

# COVID-19 en América Latina y el Caribe: Impactos inmediatos en el transporte aéreo y en el mediano plazo en la industria aeronáutica

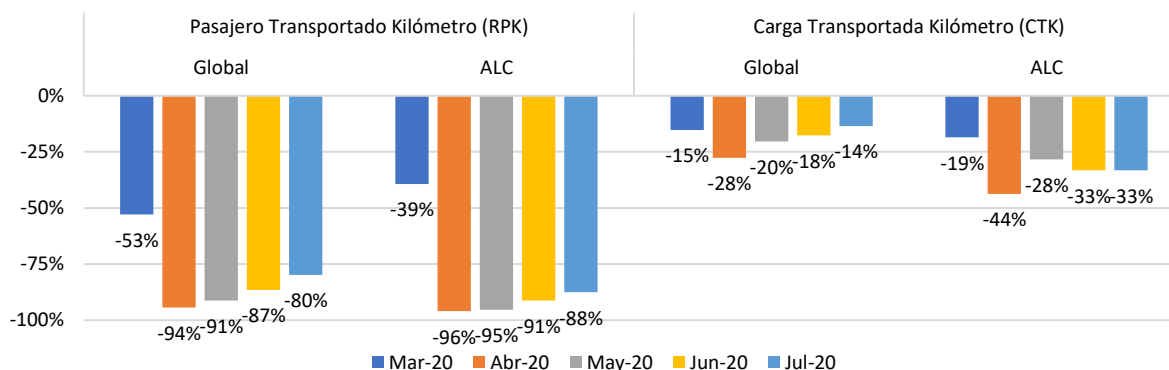
Fabio Weikert

Unidad de Servicios de Infraestructura, DCII, CEPAL

El cierre generalizado de las fronteras aéreas para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha llevado a la industria aérea a una seria crisis. Se estima que, durante los primeros ocho meses del año 2020, las aerolíneas a nivel global han perdido ingresos del orden de los USD 256 mil millones, de los cuales un 7% (USD 19 mil millones) corresponden a pérdidas originadas en América Latina y el Caribe. Solo en esta región, la caída ha puesto en peligro a más de cinco millones de puestos de trabajo (directos e indirectos), además de afectar seriamente a la industria del turismo –especialmente en el Caribe, que depende de la llegada de turistas foráneos. La pandemia también deja en entredicho a numerosos planes de expansión de aeropuertos e infraestructuras logísticas aéreas, debido a que los flujos de pasajeros proyectados no se recuperarán en el mediano plazo. El sector de la industria aeroespacial, tanto de reparación y certificación de aeronaves, como también para la construcción de partes y nuevos aparatos, también se ha visto afectado por la crisis del sector, que ha hecho cancelar órdenes de compra de aeronaves ya en construcción.

Para el sector aéreo, el momento de mayor contracción de la actividad fue el pasado mes de abril del 2020. Pese a la declaración de pandemia más tardía en el ALC, la caída en la actividad aeroportuaria ha sido más fuerte y prolongada que en otras partes del mundo, tanto en el transporte de pasajeros como en el transporte de carga aérea. El siguiente gráfico muestra la evolución del volumen de pasajeros y de cargas transportadas, tanto a nivel global como en la región de ALC, para los meses de marzo a julio de 2020.

**Gráfico 1 - ALC y mundo: evolución de indicadores clave del sector aéreo, mar-jul 2020**



Fuente: Elaboración propia sobre la base de IATA (2020, varias ediciones).

## La situación en el mundo

El freno a la actividad económica y a la movilidad ha provocado que, en los primeros meses de la pandemia, dos tercios de la flota comercial global quedase en tierra sin operación. En consecuencia, las entregas de nuevas aeronaves en 2020 han sido pospuestas o canceladas por parte de las compañías aéreas que no tienen recursos financieros suficientes para renovar sus flotas o abrir nuevos mercados.

A nivel global, la entrega de nuevos aviones sufrió una caída interanual de 37% en el primer trimestre de 2020, y de 74% en el segundo trimestre. El pronóstico de entregas de aviones nuevos en 2020, que era de 1.066 antes de la pandemia, se ha reducido a 522 (una caída de 44,6%). El número de entregas a arrendadores de aeronaves se ha visto aún más afectado, cayendo un 88% en el segundo trimestre. El desajuste entre producción y entregas no tiene precedentes: a pesar de que el ritmo de producción de aeronaves también haya sufrido una caída, se estima que haya entre 100 y 200 aviones de “cola blanca” (aviones sin compradores) en producción, los cuales terminarán por ser vendidos a precios reducidos. Por la supresión de la demanda, se estima que, de enero a mayo de 2020, el valor de aeronaves nuevas haya caído entre 20% y 30%, y hasta un 50% en el caso de aeronaves de gran porte usadas. Estas caídas también han afectado a las dos grandes industrias aeronáuticas como son Airbus (Francia, con encadenamientos en el resto de la UE) y Boeing (EE.UU.), que han visto caer sus entregas de nuevos aviones en un 53% y 23%, respectivamente. Como resultado, ambas empresas han anunciado pérdidas en el primer semestre por EUR 1,9 mil millones y USD 3 mil millones, y el despido de parte importante de su mano de obra directa (15 mil empleados de Airbus y 16 mil en el caso de Boeing, esto sin contabilizar la serie de empleos destruidos en el resto de la cadena de valor aeroespacial).

