

Impacto aerocomercial del COVID-19 en Argentina.

Aerocomercial impact of COVID-19 in Argentina.

Presentación: 04/09/23

Alejandro M. Miguel.

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

amiguel@frh.utn.edu.ar

Carlos Varrenti.

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

cvarrenti@frh.utn.edu.ar

Alexis M. Caratozzolo.

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

acaratozzolo328@alumnos.frh.utn.edu.ar

Resumen

La Pandemia del COVID-19 ocurrida en el año 2020 ha sido un acontecimiento histórico que ha paralizado la actividad aérea a nivel mundial. La Argentina es un país que no ha quedado exento de la pandemia y sus secuelas aun hoy continúan siendo visibles. El siguiente trabajo tiene como objetivo analizar las operaciones aéreas pre y post Covid-19 a partir de la información publicada por ANAC, con el propósito de comprender la situación pre y post COVID 19 en la actividad aérea Argentina.

Palabras clave: Operaciones Aéreas, Argentina, COVID 19, Aviación Comercial.

Abstract

The COVID-19 Pandemic that emerged in 2020 has been a historic event that has paralyzed the worldwide commercial aviation. Argentina is a country that has not been exempt from the pandemic and the consequences continue today. The following work aims to analyze pre and post Covid-19 air operations based on the information published by ANAC, with the purpose of understanding the pre and post COVID 19 air activity in Argentina.

Keywords: Air Operations, Argentina, COVID 19, Commercial Airlines.

Introducción

El 30 de enero del 2020 la *Organización Mundial de la Salud (2020)* declaró la emergencia de salud pública de importancia internacional, reconociendo la pandemia del coronavirus COVID-19 el 11 de marzo de 2020, cuando informó la presencia de 118 000 casos en 114 países, y el lamentable saldo de 4291 personas fallecidas. La Pandemia del COVID-19 sería luego el desencadenante de un acontecimiento sin precedentes a nivel mundial, escenario de mínimos históricos de operación nunca antes vistos en actividad aérea internacional. Tres años más tarde y luego de llevarse a cabo una campaña de vacunación masiva, el 5 de mayo del 2023 la OMS (2023)

declararía al coronavirus como un problema de salud establecido y persistente, que ya no constituiría una emergencia de salud pública de importancia internacional.

La Argentina es un país que no ha quedado exento de la pandemia y sus secuelas aun hoy continúan.

El objetivo del siguiente trabajo será analizar las operaciones aéreas pre y post Covid-19, a partir de la información publicada por ANAC, con el propósito de comprender la situación pre y post COVID 19 en la actividad aérea Argentina.

Desarrollo

La Organización Mundial de la Salud declaró la emergencia de salud pública de importancia internacional el 30 de enero de 2020, momento quiebre a partir del cual comienza una 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 de mayor relevancia y con diversas publicaciones emitidas fue Eurocontrol (Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea), una organización civil y militar de carácter paneuropeo, integrada por 41 estados miembros y a los que se suma 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 de publicado por *Eurocontrol (2021)*, observando la Figura 1, durante la pandemia se registraba una caída mayor al 70% durante los meses de marzo a junio 2020, con una recuperación de la actividad en los meses venideros.

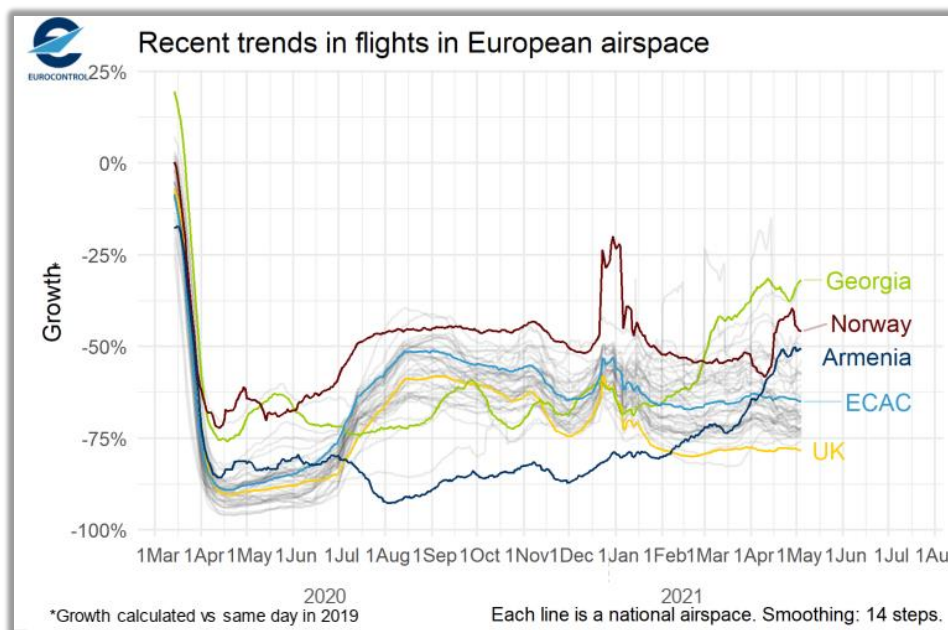


Figura 1: Registro de operaciones 2019 - mayo 2021 (Eurocontrol, 2021).

