

2013

Síntesis para AVIACION NEWS

El sistema de vuelos regionales en Argentina



Dr. Diego García Laborde

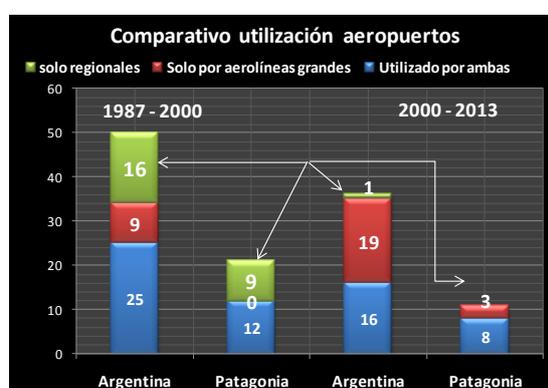
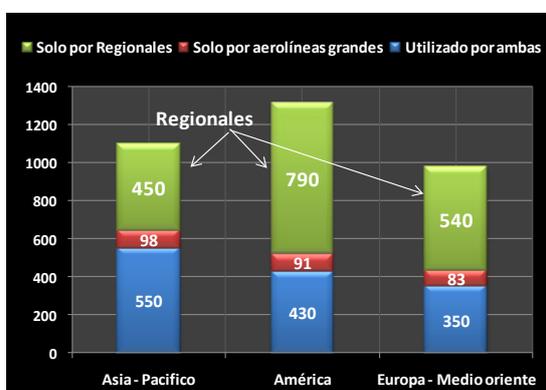
Consultor Aeronáutico

19/01/2013

Desde la década del 70, las pequeñas compañías regionales transformaron al sector de la aviación comercial mundial. Son consideradas como el sector más dinámico y próspero de la industria aeronáutica en el siglo XXI y, al cubrir rutas de menor densidad (no rentables para las troncales), abren una dimensión diferente en las pequeñas o medianas ciudades, favoreciendo la aparición de nuevos aeropuertos, generando puestos de trabajo y desarrollo de las regiones.

A nivel internacional el tráfico regional presenta un crecimiento promedio sostenido del 11% anual y todo indica que va a seguir esta tendencia durante los próximos años. Similar crecimiento ocurrió en Europa, Asia o Latinoamérica, donde las regionales pasaron a ocupar un papel trascendental en el crecimiento de las redes de transporte aéreo. También ha aumentado el porcentaje de pasajeros que utilizan vuelos regionales respecto del total

Uno de los parámetros que nos dan una idea del crecimiento de un modelo regional es la utilización de aeropuertos en forma exclusiva por parte de las líneas aéreas regionales. En el continente americano, por ejemplo y para que tengamos una idea, las regionales han pasado a utilizar en forma exclusiva 790 aeropuertos. En Argentina y en la década de los 90, las regionales operaban en forma exclusiva en 16 aeropuertos a nivel nacional; hoy en ninguno



De la misma forma que con la utilización de aeropuertos, el crecimiento de las redes y nuevas rutas regionales a nivel mundial y en América Latina en particular, ha sido verdaderamente exponencial. En Brasil (similar a Argentina en cuanto a la operación complementaria de troncales y regionales) el tráfico regional puro, también creció fuertemente y según todos los expertos en 2013 las regionales crecerán más que las líneas aéreas líderes.

A fines de los 80 y durante la década de los 90, operaron entre 7 y 9 líneas aéreas regionales en todo el país, con una flota promedio de entre 25 a 35 aeronaves turbohélices. Actualmente y en condición de regular, se opera con tan solo 7.

En la región central, (excluyendo los vuelos a/de Bs. As. de las regionales) la actividad de vuelos regionales promedio cuando operaban Andesmar, LAER, ALTA, SW y CATA era de 30 vuelos diarios promedio, (según el año que se analice). En la actualidad solo 3.

En la Patagonia, concretamente, operaban 4 (TAN – SAPSE – KAIKEN y EL PINGÜINO) las que en conjunto daban una solución de conectividad aérea integral a toda la región. La mayoría de las ciudades y destinos turísticos de la Patagonia eran servidos con frecuencias diarias (19 vuelos diarios y 56 en frecuencias semanales promedio). Hoy tan solo se operan algunos vuelos.

