

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

Impacto aerocomercial del COVID-19 en Argentina

COVID-19's aerocommercial impact in Argentina

Alejandro Miguel

Universidad Tecnológica Nacional,
Facultad Regional Haedo, Buenos Aires,
Argentina.

amiguel@frh.utn.edu.ar

Carlos Varrenti

Universidad Tecnológica Nacional,
Facultad Regional Haedo, Buenos Aires,
Argentina.

cvarrenti@frh.utn.edu.ar

Alexis Caratozzolo

Universidad Tecnológica Nacional,
Facultad Regional Haedo, Buenos Aires,
Argentina.

acaratozzolo328@alumnos.frh.utn.edu.ar

Palabras clave: Covid-19, Seguridad Operacional, Transporte Aeronáutico, Pandemia, Aviación Comercial.

Keywords: Covid-19, Safety, Aeronautical Transportation, Pandemic, Commercial Aviation.

Trabajo presentado en el 4.º Congreso sobre Medios de Transporte y sus Tecnologías Asociadas, septiembre de 2023, Argentina, y publicado en Actas de Jornadas y Eventos Académicos de la UTN. Publicación <https://rtyc.utn.edu.ar/index.php/ajea/article/view/1374> Libro de resúmenes del congreso DOI: <https://doi.org/10.33414/ajea.1366.2024>

Recibido: 23/02/23

Aceptado: 18/03/23

Resumen

Este trabajo aborda el impacto producido por la pandemia del Covid 19 en la aviación comercial argentina. Mediante un análisis estadístico articulado sobre la base de diversas fuentes, se debate el antes y el después en la actividad aerocomercial y se delinear perspectivas a futuro.

Abstract

This paper deals with the impact of the Covid 19 pandemic on Argentine commercial aviation. Through an articulated statistical analysis based on different sources, this paper discusses the before and after in the commercial aviation activity and outlines future perspectives.

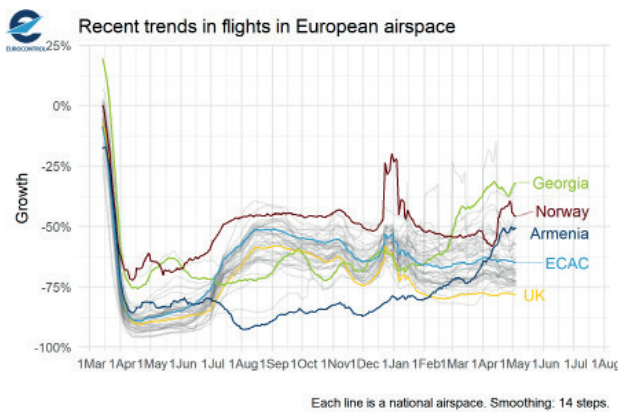
El 30 de enero del 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) declara la emergencia de salud pública de importancia internacional y luego, el 11 de marzo de 2020, reconoce la pandemia del coronavirus COVID-19 e informa la presencia de 118.000 casos en 114 países y el lamentable saldo de 4.291 personas fallecidas. Tres años más tarde -el 5 de mayo del 2023-, y tras llevarse a cabo una campaña de vacunación masiva, asegura que el coronavirus es un problema de salud establecido y persistente, y que no constituiría ya una emergencia de salud pública de importancia internacional.

La pandemia del COVID-19 fue, entre otros efectos, el causal de un acontecimiento sin precedentes a nivel mundial, escenario de mínimos históricos de operación nunca antes vistos en la actividad aérea internacional y donde se produce un momento de quiebre por la abrupta caída en las operaciones aéreas a nivel mundial.

Distintas entidades relevaron la actividad aerocomercial durante la pandemia, analizando el comportamiento de las operaciones e intentando modelar predicciones de tráfico y recuperación de la actividad. Una de las entidades que más trabajó en ese sentido fue Eurocontrol (Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea), una organización civil y militar de carácter paneuropeo integrada por 41 Estados miembro. Se sumó la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y la propia Unión Europea, cuyo objetivo fundamental es la integración de los servicios de navegación aérea en Europa para lograr una mayor seguridad y eficiencia en las operaciones de tránsito aéreo.