La Figura 2 expone una proyección de Eurocontrol, con distintitos escenarios de recuperación modelados para la región europea (sólo para vuelos que requieren control de tránsito aéreo, denominados también IFR), los cuales contemplaban 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 provee una Infección persistente y bajo nivel de confianza del pasajero (Recuperación en 2029, curva roja).

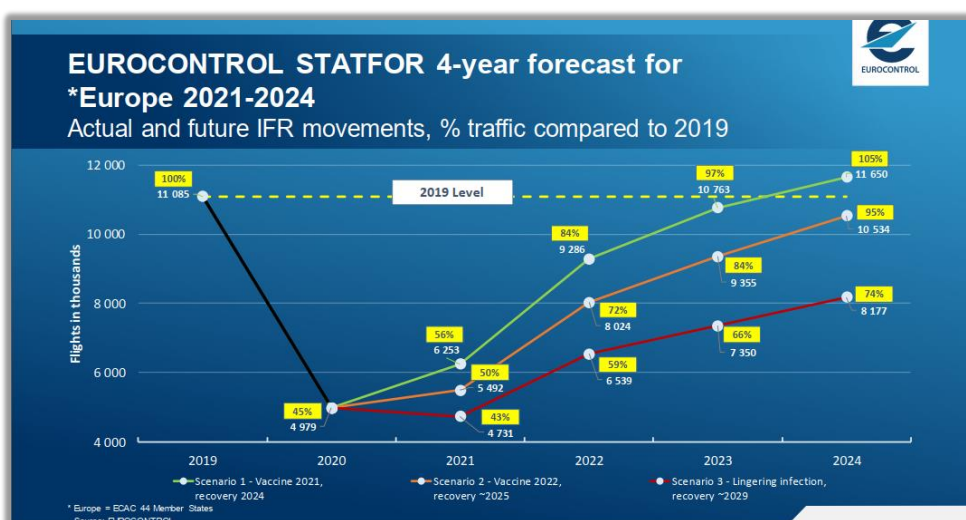


Figura 2: Proyecciones de Eurocontrol 2019-2024 (Eurocontrol, 2021).

Al igual que EUROCONTROL, IATA (2020) analizó las operaciones aerocomerciales, mediante la métrica RPK (2013), ingresos por pasajero-kilómetro, una métrica altamente utilizada por las aerolíneas, donde proyectaban una recuperación de los niveles de actividad, no antes del año 2024.

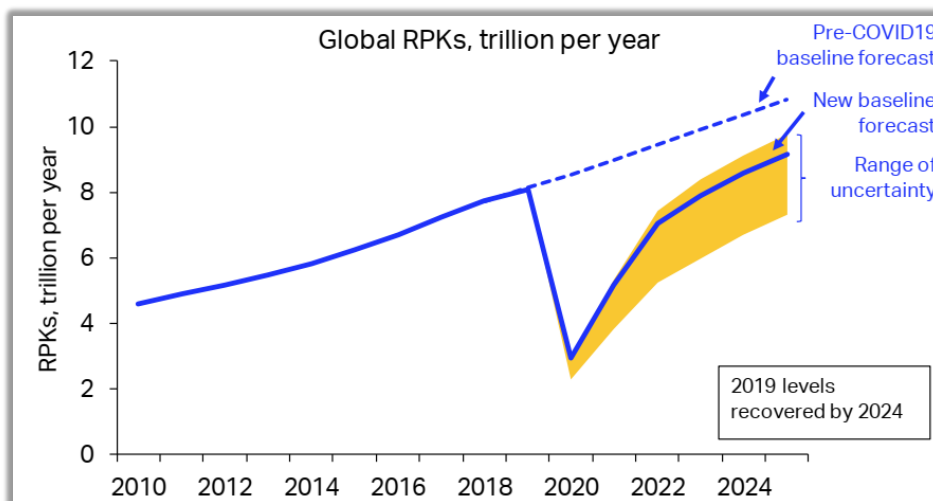


Figura 3: Proyecciones de IATA 2010-2024 (IATA Jul-2020).

