



La urgencia de reabrir el aeropuerto El Dorado

Como es bien sabido, desde mediados de marzo la economía mundial experimenta un choque sustancial, como consecuencia de la coyuntura que desató el SARS-CoV-2. Los efectos negativos se empezaron a sentir rápidamente en la actividad económica, pero en particular en la industria aeronáutica y sus servicios asociados, lo que llevó a una reducción de la capacidad aérea de 82% en abril de 2020, comparado con el año 2019. Como consecuencia, las condiciones financieras de las aerolíneas se deterioraron peligrosamente. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) reportó que las pérdidas de ingresos para las empresas en 2020 serán catastróficas (casi US\$400.000 millones, un monto similar al PIB colombiano). De hecho, de acuerdo con la Organización Internacional de Aeronáutica Civil (ICAO), al comenzar el año se esperaba un tráfico de 4.500 millones de pasajeros, pero debido a la crisis, rondará los 2.000 millones al finalizar 2020, la misma cifra observada hace 20 años.

En la medida en que los países empezaron a reactivar sus economías, desde mediados de junio, la industria aérea reinició paulatinamente su operación en el mundo. Llama la atención que esa reactivación ocurrió en países que enfrentaron condiciones muy adversas del virus, como España, Italia y Francia, e incluso China, que ya se encuentra en el mismo nivel de sillas ofrecidas que en febrero de 2020. En el caso de América Latina, la reactivación ha sido muy lenta y los países con más avances han sido México, Brasil y Ecuador.

Por su parte, Colombia ha liderado esa lentitud debido a que el primer vuelo piloto se produjo sólo a finales de julio, con la ruta Bucaramanga - Cúcuta, bajo las medidas de bioseguridad establecidas por el Ministerio de Salud y Protección Social (Resolución 1054

de junio de 2020). Sin embargo, decisiones recientes del Gobierno Nacional han permitido la operación de vuelos en más rutas nacionales desde el 1º de septiembre. En cuanto a rutas internacionales se dio a conocer hace poco que el Gobierno dio autorización para la realización de vuelos piloto a partir del 21 de septiembre, comenzando con dos vuelos desde Cartagena a Miami. Esta decisión es consistente con el anuncio, de hace un par de semanas, en el cual el Gobierno Nacional dejó claro que las condiciones para mantener los vuelos internacionales cerrados ya no existen. No obstante, algunas decisiones finales dependerán de los gobiernos locales, por lo que es importante que ellos no retrasen o impongan demasiadas restricciones para que, en efecto, esa operación empiece lo más pronto posible.

Así las cosas, en este *Comentario Económico* describiremos, con base en la información oficial nacional e internacional, las principales estadísticas e importancia del transporte aéreo en la economía global. De igual forma, mostramos el poco avance de la reactivación de la industria aérea en Colombia comparada con la de otros países, especialmente en el Aeropuerto el Dorado de Bogotá, que es el que concentra el mayor tráfico en el país.

Importancia del transporte aéreo en la economía global

El impacto de la crisis actual, tanto por su duración como por su profundidad, en el sector de transporte aéreo de pasajeros no tiene precedentes. Las cifras estimadas por la ICAO para todo el año 2020 mostrarían una reducción de entre el 47% y el 52% en los asientos ofrecidos por las aerolíneas comerciales (entre 2.600 y

2.900 millones de pasajeros) y unas pérdidas aproximadas para las empresas del sector que estarían entre US\$355.000 millones y US\$392.000 millones. A eso se debe sumar el impacto que ha tenido el SARS-CoV-2 en las finanzas de los aeropuertos, los cuales registraron pérdidas superiores a US\$62.000 millones en el acumulado enero-julio a nivel global, de los cuales casi US\$4.000 millones corresponden a los aeropuertos de América Latina y el Caribe. Se espera que para todo el año 2020 la cifra llegue a US\$100.000 millones.

Para reactivar el sector, la Organización Mundial de la Salud (OMS), la ICAO y la Organización Mundial de Turismo de las Naciones Unidas (UNWTO) generaron recomendaciones y consideraciones de seguridad y salud pública para el restablecimiento del transporte aéreo de pasajeros a nivel nacional e internacional. Las recomendaciones parten de reconocer las diferencias en los patrones epidemiológicos del virus, tanto en los países de salida como de llegada de los pasajeros, la capacidad de los sistemas de salud para tratar potenciales casos importados, y los mecanismos para evaluar y mitigar el riesgo de contagio. Vale resaltar que, tanto la OMS como la ICAO han expresado que la probabilidad de contagio en los vuelos comerciales es relativamente baja, debido a los sistemas de purifi-

cación de aire a través de filtros HEPA (*High Efficiency Particulate Air Filter*) con los que cuenta la mayor parte de las aeronaves modernas y que tienen una alta capacidad de remover partículas como virus y gérmenes del aire muy rápidamente.

¿Cómo estamos frente a otros países?

