



Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

**Cuarta Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la
Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19**

(Plataforma Zoom, 11 de diciembre de 2020)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

**Revisión del estatus de la Región y de las actividades del CRRIC y Marco
Estratégico SAM en respuesta al COVID-19**

Evolución del tráfico aéreo en la región a noviembre de 2020

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota informativa tiene como objetivo presentar un análisis actualizado del tráfico aéreo en la región después del comienzo de la pandemia COVID-19.

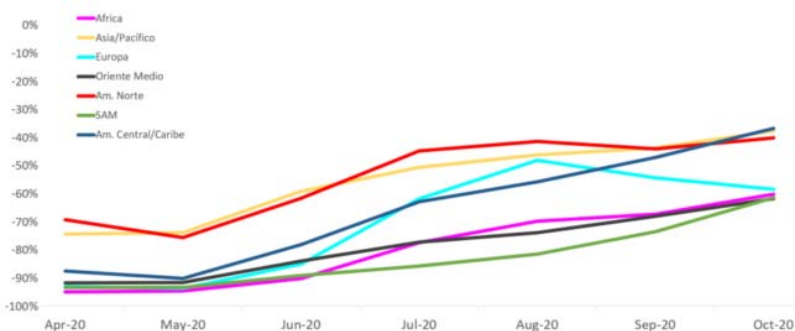
1. Introducción

1.1 Los efectos del COVID-19 en la aviación fueron evidentes desde el comienzo de la pandemia. Después de casi detenerse en cuestión de días, el sistema de aviación inició su camino hacia la recuperación. Aunque todavía hay un largo camino por recorrer para volver a los niveles de tráfico habituales de la Región SAM antes de la pandemia, el tráfico en la región se ha venido recuperando gradualmente desde esta fuerte disminución inicial. Esta nota informativa presenta algunas estadísticas de esta tendencia en la región.

2. Análisis

2.1 Esta nota se centra principalmente en la cantidad de asientos ofrecidos por las compañías aéreas durante este período (capacidad de asientos). Aunque esta métrica tiene sus limitaciones, como por ejemplo no reflejar el factor de carga o el tamaño de la aeronave, es una forma sencilla de representar el nivel de operaciones de las aerolíneas y, indirectamente, el tráfico en los aeropuertos y el espacio aéreo.

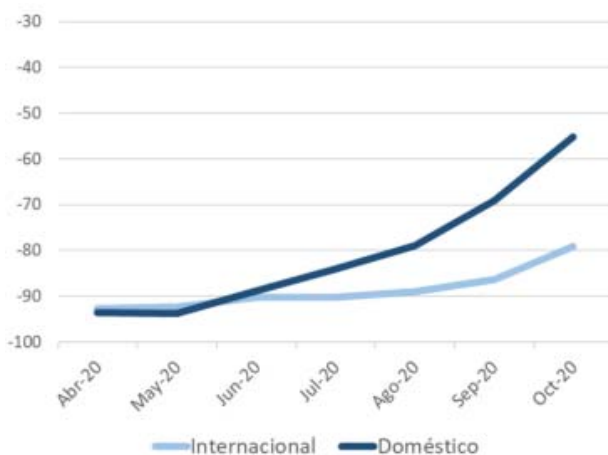
2.2 A continuación la Figura 1 muestra la evolución de la capacidad de asientos por regiones desde abril de 2020, considerando el tráfico nacional e internacional en conjunto. Se puede apreciar que, aunque los impactos se sintieron en todas las regiones del mundo, no siguieron el mismo patrón en todas las partes del mundo al mismo tiempo. La región del SAM ha experimentado los impactos de la pandemia con gran intensidad, y durante varios meses, y de manera similar el sector de la aviación se ha visto afectado. A pesar de eso, aunque lentamente, el tráfico en la región ha aumentado cada mes desde abril. Todavía queda mucho camino por delante para volver a los niveles de tráfico anteriores, pero es relevante tener en cuenta que desde el punto de menor tráfico hasta los registros más recientes, la capacidad ofrecida por las compañías aéreas en la Región ya se ha multiplicado por cinco.

Figura 1 – Capacidad de asientos por Región (comparada con 2019)

Fuente: OACI y Flightaware ADS-B (<https://data.icao.int/covid-19>)

2.3 También es importante señalar que en los últimos meses, especialmente en septiembre y octubre, la tasa de recuperación ha aumentado, reflejando las acciones adoptadas por los Estados en materia de aviación. Para noviembre, aunque los datos completos aún no están disponibles, la tendencia indica un movimiento continuo en la misma dirección.

2.4 Debido a las mayores restricciones a los vuelos internacionales, la recuperación de la aviación doméstica ha sido más rápida en todo el mundo, y nuestra región no es una excepción. La Figura 2 muestra la comparación entre el tráfico doméstico e internacional en la región SAM. También es posible ver el aumento de la tasa o la recuperación en los últimos meses, tanto para el segmento doméstico como para el internacional. También es pertinente señalar que el transporte aéreo dentro de la región SAM representa el 85% del tráfico total (basado en datos de 2019), siendo que el transporte doméstico corresponde a casi 74% del tráfico total y el transporte internacional intra-regional siendo responsable por 1011% de la capacidad ofrecida.

Figura 2 – Capacidad de asientos en vuelos nacionales e internacionales (% en comparación con 2019)

Fuente: OACI y Flightaware ADS-B (<https://data.icao.int/covid-19>)

2.5 En cuanto a la perspectiva para el crecimiento del tráfico para los próximos meses, el Cuadro 1 a continuación muestra las estimaciones calculadas por la OACI sobre la base de diferentes escenarios teóricos¹. Debido a las incertidumbres inherentes, estos escenarios pueden variar

¹ Efectos del nuevo coronavirus (COVID-19) en la aviación civil: análisis de impacto económico (OACI) https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

sustancialmente con el tiempo, pero las estimaciones actuales indican que se espera un crecimiento continuo. Aparte de las estimaciones teóricas, otros factores importantes pueden influir en el crecimiento del tráfico, como la demanda de pasajeros, la evolución de la pandemia en la región, la disponibilidad de vacunas y las acciones adoptadas por los Estados.

Tabla 1 – Escenarios previstos para el crecimiento de la capacidad de asientos en los siguientes trimestres (en comparación con la línea de base)

	Internacional	Doméstico	Total
2Q2020	-92%	-89%	-90%
3Q2020	-80%	-70%	-73%
4Q2020	-61 to -62%	-43%	-49%
1Q2021	-42 to -51%	-26 to -34%	-31 to -40%
2Q2021	-25 to -45%	-13 to -30%	-17 to -35%

Fuente: Efectos del nuevo coronavirus (COVID-19) en la aviación civil: análisis de impacto económico (OACI)

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM a tomar nota de la información contenida en esta nota informativa.