Posteriormente, en un nuevo relevamiento de operaciones del año 2022, Eurocontrol (2023) registraba un crecimiento en torno al proyectado en el escenario 1, donde para ese año 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, donde las problemáticas a superar no sólo sería 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 PIB, un impacto limitado en la demanda de la inflación, una confianza razonable de los pasajeros y restricciones de capacidad limitadas en 2023 en aeropuertos y aerolíneas.
- El escenario Base considera un PIB 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.

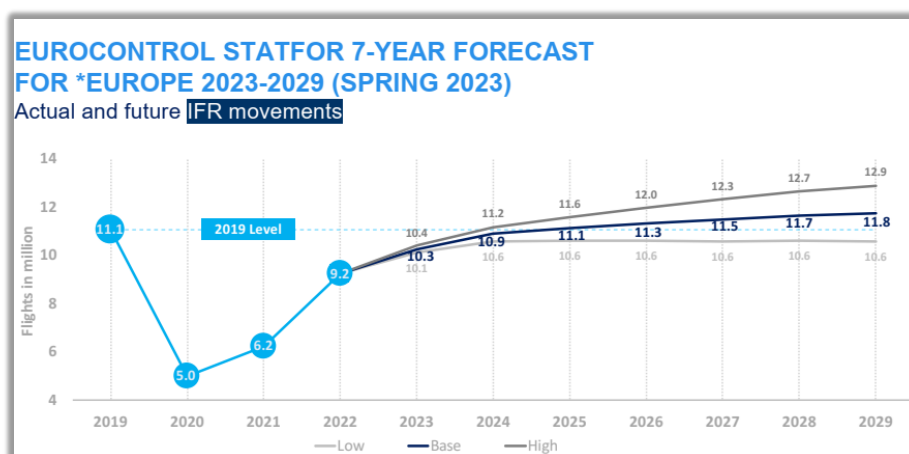


Figura 4: EUROCONTROL Forecast 2023-2029 (Eurocontrol, 2023).

Observado el contexto internacional pre y post pandemia y la información de la actividad aérea relevada por Eurocontrol durante en contexto operacional europeo (año 2019 al 2022), surge la inquietud de estudiar las operaciones aerocomerciales en la República Argentina y su recuperación. Considerando la información efectivamente relevada por Eurocontrol durante el periodo 2019-2022, se analizaron y adecuaron los datos de Aterrizajes y Despegues procesados por la Administración Nacional de Aviación Civil (2023) durante el periodo 2016-2022, los cuales registran todas las operaciones aéreas (despegues y aterrizajes) que presentan un Plan de vuelo (incluyendo vuelos privados, comerciales, militares y sanitarios). A fin de analizar exclusivamente las operaciones aerocomerciales, se estudiaron las operaciones Regulares y No Regulares; las regulares se caracterizan por tener un esquema regular de frecuencias, días y horarios, mientras que las no regulares no poseen un esquema de frecuencias. Procesando los datos provistos, existen ciertas operaciones durante el periodo 2016-2020 que ANAC no clasificó adecuadamente en su base de datos, por lo que se registran como “N/A”.

Analizando los resultados obtenidos, se evidencia un crecimiento del 2016 al 2019, registrando una caída abrupta en el año 2020. En comparación al 2019, la caída en las operaciones fue del 67 % en ese año, una reducción mayor a la registrada en la región europea (Figura 2). Posteriormente, se inicia una leve recuperación en 2021 y al finalizar el año 2022, la reducción en las operaciones registradas era de tan sólo un 10% menos con respecto al 2019.



Figura 5: Operaciones Regulares/No regulares en Argentina.

Los datos de la Figura 6 detallan las operaciones de cabotaje e internacionales. Luego de la pandemia, se evidencia una caída significativa de los vuelos internacionales durante el 2021, siendo los mismos tan solo un 16.22% del total de las operaciones comerciales. La recuperación vendrá recién en el 2022, representando un 21,08% de las operaciones totalizadas.

