

DESMITIFICANDO ALGUNAS IMPLICANCIAS DEL TRANSPORTE AÉREO COMO HERRAMIENTA DE DESARROLLO

LA GLOBALIZACIÓN INCREMENTA LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO POR VÍA AÉREA, CONCENTRANDO LA OFERTA AEROCOMERCIAL EN DETERMINADAS CIUDADES Y AISLANDO A OTRAS. LA PLANIFICACIÓN GUBERNAMENTAL ES LA HERRAMIENTA PARA REVERTIR ESTAS DESIGUALDADES.



por
**GUSTAVO
LIPOVICH**

*Dr. y Lic. en
Geografía (UBA)**



(*) Mg. en Economía Urbana (UTDT). Instituto de Geografía - UBA / Aerolíneas Argentinas

EL PRESENTE
TEXTO NO REFLEJA
NECESARIAMENTE
LA VISIÓN OFICIAL
DE AEROLÍNEAS
ARGENTINAS
ACERCA DE LOS
TEMAS AQUÍ
TRATADOS. LOS
CONTENIDOS SON
DE EXCLUSIVA
RESPONSABILIDAD
DEL AUTOR.

Generalidades del transporte aéreo contemporáneo

Como sucede en casi todos los otros modos de transporte, las personas no viajan en avión por el simple hecho de volar, sino porque deben o desean satisfacer necesidades laborales, culturales, de ocio o sociales que exigen la realización de desplazamientos veloces entre lugares muy distantes. Esta situación es cada vez más frecuente en el mundo globalizado actual, tanto para aquellos pasajeros que son verdaderos entusiastas de la aviación como para quienes temen seriamente por su vida cada vez que suben a un avión o se “empastillan” para sortear cualquier tipo de mareo o malestar durante un vuelo. Tales sacrificios sólo se justificarían por el hecho de que los aviones permiten viajar a lugares donde no llegan otros modos de transporte, incluso hacia destinos interoceánicos, o simplemente porque pueden cubrir grandes distancias muy rápidamente. Para algunas empresas, por ejemplo, el uso del avión puede significar el aprovechamiento de grandes ventajas ya que facilita el necesario contacto personal de sus empleados con proveedores, clientes y colegas de otros puntos del país y del mundo. Así, los negocios pueden concretarse en un lapso mucho más corto que si se usaran otros modos de transporte y a escala global. Esto permitiría obtener mayores ganancias, más rápidamente. Indudablemente, la presencia de este tipo de venta-

jas evidencia el alto grado de funcionalidad mutua existente entre el transporte aéreo y la economía global. Por un lado, los viajes en avión permiten satisfacer de forma relativamente apropiada las exigencias devenidas de la ampliación planetaria de la producción y el consumo en períodos de tiempos hasta ahora inigualables. De forma inversa, el fortalecimiento de la globalización lleva a incrementar las necesidades de desplazamiento por vía aérea. Por esta razón no sorprende que, dentro del amplio abanico de medidas orientadas a flexibilizar las leyes de los mercados domésticos e internacionales, casi siempre se haya avanzado con la liberalización del mercado aerocomercial en forma previa al de otras actividades económicas. Es posible encontrar ejemplos de sobra que lo corroboran, tanto en Estados Unidos como en la Unión Europea, China o la Argentina. De hecho, la privatización de Aerolíneas Argentinas fue la primera medida concretada como corolario de la Reforma del Estado iniciada a fines de la década de los ochenta.

La desregulación del mercado aerocomercial ha provocado una intensificación de la competencia entre líneas aéreas. Los resultados de la liberalización aerocomercial pueden clasificarse en etapas. La consecuencia inmediata generalmente se refleja en la aparición de nuevas líneas aéreas que comienzan a competir con las tradicionales con nuevos servicios y tarifas más bajas. Posteriormente, y como consecuencia de la aplicación

de tarifas que llevan a reducir o incluso a hacer negativos los márgenes de ganancia, se evidencian las ineficiencias propias de algunos operadores que resultan en un enrojecimiento de sus balances contables y provocan quiebras, fusiones, adquisiciones o asociaciones. Este proceso que actualmente es denominado, con cierta exageración de optimismo, como consolidación de líneas aéreas, no es más que una concentración del mercado. Menos líneas aéreas que tienen una participación en el mercado cada vez más grande. Si bien las consecuencias de dicha concentración empresarial son varias, se puede destacar que como van sobreviviendo menos líneas aéreas, también va habiendo menos y más importantes centros de distribución o conexión de vuelos –llamados *hubs* en la jerga aeronáutica–. Mientras crece la cantidad de vuelos ofrecidos, estos se concentran en menos ciudades. Las redes aerocomerciales se jerarquizan en torno a nodos cada vez más primados y complejos, mientras que el resto de las ciudades tienen una oferta que es relativamente más similar entre sí. Se produce un doble proceso simultáneo de jerarquización y homogeneización territorial de las redes aerocomerciales. Las ciudades donde se concentra la oferta aerocomercial habitualmente son consideradas como puntos estratégicos de la economía global. Es común que en los rankings de ciudades globales o en aquellos que miden el clima para los negocios se ponderen algunas características de la oferta aerocomercial existente, suponiendo implícitamente cierta relación entre el transporte aéreo y sus potencialidades de desarrollo económico.

