

**Mesa Redonda Virtual promovida por OACI y Agencia de Aviación Civil de Brasil-ANAC y Aerocivil de Colombia y Comisión Latinoamericana de Aviación Civil- CLAC para brindar sus perspectivas sobre el COVID-19**

Reunión convocada por Sr. Fabio Rabbani, Director Oficina Regional de OACI

16 de abril de 2020

**Participantes:**

1. Sr. Juliano Norman, Director Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil - ANAC
2. Sr. Juan Carlos Salazar, Director General de Aerocivil de Colombia
3. Sr. Jaime Binder, Secretario Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC

Saludos a todos los que nos escuchan en esta mesa redonda virtual promovida por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional que tiene la intención y el propósito de traer todos los retos, acciones efectivas con respecto a la aviación civil regional frente a la coyuntura del COVID-19.

Soy Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina de la OACI y tenemos aquí algunos invitados muy especiales, que podrán brindarnos sus visiones respecto al tema y lo que están mirando más allá de esta crisis.

En primer lugar, me gustaría presentarles al Director Presidente de la Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil (ANAC), Sr. Juliano Norman, el Director General de Aerocivil de Colombia, Sr. Juan Carlos Salazar y, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Sr. Jaime Binder.

Es importante destacar también que estamos viviendo un momento de incertidumbre y la posición de los invitados y lo que es presentado en esta charla no tiene la intención de reflejar una posición definitiva por parte de los actores o de sus organizaciones, sino brindar a todos acá un poco de información y también buenas ideas que pueden ser compartidas y buenas experiencias que han sido adoptadas por los Estados y por la Organización Regional. Además de eso, las informaciones y elementos que estamos construyendo acá podrán aportar la visión y las acciones a nivel nacional y regional, ayudando y apoyando a la industria como un todo. Es una cadena que está altamente afectada por este momento de crisis y que naturalmente espera una reacción rápida para garantizar una respuesta y atención de las necesidades de los pueblos en este momento de crisis, pero también para una reanudación y recuperación que permita el sostenimiento de la aviación, de la industria y de todos sus actores.

Empezaremos entonces hablando sobre los retos y las principales acciones adoptadas en un primer momento de crisis y me gustaría iniciar esto con el Director Presidente de ANAC Brasil.

Juliano, desde su perspectiva y de las medidas que han sido adoptadas por el Estado Brasileño, ¿cuáles son las expectativas, cuáles son los grandes retos que ustedes tuvieron en este primer momento y las acciones que adoptaron, que se mostraron exitosas en respuesta a la situación presente?

**Juliano Norman dice:** Fabio, gracias, muchas gracias por la oportunidad, excelente iniciativa, todos nosotros estamos viviendo un momento único, todos tenemos mucho trabajo, desafío muy grande y podemos hacer este tipo de conversaciones, compartir experiencias, es una oportunidad

muy enriquecedora e importantísima. Entonces una vez más y, en primer lugar, felicitaciones a ustedes por su iniciativa.

Antes de comenzar a hablar voy a avisarles que hablaré en portugués más un portugués despacito para que todos me entiendan bien.

Es importante contextualizar, este año 2020 era un año de reanudación de crecimiento, un crecimiento muy expresivo de la aviación civil en Brasil. Estábamos esperando una tasa de crecimiento por encima de los dos dígitos. Los señores tenían una idea, una expectativa de las empresas aéreas en la recepción de nuevas aeronaves, dos aeronaves por semana serían adicionadas al servicio, un ambiente de mucho optimismo, de gran crecimiento. Recientemente, Brasil había aprobado unas medidas que facilitarían mucho el incremento del capital extranjero, una de ellas: hicimos una simplificación de la reglamentación con relación al transporte aéreo que permitía entrar nuevos modelos de negocios entrar al país. En fin, en un ambiente de mucho optimismo, de mucha expectativa de un crecimiento muy rápido y, de repente, y ahí yo diría que de repente, vino de la noche a la mañana... prácticamente las empresas aéreas comenzaron a llegar y estaban percibiendo que las ventas del transporte internacional estaban cayendo vertiginosamente, cerca del 20% al día. El mercado doméstico, en ese primer momento, ellos no estaban percibiendo ninguna reducción, las reservas ni ningún tipo de cancelación en el aeropuerto, entonces todo seguía bien en el mercado doméstico. Sin embargo, en aquel momento, encendimos la luz amarilla, la ANAC ya participaba de un grupo de trabajo junto con nuestro Ministerio de Salud para acompañar las acciones relacionadas al COVID-19. La administración seguía desde diciembre la situación de China. En aquel momento nos sentamos con el Ministerio de Salud y entendimos que se establecerían medidas de distanciamiento más de lo previsto inicialmente. La idea inicial era que ocurriera de forma más lenta, de país a país alrededor del mundo y de repente el escenario cambió y la perspectiva fue que todo pasaría muy rápido al mismo tiempo en el mundo entero.