Según los datos publicados por Eurocontrol (2021), se registró una caída mayor al 70 % durante los meses de marzo a junio de 2020, con una recuperación de la actividad en los meses venideros (Figura 1).

Figura 1: Registro de operaciones 2019-2021



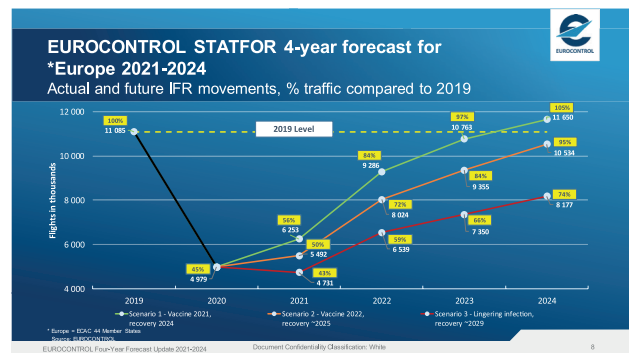
Fuente: Eurocontrol, 2021.



Eurocontrol (Figura 2) planteó distintos escenarios de recuperación para la región europea (solo para vuelos que requieren control de tránsito aéreo denominados también IFR), que considera la disponibilidad y efectividad de la campaña de vacunación:

- **Escenario 1:** Vacunación durante el verano 2021 y relajación de las restricciones de viaje a partir del verano 2021 (recuperación en 2024, curva verde).
- **Escenario 2:** Vacunación durante el verano 2022 y relajación de las restricciones de viaje a partir del primer cuarto del año 2022 (recuperación en 2025, curva naranja).
- **Escenario 3:** Se prevee una infección persistente y bajo nivel de confianza del pasajero (recuperación en 2029, curva roja).

Figura 2: Proyecciones 2019-2024

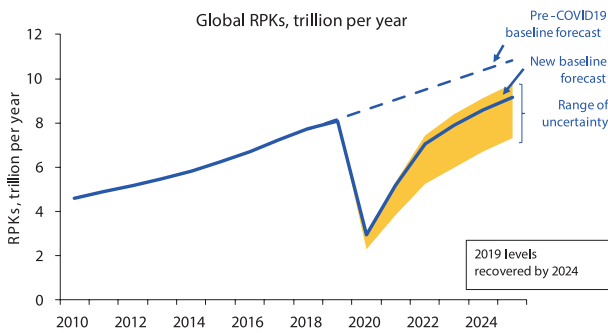


Fuente: Eurocontrol, 2021.

Al igual que Eurocontrol, IATA (2020) ha analizado las operaciones aerocomerciales mediante una métrica altamente utilizada por las aerolíneas denominada RPK (2013) –ingresos por pasajero-kilómetro– donde se proyecta una recuperación de los niveles de actividad no antes del 2024.

[4 - 9]

Figura 3: Proyecciones 2010-2024

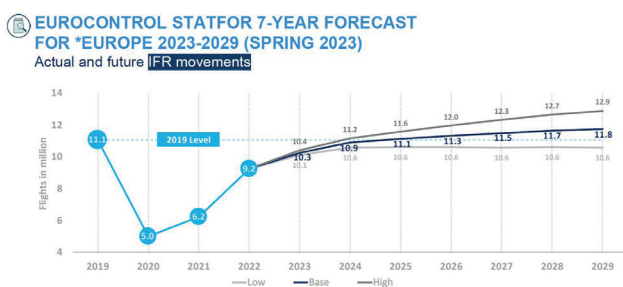


Fuente: IATA, 2020.

