

**Competencia
y mercados**Javier Núñez
@javiemunezmel

El panorama incierto de la industria aérea

La historia de la industria aérea mexicana ha experimentado diversos episodios. Las aerolíneas tradicionales nacieron privadas; después pertenecieron al Estado; más tarde fueron privatizadas; después el Estado adquirió el control nuevamente y, posteriormente las privatizó. Alguna de ellas no sobrevivió, aunque ahora el Estado anuncia que tratará de revivir la marca, para lo cual la adquirirá por una cantidad millonaria, lo cual llama la atención porque desde la perspectiva de negocios, el valor de la marca de una empresa en quiebra y fuera de operaciones desde hace varios años debería ser cercano a cero.

A lo anterior se suma una iniciativa para reformar las leyes de aeropuertos y de aviación civil, que introduce cambios significativos, como la posibilidad de permitir el cabotaje, es decir, que aerolíneas de otros países efectúen operaciones en rutas nacionales; que entidades paraestatales puedan obtener asignaciones (nueva figura, distinta de las concesiones y permisos previstos en la regulación actual) y que, a través de estas asignaciones, las paraestatales puedan ser propietarias de aeropuertos y aerolíneas.

En una ocasión anterior he manifestado mis dudas respecto de la posibilidad de que el cabotaje, tal y como es planteado, sea benéfico. La propuesta es de apertura unilateral del mercado nacional, lo cual es inédito en el mundo, pues no existen experiencias exitosas de una

reforma de este tipo. Existen casos de países que, por la carencia de empresas nacionales o tamaño de mercado, permiten a aerolíneas extranjeras atender sus operaciones internas. Sin embargo, no es usual ni normal que un país abra unilateralmente su mercado y desequilibre el entorno competitivo para las empresas nacionales como se pretende.

No se trata de defender, con banderas nacionalistas, a las aerolíneas nacionales, que en ocasiones distan de ofrecer el servicio que los consumidores merecemos (situación que, por cierto, ocurre en otros países). El problema es que no existe un diagnóstico sobre la situación del mercado. Cuando se revisa la exposición de motivos que acompaña la propuesta de reforma, no se advierten los elementos técnicos que justifiquen las medidas ni se tiene claridad sobre las repercusiones de estas.

Las aerolíneas que atienden al mercado nacional tendrán menos posibilidades de expansión, porque su red es más pequeña que la de las aerolíneas internacionales que podrían llegar. Y no tendrán la posibilidad de expandirse atendiendo mercados internos en otros países, por la asimetría de la apertura. De hecho, su expansión está detenida, por la pérdida de la categoría 1 en seguridad aérea, de la cual no son las responsables. La imposibilidad de crecer las sitúa en desventaja de costos y las hace menos atractivas para los usuarios.

A esta asimetría competitiva se suma la po-

sibilidad de que el Estado sea dueño y controlador de aeropuertos y aerolíneas simultáneamente, situación prohibida a los agentes privados. Esta limitación, que se estableció en los años noventa, resulta fundamental para mantener condiciones de acceso no discriminatorias a infraestructura aeroportuaria. Esta posibilidad de tenencia accionaria generará dudas no solo sobre la neutralidad operativa, sino sobre la aplicación de subsidios implícitos entre aerolíneas y aeropuertos.

No hay razones para esperar una mejora en la eficiencia. Actualmente el régimen de concesiones obliga a los concesionarios a justificar técnicamente sus proyectos y existe un proceso de evaluación costo-beneficio previo al otorgamiento de las autorizaciones. El régimen de asignaciones suplirá esta evaluación técnica con el uso de criterios de utilidad pública no especificados y subjetivos.

Debemos promover que exista mayor competencia, pero no podemos actuar con ingenuidad. Las aerolíneas nacionales deben competir y ganar su espacio en el mercado. Pero deben participar en un terreno de juego equilibrado, en el que cuenten con las mismas posibilidades de expansión de los competidores de otros países y en igualdad de circunstancias que con las empresas del Estado.

**Socio Director de Ockham Economic Consulting, especializado en competencia económica y regulación.*