A partir de ese día, lo que hicimos fue intentar organizar tanto las acciones de la Agencia Nacional de Aviación Civil como las del Ministerio de Infraestructura para hacer frente a ese escenario; Entonces voy a tratar de dividir los tres hechos aquí. Primero, el hecho financiero frente a un escenario que quedan unas reservas con consecuencia de las necesidades de las empresas, formando un escenario, la extensión de fronteras iba a provocar una reducción muy importante en la cuenta de pasajes ya vendidos, que no llegaron a volar y, por tanto, los reembolsos iban a aumentar mucho. Sabíamos que eso era cuestión de tiempo para llegar al mercado doméstico. Entonces los ingresos de las empresas, ya previsto allí, ellos iban prácticamente a cero, iban a caer mucho, los costos como todos lo saben... una gran parte de los costos son fijos. Entonces estábamos vislumbrando allí un problema de flujo de caja; desde el momento inicial, se percibía que el flujo de caja en cortísimo plazo iba a hacer un desafío para las empresas. Bien, presentamos algunas razones y el Ministerio de Infraestructura, conjuntamente con ANAC y el Ministerio de Economía, empezaron a estudiar medidas a aplicarse en pro del sector. Voy a destacar dos, que fueron medidas iniciales que acabaron ocurriendo, pero hay otras que voy a citar un poco más adelante.

En aquel primer momento, dos medidas fueron hechas para estancar un poco el déficit de flujo de caja de las empresas. Una de ellas fue permitir que las empresas aéreas reembolsen a los pasajeros que no volaron y que estaban desistiendo de viajar y que no querían embarcar, las empresas tenían doce meses para restituir el valor del pasaje a los pasajeros para evitar ese déficit de caja en el corto plazo. También se acordó postergar el pago de algunas tarifas, principalmente para las líneas aéreas; eran las tarifas de navegación aérea, las tarifas con una dinámica de pago con un valor acumulado; y ahí el Gobierno postergó el pago de esas tarifas, comenzó a estudiar la postergación del pago de impuestos desde aquel primer momento. Yo citaré esas dos, como las medidas iniciales. Comenzamos a tomar ya otras medidas regulatorias a cargo de ANAC que

fueron conceder *waiver* de los slots por la temporada entera, hasta octubre, de la regla de slots de los aeropuertos que son coordinados. A partir de allí, hicimos un trabajo frente a habilitaciones de licencias de personal de aviación civil, tanto de mantenimiento como de tripulantes; en fin, de todo el personal de aviación civil, sabiendo que las medidas de distanciamiento social iban a perjudicar demasiado a las personas al hacer los entrenamientos, la caída de la cantidad de vuelos iba a ser muy grande. Entonces, en cierta forma, se tenía mucha presión ahí sobre esa categoría, entonces hicimos también una postergación en los plazos de las licencias, postergación inicial de 120 días, y así fuimos haciendo una serie de medidas regulatorias para intentar adecuar el ambiente regulatorio a la nueva realidad, que se puede decir que fue un choque de demanda abrupto que no se tenía previsto y lo que hicimos fue intentar dar a las empresas las condiciones de hacer un ajuste interno, que las empresas lo puedan hacer en el plazo de 48 o 72 horas: ese fue más o menos el plazo de todo eso que ocurrió en Brasil.

Fuera de extender todas esas medidas a los aeropuertos también, tenemos en Brasil un programa de concesión de aeropuertos bien emergente. Son muchos aeropuertos, casi todos de capitales que ya están concedidos y varios otros aeropuertos menores. Entonces se ha tenido que extender una serie de licencias y entrenamientos para mantenimiento de certificados; hicimos la extensión de eso. Postergamos por 12 meses de pago de deuda de sus aeropuertos. Los aeropuertos concedidos pagan una especie de regalía por la explotación de aeropuertos. El plazo no fue de 12 meses, hasta diciembre de 2020, fueron 9 meses, para también aliviar el flujo de caja de las empresas aeroportuarias. Comenzamos a estudiar con ellos una serie de decisiones operacionales, decisiones que hacen en todo sentido un ambiente de demanda mucho menor. Entonces los aeropuertos que tenían ahí 35 a 40 movimientos por hora, han pasado de 20 a 30 movimientos por día. Con ellos comenzamos a hacer una serie de flexibilizaciones operacionales; por ejemplo, permitir que los aeropuertos operasen en un nivel operacional único. Fijar algunos impuestos, algunos que tienen más de una pista de colaje, fijar solamente una, operación intermitente... hicimos algunas flexibilizaciones en ese sentido, todo eso para intentar hacer el ajuste para dar flexibilidad operacional que generaría mejor eficiencia posible delante del nuevo escenario. En la misma forma, hicimos algunas medidas para las empresas de *Ground handling* por ejemplo, entonces, es un trabajo muy duro hecho por ANAC para ajustar, como dije, ajustar el ambiente regulatorio a la nueva realidad.