¿Cuál es el aporte del transporte aéreo al desarrollo económico?

El estudio de la relación entre el transporte aéreo y el desarrollo económico de una ciudad, región o país es muy dificultoso debido al alto nivel de complejidad de las interacciones involucradas. Sin embargo, dicha dificultad tampoco implica que no exista una vinculación entre ellos. En efecto, se puede simplificar el análisis de los impactos económicos del transporte aéreo al clasificarlos entre aquellos que son: directos, indirectos, inducidos y catalíticos. Los impactos directos son los que devienen de la propia operación –por ejemplo, los empleados de las líneas aéreas y aeropuertos–. Los indirectos se vinculan con las actividades económicas que actúan como proveedoras de aquellas directamente relacionadas. Los inducidos devienen de aquellas actividades desarrolladas parcial o totalmente gracias a los consumos realizados por quienes participan en las actividades directa e indirectamente relacionadas con el transporte aéreo. Los impactos catalíticos son los más interesantes, los que representan valores mayores a la suma total de los otros tipos de impactos y los más difíciles de cuantificar. Estos refieren a la atracción, retención y expansión de la actividad económica de un área estudiada como resultado de la accesibilidad provista por el transporte aéreo. Más específicamente, los impactos catalíticos mejoran las condiciones generales de la producción para las empresas que usan al transporte aéreo de forma intensiva –caracterizadas por generar altos niveles de valor agregado–, incentivando mejoras de productividad, la ampliación de los mercados, la aceleración de la acumulación de capital, la adopción de prácticas empresariales más competitivas, la promoción a las exportaciones y el comercio, la atracción de fuerza laboral internacional altamente calificada, el crecimiento del turismo receptivo, etc. El transporte aéreo sólo es uno de los elementos que pueden generar esos efectos, aunque en el contexto de la globalización actual se torna un elemento esencial.

Los viajes en avión permiten satisfacer de forma relativamente apropiada las exigencias devenidas de la ampliación planetaria de la producción y el consumo en períodos de tiempos hasta ahora inigualables.

Es común que en los rankings de ciudades globales o en aquellos que miden el clima para los negocios se ponderen algunas características de la oferta aerocomercial existente, suponiendo implícitamente cierta relación entre el transporte aéreo y sus potencialidades de desarrollo económico.

Los impactos económicos del transporte aéreo pueden ser muy significativos y diversos, aunque es conveniente hacer dos aclaraciones. En primer lugar, existe una gran variabilidad en la generación de dichos impactos. Esto quiere decir que toda la oferta aerocomercial genera impactos económicos, aunque no todos los vuelos provocan los mismos efectos sobre las economías, sino que difieren entre sí. La cantidad de empleos generados en un área estudiada es muy diferente cuando se trata, por ejemplo, de un vuelo operado por una empresa local que por una foránea. Lo mismo sucede al comparar entre vuelos regulares y charters, vuelos de bajo costo o de líneas aéreas tradicionales, vuelos orientados a pasajeros de negocio o de ocio, receptivos o emisivos, si se estimula la interconexión de vuelos o si simplemente conforman nodos de distribución de los flujos. En segundo lugar, es pertinente analizar los efectos económicos del transporte aéreo bajo una noción de saldos de impactos, ya que estos pueden ser positivos y/o negativos. En este sentido, el transporte aéreo tiene la capacidad de fomentar el turismo receptivo, pero también el emisivo; puede estimular la inmigración de personal altamente calificado o facilitar la emigración del mismo tipo de fuerza laboral; logra incentivar la exportación de bienes y servicios de alto valor agregado o la importación de estos. En fin, el transporte aéreo puede tener un impacto económico positivo o negativo. Todo dependerá, no tanto de cuántos vuelos hubiera, hacia cuántos destinos, cuántas líneas aéreas operando, etc., sino de qué tipos de vuelos se ofrecen, cómo se organizan, quién los opera, qué características tienen los destinos, etc. La cuestión se define más en base a cuestiones cualitativas que cuantitativas. Siguiendo esta misma lógica, se puede decir que los aeropuertos –comprendiendo a las actividades aerocomerciales que allí se llevan a cabo– pueden ser enten-

tidos como puntos focales de desarrollo genuino o como injertos parásitos que facilitan la explotación de los recursos, la repatriación de las ganancias al mundo desarrollado o como elementos propicios para fortalecer y ampliar las desigualdades de la producción y el comercio mundial. Son muy ingenuas y llanas las ideas que se basan en relacionar automáticamente al transporte aéreo con el desarrollo, bajo el preconceito que supone que más vuelos implican mecánicamente más crecimiento económico.

¿Cuál es el aporte del transporte aéreo al desarrollo territorial?