Esta diferencia de frecuencias diarias nos muestra claramente la situación del sistema regional de la década anterior en comparación con el actual. En la actualidad la gran mayoría de las rutas regionales no son voladas y ha quedado solo 1 línea aérea, basada en el interior, que realiza algunos vuelos en la Región Central y otros en Patagonia. Ambas regiones son las que más han sufrido esta pérdida de vuelos regionales, en donde el avión siempre ha sido una

cuestión estratégica de desarrollo económico y parte fundamental de sus infraestructuras turísticas

Con solo observar los mapas de rutas (solo del interior, no en la vinculación con Buenos Aires) de los periodos 1988 - 2000 vs 2001 - 2012, advertiremos claramente la situación :



El servicio estaba organizado de forma tal que permitía conectar una serie de ciudades y destinos que pasaron a estar integrados y conectados con las redes troncales y con las ciudades capitales de todo el país.

Ciudades como por ejemplo Chos Malal, Ing, Jacobacci, Viedma, Rio Grande, Esquel, Trelew, Rincón de los Sauces, San Martín de los Andes, General Roca, Loncopué (complejo turístico Caviahue – Copahue) o San Antonio Oeste (Las Grutas) en el sur; o Resistencia, Rosario, Paraná, Rio Cuarto, Malargüe, Tucumán, Salta, Reconquista, etc, en el centro y norte, disponían de opciones de vuelos internos que le daban conectividad y posibilidades de desarrollo comercial, industrial y turístico .

Con el sistema regional aéreo patagónico inoperativo y los proyectos aeronáuticos de la región central (SW, Andesmar, Alta y LAER) fuera de servicio, el sistema de vuelos regionales, que se había organizado con un esfuerzo de más de 20 años, es prácticamente nulo.

Cabe aclarar que en todas las rutas regionales (tanto en Patagonia como en el resto del país) el factor de ocupación promedio de todos estos vuelos nunca bajo de entre 64% al 67 % (según fuentes de la misma Dirección de Transporte Aéreo), razón por la cual, la falta de servicios aéreos no puede atribuirse a un problema de mercado.

Tampoco podemos atribuir la falta de vuelos a la crisis mencionada del 2002 porque, si bien esta afectó a todas las líneas aéreas nacionales, luego y a partir del 2005, se presentaron varios proyectos privados argentinos para reinstalar líneas aéreas en el interior y reactivar el sistema de vuelos regionales. Todos estos proyectos aeronáuticos regionales, ya calificados por la misma Secretaría de Transporte como viables y sustentables sin subsidios, no han sido autorizados y están demorados hasta la fecha, por la focalización del Estado Nacional en la cuestión de Aerolíneas Argentinas.

Lo cierto es que poco tiene que ver esta suerte de protección con la demora para autorizar la incorporación de nuevos actores regionales al mercado, porque una regional jamás compite con una troncal, más bien la complementa.

Pero otro dato importante a tener en cuenta, es la situación macro económica comparativa entre ambos períodos (1988 - 2000 vs 2001 - 2012). Todos los números de las cuentas provinciales y regionales en materia de población, actividad económica, inversiones, exportaciones, consumo energético, turismo, etc etc nos muestran un crecimiento del orden del 70 al 100 % en cualquiera de las variables.

Es decir que la actividad económica en la década de los 90, era prácticamente la mitad del entorno económico actual; pero con la diferencia que en aquella época operaban 9 líneas aéreas regionales y en la actualidad (con el doble de posibilidades y necesidades de un servicio aéreo) solo opera 1 en el interior.

El sistema de vuelos regionales argentino, que comenzaba a organizarse en red de vuelos combinados en la década de los 90 en los Hubs Neuquén y Córdoba y prestaba un servicio aéreo esencial vinculando las ciudades y destinos turísticos, fundamentalmente en el sur y centro del país, colapsó.

Si una Región o ciudad no tiene conectividad aérea es más difícil generar procesos de inversión y generación de puestos de trabajo concretos. La experiencia europea (en el caso del Modelo LC - Low Cost) ha demostrado que con el apoyo de las ciudades y destinos turísticos secundarios a las líneas aéreas, las regiones tuvieron un fuerte desarrollo económico y han evolucionado fuertemente a escala industrial y comercial. No es casual que desde las regiones con menos conexiones aéreas se haya definido y aportado a las líneas aéreas LC con subsidios y facilidades fiscales para lograr que operen sus aeropuertos secundarios y generen, como consecuencia, un alto impacto en sus economías.

Se entiende que Argentina no estaría en condiciones de promover, por el momento (como en Europa , EEUU o México), un modelo LC, por la lógica prioridad de recuperar la línea aérea nacional, pero si, al menos, fomentar aquellos proyectos aeronáuticos regionales que proponen volar una región determinada, con aeronaves de mediano porte turbohélices y sin intenciones de operar rutas troncales o de alta densidad.