Al analizar las operaciones realizadas en 2022, Eurocontrol (2023) registró un crecimiento en torno al escenario 1 proyectado, donde para el 2022 se alcanzaría un nivel de actividad ligeramente superior al 80 % (Figura 4). En su nuevo informe, se reajustan las variables estudiadas y se evalúa un pronóstico al 2029, considerando tres escenarios y donde las problemáticas a superar no son solo la pandemia del COVID-19, sino también la alta inflación y la guerra entre Rusia y Ucrania:

- El escenario alto prevé un crecimiento moderado del PBI, un impacto limitado en la demanda de la inflación, una confianza razonable de los pasajeros y restricciones de capacidad limitada en 2023 en aeropuertos y aerolíneas.
- El escenario base considera un PBI débil, la inflación (incluido el precio del combustible) impacta en la demanda y reduce la confianza/propensión a volar de los pasajeros.
- El escenario bajo considera el impacto de varios riesgos, incluidos varios estados en recesión en 2023, una demanda de viajes fuertemente afectada (inflación/COVID-19/alternativas a los viajes de negocios/preocupaciones ambientales) y problemas de personal/capacidad en aerolíneas/aeropuertos en 2023.

Figura 4: Forecast 2023-2029



Fuente: Eurocontrol, 2023.

Observado el contexto internacional pre y post pandemia surge la inquietud de entender que sucedió con la actividad aerocomercial en la República Argentina. A fin de poder analizar las operaciones en el país, se recabaron y adecuaron los datos de aterrizaje y despegue procesados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC, 2023) durante el periodo 2016-2022, los cuales registran todas las operaciones aéreas (despegue y aterrizaje) que presentan un plan de vuelo (vuelos privados, comerciales, militares y sanitarios). Para las operaciones aerocomerciales, se consideraron las operaciones regulares y no regulares. Las primeras se caracterizan por tener un esquema constante de frecuencias, días y horarios, mientras que las no regulares no poseen un esquema de frecuencias. Procesando los datos provistos, existen ciertas operaciones entre los años 2016-2020 que ANAC no clasificó adecuadamente en su base de datos, por lo que se registran como "N/A".

De esta forma, podemos apreciar que la caída al final del año 2020 con respecto al 2019 fue del 67 %. Una caída mayor a la relevada en Europa (Figura 2), con una leve recuperación en 2021 y reduciendo la caída a tan solo un 10 % menos con respecto a las operaciones del 2019 al finalizar el año 2022.

Luego de la pandemia, se evidencia una caída significativa de los vuelos internacionales para el fin del año 2021, siendo los mismos tan solo un 16,22 % del total de las operaciones comerciales, pero registra una recuperación al 2022 que representa un 21 % de las operaciones totales.

Durante el 2022 una parte significativa de las principales rutas domésticas o de cabotaje (aeropuertos con designador OACI) se habían recuperado o se encontraban próximas a recuperar las cifras de operación cercanas al 2019, siendo que la mayor cantidad de operaciones se concentraban en las urbes del país y centros turísticos.

En el caso de las rutas internacionales apenas algunas habían obtenido valores de operación cercanos al 2019. Un dato de interés a la hora de analizar las operaciones internacionales es que, desde el 1 de diciembre de 2020, la ANAC (2020) implementa la internacionalización Aeroparque Jorge Newbery, lo cual habilita las operaciones desde y hacia aeroparque desde países como Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile, entre otros. Por este motivo se incrementan en 2021 las operaciones entre Aeroparque (SABE)-San Pablo (SBGR) y Aeroparque (SABE)-Santiago de Chile (SCEL), entre otras rutas.

Al analizar las operaciones pre y post COVID-19, surge la necesidad de comprender cómo influyó este hecho en las aerolíneas y la participación de mercado. Durante el 2019, se observó que la mayor participación

se encontraba distribuida entre Aerolíneas Argentina (37,21 %), Austral (31,79 %) y LATAM Airlines Argentina (12,15 %) y, en menor porcentaje, Flybondi (6,64 %), seguida de Norwegian Air Argentina, JetSmart Argentina y Andes Líneas Aéreas.

“Cuando la Organización Mundial de la Salud declara la emergencia de salud pública de importancia internacional se produce un momento quiebre por una abrupta caída en las operaciones aéreas a nivel mundial.



