



# Mercado aéreo chileno comienza a sentir los efectos de la falta de aviones

**En un año en que la industria aérea mundial espera alcanzar cifras récord de pasajeros, cuatro aerolíneas han suspendidos vuelos entre Santiago y Estados Unidos, Canadá y México. El hecho se produce debido a un reacomodo del mercado por suplir la temporada alta en el hemisferio norte y afectado por las demoras en las entregas de Boeing y Airbus, que han producido una escasez de aviones.**

POR CLAUDIO GAETE

La aviación mundial se encuentra convulsionada por el atraso en la entrega de aviones por parte de Boeing y Airbus, lo cual ha obligado a la industria a redireccionar sus naves de cara al comienzo de la temporada alta en el hemisferio norte y al aumento de la demanda por vuelos.

Además, este escenario se da en un momento de recuperación de la industria, luego de ser duramente golpeada durante la pandemia. Según el último reporte de IATA, se espera que este año se alcance la cifra récord de 4.700 millones de pasajeros, unos 200 millones más que en 2019 y que los beneficios netos de la industria aérea este año alcancen a US\$25.700 millones.

Chile no está ajeno a esta coyuntura. A la fecha hay cuatro aerolíneas de bandera extranjera que llegan al país que decidieron suspender vuelos directos para redireccionar los aviones a otros destinos. La decisión se tomó hace meses, pero comenzó a tener efecto en estos días.

## Un invierno con menos vuelos non stop

Este año se han sumado una serie de eventos que están dejando a esta parte de Sudamérica con menos vuelos procedentes del hemisferio norte. A la escasez de aviones se sumó el aumento de la demanda en el hemisferio norte producto de las vacaciones del verano boreal y las Olimpiadas en París, obligando a varios operadores a reestructurar sus rutas.

Air Canada, presente en Chile desde

el año 2003, suspendió su vuelo entre Santiago y Toronto a partir del 1° de abril y lo retomará el 28 de octubre.

United Airlines, en tanto, suspendió el vuelo a Houston desde el 29 de marzo y lo retomará desde el 26 de octubre.

American Airlines hizo lo mismo con su ruta a Dallas/Fort Worth, la que retomará en octubre, quedando con un vuelo diario a Miami. Ahora destinará sus Boeing 787 Dreamliner a Ámsterdam, París y Roma,

Finalmente, Aeroméxico suspendió por segundo año consecutivo su vuelo a Ciudad de México entre marzo y octubre.

Según Edgardo Giménez Mazó, experto en tráfico aéreo y editor del portal especializado Aviacionline.com, esta situación se debe a los problemas de entrega de aviones, lo cual obliga a las compañías aéreas a mover sus máquinas donde les sea más rentable, sobre todo en el verano del hemisferio norte, que es el más fuerte de ellos.

"Ellos dicen, no me queda otra que redestinar los pocos aviones que tengo, reducir mis operaciones en mercados más chicos, como el chileno, y enviarlos a aquellos que me resultan más rentables, sobre todo ahora que buscan recuperarse de los efectos de la pandemia", explicó.

Agrega que no solo Chile se ha visto afectado por este tema. American Airlines también suspendió sus vuelos desde Buenos Aires, mientras que en Colombia y Perú se repite este mismo fenómeno con distintas aerolíneas.

El asunto ya fue objeto de conversación en la conferencia de IATA Wings of Change 2024, que se realizó en Santiago el pasado 10 y 11 de abril.

En el encuentro se dieron cita los principales actores de la industria, además de algunas autoridades de gobierno, como la subsecretaria de Turismo, Verónica Pardo Lagos, quien se mostró sorprendida por las medidas de las aerolíneas.

Al ser consultada por Señal DF, respondió que la industria aérea está atravesando dificultades a nivel internacional por la escasez de aviones y de tripulantes. Esta crisis ha llevado a algunas firmas del rubro a adoptar estrategias de negocios, por lo que están privilegiando la temporada estival en el hemisferio norte y dejando de operar algunas rutas hacia el hemisferio sur, que incluye nuestro país.

"Ante este escenario, que sabemos no son medidas definitivas por parte de las aerolíneas, hemos reforzado nuestras gestiones para coordinar a actores públicos y privados para seguir avanzando en la recuperación de rutas y frecuencias aéreas", señaló Pardo.

