

# columna

*La liberalización, privatización y fusión de las aerolíneas europeas: consecuencias de la globalización en un sector históricamente protegido*

**Por**

**Dr. Enrique León,  
Dr. Raj S. Chari,  
M. Aranzazu  
Gómez**

**Department of Political  
Science & Institute  
for International  
Integration Studies,  
Trinity College Dublin,  
Ireland.**

El 3 de mayo del 2004 se materializó la fusión de Air France y KLM. Era una operación comercial que se convertiría en el precedente de lo que pasaría a convertirse el mercado europeo con la introducción de la política de cielos abiertos firmada por los Estados Unidos de América y la Unión Europea (UE). Dicho acuerdo no sólo endurecerá la competencia, sino que permitirá que los aviones europeos y estadounidenses vuelen a aeropuertos en ambos lados del Atlántico y de ahí a otros destinos.

Durante sus cien años de existencia, las aerolíneas en Europa han estado en manos públicas, han sido consideradas un símbolo nacional y una fuente de poder para cada gobierno. ¿Qué ha sucedido para que en los últimos veinte años, hayan pasado a manos privadas, se haya liberalizado el sector, se hayan producido alianzas y haya tenido lugar la primera fusión en un sector históricamente regulado y protegido?

Hay dos factores que han impulsado este cambio. La primera es la globalización, que además sirve como explicación de la liberalización del sector que da paso a la privatización y posteriormente a la fusión. La segunda es que la Comisión Europea ha actuado como principal protagonista en estas operaciones comerciales. La evidencia también indica que la Comisión ha reaccionado como consecuencia de los efectos de la globalización. Todo esto parece un enredo de palabras, pero en verdad es algo bastante sencillo

de entender: la Comisión quería desarrollar una política que asegurara a las empresas europeas una situación competitiva en el mercado mundial.

## **La desregulación en Estados Unidos y sus efectos en Europa**

Muchos años antes, Estados Unidos ya manejaba esa política de liberalización. La desregulación se había producido oficialmente en octubre de 1978, cuando el Congreso decretó el «Airline Deregulation Act». Esa desregulación eliminó la mayor parte del poder que tenía el CAB (Civil Aeronautic Board) cuyas competencias estaban relacionadas con la jurisdicción, el control de las fusiones de las aerolíneas y las quejas de los consumidores (Button, 1991, 9). Como consecuencia, las prácticas competitivas en el sector cambiaron radicalmente.

Esta desregulación afectó en diferentes formas al cielo europeo. Primero: la desregulación supuso una presión a nivel inter-

# columna

*La liberalización, privatización y fusión de las aerolíneas europeas: consecuencias de la globalización en un sector históricamente protegido*

nacional hacia la apertura de las barreras en este sector. Segundo: debido, entre otras cosas, al cambio de las dinámicas del mercado en las cuales iban a operar, y los niveles de competitividad no experimentados hasta entonces en este sector, esta desregulación supuso un ejemplo de lo que el

## **Liberalización del mercado en la UE**

La liberalización en la UE no fue fácilmente aceptada por todas las partes. De hecho, fue necesaria una decisión judicial del Tribunal Europeo para que la Comisión pudiera llevarla a cabo. Los go-

casos determinaron que, bajo la ley de la UE, el transporte aéreo no podía ser tratado en una forma preferente o diferente a otras industrias. Por lo tanto, los estados miembros estaban obligados a remover las barreras al comercio en el sector de transporte aéreo. Eso produjo que se desarrollara una nueva jurisprudencia para permitir que el Directorio General IV (DGIV) de la Comisión Europea consiguiera la cuota de poder que necesitaba para liberalizar el sector.