En paralelo a eso, tuvimos un problema muy serio que fueron todas esas medidas casi simultáneas, tener siempre coordinados a los Estados y cerrar sus fronteras de la noche a la mañana y nos debemos eso. Vimos pasajeros intentando retornar a sus países y tenemos la dificultad muy grande de aprobar las operaciones, muchas veces con vuelos siendo directos, otras veces con conexiones y la dificultad de conseguir atención.

Ha sido un trabajo muy grande con los Estados para permitir que los ciudadanos fuesen repatriados. En el caso de Brasil, se tuvo cuidado de no sólo cuidar a los brasileros, sino entendiendo que Brasil acababa siendo un *hub* muy grande para las conexiones en América Latina y todo el mundo entero. Y allí, conseguimos junto al gobierno, Ministerio de Justicia, Relaciones Exteriores y también Ministerio de la Salud, un entendimiento de importancia de infraestructura aeroportuaria, de transporte aéreo. Ese ya fue un decreto de calamidad pública clasificado como un servicio esencial importante que debería caer dentro de los decretos de las fronteras de Brasil, siempre intentando preservar los extranjeros que estaban en conexión, tanto para traer toda persona de América Latina como también los europeos que eventualmente se conectarían con Brasil para volver, europeos y americanos, ¡en fin! para volver a sus países. Tomó un cuidado muy grande de no cerrar fronteras en forma lineal y completamente, y ahí comenzamos un trabajo con las autoridades para poder hacer toda esa repatriación de ciudadanos. Todo eso estaba ocurriendo al mismo tiempo y las cosas se fueron agravando a una velocidad muy grande. En algún momento si yo pudiera, antes de finalizar aquí, comentaré específicamente lo que pasó en

Brasil cuando algunos Estados comenzaron a tomar sus medidas, comenzaron a pedir el cierre de todo el comercio, el cierre inclusive de los aeropuertos y eso fue un trabajo muy grande que tuvimos que hacer con los Estados para que ellos entendiesen que los aeropuertos se servirían no a los propósitos del Gobierno Federal o a los propósitos de repatriación, sino a los propósitos del propio Estado, porque la principal fuente... Brasil es la principal fuente de distribución de personas y materiales biológicos, médicos, los materiales relacionados inclusive al combate del COVID-19 que son llevados por transporte aéreo, de la misma forma que el transporte de personas, personalmente, etc.

En fin, como introducción inicial, no sé si me alargué mucho, ese fue el panorama de las primeras medidas que fueron tomadas en Brasil. Agradezco por la oportunidad.

**Fabio Rabbani dice:** Muchas gracias Juliano, creo que nos brindó un panorama del impacto inicial que tuvo esa crisis y, principalmente, las medidas que fueron adoptadas por Brasil. Vemos que hubo una mezcla de acciones de naturaleza operacional, económica para garantizar que las operaciones se mantuvieran mínimamente disponibles y que la línea de vida de la aviación sea mantenida en Brasil. En este momento me gustaría traer a la discusión al Director General de Aerocivil, Juan Carlos Salazar, y Juan, te hago las mismas preguntas: Cuál fue el impacto inicial y las medidas que ustedes han adoptado a la fecha para enfrentar este brote que ha tomado a todo el mundo y ahora ha llegado a nuestra Sudamérica?

**Juan Carlos Salazar dice:** Muchas gracias Fabio, buenas tardes a mis colegas y muchas gracias por esta invitación.

La experiencia en Colombia es bastante similar a lo que nos acaba de narrar Juliano sobre la experiencia brasilera. Obviamente guardadas las proporciones. Lo primero fue que el Gobierno Nacional en Colombia empezó a tomar unas medidas anunciándolas con anticipación para ir restringiendo la llegada, en primer lugar, de pasajeros extranjeros en vuelos internacionales; posteriormente la medida de suspender la llegada de todos los pasajeros internacionales, fueran extranjeros o no y, por último, restringir las operaciones aéreas domésticas incluso, porque el Presidente de Colombia tomó la determinación de generar un proceso que llamamos en Colombia *aislamiento preventivo obligatorio*, un *lockdown* de todos los ciudadanos, tratando de evitar que se propagara rápidamente el virus en Colombia, lo cual pues ha dado unos resultados bastante positivos por lo menos para atenuar la curva. Desde luego que esa decisión que tomó el Presidente de la República y sustentado por razones de salubridad, de la declaratoria de la emergencia sanitaria que hubo en el país a raíz de la pandemia del coronavirus COVID-19, tuvo un efecto muy directo en muchas actividades de la economía y muy directo por supuesto en el transporte aéreo y en toda la infraestructura y este proceso se dio de una manera muy rápida, muy vertiginosa y pues a nosotros, como Aeronáutica Civil, somos al mismo tiempo una autoridad pero que al mismo tiempo prestamos los servicios de navegación aérea y al mismo tiempo somos responsables por varios aeropuertos públicos en Colombia, pues nos tocó también actuar en varios sentidos, en varios niveles y de manera muy rápida.