Agregó que en el contexto de IATA Wings of Change 2024, "sostuvimos reuniones bilaterales con varias aerolíneas y reiteramos nuestro compromiso por mantener las condiciones favorables que tiene nuestro país en materia de

cielos abiertos y los esfuerzos por impulsar campañas cooperadas de promoción internacional".

## Lo que dicen las aerolíneas

Alfredo Babún, regional manager de Air Canada, señaló que en el caso de esta aerolínea la decisión se tomó debido a "un problema estacional, pero se debe a la falta de aviones. Nosotros teníamos este año un plan de expansión bastante grande para Europa y esos vuelos iban a ser operados con los aviones nuevos de Airbus 321 extra long range que iban a llegar este trimestre, pero Airbus se atrasó y recién van a llegar en diciembre de 2025".

Explicó que eso los obligó a mover las piezas del ajedrez, sobre todo ahora con la llegada del verano en el norte. "Obviamente tuvimos que suspender algunas rutas para poder operar esos vuelos a Europa. Además, la semana pasada empezamos a volar un nuevo vuelo desde Vancouver a Singapur que requiere un Boeing 787 Dreamliner, de fuselaje ancho, porque el vuelo dura 16 horas".

Babún explicó que en diciembre de 2025 van a empezar a recibir 10 aviones Boeing 787-10 y más ade-

lante llegarían 15 más. "A partir de diciembre de ese año vamos a estar en una posición más sólida, porque durante la pandemia dimos de baja 32 aviones de cabina ancha debido a que eran los más antiguos".

En el caso de Aeroméxico, la suspensión se produce por segundo año consecutivo y al ser consultada la empresa respondió escuetamente que "la ruta Santiago-Ciudad de México es de temporada. No tenemos comentarios adicionales al respecto".

El año pasado, Aeroméxico transportó 48.355 pasajeros, una reducción del 54,6% respecto del año anterior. La aerolínea mexicana ha tenido que dejar en tierra varios de sus aviones Boeing 737 Max 9, luego del accidente de Alaska Airlines, a la cual se le desprendió una de sus puertas en pleno vuelo, con lo cual se inició un proceso de revisión de los aparatos. Esto significó para la firma mexicana la cancelación de vuelos y la puesta en marcha de medidas de flexibilidad consistente en reacomodos de vuelo.

Desde United Airlines remarcan que la decisión se debe a los retrasos en las entregas de aviones, lo cual se une al comienzo de la temporada alta en el hemisferio norte. Pero subrayan que es algo temporal y que, de hecho, la empresa acaba de abrir una nueva oficina en Santiago.

Explicaron que para suplir la carencia, están cubriendo el servicio con Copa Airlines hasta Panamá y desde ahí conectan con vuelos de United a Estados Unidos. La otra ruta es vía Sao Paulo, vía Latam, y desde ahí ofrecen vuelos a Chicago, Nueva York, Washington y Houston.



# 9.739.613

## PASAJEROS

fue el tráfico internacional en Chile en 2023, según la JAC.





## Pasajeros por aerolínea en 2023



Fuente: Junta Aeronáutica Civil

**4.700**  
millones de  
pasajeros

se espera que vuelen este año  
en el mundo

A nivel global, United ha resentido con fuerza la escasez de aviones.

De hecho, este miércoles, publicó en Estados Unidos sus resultados del primer trimestre y anotó una pérdida antes de impuestos de US\$164 millones. En su comunicado culparon directamente a Boeing por dicha cifra, afirmando que refleja "el impacto de aproximadamente US\$200 millones por la inmovilización del Boeing 737 Max 9, sin el cual la compañía habría reportado una ganancia trimestral", dijo la empresa.

También dijeron que para este año esperaban recibir 183 aviones de fuselaje estrecho por parte de Boeing, pero luego la cifra se redujo a 101 y ahora sólo esperan 61 unidades.

En el caso de American Airlines respondieron que la medida forma "parte de la evaluación continua de nuestra red" y que continuarán ofreciendo un servicio diario a Santiago desde Miami. "Estamos contactando proactivamente a los clientes afectados para ofrecerles alternativas de viaje", señalaron.

