de las aeronaves contribuirán al mejoramiento de sus resultados económicos.

El acuerdo de racionalización de servicios aéreos que se ha celebrado en noviembre de 1972, entre la empresa estatal, Aerolíneas Argentinas, y la empresa privada - y subvencionada por el Estado- Austral Líneas Aéreas S.A., tendiente a eliminar toda competencia y a complementar sus servicios, con miras a la mayor intensificación de los mismos y a la reducción de los costos generales de explotación, confirma el acierto de lo sustentado en este trabajo.

## CAPITULO XV

NECESIDAD DE UNA COHERENTEPOLITICA AEREA

De todo lo expuesto en los capítulos precedentes se llega a determinar que el mayor problema existente es la falta de una clara política de transporte aéreo de cabotaje, atento a la existencia de dos principios aparentemente antagónicos: la competencia entre la empresa estatal y las privadas y la superposición antieconómica de esfuerzos.

Teniendo en cuenta que el Estado subvenciona tanto a Aerolíneas Argentinas como a las empresas privadas que realizan servicios superpuestos, consideramos de suma importancia encontrar una fórmula adecuada que evite superposiciones antieconómicas por un lado y asegure los beneficios de una sana competencia en favor de los usuarios y de los intereses generales del país.

Se hace obligatorio por lo tanto determinar un sistema que posibilite nuevas formas de integración colateral o indirecta de recursos, possibilitando el máximo desarrollo y aprovechamiento de las facilidades, ali-

viando al contribuyente al reducir los déficit y por ende las subvenciones.

Nos encontramos así que nuestro sistema de transporte está en proceso de adaptación ante la renovación que habrá de operarse a breve término, obligada por la continua evolución tecnológica del mundo actual.

Forzosamente habrán de producirse en un futuro no muy lejano grandes modificaciones que afectarán todo lo relacionado con el transporte ferroviario, naval y automotor. Este último, por su gran agresividad y constante aumento obliga al mejoramiento vial. Y dentro del cambio no debe dejarse de lado al problema de la descentralización portuaria y de sus accesos.

Todos estos elementos, constitutivos con otros más de la actual crisis de desarrollo, obligan a pensar en rápidas soluciones.

Las modificaciones ocasionan siempre encadenamientos y los mismos pueden conducir al cambio total del sistema de transporte, modificando planes y políticas.

En tal situación es de esperar que los sistemas más modernos y desarrollados brinden las mejores soluciones.

El aérot transporte, por sus condiciones específicas podrá y deberá encontrarse en condiciones de brindar el máximo de posibilidades a nuestro país.

La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte tiene hoy la grave responsabilidad de dictar las nuevas políticas que nos acerquen al fin deseado.

Las normas legales que actualmente regulan la actividad del aérot transporte comercial, son las siguientes:

- A. Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 46, del 17 de junio de 1970, que aprueba las políticas nacionales.
- B. Ley Nacional N° 19.039, del 14 de mayo de 1971, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad.
- C. Ley Nacional N° 19.030, del 7 de mayo de 1971, que fija la Política Nacional de Transporte Aerocomercial.
- D. Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 6.875, del 31 de diciembre de 1971, que determina las bases de la tarifa económica retributiva y la complementación económica del Estado.
- E. Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1.119, del 10 de mayo de 1971, que aprueba el régimen de excepción para las empresas privadas de aeronavegación.
- F. Decreto-Ley N° 6.667/3 sobre "Transporte aéreo de carga postal".
- G. Disposición D.N.T.A. N° 6/71, que regula los viajes todo comprendido.
- H. Acuerdo del Gobierno Nacional con Brasil.

El Gobierno Nacional ha establecido Políticas Nacionales. El transporte aerocomercial constituye una herramienta eficaz para la consecución de algunas de ellas, especialmente las relacionadas con la economía y el desarrollo regionales.

Para establecer pautas que guíen la elaboración del plan, se han distinguido las políticas pertinentes en tres grupos:

- 1). aquellas referidas genéricamente a la economía nacional, regional y provincial;
- 2). políticas referentes a la relación Estado-empresa privada;

3). políticas específicas para el transporte aerocomercial.

A. El transporte en general y el aerocomercial en especial, adquieren una relevancia trascendente, como hemos dicho, como herramienta para lograr un modelo económico y regional de una comunidad determinada.