Al estudiar la participación de mercado al 2022, se observa que solo Aerolíneas Argentinas, JetSmart y Flybondi continúan activas, concentrando las operaciones en Argentina. En 2019 Norwegian anuncia su salida del país y sus acciones son compradas por el holding conformado por JetSmart (Ámbito Financiero, 2019), quedándose con la flota y sus operaciones. Por otro lado, hay que recordar que para finales del 2020 LATAM Airlines Argentina, la tercera aerolínea con mayor participación de mercado, anuncia el cese de operaciones en este país. A su vez, el mismo año se concreta la fusión entre Aerolíneas Argentinas y Austral (2020). En el caso de Andes, luego de la pandemia dejó de operar vuelos regulares de cabotaje para pasar a vuelos charter (Aviacionline, 2023).

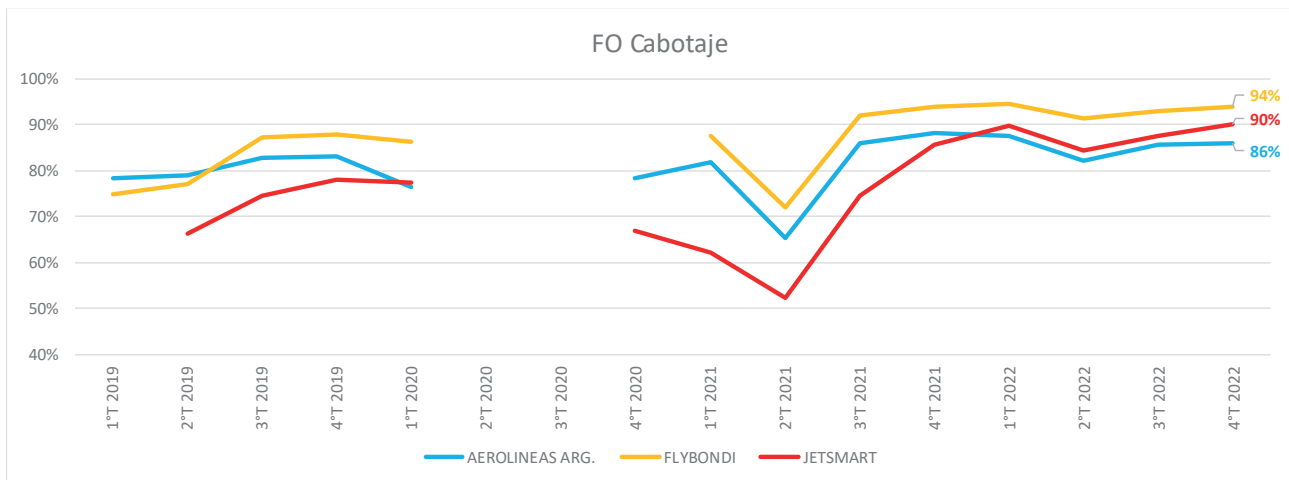
Comparando las aeronaves de las principales aerolíneas en 2019-2022 a través de Airfleets (2023) (Tabla 1), se aprecia una notable reducción en la cantidad de operadores aéreos, como así también de aeronaves en el país, lo que se traduce en una disminución de la oferta de las principales compañías de transporte aerocomercial.

Tabla 1: Análisis de Flota 2019 y 2022 (Airfleets, 2023)

Flota de Aerolíneas	2019	2022
Aerolíneas Argentinas	42	70
LATAM	13	0
Austral	26	0
Flybondi	5	12
JetSmart	4	8
Norwegians	3	0
Andes	4	0
TOTAL	97	90

Si se confronta la flota de aeronaves y los niveles de ocupación promedio 2019-2022 (ANAC, 2022) presentados en la Figura 5, también conocidos como factor de ocupación o FO (relación entre asientos ocupados y asientos disponibles), se observa que al 2022 se encuentran en valores superiores al 80 %, e incluso iguales o superiores al 90 %. Al existir una menor cantidad de aviones, los mismos operan a una capacidad alta, lo que en la práctica se traduce en la imposibilidad de conseguir asientos disponibles para atender a la demanda.

Figura 5: Factor de ocupación promedio 2019 vs. 2022 en operaciones domésticas



Fuente: ANAC, 2022.