Es fundamental reconocer el poco avance que ha tenido el transporte aéreo en Colombia, y en particular el Aeropuerto el Dorado, en la reactivación de este sector. La importancia de ese Aeropuerto en la economía nacional es un factor que tanto el Gobierno Nacional como el local deben considerar como parte del plan de recuperación de la economía. Como se ve en los cuadros 1 y 2, el Aeropuerto de Bogotá concentra el 46% del flujo de pasajeros y el 71% del flujo de carga del país. Mantenerlo cerrado es, pues, retrasar los prospectos de recuperación no sólo del sector aéreo sino también de las demás actividades que dependen fuertemente del mismo, como por ejemplo, el turismo tanto de negocios como de personas.

Ahora bien, si comparamos el comportamiento de El Dorado frente a otros grandes aeropuertos de la re-

Cuadro 1. Movilización de pasajeros por aeropuerto (Participación %, 2019)

Aeropuerto	Total	Pasajeros nacionales	Pasajeros internacionales
Bogotá - El Dorado	46	39	73
Rionegro - José María Córdova	12	12	11
Cartagena - Rafael Núñez	7	8	6
Cali - Alfonso Bonilla Aragón	7	8	6
Baranquilla - Ernesto Cortissoz	4	4	2
Otros	23	29	2
Total	100	100	100

Fuente: cálculos ANIF con base en Aerocivil.

Cuadro 2. Movilización de carga por aeropuerto (Participación %, 2019)

Aeropuerto	Total	Carga nacional	Carga internacional
Bogotá - El Dorado	71	42	85
Rionegro - José María Córdova	11	10	12
Cali - Alfonso Bonilla Aragón	4	8	1
Baranquilla - Ernesto Cortissoz	3	7	1
Otros	11	33	1
Total	100	100	100

Fuente: cálculos ANIF con base en Aerocivil.

gión, Europa y Estados Unidos, entonces vemos que las medidas han sido particularmente estrictas en Colombia. Como lo muestra el cuadro 3 si contrastamos el número de días durante los cuales los aeropuertos estuvieron cerrados, se observa que el de Bogotá es el que más días de cierre tiene entre los incluidos en nuestro análisis y sólo se le iguala el aeropuerto de París, con la diferencia de que allá no se ha dado un cierre generalizado, sino que se ha limitado la operación de algunas de sus terminales.

Segundo, al analizar la variación de las salidas de vuelos en diferentes períodos de 2020 frente al cie-

rrer de 2019, también se observa que El Dorado continúa con una operación significativamente más baja que lo normal. En realidad, tiene la caída más pronunciada en su operación (con corte al 15 de agosto), comparada con los aeropuertos más grandes de Estados Unidos y de Europa. Tercero y, quizás el elemento más relevante, El Dorado es el único aeropuerto que hasta esa fecha no tenía ni operación doméstica ni internacional, en contraste con otros aeropuertos del mundo y de la región, que abrieron nuevamente el tráfico local (Lima - Jorge Chávez) y, por lo menos, operan con alguna restricción vuelos internacionales, como Tocumen (Ciudad de Pana-

Cuadro 3. Operación y restricciones del transporte aéreo en diferentes aeropuertos

País	Aeropuerto	Días de cierre	Salidas aéreas (Variación %*)			Restricciones al transporte aéreo de pasajeros impuesto por la autoridad nacional**			Estado de restricción del transporte aéreo de pasajeros al 31 de agosto de 2020
			2020			Cierre total de fronteras	Cierre parcial de fronteras	Medida de cuarentena o aislamiento voluntario para viajeros	
			Marzo 31	Junio 30	Agosto 15				
Colombia	Bogotá - El Dorado	161	-95.8	-90.7	-89.8	Sí			
Perú	Lima - Jorge Chávez	114	-97.0	-96.0	-98.0	Sí			
Chile	Santiago de Chile - Arturo Merino Benítez	30	-87.7	-88.9	-87.7	Sí			
Brasil	São Paulo - Guarulhos	112	-79.3	-92.4	-85.9	Sí			
México	Ciudad de México - Benito Juárez	0	-72.5	-83.4	-73.6		Sí		
Panamá	Ciudad de Panamá - Tocumen	144	-	-50.0	-50.0	Sí			
EE.UU	Atlanta - Hartsfield - Jackson	0	-81.3	-88.8	-74.8		Sí		
EE.UU	Chicago - O'Hare	0	-60.2	-65.5	-54.0		Sí		
EE.UU	Miami - MIA	0	-74.1	-70.6	-61.9		Sí		
EE.UU	Nueva York - John F. Kennedy	0	-79.6	-80.0	-64.3		Sí		
España	Madrid - Barajas Adolfo Suárez	149*	-99.4	-97.7	-69.0		Sí		
Francia	París - Charles de Gaulle	161*	-97.0	-88.1	-57.5		Sí		
Reino Unido	Londres - Heathrow	142*	-72.2	-83.9	-59.6			Sí	
Mundo			-94.8	-92.7	-71.9				

* Variación porcentual: Cierre del Trimestre vs. Cierre 4T - 2019.