El Gobierno Nacional ha declarado, como objetivo, que desea un país integrado, sin diferencias regionales injustas. (1)

Como políticas conducentes para obtener los objetivos ha enunciado:

- 1) Facilitar la movilidad social, ocupacional y geográfica de las personas y sus familias.(2)
- 2) Orientar la economía para la obtención de un desarrollo regional armónico, tomando en cuenta la existencia en el país de tres grandes áreas, con distintos problemas de desarrollo y seguridad:
  - a). Central: que concentra la mayor parte de la población del país y su complejo industrial y agropecuario exportador y ofrece condiciones más favorables para la adopción eficiente de decisiones económicas privadas.
  - b). Norte: que abarca economías provinciales basadas en la producción de bienes primarios, potencialmente ricas, pero sujetas a procesos de estancamiento o a fuertes fluctuaciones cíclicas.
  - c). Sur: que comprende áreas poco pobladas y con limitaciones en su infraestructura, pero cuyo potencial ofrece posibilidades para contribuir a la expansión económica del país.(3)
- 3) Realizar la acción promotora del Estado, mediante planes de desa-

rrollo, teniendo en cuenta las diferencias existentes entre las áreas determinadas en la Política 63. A tal efecto:

- a) En el área Central, actuar predominantemente a través del nivel y la estructura de costos, precios e ingresos, corregidos por motivos de interés social. Dirigir esencialmente los planes de inversión pública en esta área a: apoyar las decisiones del sector privado mediante una infraestructura adecuada; estimular la adopción de decisiones privadas de interés nacional y cubrir actividades no asumidas por el sector privado que sean de igual carácter.
  - b) En las áreas Norte y Sur, diseñar programas oficiales de desarrollo y seguridad, mediante polos de desarrollo, sobre la base de prioridades establecidas por el Estado, volcando la inversión pública a la realización de tales programas o al apoyo de programas privados. Los proyectos de desarrollo serán específicos en cuanto a su rentabilidad e interés sociales y su contribución a la seguridad. (4)
- 4) Promover la transformación de las estructuras de comercialización para reducir los costos y corregir distorsiones en la distribución de bienes. (5)

Tenemos así que el transporte aéreo no es un fin en sí mismo, sino un medio para el desarrollo económico de una comunidad y su integración territorial. Debe ser considerado, en cuanto a su naturaleza, como una inversión de infraestructura.

Estas pueden ser de dos tipos: las que significan un rédito de tipo social, sin productividad directa en la economía y aquellas que- a más de este aspecto- son capaces de producir una incentivación económica directa o indirecta. Es en este último grupo donde debe ubicarse al transporte aéreo.

El incremento de la actividad productiva (circulación de personas y bienes) a través del transporte es lo que le otorga el carácter inequívocamente económico. (6)

Desde el punto de vista territorial, la política N° 63 determina 3 zonas en que se divide el país. Esta enunciación debe ser completada con mayores elementos de juicio por parte del Estado.

B. En lo referente a las relaciones del Estado con la empresa privada, se ha decidido:

- 1) Orientar, estimular y apoyar las decisiones del sector privado según las previsiones establecidas en los planes de desarrollo, actuando a través del nivel y la estructura de costos, precios e ingresos, mejorando las comunicaciones y la información, y contribuyendo, en general, a una eficiente resignación de recursos. (7)
- 2) Determinar las actividades que puedan estar, total o parcialmente, a cargo del Estado, según los siguientes criterios:
  - a) El Estado podrá desarrollar actividades empresarias para atender necesidades esenciales, en especial las de orden social. Estas actividades tendrán carácter transitorio y cesarán o se trasladarán al sector privado, no bien cumplido el fin perseguido.
  - b) El Estado asumirá la administración (instalación, mantenimiento u operación) de aquellas actividades de explotación de los servicios o producción de bienes, que no interesen al sector privado y resulten necesarias para asegurar el bienestar de la comunidad.
  - c) El Estado realizará las actividades que, definidas de acuerdo con las Políticas nros. 72 a) y 93, no resulten de interés a la iniciativa privada y hasta tanto ello ocurra o se demore su ejecución mediante proyectos que no se concreten en oportunidad. (8)



La filosofía sustentada en las políticas enunciadas es la del principio de subsidiaridad o complementación económica del Estado, dado que las actividades a cargo de éste se encuentran limitadas por la actividad e interés, del sector privado, o no posean finalidades de orden nacional. Este principio implica, por lo tanto, la decisión del Estado de permitir el pleno desarrollo de la empresa privada.

El principio de subsidiaridad es mucho más que el suplantar la inexistencia de interés privado. Significa también promover, alentar y orientar a éste. Siempre que el sector privado se encuentre dentro de las previsiones de los planes de desarrollo, la intervención del Estado se realiza a través de la estructura de costos, precios e ingresos, para contribuir a una eficiente reasignación de recursos. Las medidas de protección y estímulo serán adecuadamente graduadas para promover la eficiencia y serán reducidas gradualmente, en forma flexible.