Tal vez para enunciar algunas de las medidas, como lo hizo Juliano, yo quisiera destacar, pues, que lo primero que hicimos fue tomar una determinación con respecto a no exigir el cumplimiento de los slots para los aeropuertos coordinados en Colombia. Creo que fuimos una de las primeras autoridades en tomar esa determinación. Acto seguido, tomamos una determinación también como gobierno de no cobrar las tasas de estacionamiento para las aeronaves que se quedaron en tierra. Tenemos más de 132 aeronaves en tierra en los diferentes aeropuertos del país y pues una de las primeras medidas que adoptamos fue precisamente, mientras esas aeronaves estuvieran en tierra pues no cobrarles el derecho de estacionamiento y, posteriormente a eso, hemos venido trabajando con los diferentes actores de la cadena, aerolíneas, aeropuertos, talleres, el mismo prestador de servicios de navegación aérea, en revisar el tema, por ejemplo, de los vencimientos

de las licencias, de chequeos, de ese tipo de requerimientos normativos que en tiempos normales pues obviamente serían inamovibles, pero que en esta coyuntura normal donde estábamos buscando el aislamiento social, la separación entre las personas, estamos evitando la circulación incluso de personas, pues este tipo de actividades de entrenamiento, de chequeos médicos, etc., pues obviamente se hace imposible, y por eso hemos venido expidiendo una serie de *waivers*, todo con fundamento en estudios de seguridad operacional y obvio que alineados con lo que están haciendo otras autoridades en el sector y en el mundo.

Ahora de otro lado vienen una serie de medidas, digamos económicas, en las cuales pues la industria del transporte aéreo y la misma infraestructura pues enfrentan enormes retos en lo que tiene que ver con el flujo de caja. Esta es una industria que vive de las ventas futuras del próximo mes, de la próxima temporada y pues al estar suspendida toda la operación aérea, pues esto está afectando gravemente a todas las aerolíneas y también a toda la cadena que tiene que ver con la aviación en Colombia y, el Gobierno Colombiano hasta ahora ha adoptado algunas medidas que, pues han sido un gran esfuerzo por adoptarlas, pero seguramente, pues eso todavía no garantiza la viabilidad financiera y económica de los actores de la cadena. Tenemos por ejemplo suspendido el cobro de los arrendamientos en la infraestructura que todavía gestiona la aeronáutica civil de Colombia. Hemos viabilizado lo que hemos encontrado con los diferentes actores de la cadena para hacer acuerdos de pago en las diferentes deudas por tasas y los servicios que prestamos a los actores de la cadena. Hemos venido trabajando por ejemplo en suspender las restricciones ambientales que tienen algunos de nuestros aeropuertos; esa fue otra medida importante por cuanto la operación carguera es en estos momentos crítica, un poco la situación tan compleja que está viviendo la industria. En estos momentos pues el reto grande también para la aeronáutica civil es que somos otro actor de la cadena, la aeronáutica civil como prestadora de servicios de navegación aérea y prestadora de servicios en los aeropuertos, pues también dependen sus ingresos de que el sistema de transporte aéreo funcione.

