

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 13-2021 Santiago, 18 de Noviembre de 2021

Tendencias y desafíos de la aviación comercial y civil

El 11 de marzo de 2020, la organización mundial de la salud (OMS), define al COVID - 19 como una pandemia. Todos los Estados incrementaron sus campañas para combatir la enfermedad, restringiendo la circulación, masificando y educando sobre el uso de la mascarilla, el lavado frecuente de manos y el distanciamiento social. Lo anterior, repercutió inmediatamente en todos los sectores de la economía nacional, resultando una caída muy importante en la Aviación Comercial y Civil y en todos los rubros que trabajan en forma directa o indirecta con el sector aeronáutico.

La OACI estimó pérdidas por el impacto de COVID - 19 por USD\$355 mil millones y USD\$392 mil millones en el año 2020. Durante el mes de abril se cancelaron el 80% de las operaciones aéreas en el mundo. Con respecto a las operaciones aéreas, estas se redujeron entre un 47% y 52% en comparación al 2019.

Los índices de crecimiento de pasajeros transportados y carga transportada iban en aumento, alcanzando entre un 8% y 10 % en el mundo, siendo estos índices muy prometedores, sobre todo para Chile, en el cual estaba alrededor del 10%.

Antes de la pandemia la actividad aérea era muy emergente, con sólidos índices de crecimiento, duplicando el número de pasajeros transportados. En el año 2018, se registraron 4.300 millones de pasajeros que viajaron en una de los 1.300 líneas aéreas que hay en el mundo. Asimismo en un año, más de 2.400 aviones comerciales despegaron, en 38 millones de operaciones de vuelo. El sector aeronáutico generaba 65,5 millones de empleo y aporta 2.700.000 millones a la economía mundial. Mientras tanto, la Organización Mundial de Turismo calculaba un 10% del PIB mundial que proporciona el área, tomando en cuenta que el 57% de los turistas viajan en líneas aéreas.

¿Cuál es el alcance de la industria aérea?

La aeronáutica es un segmento muy dinámico, innovador y de un crecimiento exponencial, integrando a medida que va pasando el tiempo, nuevas estrategias comerciales, el reemplazo de flotas antiguas, nuevas tecnologías, nuevos ingenios, utilización de combustibles menos contaminantes y reducción de emisiones de CO₂, todos en beneficio de la seguridad de las operaciones y por ende de los usuarios. Lo anterior, da como resultado reducción de costos operacionales, de procesos administrativos y operativos más eficientes. Como resultado, se produjo un crecimiento de las operaciones y un aumento en los pasajeros que utilizan el avión como medio de transporte. En este mismo contexto operan 1.303 líneas aéreas, con un total de 31.717 aviones, que vuelan por diferentes espacios aéreos que componen 45.091 rutas entre 3.759 aeropuertos administrados por 170 proveedores de servicios de navegación aérea.

El gran responsable de este crecimiento se debe a la llegada de las aerolíneas de bajo costo o Low Cost y Ultra Low Cost, produciendo la disminución del valor de los pasajes y servicios conectados, llegando a más usuarios. La IATA y Tourism Economics coinciden, en que las autoridades de gobierno deben apoyar las iniciativas de la industria, porque el único beneficiado es el usuario.

En las crisis que ha estado involucrada la Aeronáutica, la más reciente antes de la pandemia fue la de las torres Gemelas, donde por los resultados de las investigaciones de seguridad, se introdujeron cambios en la normativa aeronáutica y procedimientos de seguridad aeroportuaria, retomando su crecimiento en menos de 2 años.

En este sentido, la actual pandemia COVID 19, que lleva 20 meses de duración a diferencia del ataque del 11 de septiembre, ha tocado a un abanico más amplio en todos los sectores de la economía, produciendo un desplome en la actividad.

El turismo que involucra a la aeronáutica fue lo más afectado, producto de las medidas de mitigación tomadas como prevención por los Estados. La recuperación va a ser lenta, pero Informes del FMI, nos indican que este 2021, el sector comenzara a despegar para llegar a los índices de antes de la pandemia (una variación positiva media del PIB real de 5,4 puntos porcentuales).



La industria del turismo es la más afectada, especialmente el Caribe, ya que toda su economía depende de los turistas foráneos que llegan a la zona. Los proyectos de inversión también están involucrados en esta crisis sanitaria, retraso en proyectos de mejoramiento de nuevos aeropuertos, aplazamiento de certificación de aeronaves, reducción de jornadas de trabajo, cancelación de compra de aeronaves y construcción de partes y piezas, son algunos resultados del freno de la actividad.

El 2020 fue un año de las cancelaciones o postergaciones de entregas de aeronaves por las empresas aéreas, producto de la caída del sector, la disminución de pasajeros fue muy importante, por ende los recursos financieros de las empresas se redujeron a tal punto que no alcanzaron para la renovación de flota y también para la búsqueda de nuevas rutas.

Se pronosticaba antes de la pandemia para el año 2020, la entrega de alrededor de 1.000 aeronaves y esta se redujo a menos de 500 aeronaves, como resultado un descenso del 44%, esto produjo una caída en los valores de las aeronaves nuevas de un 20% al 30% y hasta un 50% en aeronaves usadas.