El Estado pues, limita en el tiempo, su protección mediante una política de adecuación de los precios a su nivel real, para promover la eficiencia empresaria privada.

C. También contemplan las Políticas Nacionales aspectos referentes específicamente a las comunicaciones, el transporte y el turismo, éste último íntimamente vinculado al sistema de transportes.

1) Desarrollar en forma coordinada como un sistema integral, de acuerdo con las necesidades actuales y potenciales, el transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, a fin de posibilitar el desarrollo y la seguridad en todos los campos. (9)

2) Promover la instalación y ampliación de modernos medios de comunicación masiva en el interior del país, y en especial, en la Patagonia y zona de frontera. (10)

- 3) Promover el desarrollo del turismo interno, especialmente el social y el internacional. Este último como un importante medio de proyección del país hacia el exterior y como fuente de divisas.

Para ello:

- a) impulsar, alentar y realizar la modernización de la infraestructura física y de servicios turísticos.
- b) mejorar la formación profesional, en todos los niveles, de los cuadros de personal requeridos por esta actividad.
- c) difundir el conocimiento del país y de sus posibilidades, tanto para el turismo internacional como para el interno, mediante adecuadas campañas de difusión.(11)

Al tratar específicamente el tema del transporte, el Gobierno Nacional establece que desarrollará en forma coordinada el sistema, para posibilitar el desarrollo y la seguridad en todos los campos, ratificando así sus enunciados generales.

Por otra parte, también el turismo interno e internacional merecen la atención estatal, por lo cual se impulsará, alentaré y realizará la modernización de la infraestructura física y de servicios turísticos.

Debe tenerse bien en cuenta que el turismo constituye la gran fuente para el crecimiento del mercado aerocomercial.

2. El Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad constituye una reiteración y complementación de las Políticas Nacionales, en lo que al sector Transporte se refiere.

Reconoce la distorsión del sistema para contemplar luego el diseño y la puesta en marcha de un sistema nacional de transporte, con las fi-

nalidades declaradas en las Políticas Nacionales y propone un conjunto de estudios básicos, como ya expresamos, para concretar la coordinación de los distintos medios.(12)

Los objetivos generales contemplan, además, la reducción de los costos totales del sistema de transporte, teniendo en cuenta su interés social y su importancia para el desarrollo regional.(13)

La meta fijada como tasa de crecimiento del sector es 8,4% anual acumulativo, para el período del Plan, estableciendo para el transporte aéreo una tasa de 14,2%.

Se explicita como meta aumentar la participación del transporte aéreo nacional en el tráfico internacional y regional.

Estas metas debieran obtenerse mediante medidas generales, entre las cuales resalta el incremento de la eficiencia de los factores de la producción mediante la desaparición de la capacidad ociosa y el mejoramiento de la utilización del equipo disponible programando adecuadamente los servicios e incrementando el recorrido anual productivo de las unidades. (14)

Los objetivos, las metas y las medidas a adoptar específicamente para el transporte aéreo coinciden con las pautas generales del sector transporte.

La adecuación del transporte aéreo a las necesidades derivadas del desarrollo nacional y el aumento de la participación del transporte aéreo nacional en el tráfico internacional y regional son los objetivos, que determinan las metas, entre otros:

- a) un incremento sustancial del tráfico aéreo (94% para cabotaje y 158,27% para el internacional);
- b) obtención, sobre la base de economicidad y eficiencia de adecua-

dos enlaces entre las ciudades capitales y otros centros urbanos.(15)

Las medidas específicas dispuestas por el plan, son entre otras:

- a) la adecuación de los textos legales para coordinar realmente la prestación de servicios y régimen de subvenciones entre Aerolíneas Argentinas y las Empresas privadas nacionales.
- b) Eliminación, en el período del Plan, de los subsidios a la explotación aérea.
- c) Adecuar nuestra política internacional en materia de transporte aéreo para que las empresas argentinas ejerzan en la práctica nuestro derecho a transportar la parte que nos corresponde en el tráfico que generamos con otros países, y en el tráfico generado por otros países.
- d) Establecimiento de tarifas económicas y retributivas calculadas en función de los costos de operación.
- e) Utilización del transporte aéreo para promover el turismo.(16)

3. La ley 19.030 determina la política nacional de transporte aéreo de carácter comercial para regular esa actividad en todos sus aspectos, tanto con relación a los servicios internacionales como internos.

En los considerandos se expresa que en la ley se establecen previsiones para facilitar el mejor cumplimiento de los servicios, adoptando a la vez medidas que tienden a alentar en su gestión a los transportadores de bandera nacional, comprometiéndose el Estado a complementarlas económicamente, cuando en rutas o sectores de rutas declaradas de interés general para la Nación imponga tarifas no retributivas.