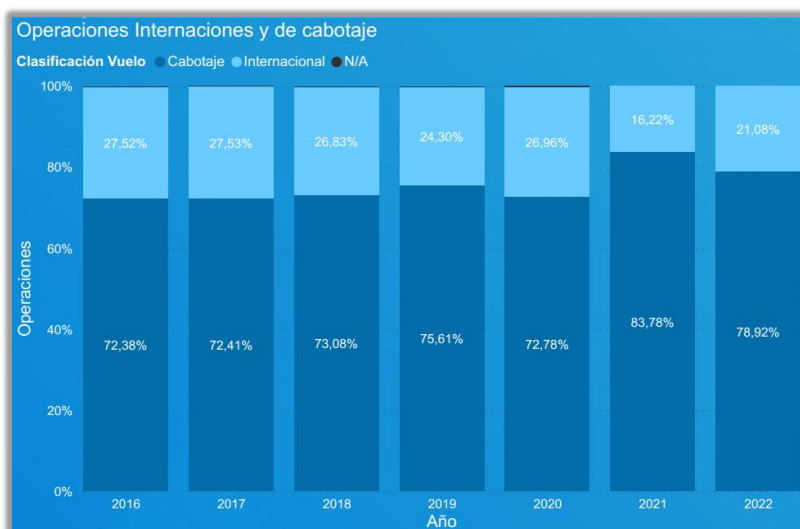


Figura 6: Proporción de operaciones de cabotaje e internacionales.

En la Figura 7 se presentan las principales rutas de cabotaje (denominadas también domésticas) durante los últimos años (aeropuertos con designador OACI). Podemos apreciar que durante el 2022 una parte significativa de las mismas se han recuperado o se encuentran próximas a recuperar cifras de operación del año 2019. Se observa que las principales operaciones se concentran en las principales urbes del país y centros turísticos.

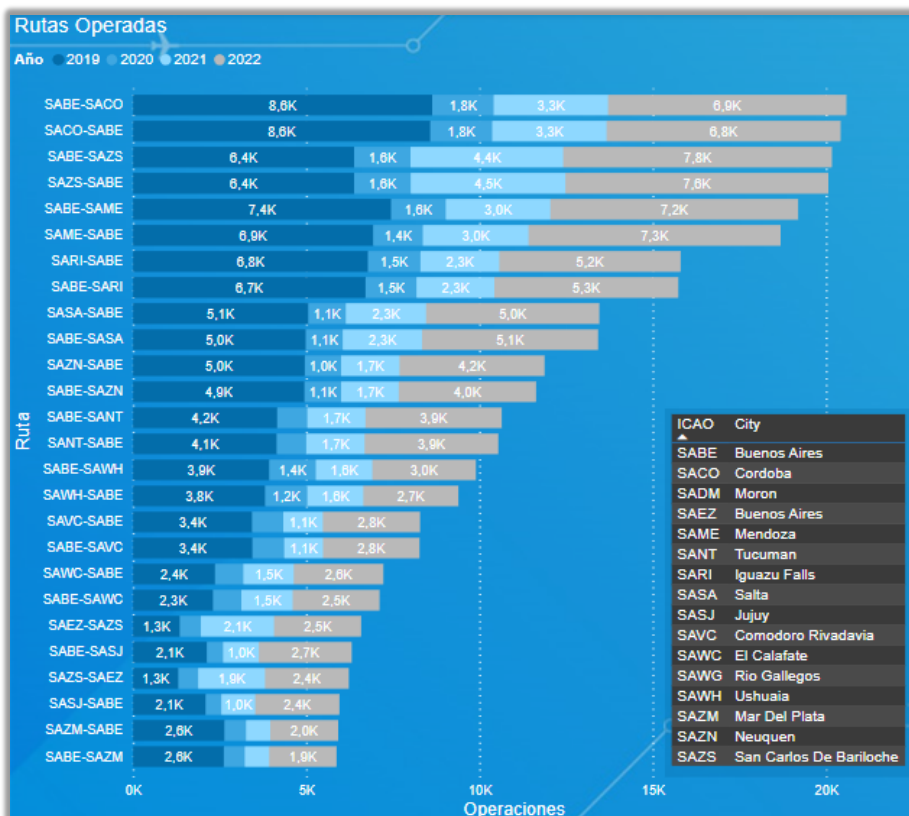


Figura 7: Principales rutas de cabotaje.

En el caso de las rutas internacionales (Figura 8), se observa que apenas algunas rutas han 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 del 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. Razón por la cual en 2021 se incrementan las operaciones entre Aeroparque (SABA) - San Pablo (SBGR) y Aeroparque (SABA) - Santiago de Chile (SCEL), entre otras rutas.