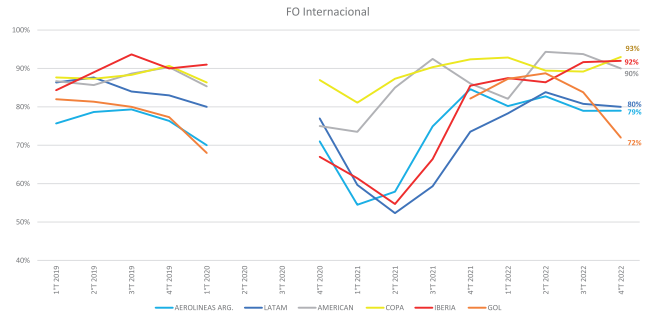
En lo que respecta a la participación de mercado en rutas internacionales, en 2019 la mayoritaria se concentraba entre Aerolíneas Argentinas, LATAM, TAM y Austral. Para fin del 2022, se reconfigura el mercado y Aerolíneas Argentinas, Compañía Panameña de Aviación (Copa Airlines), GOL, American Airlines (AA) y SKY se presentan como las más activas en rutas internacionales.

El factor de ocupación promedio en las rutas internacionales también registra valores superiores al 80 %, operando con una capacidad alta (Figura 6). Es decir que se registra una lenta recuperación de las operaciones internacionales con un factor de ocupación alto, lo que también implica una baja disponibilidad de asientos para atender una demanda en crecimiento.

Recientemente, la ANAC (2023) publicó datos de carácter provisorio, con información al 30/04/2023, donde se evidencia un aumento de pasajeros y operaciones

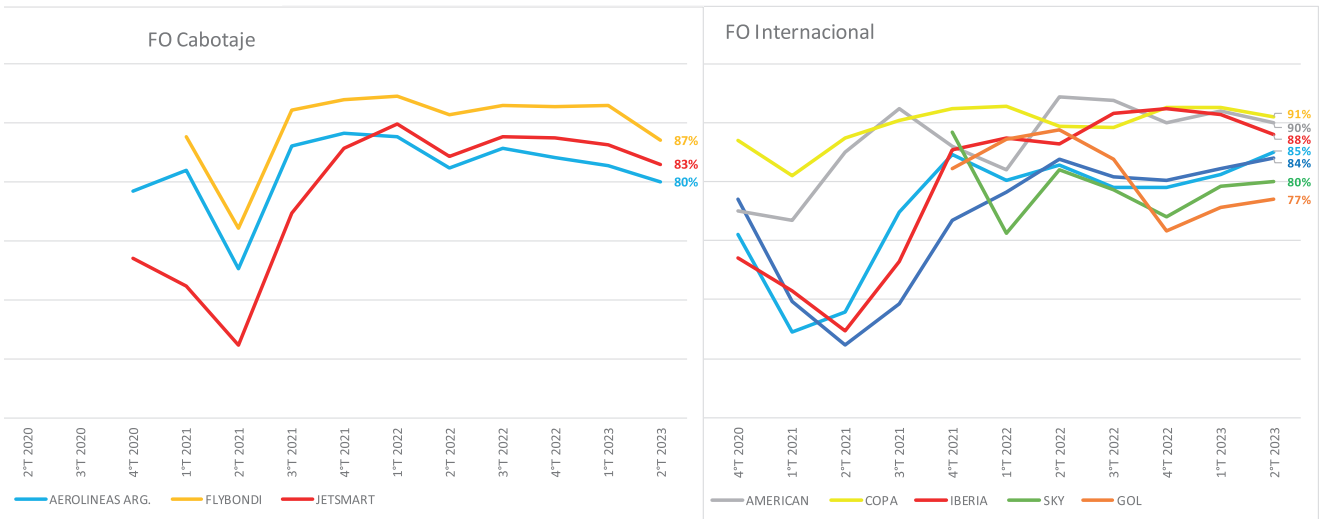
nacionales/internacionales en los primeros cuatro meses del 2023. Según los datos publicados, los factores de ocupación en las principales líneas aéreas registran valores superiores al 80 %, tanto en rutas domésticas e internacionales (Figura 7).