Al estar suspendida y al tener una perspectiva de seguir afectado por un tiempo todavía que no sabemos cuánto es, pues eso nos ha afectado la proyección de ingresos en la misma aeronáutica civil y nos está tocando realizar todos nuestros proyectos como los veníamos planificando desde el año pasado, para tratar de resolver, digamos los retos que plantea el presente año por una caída importante de los ingresos, hasta el momento estimamos cerca de una tercera parte de nuestros ingresos, y con lo cual nos ha tocado revisar todos nuestros proyectos de inversión y nuestros gastos y, adicionalmente con el gran reto que tenemos que el gobierno colombiano nos ha pedido como aeronáutica civil, que se mantenga la infraestructura aeroportuaria que es esencial para la carga aérea para los vuelos humanitarios, para los vuelos de salud, se mantenga operando y, en ese orden de ideas, pues nosotros tenemos todos nuestros servicios de navegación aérea y algunos de los servicios aeroportuarios disponibles para que la operación aérea esencial pueda seguirse dando aún en esta época de aislamiento o de *lockdown* en la que estamos en Colombia. Y adicionalmente quisiera decir que en estos momentos veo dos grandes retos, lo primero es que a nosotros nos ha tocado como sector que yo creo que es algo común a todo el mundo en que por ser esto una crisis de salud pública, una pandemia, pues obviamente quien lleva el liderazgo, quien toma las decisiones y da de alguna manera las directrices, son las autoridades de salud. En Colombia está el Ministerio de Salud, con quien hemos venido trabajando y coordinando, pero también hay autoridades de salud locales y hay gobernantes locales. Entonces esa es una complejidad que veo que Juliano mencionó de alguna manera. Los gobiernos esta-duales que empezaron a solicitar acá en Colombia también hemos enfrentado ese gran reto que anteriormente era un sistema coordinado a nivel nacional, pues hoy en día la principal dificultad y el principal reto que nosotros tenemos a futuro es la coordinación con los gobernantes locales y con las autoridades locales, porque, digamos que en el sistema legal nuestro, ellos pueden incluso intentar algunas acciones judiciales para limitar el transporte aéreo o pedir que se cierren los aeropuertos. No sucedió y yo creo que ese va a ser un reto enorme en la reactivación del transporte aéreo, por

lo menos a nivel local en Colombia, las autoridades locales vamos a tener que llevar un trabajo con las autoridades locales, casi que de ganarnos nuevamente la confianza para que los aeropuertos vuelvan a operar y para que los vuelos sean nuevamente recibidos en el momento en que ya esté pasando la crisis de salud pública. Eso es inicialmente lo que quisiera destacar. Muchas gracias Fabio y le cedo la palabra a mis colegas.

**Fabio Rabbani dice:** Muchas gracias por tu ponencia, Juan. Yo creo que se ha demostrado que los Estados han sido proactivos en sus medidas, al mismo tiempo que el sector de aviación ha sido muy responsivo a las demandas y determinaciones de las autoridades de salud y, claro, a las necesidades de la población. Respecto al transporte de carga, sin duda el impacto que han generado las medidas adoptadas en este momento, principalmente respecto a la carga de bodega que transporta aviones de pasajeros, reduce bastante esta capacidad de respuesta, al mismo tiempo que exige que medidas sean adoptadas para permitir que podamos recuperar cuanto antes este importante sector logístico para la Región. Teniendo esta visión yo creo que podemos ahí traer a la discusión también a Jaime Binder, Secretario Ejecutivo de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, en esta perspectiva amplia de los impactos que generó a la sociedad, al sector de aviación y la capacidad ahora de las primeras acciones a nivel regional, incluso el tema de carga. Creo que es un punto que tú puedes destacar en tus palabras iniciales. Jaime, por favor.

**Jaime Binder dice:** Muchas gracias, Fabio, por esta invitación. Te felicito por la iniciativa de poder compartir experiencias.

Yo, como Secretario de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, al igual que los Directores aquí presentes y tú mismo, Fabio, hemos vivido este fenómeno, esta crisis de este coronavirus desde la perspectiva de saber que venía, pero nos sorprendimos mucho de la velocidad con que se precipitaron los hechos. La Organización Mundial de la Salud primero nos dijo que estemos en alerta y luego declara la pandemia y muy rápidamente tuvimos que reaccionar a una crisis totalmente inesperada. Los hombres y mujeres que tienen vocación en la aviación estamos en este campo para conectar a las personas, y precisamente lo que nos recomendó la Organización Mundial de la Salud fue no conectarnos, mantener esta distancia social y no movernos de nuestros hogares; y la aviación se transformó en un vector que puede trasladar al virus y corcharlo a la naturaleza humana que es abrazarnos. Tuvimos que iniciar por razones muy obvias para proteger la vida humana, una serie de restricciones que en algunos países son bastante fuertes. De la CLAC estábamos previendo que el transporte aéreo se iba a duplicar en la Región, en Latinoamérica y El Caribe dentro de los próximos diez años y de pronto estamos viviendo un escenario de absoluta incertidumbre. No sabemos lo que se nos viene hacia el futuro. El futuro que habíamos pronosticado ya no existe. Tenemos que pensar nuevamente en el futuro y, bueno, los desafíos que tuvimos fueron el adaptarnos como organización internacional, adaptarnos al teletrabajo, a una nueva forma de intercomunicarnos.