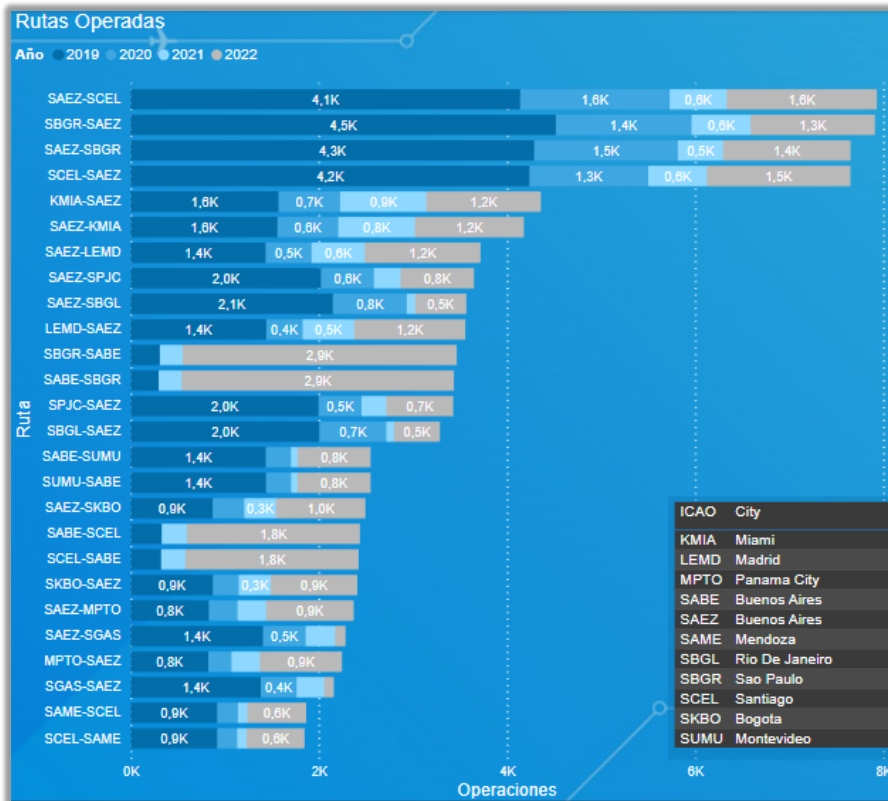


Figura 8: Principales rutas internacionales.

Examinando las operaciones pre y post COVID-19 (Figura 9), surge la necesidad de comprender como influyó este hecho en las aerolíneas y la participación de mercado. Durante el 2019, la mayor participación se encuentra 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.

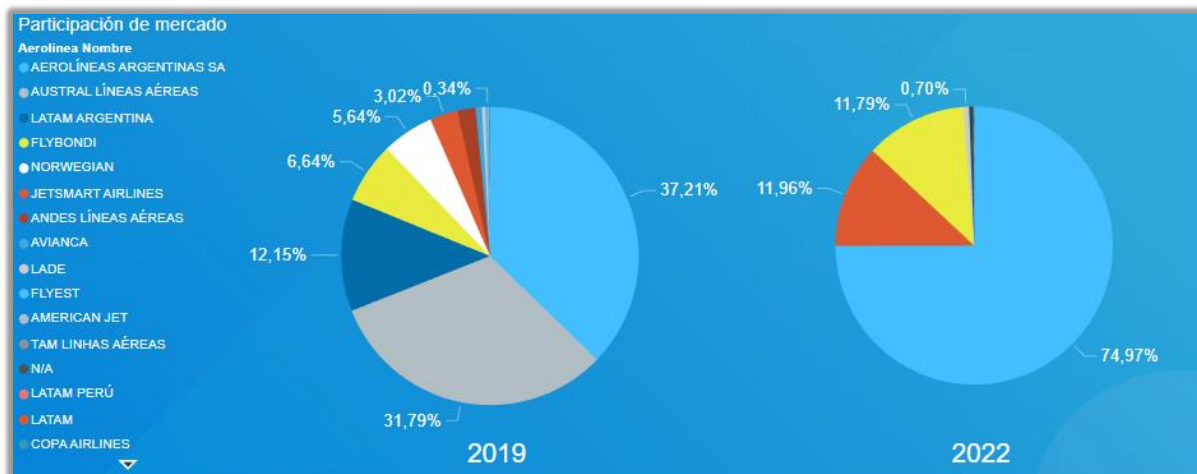


Figura 9: Participación de mercado 2019 vs 2022 (Cabotaje).

Al estudiar la participación de mercado en el año 2022, las domesticas se concentran en sólo tres compañías: Aerolíneas Argentina, JetSmart y Flybondi. En 2019 Norwigian anuncia su salida del país y sus acciones son comprada por el holding conformado por JetSmart (Ámbito, 2019), quedándose con la flota y sus operaciones. Por otro lado, debemos recordar que para finales del 2020 LATAM Airlines Argentina (2020), la tercera aerolínea con mayor participación de mercado, anuncia el cese de operaciones en el país. A su vez, en noviembre del 2020

se concreta la fusión entre *Aerolíneas Argentinas y Austral (2020)*. En el caso de Andes, posterior a la pandemia, dejó de operar vuelos regulares para pasar a operar vuelos *Charter (Aviacionline 2023)*.