Esta ley pretende lograr una adecuada distribución de las presta-

ciones entre los explotadores, asegurando la eficiencia de los servicios con la eliminación al propio tiempo de perjudiciales superposiciones.

El artículo 3º determina que, en el orden interno, se asegurará la vinculación aérocomercial entre puntos del país mediante servicios de transporte aéreo estatales, mixtos o privados, exclusivamente de bandera nacional.

El artículo 5º establece que el Estado alentará exclusivamente a los transportadores de bandera nacional que acrediten la posibilidad de una favorable evolución en los resultados de su explotación y siempre que cumplan con un capital integrado compatible con la naturaleza de los servicios acordados (requerido por el art. 37).

Este apoyo del Estado consiste en medidas y regímenes adecuados que tiendan a asegurar la estabilidad, eficiencia y expansión del servicio público, enunciando varias formas de ayuda. (17)

Con referencia al tráfico regional, el art. 17 abre la posibilidad de que las empresas privadas compartan con Aerolíneas Argentinas la defensa de la bandera nacional en el tráfico aerocomercial, bajo ciertas condiciones, la principal de ellas, que la empresa estatal no puede ofrecer el total de la capacidad que corresponda a la bandera argentina.

La Política Nacional en el orden interno se establece en los artículos 32 a 50.

Como principio básico, se reitera el objetivo del desarrollo nacional al cual el transporte aerocomercial debe servir como un instrumento eficiente. (18)

La capacidad autorizada, medida en asientos-kilómetros se distri-

buye entre Aerolíneas Argentinas ( 50%) y los otros transportadores (50%). (19)

La concurrencia de transportadores aéreos en una misma ruta o tramo de ruta, sólo se efectuará en el caso en que el potencial de tráfico lo justifique y que las tarifas de los servicios sean económicamente retributivas. (20)

La base para el transporte por servicios no regulares la constituye el requerimiento de que su realización evite la competencia perjudicial con los servicios regulares. ( 21)

\*

4. El decreto 6875, que establece las bases para determinar la tarifa económica retributiva y el régimen de complementación económica del Estado, fué sancionado en cumplimiento del artículo 6º de la ley 19.030 y responde a los lineamientos de las Políticas Nacionales y del Plan de Desarrollo, ya referidos.

Orgánicamente, la autoridad de aplicación es quién debe efectuar los estudios técnicos y económicos necesarios para determinar la tarifa económica retributiva ( T.E.R.) para pasajeros correspondientes a los servicios en todas rutas o sectores de rutas, sobre la base de un coeficiente de ocupación que la misma autoridad apruebe. (22). La tarifa deberá cubrir: costos directos (23); costos indirectos (24) y un adicional por costos financieros y rentabilidad. (25)

La tarifa será revisada anualmente, antes del 1º de diciembre para regir en el año siguiente. Las empresas prestatarias elevarán su propuesta, la que deberá orientarse a obtener la autosuficiencia.(art. 10º).

Durante el transcurso de un ejercicio la T.E.R. podrá ser revisada, en los siguientes casos:

- a) simultáneamente con la oportunidad en que se justifiquen variaciones en los siguientes parámetros incidentes sobre el costo directo, tomados en cuenta para determinar dicha tarifa ; nivel de salarios, precios de combustibles y lubricantes aeronáuticos y valor relativo de la moneda nacional.
- b) en el momento en que se justifiquen variaciones en los siguientes parámetros incidentes sobre el adicional por costos financieros y rentabilidad: valor relativo de la moneda nacional en el mercado internacional y tasas de interés reconocidas por el Estado, tomadas en cuenta en el cálculo previo de la tarifa económica retributiva ( art. 6º)

Cuando la T.E.R. se modifique en virtud de este artículo, la autoridad de aplicación propondrá simultáneamente la modificación en igual medida de las tarifas vigentes. (art. 8º)

El Estado complementará económicamente a las empresas cuando las tarifas fijadas sean inferiores a la T.E.R., a los efectos de cubrir los quebrantos provenientes de dicha diferencia (art. 7º). El decreto contempla asimismo formas de control y detalles técnicos de aplicación.