El mercado de repuestos y mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves también se ve afectado por la crisis. Se estima que la demanda por dichos servicios se reducirá a mitad en 2020 (de USD 91,2 mil millones a USD 42,7 mil millones) y no recobrará los niveles anteriores a la pandemia en menos de diez años, amenazando la supervivencia de muchos de los proveedores más pequeños y vulnerables. Mismo los grandes fabricantes de motores y otros componentes de aeronaves, como General Electric (EE.UU.) y Rolls-Royce (Reino Unido), han anunciado el recorte de 2,5 mil y 9 mil puestos de trabajo.

## La situación en América Latina y el Caribe

El caso de América Latina y el Caribe es aún más dramático. El número de pasajeros transportados en abril llegó a caer en la región un 96%, incluso por sobre el promedio global (-94,5%). Al 31 de julio de 2020, esta situación ha provocado que las principales aerolíneas de ALC hubieran perdido 69,1% de su valor de mercado (frente a un promedio global de 51,5%). Su margen operativo ha sufrido también un rápido deterioro en los últimos meses (alcanzando el -300% en el segundo trimestre de 2020, el peor resultado entre los subconjuntos regionales). Esta situación ha llevado a las dos mayores aerolíneas de la región, Avianca y LATAM, a iniciar procesos de reestructuración bajo el Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de los Estados Unidos. Lo mismo pasó a la mayor aerolínea mexicana, Aeroméxico. En Ecuador, se ha decidido liquidar la compañía Tame, al paso que aerolíneas han cerrado operaciones de sus subsidiarias en algunos países (como el caso de Avianca en Perú y LATAM en Argentina).

Los efectos sobre la industria aeronáutica, especialmente en el fabricante brasileño EMBRAER tampoco se han dejado esperar. Si bien los segmentos de aviación ejecutiva y de defensa, que representan parte importante de los negocios de EMBRAER, han sido menos impactados por la pandemia, la compañía ha reportado pérdidas netas de USD 537 millones en el primer semestre de 2020. La situación fue agravada en abril, cuando el contrato que tenía de venta de su división de aviación comercial a Boeing fue cancelado. El segundo trimestre del 2020 mostró una caída interanual de 67% en sus entregas (17 aviones, frente a 51 en el mismo período de 2019), situación que provocó medidas de contención como la suspensión de contratos y la reducción de jornadas de trabajo. Desde julio, la empresa está en la búsqueda de financiamiento público y privado por USD 600 millones para financiar su capital de trabajo.

En el caso de México, que participa de la cadena de valor de la industria aeroespacial, los efectos también han sido negativos. Sin embargo, la industria nacional ve posibilidades de recuperación en el mediano plazo de la mano del T-MEC y la relocalización de empresas de Asia a América como parte del fortalecimiento de las cadenas productivas y aquellas ligadas a componentes aeronáuticos.

### Proyecciones de corto y mediano plazo para la industria aeronáutica

Los primeros datos para este segundo semestre muestran el inicio de una recuperación en algunos mercados aéreos, principalmente en las rutas domésticas de China y Estados Unidos, como entre países de Europa. Las rutas internacionales, sin embargo, serán los que demorarán más tiempo en recuperarse, dependiendo de la evolución de la pandemia y de la recesión económica en cada región, la continuidad de las restricciones de circulación y particularmente de la confianza de los viajeros. Por lo que es esperable una recuperación lenta, que probablemente tomará de tres a cuatro años regresar a los niveles de tráfico aéreo previos a la pandemia. El Cuadro 1 presenta indicadores proyectados para ALC y el mundo hasta el fin de 2020.

**Cuadro 1 – Mundo y ALC: pronósticos para el sector aéreo en 2020 (variaciones interanuales)**

Región	Número de pasajeros (millones)	Ingresos (aerolíneas) (USD mil millones)	Ingresos (aeropuertos)	RPK ( <i>Revenue passenger km</i> )	Lucro neto de aerolíneas (USD mil millones)	Empleos sector de turismo/viajes (millones)	PIB sector de turismo/viajes (USD mil millones)
ALC	-78 a -86 (internacional) y -133 a -147 (doméstico)	-16 a -17 (internacional) -11 a -12 (doméstico)	-50,5% (USD -5,3 mil millones)	-57,4%	-4	-5,9 a -12,4	-111 a -229
Mundo	-2.630 a -2.907 (total)	-355 a -392 (total)	-56,7% (USD -97,4 mil millones)	-54,7%	-84,3	-98,2 a -197,5	-2.685 a -5.543

Fuente: Elaboración propia sobre la base de ICAO (2020), IATA (2020, varias ediciones) y WTTC (2020).