Yo quiero hacer un reconocimiento a través de Juan Carlos Salazar y de Julián Norman, de Colombia y de Brasil, del esfuerzo extraordinario de adaptación que han tenido las autoridades aeronáuticas en Latinoamérica para primero resolver la crisis de la repatriación, de poder a cada compatriota, a cada ciudadano de los países retornarlos en aquellos lugares donde pudo hacerse; y realmente este es un esfuerzo de adaptación muy extraordinario. Y no estamos preparados para adaptarnos tan rápido. Sin embargo, de alguna forma, la propia vocación de la aviación nos hizo afortunadamente avanzar con cierta rapidez en esta materia. Entonces, yo diría que el primer gran desafío que hemos tenido que enfrentar todos nosotros es el de adaptarnos y, el segundo, es comprender que estamos en un sistema. No sólo hablamos aquí de transporte aéreo, sino que del sistema del transporte aéreo, y aquí hay muchos actores en la cadena. Este sistema de transporte aéreo a su vez está en un sistema mayor, social y económico y todo cambió allí también, porque, al tomarse las decisiones por otros actores que ya no son las autoridades aeronáuticas, tuvimos

que comprender cómo conseguíamos que este sistema siguiera funcionando y el principal desafío aquí ha sido mantenernos unidos.

La aviación internacional tiene normas de carácter internacional de carácter universal, que no deben ser distintas en cada país. Al salir varias de las decisiones de la autoridad aeronáutica, esta comprensión se pierde y cada Estado legítimamente toma políticas públicas que involucran a la aviación en distintos niveles y grados y esto lo observamos en Latinoamérica y también en el resto del mundo. Entonces el desafío es aquí mantenerse unidos.

Lo primero que hicimos como CLAC fue juntarnos con OACI SAM, OACI NACC, con Fabio, con Melvin y conseguimos iniciar una discusión del futuro, que es lo que podemos hacer ahora mismo, es que en este nuevo futuro que se abre, que tenemos que adivinar cómo viene, qué podemos hacer y este desafío, entonces, es el de buscar esa búsqueda, adaptarnos, mantenernos unidos y buscar un nuevo futuro. Ese nuevo futuro que es este gran desafío, quisimos iniciarlo con el estudio de la carga, porque nos parece muy evidente que la carga es la parte esencial del transporte aéreo que no va a desaparecer, al igual que el transporte del personal sanitario.

Entonces estamos en una unión. Le hemos pedido a las autoridades aeronáuticas de Latinoamérica que nos proporcionen sus mejores expertos y queremos hacer una reflexión para conseguir normas especialmente para la Región, que sean uniformes, que nos permitan manejar la grave situación de suministros, especialmente de mercadería, de temas de salud, de cosas que están relacionadas con la salud y que esto no desaparezca.

En definitiva, los desafíos son enormes hacia adelante; vamos a tener que encontrar, pensando fuera de la caja, incentivos para que la demanda de transporte aéreo vuelva a reactivarse. Y estos incentivos no vamos a encontrarlos probablemente en ninguna de las recetas que ya conocemos; vamos a tener que buscar nuevas recetas. La mejor manera de conseguirlo es pensando juntos. Muchas gracias, Fabio.

**Fabio Rabbani dice:** Jaime nos ha brindado una visión de entendimiento, no sólo del sector sino de la sociedad en general y creo que, en un tono muy profesional, muy característico de ti. Te agradezco esta visión de ese entendimiento como una cuestión de aspecto social, de naturaleza económica en su sentido más amplio pero claro, al final va a impactar nuestro ambiente cultural también y hay que ahí tratar de buscar construir cuáles van a ser los pasos para la retomada de la sociedad, y claro, de la aviación como un todo.

Como fue comentado por Juliano, el impacto inicial fue en la aviación internacional. Muy probablemente la retomada se inicie a partir de los vuelos domésticos, mientras los países aún buscan proteger y garantizar que el control de sus fronteras sea manteniéndolo más estricto posible. Esta retomada exigirá varias acciones, claro que, de naturaleza nacional de cada país, pero si no hacemos eso de manera regional y global, el impacto ya lo conocemos. Pasamos por el proceso cuando tuvimos los atentados de 2001 donde las medidas de seguridad hasta la fecha aún generan varios desbalances entre las medidas que son adoptadas por varios países y ahí tenemos los procedimientos de inspección de un país que unos no lo reconocen y exigen otros procedimientos y toda la facilitación del transporte aéreo es enormemente impactada por este desbalance, o diría la falta de total acuerdo por parte de los países sobre el entendimiento de las medidas que son necesarias.