\*

#### Referencias

- ( 1 ) Políticas Nacionales (P.N.)
- ( 2 ) P.N. N° 13, a
- ( 3 ) P.N. N° 63

- ( 4) P.N. N° 64
- ( 5) P.N. N° 102
- ( 6) Esa fue la fundamentación que hizo posible la declaración de los Presidentes de América en la materia: " Es necesario construir una red de transporte terrestre y mejorar los sistemas de transporte de todo tipo para facilitar la circulación de personas y bienes".
- ( 7) P.N. N° 57
- ( 8) P.N. N° 124
- ( 9) P.N. N° 79
- (10) P.N. N° 86
- (11) P.N. N° 87
- (12) Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971-1975 (P.N.D. y S.)- Sector Transporte, introducción.
- (13) P.N.D. y S. - Sector Transporte, objetivos generales
- (14) P.N.D. y S. - Sector Transporte, medidas generales
- (15) P.N.D. y S. - Sector Transporte, transporte aéreo.
- (16) P.N.D. y S. - Sector Transporte, transporte aéreo.
- (17) Entre otros medios se enuncia:
  - a) Facilitación para la adquisición y mantenimiento de materiales y equipos, dando preferencia a la industria nacional;
  - b) Reducción o eliminación de los derechos de importación a los equipos y materiales a ser utilizados en servicios concedidos a los transportadores aéreos, cuya fabricación no se realice en el país;
  - c) Liberación o disminución de gravámenes que incidan en los servicios aerocomerciales regulares internos, procurando de países extranjeros similares medidas con el transporte aéreo de bandera argentina únicamente para sus servicios internacionales mediante recaudo de reciprocidad;



- d) Otorgamiento de avales y/o garantías financieras para las inversiones destinadas al reequipamiento o expansión de los transportadores aéreos de conformidad con lo determinado en los artículos 34, 35 y 36 de la presente ley.
- (18) Artículo 32. A los efectos señalados en el artículo 3º. se establecen los siguientes principios básicos;
- a) Que el transporte aéreo comercial actúe como un instrumento eficiente al servicio del desarrollo nacional, intercomunicando adecuadamente las distintas regiones del país, mediante la coordinación de esfuerzos estatales, mixtos y privados, en un conjunto armónico en el que se eviten superposiciones perjudiciales;
- (19) Artículo 32.
- b) Que de la totalidad de la capacidad autorizada-medida en asientos/kilómetros- para satisfacer la intercomunicación, con servicios regulares que se presten con aeronaves de similares características a las utilizadas por Aerolíneas Argentinas, ésta cubra no menos del 50%, teniendo los otros transportadores de bandera nacional la posibilidad de llegar a cubrir en tales servicios hasta un 50% restante con el total de las prestaciones de todos ellos, debiéndose distribuir los servicios tendiendo al logro de este objetivo de conformidad con lo determinado en la presente ley.
- (20) Artículo 32.
- e) Que la concurrencia de transportadores aéreos en una misma ruta o tramo de ruta, sólo se efectúe en aquellos casos en que el potencial de tráfico lo justifique y que las tarifas de los servicios sean económicamente retributivas, excepto cuando lo contrario resulte imprescindible para la debida atención de otros servicios internos.

f) Que no obstante lo señalado en el precedente inciso e) se permita la concurrencia de transportadores aéreos en aquellos tramos de ruta que corresponda sean atendidos por un solo explotador , cuando ello resulte imprescindible para la debida atención de otros servicios internos.

- (21) Artículo 41
- (22) Artículo 3º.
- (23) Artículo 4º "Los costos directos serán establecidos en base a los insumos exigibles para una operación aérea correcta y eficiente (combustible y lubricante, tripulación de vuelo, mantenimiento, seguros y depreciaciones)."
- (24) Artículo 4º " Los costos indirectos consistirán globalmente en un porcentaje de los directos, fijados por la autoridad de aplicación, compatible con la realidad nacional, las características y la evolución de la empresa de que se trata y prorrateado para cada servicio por ruta o sector de ruta."
- (25) Decreto N° 6875/71 - artículo 5º."El adicional por costos financieros y rentabilidad, resultará de la sumatoria de:
- a) Como costo financiero: el reconocimiento de un interés sobre el activo fijo en bienes de uso afectados al servicio, deducidas las amortizaciones realizadas y el capital social propio, todo ello a valores actualizados, más un interés sobre el activo circulante que, en base a un porcentaje del activo fijo actualizado en bienes de uso afectados al servicio, establezca la autoridad de aplicación:
  - b) Como rentabilidad: la aplicación de un interés sobre el capital social propio afectado a la explotación.

En todos los casos, las tasas de interés fijadas por la autoridad de aplicación, estarán acordes con las características del mercado de donde provienen los capitales correspondientes.

Este adicional será prorrateado para cada servicio prestado en rutas o sectores de ruta.

## CONCLUSIONES

### 1ra. AUTOSUFICIENCIA DEL AEROTRANSPORTE

Resumiendo en forma breve lo expuesto en los capítulos precedentes, cabe expresar que el aérot transporte es el mas moderno y evolucionado de los medios de transporte, pudiendo llegar a reunir las características de autosuficiencia: "Air transport must fly by itself" (Churchill).