Figura 6: Factor de ocupación promedio 2019 vs 2022 en operaciones internacionales



Fuente: ANAC, 2022.

Figura 7: Factor de ocupación cabotaje vs internacional



Fuente: ANAC.

CONCLUSIONES

La pandemia del COVID-19 ha sido un hecho sin precedentes en la historia aeronáutica, y por ende la recuperación a nivel mundial es un desafío para la aviación comercial. Argentina es un país que sufrió una caída en las operaciones regulares/no regulares en torno al 67 %, pero registra al 2022 un aumento significativo en las mismas y recupera en un 90 % los niveles prepandemia. El COVID-19 ha generado cambios significativos en la participación de mercado, dejando solo tres aerolíneas con más del 90 % del mercado doméstico y con factores de ocupación altos en sus vuelos. Las operaciones internacionales evidencian una lenta re-

cuperación en comparación con las operaciones domésticas, donde también se revelan factores de ocupación altos al 2022.

Las aeronaves son un medio de transporte estratégico para el desarrollo de un país de gran extensión territorial que requiere el traslado de mercancías y pasajeros. De continuar el crecimiento en las operaciones aerocomerciales, se deberá incrementar el número de operadores aéreos o la flota de las aerolíneas, a fin de responder al crecimiento de la demanda en vuelos domésticos e internacionales.

Referencias bibliográficas

Organización Mundial de la Salud (2020). Alocución de apertura del Director General de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19 celebrada el 11 de marzo de 2020. <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19--11-march-2020>

Organización Mundial de la Salud (2020). Declaración acerca de la decimoquinta reunión del Comité de Emergencias del Reglamento Sanitario Internacional (2005) sobre la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19). [https://www.who.int/es/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-\(covid-19\)-pandemic](https://www.who.int/es/news/item/05-05-2023-statement-on-the-fifteenth-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-coronavirus-disease-(covid-19)-pandemic)

Eurocontrol (2021). Forecast Update 2021-2024, European Flight Movements and Service Units. Eurocontrol.

IATA (2020). IATA Economics' Chart of the Week, Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand. IATA.

Bijan Vasigh, Ken Fleming and Thomas Tacker (2013). Introduction to Air Transport Economics From Theory to Applications - Second Edition. Ashgate Publishing limited.

Eurocontrol (2023). Forecast Update 2023. Eurocontrol.

ANAC (2023). Aterrizajes y despegues procesados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). <https://www.datos.gob.ar/dataset/transporte-aterrizajes-despegues-procesados-por-administracion-nacional-aviacion-civil-anac>.

Administración Nacional de Aviación Civil (2020). Resolución 149/2020. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.

Ámbito (2019). Confirmado: JetSmart compró la low cost Norwegian en el país. <https://www.ambito.com/economia/jetsmart/confirmado-compro-la-low-cost-norwegian-el-pais-n5069437>

LATAM Airlines Argentina (2020). LATAM Airlines Argentina informa el cese de sus operaciones por tiempo indeterminado. <https://www.latamairlines.com/ar/es/prensa/comunicados/LATAM-Airlines-Argentina-informa-cese-de-operaciones-por-tiempo-indeterminado>.

Aerolíneas Argentinas (2020). Se concretó la fusión entre Aerolíneas Argentinas y Austral. https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/prensa/comunicadoprensainterno/5283_se-concreto-la-fusion-entre-aerolineas-argentinas-y-austral

Aviacionline (2023). Andes Líneas Aéreas logró la recertificación por parte de la ANAC y puede volver a volar. <https://www.aviacionline.com/2023/05/andes-lineas-aereas-logro-la-recertificacion-por-parte-de-la-anac-y-puede-volver-a-volar/>

Administración Nacional de Aviación Civil (2022). Informe mensual 2022, diciembre. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.

Airfleets (2023). Compañía Aérea. https://www.airfleets.es/recherche/search_airline.htm

Administración Nacional de Aviación Civil (2023). Informe mensual 2023, abril. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.