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

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

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

Comparando la flota de aeronaves y los niveles de ocupación promedio en los años 2019 y 2022 (*ANAC, 2022*) presentados en la Figura 10, también conocidos como Factor de Ocupación o FO (relación entre asientos ocupados y asientos disponibles), se observa que al 2022 el FO 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.

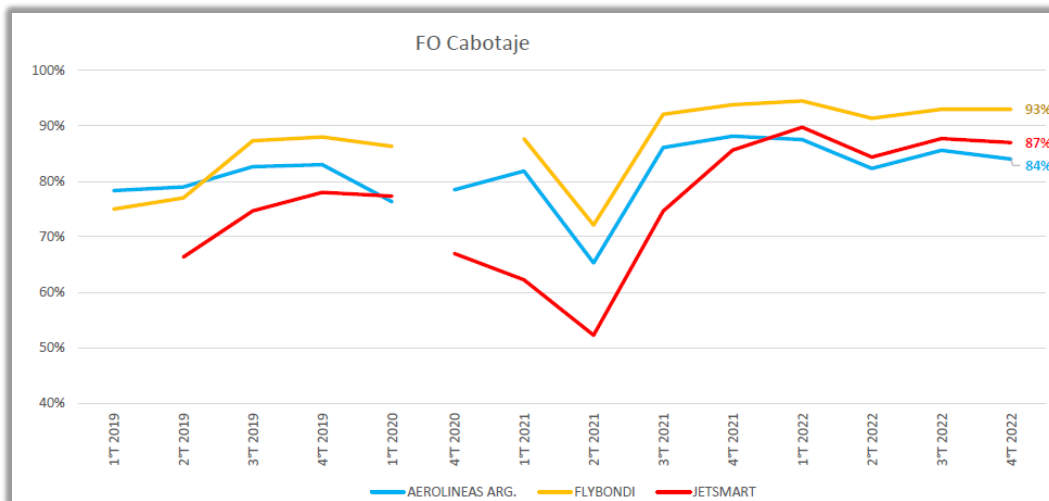


Figura 10: Factor de ocupación promedio 2019 vs 2022 en operaciones domésticas (*ANAC, 2022*).

En lo que respecta a la participación de mercado en rutas internacionales, en 2019 la mayor participación 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 presentan la mayor participación en rutas internacionales. En la Figura 11 se detalla la participación de mercado de los principales operadores.

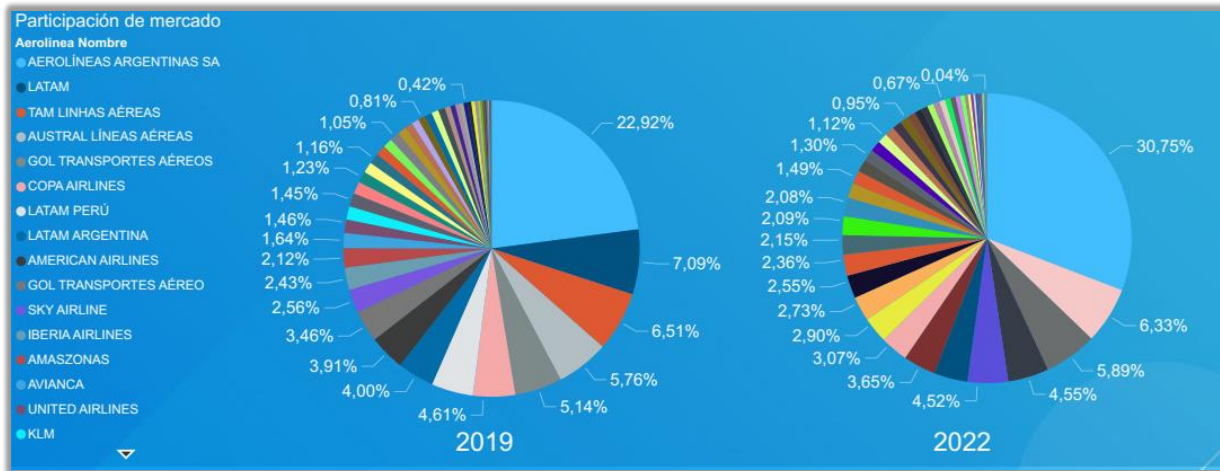


Figura 11: Participación de mercado 2019 vs 2022 (Internacional).