Tenemos este riesgo en este proceso a partir del momento que tenemos que adoptar medidas de naturaleza sanitaria por exigencia de autoridades de salud, al mismo tiempo que estas exigencias pueden ser o no ser interpretadas de manera distinta y generar un impacto grande a un sistema, que como dijo Jaime, puede estar incluso, siendo visto como un vector de parte de esta pandemia que está por ahí. Entonces, la pregunta que tenemos que hacer es: cuál es el rol de los países en este proceso, ¿cuál es el rol de las organizaciones y el aspecto multilateral que tenemos que

adoptar a partir del momento que empecemos a reiniciar las actividades? hay un planeamiento que tiene que ser hecho inmediatamente; hay escenarios que tenemos que vislumbrar, pero hay medidas que debemos adoptar.

Parte de este proceso es reconocer que la retomada va a ser gradual pero no puede pasar por dudas o retrasos innecesarios. Hay que también reconocer y entender los riesgos que estamos enfrentando. Tenemos ya los riesgos identificados y los problemas de capacidad operacional para una retomada, la capacidad financiera, la cuestión de los empleos, las restricciones de viaje que tendremos muy probablemente por las cuestiones de temas sanitarios, al mismo tiempo de los temas de la natural reducción de la demanda que vamos a enfrentar. Cómo construimos esta planificación conjunta, cómo adoptamos las medidas inmediatas que garanticen el sostenimiento de la aviación al mínimo posible, mientras estamos esperando la retomada de las operaciones? por lo menos la posibilidad de la retomada de las operaciones, y cómo construimos eso que sea de manera eficaz, que no represente simplemente un conjunto de medidas o un paquete de medidas individuales y no una coordinación que represente las medidas de naturaleza integral del sistema de aviación? Entonces, ¿cómo agregamos este trabajo a la industria, estados y los organismos multilaterales? ¿Cómo trabajar a partir de este momento? Yo creo que Juliano quiere tratar un poco más las medidas que ya están siendo adoptadas y después, describir un poco sobre las acciones que vislumbra para adoptar a partir de ahora.

**Juliano Norman dice:** Gracias Fabio. Me gustaría entrar efectivamente en las perspectivas del futuro; es una parte bien interesante y desafiante para todos nosotros los reguladores, ya que no hay una claridad todavía de cuándo se acabará y se voltará la página, seguir de frente y cómo será el nuevo escenario mundial, que obviamente debe impactar en la aviación civil. Antes de entrar exactamente en esa discusión, voy a pedir permiso a ustedes para hablar, primeramente, colocando aquellas medidas iniciales de impacto que ocurrieron en Brasil, lo que ocurrió la primera semana a partir de los primeros cierres de frontera. En algún momento se tenía la expectativa que eventualmente aquellas medidas iniciales terminarían siendo suficientes, por lo menos en el corto plazo y ellas conseguirían manejar la situación, pero la semana siguiente fue muy rápida. Juan lo dijo y Jaime también y tú también, Fabio. La situación se degradó muy rápido y la profundidad del problema fue ocurriendo de un día para otro. En algún momento nosotros percibimos que aquellos bloques de medidas todavía no eran suficientes y el horizonte inicial que teníamos previsto, tal vez era cosa de un mes y que muy probablemente se extendería.

A partir de allí yo quiero hacer un análisis, si me permiten un minuto. Aquí estoy explicando que fue eventualmente re planificar para funcionar en un período de contingencia, máximo de colocar ese tiempo para un poco más de los 30 días iniciales. Y ahí al día 20 se fue percibiendo el ámbito de las acciones del Ministerio de la Salud y cómo los Gobiernos estaban tratando de manejar la crisis del coronavirus, todas las compras de materiales, materiales que estaban siendo importados de otros países, la propia producción interna dentro de Brasil y eso precisaría circular de forma muy rápida en el territorio nacional, con el fin de atender esa demanda creciente y muy urgente, y ahí hablo de materiales, principalmente, pero en el caso de Brasil, específicamente el transporte de personas ligadas a servicios esenciales, no sólo personal médico, sino también las fuerzas de seguridad; cosas de ese tipo están aconteciendo de forma muy dinámica y obviamente siempre de mucha urgencia. Entonces a partir de allí lo que nosotros hicimos fue trazar, lo que se llama aquí en Brasil, *corredores de logística* y para realizar ese plan, un desafío adicional era tener a las empresas aéreas operando, porque si por un lado se necesitaba una garantía de los aeropuertos, la infraestructura aeroportuaria abierta, por otro lado, para garantizar que las empresas aéreas continúen volando en un ambiente donde el choque de la demanda fue brutal, estaba difícil hacer ese puente entre construir un corredor de logística que fuese sustentable y suficiente para hacer frente a las necesidades del combate del COVID-19 y, por el otro lado, tener eventualmente una industria que no estaría en capacidad para hacer... para tener una red, un conjunto de vuelos debido

al choque de demanda que hiciera compatibilizar la oferta y la demanda en ese momento. Entonces, lo que hicimos fue conversar con las empresas aéreas .... lo conseguimos hacer a través de ANAC, pero colocamos nuestra entidad en defensa de la competencia que aquí en Brasil se llama CADE. Nosotros conversamos con la entidad; fue ANAC, la entidad de Defensa de la competencia y de las líneas aéreas, nosotros conversamos, definimos algunas propuestas de operación mínima y ahí promovimos junto con las empresas un ajuste de red, y aquí yo hago un paréntesis. Nosotros tomamos todo el cuidado para que las empresas aéreas no hicieran la coordinación de red entre ellas. Fue la ANAC que acabó capitaneando este proceso de manera de preservar las condiciones de competencia que fueron dadas por la entidad competente.