En nuestro país, en el orden interno, su evolución se ha caracterizado por su rapidez. Distintos factores geo-políticos y socio-económicos han sido los determinantes de esa marcha que ha arrojado, como consecuencia, la importancia del uso del medio aerocomercial como instrumento de gran valfa en el sistema del transporte nacional.

Su grado de desarrollo ratifica que tiene todas las condiciones necesarias para una evolución eficiente, rentable y equilibrada, dado que cuenta con buena infraestructura, modernas aeronaves capaces de ser utilizadas con buen rendimiento económico, equipo a la altura de las exigencias modernas de eficacia y seguridad de vuelo, apoyo de mantenimiento, excelente material humano y una cada vez mas importante demanda de servicios.

En los precedentes capítulos X, XI, y XII, referente a la evolución del mercado aerocomercial, con determinación de la demanda y la oferta histórica asi como del desarrollo previsto, se ha efectuado un detenido estudio de la marcha de este moderno medio de transporte en nuestro país, por medio de cuadros y

gráficos analíticos.

Tales datos estadísticos igualmente se ven condensados en el Cuadro N° 12, anexo al Capítulo XIII, que tomando en cuenta los valores producidos a lo largo de trece años, ajustados por el criterio de los mínimos cuadrados, se llega a establecer la tendencia del tráfico que es francamente alentadora por su crecimiento constante.

Igualmente debe tenerse en cuenta que brinda enormes ventajas de orden económico, ofreciendo un aporte propio de este medio de transporte: la evaluación del factor "tiempo-distancia" así como el índice de disponibilidad de bienes y personas, que actuando con máxima flexibilidad, incrementan las posibilidades de evolución.

El ritmo de progreso que obtengan las regiones sometidas a un régimen de desarrollo intenso, será un factor clave en la determinación del curso de la historia. El aérot transporte puede ser un importantísimo catalizador en el aceleramiento de este progreso y los recursos de la aviación están llamados a hacer en ello la mas importante contribución.

La capacidad de trasladar personas y bienes es esencial para cualquier actividad significativa, ya sea económica o social. En las economías mas avanzadas esta función fué realizada inicialmente por el transporte de superficie, para ser reemplazada mas tarde en algunas áreas específicas por el transporte aéreo. Sin embargo, en regiones que se encuentran con posibilidades de rápido desarrollo, como en nuestro país, el aérot transporte debe desempeñar un papel diferente, existiendo muchas razones sustanciales y de peso para ello. El aérot transporte es mas rápido y facilmente desarrollado que el ferroviario y el automotor, que requieren mas tiempo y mucha mayor inversión.

Por otra parte, en una economía regional en desarrollo, el tráfico de carga y pasajeros, actualmente y en un futuro cercano, puede ser poco significativo para justificar inversiones en grandes instalaciones de transporte de su-

perficie pero puede justificar inversiones en aérotransporte por su gran flexibilidad.

Particularmente en una economía en desarrollo, los escasos recursos humanos pueden estar disponibles en regiones muy distantes, con el menor costo de tiempo y oportunidad, problema que solamente el aérotransporte puede resolver.

Aunque no todo puede esperarse del aérotransporte, su gran flexibilidad y velocidad lo hacen especialmente valioso, siendo un elemento indispensable para la vida económica de un país con las características geográficas del nuestro, convirtiéndose en una de las mas poderosas herramientas con que se cuenta para su desarrollo económico.

Como sistema, es el vaso comunicante a través del cual la economía nacional se mantiene unida y alcanza posibilidades de integración y complementación. Estimula el comercio, la industria y la producción, así como la incorporación de todas las regiones a la economía nacional.

Hace mas rápido y flexible el flujo de capitales a lo largo de todo el país, y al facilitar el intercambio acelera el desarrollo tecnológico general.

## 2da. EXISTENCIA DE SITUACIONES ESPECIALES

Del conjunto de las disposiciones contenidas en las Políticas Nacionales así como en el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad, surge el deseo del gobierno nacional de modificar radicalmente la estructura económico-regional, buscando el desarrollo del país y la integración regional.

A tal efecto considera al transporte, y dentro de éste al aérotransporte comercial, como uno de los instrumentos mas eficaces para producir ese cambio. Dentro de este aspecto se encuentra la política tarifaria.

No obstante, la falta de estudios adecuados, la carencia de una Ley Nacional de Transporte y de decisiones concretas en materia de desarrollo regional, no permite un adecuado uso de ese instrumento en la actual circunstancia. Por el contrario, una utilización que no corresponda a una política coherente a mediano y largo plazo, podría acentuar la distorsión existente.