A fin de detallar la participación del mercado internacional se expone la Figura 12, donde se observa la configuración del mercado en 2019 y 2022.

Participación de mercado			
Aerolínea Nombre	2019	Aerolínea Nombre	2022
AEROLÍNEAS ARGENTINAS SA	22,92%	AEROLÍNEAS ARGENTINAS SA	30,75%
LATAM	7,09%	COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACION	6,33%
TAM LINHAS AÉREAS	6,51%	GOL LINHAS AÉREAS S.A.	5,89%
AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS	5,76%	AMERICAN AIRLINES INC.	4,55%
GOL TRANSPORTES AÉREOS	5,14%	SKY AIRLINE S.A.	4,52%
COPA AIRLINES	4,61%	LATAM AIRLINES GROUP S.A.(EXLAN AIRLINE)	3,71%
LATAM PERÚ	4,56%	LAN PERU	3,65%
LATAM ARGENTINA	4,00%	IBERIA - LINEAS AÉREAS DE ESPAÑA	3,07%
AMERICAN AIRLINES	3,91%	FLYBONDI	2,90%
GOL TRANSPORTES AÉREO	3,46%	AVIANCA AEROVIAS NACIONALES COLOMBIA	2,73%
SKY AIRLINE	2,56%	LATAM AIRLINES BRASIL (EXTAM LA SA)	2,55%
IBERIA AIRLINES	2,43%	TAM - TRANSPORTES AEREOS MERIDIONAIS S/A	2,36%
AMAZONAS	2,12%	AIR EUROPA LINEAS AEREAS	2,15%
AVIANCA	1,64%	LAN AIRLINES S.A.	2,09%
UNITED AIRLINES	1,46%	KLM ROYAL DOUTCH AIRLINES	2,08%
KLM	1,46%	BOLIVIANA DE AVIACION	1,64%
AIR EUROPA	1,45%	JETSMART AIRLINES S.A.	1,49%
AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS	1,34%	AEROVIAS DE MEXICO - AEROMEXICO	1,38%
LATAM PARAGUAY	1,23%	UNITED AIRLINES INC. (EEUU)	1,30%
QATAR AIRWAYS	1,19%	COMPAÑÍA DE AVIACIÓN PARAGUAYA S.A.	1,22%
AZUL LINHAS AÉREAS BR	1,16%	BRITISH AIRWAYS	1,12%
JETSMART AIRLINES	1,10%	LUFTHANSA	1,08%
AVIANCA PERÚ	1,05%	DELTA AIRLINES	1,02%
AEROMÉXICO	1,05%	AIR FRANCE	0,95%
BOLIVIANA DE AVIACION	1,00%	FAST COLOMBIA S.A.S	0,93%
LUFTHANSA	0,81%	ETHIOPIAN AIRLINES	0,81%
ALITALIA	0,81%	ITA AIRWAYS	0,73%
AIR FRANCE	0,81%	UNITED PARCEL SERVICE COMPANY (EEUU)	0,71%

Figura 12: Detalle de participación de mercado 2019 vs 2022 (Internacional).

El factor de ocupación promedio en las rutas internacionales también registra valores superiores al 80% al 2022, operando con una capacidad alta (Figura 13). 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 la demanda de pasajeros.

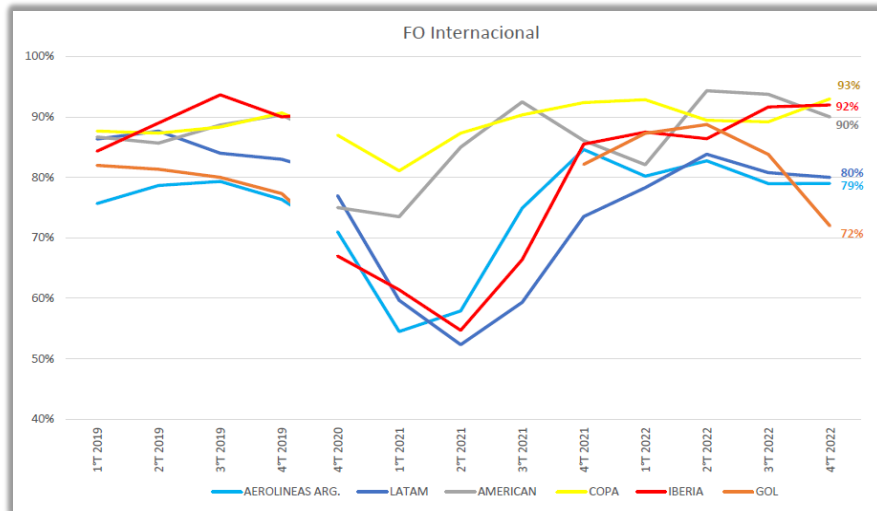


Figura 13: Factor de ocupación promedio 2019 vs 2022 en operaciones internacionales (ANAC, 2022).