En ALC, solo un 43% de los asientos en vuelos internacionales corresponden a rutas con origen y destino en la región, aunque economías como Brasil y México cuenten con un mercado doméstico relativamente robusto. La ayuda de los gobiernos en países como Brasil, Chile, Colombia y Ecuador representa solo un 0,3% de los ingresos de las aerolíneas de la región en 2019, la proporción más baja entre todas las regiones.

Con ello las aerolíneas enfrentan el riesgo real de cesar sus operaciones o fortalecer el proceso de alianzas (como lo han hecho LATAM y Azul), lo que podría aumentar la concentración y generar una menor competencia<sup>1</sup> con efectos negativos sobre el precio final y la pérdida de conectividad con territorios periféricos e insulares.

## REFERENCIAS

BBC News (2020), "Coronavirus: Rolls-Royce to cut 9,000 jobs amid virus crisis", *BBC News*, mayo [en línea]: <https://www.bbc.com/news/business-52723107>

Gryta, T. y M. Grossman (2020), "GE to Cut 10% of Aviation Workforce as Coronavirus Grounds Airliners", *The Wall Street Journal*, marzo [en línea]: <https://www.wsj.com/articles/ge-to-cut-aviation-workforce-as-coronavirus-grounds-airliners-11584972724>

Hamilton, S. (2020), "Pontifications: Aircraft values, lease rates plummet", *Leeham News*, mayo [en línea]: <https://leehamnews.com/2020/05/25/pontifications-aircraft-values-lease-rates-plummet/>

IATA (*International Air Transport Association*) (2020a), *Air Cargo Market Analysis – March 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis---march-2020/>

\_\_ (2020b), *Air Passenger Market Analysis – March 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---mar-2020/>

\_\_ (2020c), *Air Cargo Market Analysis - April 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/Air-Freight-Monthly-Analysis-Apr-2020/>

\_\_ (2020d), *Air Passenger Market Analysis – April 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---apr-20202/>

\_\_ (2020e), *Air Cargo Market Analysis - May 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-may-20202/>

\_\_ (2020f), *Air Passenger Market Analysis - May 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---may-2020/>

\_\_ (2020g), *Air Cargo Market Analysis - June 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-june-202022/>

\_\_ (2020h), *Air Passenger Market Analysis - June 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---june-20202/>

\_\_ (2020i), *Airline Financial Monitor – July-July 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airlines-financial-monitor-july-2020/>

---

<sup>1</sup> LATAM, Gol, Azul, Aeroméxico y Avianca) concentran el 48,7% de los vuelos y 58,3% de los pasajeros 2015 a 2018.

\_\_(2020j), *Air Cargo Market Analysis - July 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-freight-monthly-analysis-july-2020/>

\_\_(2020k), *Air Passenger Market Analysis - July 2020* [en línea]: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---july-2020/>

ICAO (*International Civil Aviation Organization*) (2020a), *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis* [en línea]: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO\\_Coronavirus\\_Econ\\_Impact.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf)

\_\_(2020b), ICAO Data+ [en línea]: [https://data.icao.int/newDataPlus/Dataplus/App\\_AirCarrierTraffic](https://data.icao.int/newDataPlus/Dataplus/App_AirCarrierTraffic)

ISTOÉ Dinheiro (2020), “Covid-19 e acordo frustrado com Boeing levam Embraer a prejuízo de R\$ 1,7 bi”, *ISTOÉ Dinheiro*, agosto [en línea]: <https://www.istoedinheiro.com.br/covid-19-e-acordo-frustrado-com-boeing-levam-embraer-a-prejuizo-de-r-17-bi/>

Strickland, R. (2020), “Tough Times For Aircraft Manufacturing Giants Airbus And Boeing”, *Forbes*, agosto [en línea]: <https://www.forbes.com/sites/johnstrickland/2020/08/28/tough-times-for-aircraft-manufacturing-giants-airbus-and-boeing/#1880fb28423e>

WTTC (*World Travel and Tourism Council*) (2020), *More than 197m Travel & Tourism jobs will be lost due to prolonged travel restrictions, according to new research from WTTC* [en línea]: <https://wttc.org/News-Article/More-than-197m-Travel-Tourism-jobs-will-be-lost-due-to-prolonged-travel-restrictions>