La eficiencia progresiva de las empresas privadas es una de las metas perseguidas, pero ello no se logrará plenamente en la medida que existan factores distorsionantes en su evolución.

Las distintas metodologías en el diseño de los cuadros tarifarios, que han incluido desde el análisis de los fundamentos económicos de las tarifas marginalistas hasta el desarrollo de los del esquema de la teoría del precio medio, reconocen dos premisas de coincidencia universal: un servicio eficiente estática y dinámicamente, o sea con posibilidades de continuidad y expansión, por una parte, y por la otra, precios justos y razonables para el usuario, adecuados a las posibilidades socio-económicas del medio.

En el extremo contrario, la tarifa calculada de un modo exclusivamente matemático y con prescindencia de su incidencia social puede llegar a convertirse en un factor de perturbación, pauperizando las posibilidades de un desenvolvimiento que puede depender de tarifas diferenciales o de fomento.

Tenemos así que los errores producidos en el diseño de los cuadros tarifarios pueden desencadenar consecuencias económicas de difícil reparación.

Si tuviéramos que definir una filosofía en el ámbito tarifario, diríamos que toda tarifa pura debe contemplar y satisfacer las necesidades de rentabilidad de las empresas prestatarias, así como prever las perspectivas de su expansión y perfeccionamiento.

Concretando, en nuestro país no se encuentran dadas todas las condiciones necesarias para que el aérotransporte pueda desenvolverse con plena norma-

lidad, atento a la existencia de factores que limitan o reducen sus condiciones de eficiencia.

Al margen de la falta de una política aérea coherente, tal como se ha expresado anteriormente y se ha analizado en el Capítulo XV, se observa la existencia de factores distorsionantes en los niveles de concurrencia intermodal y exterior.

Tenemos así los problemas emergentes de las distintas estructuras de costos, en los medios concurrentes de superficie en que se presta un amplio apoyo al autotransporte, y el problema tarifario, de principal incidencia, que abarca características netamente políticas, como se ha analizado en los Capítulos III, VII y IX de este trabajo.

En efecto las tarifas que se aplican -fijadas por la autoridad nacional- buscando impactos socio-económicos, que pueden llegar a ser plenamente justificados en los planes de gobierno, al ser marcadamente insuficientes no posibilitan cubrir los costos de explotación de los servicios, dando lugar a los continuos déficit de las empresas, impidiendo así su plena eficiencia.

Pero igualmente debe tenerse en cuenta la situación que se crea en los niveles de concurrencia internacional, atento a que los "subsidios" que otorgan otros países a sus empresas, han posibilitado amplios servicios especiales a menor precio, provocando como consecuencia de las facilidades otorgadas cambios en las decisiones de los usuarios, inclusive de nuestro país.

### 3ra. INTEGRACION DE RECURSOS

Un objetivo básico es lograr que el costo global del aérotransporte comercial sea mínimo para el estado. En consecuencia la estructura tarifaria debe tender a lograr la autosuficiencia de las empresas.



Pero hemos indicado que en la tendencia al logro de la autosuficiencia económica empresarial, pueden actuar otros factores de orden político y social que el Estado estime necesarios aplicar. Los casos mas típicos aparecen en la propensión al desarrollo de las zonas marginales y en la búsqueda de la integración nacional.

Igualmente hemos analizado que el principio de subsidiaridad es mucho mas que suplantar la inexistencia del interés privado, ya que significa también promover, alentar y orientar a éste. Siempre que el sector privado se encuentre dentro de las previsiones de los planes de desarrollo, la intervención del Estado deberá realizarse a traves de la estructura de costos, tarifas e ingresos, para contribuir a una eficiente reasignación de recursos.

El Estado tiene que contribuir al desarrollo y progreso del aérot transporte con el objeto de no alterar las posibilidades económicas del mercado nacional, y al mismo tiempo evitar el deterioro económico-financiero de las empresas concesionarias de servicios.

Por su parte, el Gobierno Nacional ha establecido ultimamente un régimen orgánico para determinar la tarifa económica retributiva (T.E.R.) para el transporte aérocomercial, por ruta o sectores de ruta, que deberá ser fijada anualmente, previéndose también su reajuste permanente.

Ahora bien, el Estado Nacional, según hemos visto, está facultado por razones que considere relevantes, a fijar tarifas por debajo de las económicamente retributivas.

Cumpliendo el aérot transporte servicios que se consideran factor de progreso y desarrollo nacional, brindando posibilidades que escapen a los otros medios, deberá contar -ante la existencia de tales situaciones especiales- con una complementación colateral de recursos.

Hemos ya determinado en el Capítulo XIV que por mas afinado que re-

sulte el obtener costos bajos de explotación, los mismos no podrán ser superados por los ingresos mientras subsistan las llamadas "tarifas políticas".