Considerando los recientes datos, de carácter provisorio, publicado por la ANAC (2023) con información al 30/04/2023, se evidencia un aumento de pasajeros y operaciones nacionales/internacionales en los primeros cuatro meses del 2023. Según la información publicada, los factores de ocupación en las principales líneas aéreas registran actualmente valores superiores al 80% tanto en rutas domésticas e internacionales (Figura 14).

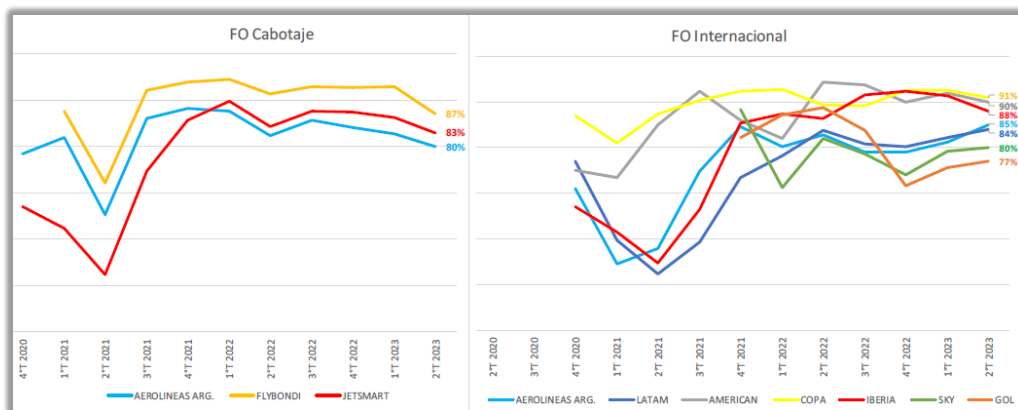


Figura 14: Factor de ocupación promedio al mes de abril 2023 (ANAC, 2023).

Conclusiones

La pandemia del COVID-19 ha sido un hecho sin precedentes en la historia de la aviación, donde la recuperación y el crecimiento a nivel mundial, es un desafío para la aviación comercial. Argentina es un país que sufrió una caída en en torno al 67% en las operaciones Regulares/No regulares, registrando en 2022 un aumento significativo en la actividad, recuperado así el 90% de los niveles prepandemia en las operaciones. El COVID-19 ha generado cambios significativos en la participación de mercado, dejando sólo tres aerolíneas liderando el mercado doméstico con factores de ocupación altos en sus vuelos. Las operaciones internacionales evidencian una lenta recuperación en comparación con las operaciones domésticas, donde también se evidencian factores de ocupación altos durante el 2022.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las aeronaves son un medio de transporte estratégico para el desarrollo de un país de gran extensión territorial, que requiere el transporte de mercancías y pasajeros. Considerando los datos relevados al 2022 y los recientes datos publicado por la ANAC para el primer cuarto del año 2023, se concluye que, de continuar los altos factores de ocupación, se deberá incrementar el número de

operadores aéreos o bien aumentar la flota de las aerolíneas, a fin de responder al crecimiento de la demanda en los vuelos domésticos e internacionales.

Referencias

- Administración Nacional de Aviación Civil (2020). *Resolución 149/2020*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.
- Administración Nacional de Aviación Civil (2022). *Informe mensual 2022, diciembre*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.
- Administración Nacional de Aviación Civil (2023). *Informe mensual 2023, abril*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ANAC.
- 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
- Airfleets (2023). *Compañía Aérea*. https://www.airfleets.es/recherche/search_airline.htm
- 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>
- 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>.
- 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/>
- Bijan Vasigh, Ken Fleming and Thomas Tacker (2013). *Introduction to Air Transport Economics From Theory to Applications - Second Edition*. Ashgate Publishing limited.
- Eurocontrol (2021). *Forecast Update 2021-2024, European Flight Movements and Service Units*. Eurocontrol.
- Eurocontrol (2023). *Forecast Update 2023*. Eurocontrol.
- IATA (2020). *IATA Economics' Chart of the Week, Five years to return to the pre-pandemic level of passenger demand*. IATA.
- 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>.
- 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)