Las formas en las cuales se organizan los flujos aerocomerciales contemporáneos, donde cada vez menos líneas aéreas participan de una cuota mayor del mercado estableciendo redes jerarquizadas, definen una situación de conglomeración territorial de la oferta aerocomercial con capacidad estratégica para estimular impactos económicos positivos. Hay menos líneas aéreas locales que desarrollan sus redes en menos ciudades aunque de forma más dinámica. A su vez, la supervivencia de las líneas aéreas depende fundamentalmente de los márgenes de ganancia en un contexto de mercado aerocomercial liberalizado. Así, se termina privilegiando exclusivamente la operación en rutas aéreas rentables. Cualquier línea aérea con fines de lucro planifica sus operaciones teniendo en cuenta el volumen de la demanda existente o futura, es decir, se toma al territorio como un factor estructurante del mercado aerocomercial. Esta lógica lleva a perder de vista las facultades del transporte aéreo para incentivar económicamente a lugares relativamente deprimidos, brindando servicios solamente en mercados donde la oferta aerocomercial previamente tuvo un comportamiento como catalizador de desarrollo económico. En la actualidad, el transporte aéreo también tiene la capacidad de actuar como un elemento estructurante del territorio, tanto como otros modos de transporte lo tuvieron en el pasado. El transporte aéreo estimula la generación de nuevos intercambios económicos y sociales. La

La adopción de una red basada exclusivamente en la rentabilidad llevaría a establecer una red territorialmente desigual, replicando e intensificando progresivamente dichos desequilibrios territoriales.

adopción de una red basada exclusivamente en la rentabilidad llevaría a establecer una red territorialmente desigual, replicando e intensificando progresivamente dichos desequilibrios territoriales. Es muy difícil abstraerse y conjeturar sobre las implicancias de esta situación. A modo de ejemplo, podríamos imaginar cómo sería la red vial argentina si sólo existieran los caminos rentables.

Sin menospreciar las significativas potencialidades en la generación de desarrollo endógeno que puedan existir en distintas ciudades, el transporte aéreo tiene la capacidad de ofrecer niveles diferenciales de accesibilidad que favorecerían a ciertas actividades de los circuitos económico-productivos locales. La mejora en las condiciones generales de la producción, la competitividad y la productividad, lejos se encuentran de poder lograrse solamente de forma endógena en el contexto de la globalización económica. La oferta aerocomercial, que se regula y se organiza a escala nacional o internacional, permite fortalecer la cohesión territorial y la especialización económica regional. Si bien es cierto que son las empresas las que compiten, su capacidad de competir se puede ver forzada si el entorno territorial facilita esta dinámica.

Política aerocomercial y paradojas ideológicas

Si el transporte aéreo es un elemento tan esencial para el desarrollo económico-territorial, sería negligente que los gobiernos no protejan su mercado aerocomercial. Especialmente, en aquellos casos donde los gobiernos pertenezcan a jurisdicciones territoriales que se encuentren en desventaja en el contexto del libre mercado aerocomercial o en la

lógica de la reproducción y acumulación de capital propia de la economía global. Sin embargo, el rol de los gobiernos nacionales en estos últimos veinte o treinta años se fue reorientando hacia un proyecto generalizador que busca garantizar la práctica del libre mercado aerocomercial en muchos lugares del mundo. Es más, hoy en día, enajenarse de un modelo basado exclusivamente en la rentabilidad de los servicios aerocomerciales con vistas a redirigir al transporte aéreo en función del desarrollo económico-territorial –tal como aquí está planteado– implicaría no seguir las reglas de juego dominantes mundiales y continentales, con riesgo de experimentar desaprobaciones variadas. La rentabilidad de las líneas aéreas es un objetivo que suele ser priorizado aun por sobre el impacto económico-territorial estimulado por el transporte aéreo, las necesidades de desplazamiento por vía aérea no satisfechas o los objetivos más generales consecuentes de una determinada planificación gubernamental. Por supuesto, esta situación no implica que se haya abandonado la posibilidad de diseñar y aplicar políticas aerocomerciales, como aquellas que establecen lineamientos más o menos concretos sobre la apertura de rutas aéreas alternativas o sobre qué aeropuertos hace falta ser ampliados. Sin embargo, nos acostumbramos a que se ofreciera libertad de acción a empresas con fines de lucro para que guíen sus decisiones al respecto. Se configura así una suerte de privatización de la política aerocomercial echada al azar de las directrices fluctuantes de los patrones privados de rentabilidad. Ante esta situación, se generalizaron los casos en los cuales los gobiernos parecen tener que pedir de favor o deben subvencionar cualquier decisión que implique a los actores privados salirse mínimamente de sus planes de acción comerciales para cubrir situaciones que los funcionarios consideran como económica o socialmente necesarias, a pesar de que los privados actúan gracias a permisos gubernamentales. Se abre así un panorama de coexistencia de paradojas ideológicas y técnicas muy interesantes que rodean a la actividad aerocomercial contemporánea. En todo caso, la clave del éxito consistirá en ligar responsablemente a la “rentabilidad social” con la “sustentabilidad económica” del transporte aéreo.