Si por cualquier motivo el Estado quiere hacer jugar tarifas de fomento o tarifas políticas, en función de las necesidades de un sector o de una región, el subsidio del caso no corresponde que lo asuma la empresa o empresas prestatarias, con el consiguiente desmejoramiento de su estructura económica y financiera.

En consecuencia, siendo el Estado el que determina tales tarifas, es forzoso que el mismo acuda en compensación de las empresas concesionarias, integrando los recursos de que las ha privado y que son necesarios para permitirles alcanzar las condiciones de plena eficiencia, todo ello dentro de las normas reglamentarias que se fijen.

Como principio básico, las tarifas políticas deben ser fundamentalmente subsidiadas por el mismo poder público que las fija y tiene a su cargo la responsabilidad de la conducción total de la comunidad.

Pero en caso del aérotransporte deberá dejarse bien en claro que no se trata de un subsidio por servicios ineficientes sino que se trata de una integración colateral de recursos para compensar los ingresos insuficientes de las empresas concesionarias por estar obligadas a percibir tarifas por debajo de las económicamente retributivas, por propia imposición estatal.

Esta complementación económica, no obstante los buenos deseos contenidos en las disposiciones del Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad de ser eliminada antes de 1975, deberá subsistir en tanto y en cuanto subsistan los factores que obligan a su aplicación actual.

## B I B L I O G R A F I A

- BIEDMA RECALDE, Antonio M.- "Crónica histórica de la Aeronáutica Argentina".  
Círculo de Aeronáutica, Buenos Aires, año 1969.
- DE LA COLINA, Bartolomé.- "Política Aeronáutica Comercial Argentina". Uni-  
versidad de Córdoba, Inst. Transporte año 1946.
- LISSITZYN, Oliver James.- "Public aid to major foring airlines". The Jour-  
nal of air law and commerce, v. 19, n°1, año 1952.
- LOPEZ ABUIN, Alberto J.- Apuntes tomados en sus clases de Economía y Política  
del Transporte y Comunicaciones. Fac. de Ciencias Económicas,  
U.N.B.A., año 1968.
- MICHAELSON, Chris.- "Nada de subvenciones al transporte aéreo en los Estados  
Unidos". Interavía, v. 7, n° 5, año 1952.
- OWEN, Wilfred.- "La planificación de los transportes". Edit. Troquel, año  
1966.
- PUTNAM, Carleton.- "The illusion of air line subsidy". The Journal of air law  
and commerce, v. 17, n° 1, año 1950.
- VOIGT, Fritz. - "Economía de los sistemas de transporte". Edit. Fondo de Cul-  
tura Económica, Buenos Aires, año 1954.
- AIR TRANSPORT IN LATIN AMERICA, "A study of economics factors". O.E.A.,  
Washington, año 1961.
- ANUARIO ESTADISTICO I.T.E.A., del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea. Bue-  
nos Aires, años 1965 a 1968.
- BOLETINES ESTADISTICOS DE AERONAUTICA, del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.  
Buenos Aires, años 1965, 1966, 1967, 1968, 1969.
- BOLETINES Y COMPENDIOS de la "O.A.C.I.", Organización de Aviación Civil Inter-  
nacional, Montreal, Canadá años 1965 a 1969.

CODIGO AERONAUTICO (Ley 17.285). Edit. Forum. Buenos Aires, año 1967.

COMISION CENSO NACIONAL 1970, informaciones estadísticas varias.

COMPENDIO ESTADISTICO N° 142 (Tráfico, años 1960 a 1968) de la "O.A.C.I.",  
Montreal Canadá, año 1969.

MEMORIAS Y BALANCES GENERALES de las empresas "Aerolíneas Argentinas",  
"A.L.A., Aérotransportes Litoral Argentino S.A.", "Austral,  
Compañía Argentina de Transportes Aéreos S.A.C.I.", "Trans-  
portes Aéreos Buenos Aires S.A.C.I.", "Aerohaco, Líneas Aéreas  
Chaqueñas S.E.M.", correspondientes a los años 1959 a 1969.

PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACION, Años 1966 a 1970. Secretaría de Estado de  
Hacienda.

RECOPIACION DE LEYES Y DECRETOS NACIONALES

REVISTA NACIONAL DE AERONAUTICA, Organo Oficial del Círculo de Aeronáutica,  
Buenos Aires, años 1958 a 1966.

REVISTA AEROESPACIO. Organo Oficial del Círculo de Aeronáutica. Buenos Aires,  
años 1967 a 1970.

SECRETARIA DE ESTADO DE AERONAUTICA. Colección de Boletines Aeronáuticos,  
Públicos y Reservados.