Existen una serie de nuevos proyectos de regionales puros y solicitud de concesión de rutas internas por parte de líneas aéreas en formación, presentados ante la Secretaría de Transporte. La postergación de estos Proyectos Regionales (calificados como viables y sustentables sin subsidios o apoyo oficial) deberían incorporarse sin más dilaciones al sistema nacional de transporte aéreo e iniciar sus operaciones en regiones con una clara necesidad de vinculación.

La mayoría de estos proyectos aeronáuticos regionales guardan, como lo establece el Código Aeronáutico argentino, "Utilidad, Necesidad y Urgencia" en las rutas cuyas concesión se requiere, y no afectan ni están en concurrencia en rutas servidas por las líneas aéreas troncales (Aerolíneas Argentinas , ANDES o LAN). La gran mayoría de las rutas requeridas son de interés nacional o regional, razón por la cual, no se observa una oposición fundada de algún transportador u organización relacionada para que se efectivice su concesión.

Además la experiencia nos indica que en los casos en que se autorizaron rutas concurrentes que ya estaban suficientemente servidas por otro transportador, se generaron una serie de prácticas comerciales tarifarias, de slots, etc, desleales que terminaron perjudicando a las líneas aéreas y retardando el desarrollo orgánico del sistema de transporte nacional (caso LAPA) o regional (caso SW)

Este es justamente uno de los temas en los cuales la ley prevé que debe regular e intervenir la autoridad de aplicación. Sobre todo en aquellos casos en los cuales el que solicita una concesión propone un modelo regional con turbohélices y luego (bajo la laguna en la falta de determinación normativa del gran porte) salta hacia aeronaves Jets que compiten directamente

con las troncales; o por la liberalidad y facilidad que se permite alterar u omitir escalas, se transforma estructuralmente la red de rutas solicitadas de baja densidad (hacia/desde destinos no servidos declarados como de interés), en otros en concurrencia con las troncales.

La operación regional debe volar en un área acotada a la autonomía de sus aeronaves y concentrada en un esquema de rutas que le permitan mantener vuelos conectados con las frecuencias necesarias para darle consistencia a toda la RED y por ende a la región. Las operaciones o programaciones extendidas, fuera del rango aconsejado para aeronaves de menor porte o turbohélices, con pernoctes costosos, hoy ya no tienen ningún consenso en ningún país avanzado del mundo.

Teniendo en cuenta estos conceptos, la reorganización del modelo regional argentino debería ser una cuestión política prioritaria y no demorar más tiempo en su reactivación.

Conclusión

La primera conclusión (y que coinciden todos los expertos) es la necesidad de priorizar el sistema regional como motor de desarrollo y conectividad de las regiones y destinos del interior y la segunda sería la decisión política de su rápida reorganización.

Las principales cuestiones que se deberían priorizar, serían, en primer lugar, reconocer la importancia de las regionales en el sistema de transporte aerocomercial nacional. En este sentido, es altamente recomendable evaluar el impacto económico en las regiones por el aporte del transporte aéreo al Producto Bruto y la actividad Económica regional. En la actualidad los proyectos aeronáuticos se miden fundamentalmente por su impacto económico.

En segundo verificar la situación de complementación entre las redes troncales y las redes regionales, incluyendo el transporte terrestre que podría integrarse al modelo, en una suerte de red de integral de transporte combinado Bus - Avión (como es el caso de viva Aerobus en México).

Argentina debe recomponer en el menor tiempo posible su sistema de vuelos regionales, porque es inconcebible que un país con la extensión geográfica y la importancia del turismo internacional en la economía nacional, regional y provincial, no haya logrado establecer y mantener un sistema sólido de vinculación aérea de menor o mediano porte.

El aporte y el impulso que requiere este sector es ínfimo comparado con los beneficios estratégicos, económicos, políticos, de generación de puestos de trabajo calificado, etc, que su rápida implementación generaría.

Pero para todo esto se concrete sería necesario dar el primer paso; revisando la cuestión de la convocatoria a la Audiencia Pública para que se habilite a las Regionales a iniciar el proceso de incorporación de aeronaves y posteriormente iniciar sus vuelos, restringiendo las posibilidades de alterar u omitir escalas en las rutas concedidas o el cambio de porte o tipo de avión según fuera solicitado en el Plan de negocios presentado ante la misma Autoridad de Aplicación.