Según el portal Aviacionline.com, la aerolínea declaró que esta decisión responde a una reestructuración de la demanda, teniendo además a los

retrasos en la entrega de nuevos aviones de largo alcance como un factor ineludible.

### El origen del problema

Durante años Boeing se vanaglorió de un slogan que exaltaba su flota de aviones: "If it's not Boeing, I'm not going" (si no es Boeing, no voy). Para su desgracia esa afirmación se ha puesto en entredicho después de dos accidentes con sus modelos 737 Max ocurridos hace cinco años y, posteriormente, un problema con una puerta en un vuelo de Alaska Airlines en el mismo modelo.

Según Reuters, las aerolíneas norteamericanas recibirán un 32% menos de aviones que lo previsto hace un año, dado que la gran mayoría depende del 737 Max de Boeing. E

En tanto, la europea Airbus también ha tenido problemas y se calcula que unos 650 modelos Airbus A320 no podrían ser utilizados este año debido a un defecto que debe ser inspeccionado por las autoridades, lo cual ha causado demora en sus entregas.

Boeing ha sido objeto de un exhaustivo escrutinio por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA en inglés) la cual ha aumentado las exigencias técnicas afectando su

cadena de producción y la entrega a proveedores.

De hecho, el regulador estadounidense afirmó que tras una auditoría a Boeing y su proveedor Spirit AeroSystems se encontraron múltiples incumplimientos a los requisitos de calidad de fabricación y se dio un plazo de 90 días a la empresa para elaborar un plan para solucionar estos problemas de calidad.

Según informa **Financial Times**, al menos media docena de aerolíneas norteamericanas y europeas han sostenido que sus planes para aumentar su capacidad están en duda. Los dardos se dirigen al CEO de Boeing, Dave Calhoun, a quien se culpa de haber puesto los retornos financieros por delante de la destreza en ingeniería. Debido a ello, la empresa dependió más de proveedores para fabricar piezas y se preocupaba más en el ensamblaje final.

En Europa, Airbus también ha registrado retrasos en sus entregas debido a problemas de suministro y advirtió en febrero de este año que la demora sería de varios meses.

En este caso, los problemas se refieren a escasez de piezas, no por problemas de seguridad.

El director ejecutivo de Airbus, Guillaume Faury, dijo en febrero que estaba tratando de equilibrar la demanda renaciente de las aerolíneas con una cadena de suministro compleja. "Estamos tratando de encontrar el punto óptimo entre la demanda que tenemos y los muchos cuellos de botella".

### Impacto en las aerolíneas

Las demoras en las entregas ya han causado efectos en los resultados en algunas aerolíneas. Además de United, Southwest, una de las compañías low cost más importantes de Estados Unidos, advirtió que tendrá pérdidas netas en el primer trimestre de este año y que sus ingresos en todo 2024 serán inferiores a los previstos debido a la demora en las entregas de Boeing.

Ryanair, otra firma low cost, de Irlanda, dijo que pedirá una compensación a Boeing por los retrasos ya que eso la ha obligado a reducir sus provisiones de número de pasajeros y a considerar la

cancelación de algunos vuelos durante el verano europeo.

El CEO de la empresa, Michael O'Leary señaló que "nuestro crecimiento se ha visto limitado porque no sabemos realmente cuantos

aviones vamos a adquirir (...) hay un espectáculo de mierda en Seattle", dijo.

La buena noticia es que la escasez de aviones, por ahora, no ha golpeado a las aerolíneas chilenas.

Latam Airlines está operando con normalidad y abriendo nuevas rutas dentro del continente. No es casualidad, dentro de las negociaciones del Chapter 11 la compañía no sólo logró aviones con los precios probablemente más competitivos de la industria, también renegoció la llegada de futuros aviones, de hecho cuenta con una orden de aproximadamente 100 aviones Airbus que llegarán hasta 2029 y con precios competitivos.

Señal **DF** consultó a un representante de Sky Airlines sobre su situación y respondió que para ellos ya terminó la temporada alta (de enero a mediados de marzo) y recalzó no tener escasez de aviones y que no tienen contemplados ajustes de rutas o frecuencias por falta de aparatos. **S**