Las grandes empresas como Airbus y Boeing no han estado ajenas a estos desplomes, sus caídas en entrega de aviones fueron del orden del 53% y 23% respectivamente, con las pérdidas en recursos financieros que impone la crisis. Un aspecto importante a mencionar, es la reducción de sus dotaciones de personal, mano de obra calificada que en el caso de Airbus fue de 15 mil empleados y 16 mil en la Boeing. A esto se debe agregar los empleos indirectos involucrados en la prestación de servicios diversos que trabajan en el rubro, amenazando la estabilidad de las pequeñas empresas y pymes, esta realidad se replica a nivel global.



La situación de América Latina y el Caribe es importante desde el punto de vista de los pasajeros transportados. La reducción de los pasajeros en un 96%, por sobre el índice global se convierte en un fenómeno dramático, sobre todo en el Caribe en que sus pasajeros son foráneos. Esta situación llevó a las grandes compañías como AEROMEXICO, AVIANCA y LATAM, acogerse al capítulo 11 de la ley de quiebras de los Estados Unidos de Norte América. En este mismo contexto, TAME de Ecuador ha cerrado sus operaciones y suspendido sus itinerarios Avianca en Perú y Latam en Argentina.

La industria de aviones no ha estado ajena a la crisis, EMBRAER y ENAER con resultados muy diferentes, han sido impactados en cancelación de proyectos. EMBRAER canceló un proyecto con la empresa BOEING, mientras tanto ENAER suspendió servicios de mantenimiento y pintura de aviones con AIRBUS.

ENAER mantiene sus proyectos con el avión PILLAN y apoyo a la autoridad sanitaria con el proyecto de diseño y fabricación de ventiladores mecánicos invasivos.

Una tendencia que se va a producir es que a medida que las medidas sanitarias se vayan cumpliendo en forma eficiente y los resultados estén a la vista, se produzca una fuerte alza de pasajeros a nivel global. La industria espera un crecimiento notable en aviones para satisfacer la demanda, como lo que menciona Airbus; en el 2019 sus activos eran casi 21.000, cifra que se duplicará para el 2038. Estas aeronaves reemplazarán a las flotas antiguas y serán los actores para los próximos 20 años. El cierre global de fronteras ha sido catastrófico para la industria aérea, con pérdidas de ingresos, de puestos de trabajos directos e indirectos, son algunas consecuencias de las restricciones sanitarias.

Otra tendencia que traerá la recuperación de la industria aérea será la demanda por personal de pilotos y tripulantes. Según estudios de Global Market Forecast 2020 de AIRBUS serán las siguientes: 763.000 pilotos, 739.000 técnicos y 903.000 tripulantes de cabina; 2.086.000 en nuevo personal de la aviación comercial y 319.000 en nuevo personal en la aviación corporativa y helicópteros civiles.

Como se dijo anteriormente, el gran responsable del crecimiento de la industria aérea es la entrada en servicio de las líneas aéreas LOW COST, en una primera instancia en distancia cortas y ahora en rutas de largo aliento o larga distancia. Europa es una región privilegiada en este tipo de vuelos, al pasar el tiempo se ha integrado en todos los rincones del mundo. La tendencia de crecimiento estimado es de un 33% global, teniendo su pick en el sudeste asiático con un incremento del 62%, seguido de sud Asia con 57%, Europa con 42%, Norte América y América Latina con un 32% y 35% respectivamente.

Los vuelos domésticos también marcarán una tendencia al alza: mientras los vuelos internacionales cayeron en un porcentaje importante en forma global producto del cierre de fronteras, la oferta nacional se acrecentó hasta estos días. Lo anterior, va de la mano de las mejoras en la infraestructura aeroportuaria con el propósito de dar un mejor servicio al pasajero, evitar aglomeraciones y satisfacer la mayor cantidad de vuelos a futuro.

En nuestro país, la JAC en su informe del mes de julio comparado con el 2019, muestra una caída de un 62,5% en lo referido a pasajeros transportados. Un 93% corresponde a vuelos internacionales, debido básicamente al cierre de fronteras. En vuelos nacionales se reduce a un 39%, lo que representa un despegue paulatino en los últimos 3 meses, debido a las nuevas normas del Plan Paso a Paso y Pase de Movilidad, pero todavía bajo los índices del 2019, como se muestra en la siguiente figura.



Otra tendencia en la aviación comercial es la utilización de materiales compuestos en sus nuevas aeronaves, utilización de combustibles menos contaminantes, la de integración de la gestión del tráfico aéreo en forma segura y eficiente, integrar nuevas tecnologías, como la vigilancia satelital, la digitalización y nuevos procedimientos, previniendo el aumento de las operaciones en los próximos años.

En cuanto a los aeropuertos, los servicios aeroportuarios deben integrar tecnología a sus procedimientos, pasaportes electrónicos, sistemas biométricos para reconocimiento, utilización de energías limpias, para proteger el medio ambiente como por ejemplo los utilizados en el Aeropuerto de Galápagos (Ecuador), de Nueva Delhi (India) y Oslo (Noruega). La tendencia es la búsqueda de los aeropuertos ecológicos, que conversan con el medio ambiente.

La industria aérea tiene variados desafíos en el futuro cercano. El más directo es cómo volver a la normalidad y estar en los índices de crecimiento de antes de la pandemia. Se agrega a éste el principal objetivo de la OACI, la seguridad operacional, para lo cual se ha desarrollado un modelo de gestión de la seguridad operacional, basado en el riesgo, modelo que es auditado por la OACI. También, deberá enfrentar los programas de mitigación de los efectos ambientales que provoca la industria.

Dado los cambios que experimenta la aviación mundial, se hace prioritario que nuestro país defina como abordará los temas de pandemia, de seguridad operacional y de medio ambiente.