Valores tomados: media móvil de 7 días de número diario de salidas del aeropuerto.

** Tomado del 6to informe de la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (UNWTO) sobre restricciones globales al transporte aéreo de pasajeros relacionadas con el COVID-19 (fecha de corte: 19/07/2020).

* Cierre parcial (varios terminales).

Fuente: elaboración ANIF con base en ICAO y UNWTO.

Sin operación
Vuelos nacionales
Vuelos nacionales y algunos internacionales
Vuelos nacionales e internacionales





má) y Arturo Merino Benítez (Santiago de Chile). **En otras palabras, Bogotá nada contra la corriente en cuanto a la reactivación de un sector clave como el transporte aéreo y, como están las cosas, durará así un tiempo más, sobre todo en los vuelos internacionales. Por eso, en ANIF consideramos que es fundamental empezar a tomar decisiones de fondo que permitan la movilidad aérea nacional e internacional, así sea de manera gradual y siempre observando los protocolos de salud requeridos.**

Como es de esperar, los resultados en cada período del año responden al momento de la pandemia en el cual se encuentra cada país. Por ejemplo, dado que los contagios en Europa se empezaron a registrar en enero, las mayores caídas en el flujo de vuelos en los aeropuertos se experimentaron en el primer trimestre y a principios del segundo trimestre del año. En el caso de Estados Unidos y América Latina, los primeros contagios se registraron entre febrero y marzo, por lo cual los mayores cambios operativos en los aeropuertos se dieron sobre todo a partir del segundo trimestre. En el caso del aeropuerto de Bogotá, la disminución en la operación ha sido significativa desde el cierre del primer trimestre del año, con caídas superiores a 95% en las salidas de vuelos, similar a lo observado en París y Madrid. Nótese, además, que esas caídas superan la tendencia mundial.

¿Qué medidas se relacionan con esos resultados en la operación? Para responder a esa pregunta, analizamos el tipo de restricciones a la operación impuestas en cada país. Encontramos que, en los países latinoamericanos, a excepción de México, es frecuente encontrar restricciones muy marcadas sobre el transporte. En particular, para Colombia, Perú, Brasil, Chile y Panamá, se decretaron cierres completos de frontera. Lo anterior contrasta con el desarrollo de la operación aérea en varios estados de Estados Unidos y en países europeos, que paradójicamente fueron los más afectados en las etapas tempranas de la pandemia, en los cuales se decretaron cierres parciales de fronteras. En España, por ejemplo, esas restricciones consisten en negar el ingreso de ciudadanos de ciertos países. En el caso de Reino Unido, se recomienda que los pasajeros de vuelos internacionales tomen medidas voluntarias de aislamiento.

Conclusión

Las medidas de restricción al tráfico aéreo implementadas en Colombia resultan más estrictas respecto a lo observado en otros países, en detrimento del sector y de la economía en general, y sin resultados superiores en lo relacionado con la contención de la pandemia. De hecho, el principal aeropuerto de Colombia, El Dorado, ha permanecido más tiempo cerrado a los vuelos comerciales que los principales aeropuertos de la región, e incluso los más grandes de Estados Unidos y Europa. Lo anterior se refleja en una caída de la operación que actualmente se encuentra cercana a 90% (una de las más negativas del mundo), frente a lo observado al cierre de 2019. Eso cobra aún más relevancia al considerar la importancia del aeropuerto de Bogotá en el sector aéreo del país, debido a que moviliza cerca de la mitad de los pasajeros de Colombia y millones de América Latina en conexión a otros destinos.

Con todo eso, cabe preguntarse, si el virus ya es endémico y la probabilidad de contagio en los aviones es realmente mínima, ¿cuáles son las razones para mantener cerradas las operaciones aéreas? En ese punto, encontramos que se han definido una serie de recomendaciones y protocolos que apuntan a proteger a los viajeros, prevenir un alza en los contagios, al tiempo que se permite la reactivación de los vuelos. Enhorabuena, el Gobierno Nacional permitió la reactivación de los vuelos nacionales y recientemente hizo anuncios positivos en cuanto al reinicio de los vuelos internacionales, que esperamos en Bogotá no tarde mucho más que en el resto del país.

Ahora bien, es necesario analizar cuáles serían los lineamientos y condiciones para la reactivación de la actividad de transporte internacional de pasajeros en el Aeropuerto El Dorado. La reactivación se debe dar en el marco de la nueva estrategia de aislamiento selectivo y las medidas de distanciamiento individual responsable. El llamado, entonces, es a implementar medidas y protocolos realistas, es decir, que permitan la recuperación del transporte aéreo y de los servicios conexos, siempre teniendo como marco de referencia la protección de la salud y la operación eficiente y rentable de la actividad de transporte aéreo.



@ANIFCO



AnifOficial



ANIF