La liberalización del sector de transporte aéreo en la UE tuvo lugar en tres sucesivos pasos. El primero consistió en un paquete de medidas adoptadas en diciembre de 1987 que empezó a relajar ciertas normas establecidas. Por ejemplo, se limitó el derecho de los gobiernos a dificultar la entrada de nuevos precios. Además, se autorizó cierta flexibilidad para permitir que las aerolíneas de dos países que hubieran firmado un acuerdo bilateral pudieran compartir la capacidad de asientos.

En junio de 1990, se firmó el

**¿Qué ha sucedido para que, en los últimos veinte años, las aerolíneas europeas hayan pasado a manos privadas, se haya liberalizado el sector, se hayan producido alianzas y haya tenido lugar la primera fusión, en un sector históricamente regulado y protegido?**

mercado europeo pasaría a convertirse en cuanto a fusiones por absorción y bancarrota de muchas aerolíneas. Era un ejemplo clarísimo: en Estados Unidos, de cerca de ochenta aerolíneas que estaban en funcionamiento antes de la desregulación, hoy en día sólo queda una decena como resultado de las fusiones o de su desaparición como empresa.

biernos no querían ceder la cuota de poder que suponía controlar la regulación, es decir, uno de los instrumentos más importantes de la política pública.

Ante tanta oposición, en 1986 la Comisión tuvo que forzar legalmente la liberalización a través del Tribunal Europeo de Justicia por los casos *Nouvelles Frontières* y *Ahmed Sae*. Estos

# columna

## *La liberalización, privatización y fusión de las aerolíneas europeas: consecuencias de la globalización en un sector históricamente protegido*

segundo paquete de medidas. Estas permitían una mayor flexibilidad sobre los precios de los billetes.

El tercer paso fue adoptado en julio de 1992 y entró en acción en enero de 1993. Este paquete de medidas gradualmente introdujo la libertad por la cual se prevé servicios dentro de la Unión Europea. Por ejemplo, el derecho de una aerolínea de un Estado Miembro a operar una ruta dentro de otro Estado Miembro.

### **Razones para la privatización**

La privatización sin los apropiados cambios en la regulación económica podría llevar a monopolios privados, mientras que la liberalización sin privatización llevaría a un capitalismo donde el Estado sería uno de los protagonistas. La liberalización es, entonces, el primero de los motivos para privatizar, porque los actores económicos y políticos europeos no desean que haya ni monopolios privados ni un capitalismo donde el Estado tenga una fuerte participación.

Una segunda razón para la privatización es dada por las cir-

cunstancias de la industria y de la economía. La industria aerocomercial se enfrentó a la peor crisis de su historia en 1993 como resultado del aumento del precio del petróleo. Cuando una empresa enfrenta una crisis financiera, se necesitan inyecciones de capital y pasar a funcionar en términos más productivos de la misma manera que una empresa privada que ha cambiado su objetivo: de dar beneficios so-

sufrían grandes pérdidas, hoy están en los primeros puestos de las aerolíneas europeas. Mientras tanto, las que siguen sin privatizar, (como Alitalia u Olympic), continúan en una situación de deterioro y temen por una posible desaparición a corto plazo.

Con toda la evidencia, se puede concluir que las aerolíneas han sido afectadas en los últimos veinte años por los efectos econó-

**Diez años después de la introducción del tercer paquete de liberalización en la UE, se puede comprobar que las aerolíneas, que han sido privatizadas durante los últimos años (como Iberia o Air France), que por entonces sufrían grandes pérdidas, hoy están en los primeros puestos de las aerolíneas europeas.**

ciales pasaron a buscar beneficios económicos si querían sobrevivir en ese mercado.

Diez años después de la introducción del tercer paquete de liberalización en la UE, se puede comprobar que las aerolíneas que han sido privatizadas durante los últimos años (como Iberia o Air France), que por entonces

micos de la globalización y por las dinámicas económicas y políticas dentro de las instituciones de la Unión Europea. Dichas dinámicas deberán ajustarse para enfrentar el acuerdo de cielos abiertos y las empresas que siguen en poder del Estado se verán obligadas a replantear sus estrategias. ■