En aquel momento definimos algunas propuestas, una de ellas era que la gente debería llegar a todos los estados, a todas las regiones de Brasil. Tenemos allí 27 estados más un distrito federal, algunos estados con más de un aeropuerto atendiendo a nuestra capital, un conjunto de 28 localidades. De ser así, serían definidas como centrales de los grandes puntos de distribución logística para cada uno de nuestros Estados. Entonces en aquel momento la primera propuesta fue que –mínimo- se debe hacer una llamada semanal a cada estado. A partir de allí, definimos algunas otras propuestas regionales, Brasil es un país muy grande, entonces intentamos hacer una cobertura. La región amazónica tiene una atención especial porque el transporte tiene que hacerse por río, ellos no tienen la velocidad necesaria que combata la pandemia, entonces no contar con transporte aéreo para atender a las ciudades de la Amazonía, significaría dejar a estas ciudades que eventualmente tienen la influencia del virus a su propia suerte. Entonces se fueron trayendo propuestas de ese tipo y otros aeropuertos regionales allí considerando distancias y radios, con distancias de 150, 200 kilómetros entre uno u otro. Se intentó crear una red de ciudades de las empresas aéreas para construir, estando ANAC como intermediario y ahí conseguir atender a las 27 capitales de nuestros estados brasileños además de otras 19 ciudades. Entonces redujimos las atenciones de casi 130 ciudades a 46, y con eso se consiguió llamadas diarias para todas las capitales. Entonces la propuesta inicial que era de llamadas semanales, pasó a ser diarias. Es claro que la conectividad fue bien reducida. La gente pasó de un horizonte de 2,400 vuelos por día a 200, 190 a 200 vuelos por día, dependiendo del día y algunos días de finales de semana a 150 vuelos. Fue una reducción brutal, un poco encima del 90%, pero eso garantizó que ningún Estado brasileño se quede sin llamadas aéreas y eso fue importante.

Paralelamente, sabiendo que la demanda de carga, la demanda para pequeñas ciudades y cosas de este tipo, era muy importantes, la ANAC trabajó junto con las empresas de taxi aéreo. Nosotros creamos un manual expreso, manual para orientar el transporte de material biológico, carga peligrosa, cosas de ese tipo, creamos un manual con ellos y autorizamos a todas esas empresas de taxi aéreo de Brasil a hacer el transporte para combatir la pandemia y allí con eso se adicionaron 120 empresas más capacitadas para hacer el servicio con una capacidad de 900 aeronaves.

Como tercera medida se identificó un trabajo conjunto con los estados y las fuerzas públicas establecidas, y ahí yo cito policías militares locales, cuerpo de bomberos, combate de incendios, fuerzas de medio ambiente, cosas de ese tipo que también tienen una flota de aeronaves considerables. Son más o menos 300 aeronaves; identificamos un trabajo, construimos un manual con ellos y los autorizamos a realizar todos sus transportes.

Aún tenemos una medida que está siendo estudiada que está en fase final aquí en Brasil, que es permitir que las aeronaves de pasajeros puedan transportar carga en la cabina. Nuestra área técnica está finalizando cuál sería el alcance, cuál sería, vamos a decir así, el entorno regulatorio que permitiese esa operación. Con eso se intenta crear toda oferta de servicios aéreos necesarios y eso es compatible con la infraestructura aeroportuaria, para que intentemos mantener activo el flujo de combate de esa pandemia activa. En paralelo, tuvimos también que reforzar las medidas financieras y, ahí voy a citar algunas aquí, como, por ejemplo, que fue concedida por los bancos públicos de Brasil una línea emergente de capital de giro para las empresas aéreas. Ese capital de

giro tuvo condiciones especiales, un período mayor de gracia antes de iniciar el pago y cosas como esas. El BNDES, que es el principal banco de fomento de Brasil, aplicó la suspensión de pago de préstamos que las empresas aéreas y aeropuertos tenían con ellos, para también resultar en un alivio en el flujo de caja. El Gobierno Federal postergó una serie de impuestos federales y de los estados, postergando pagos de esos impuestos para que las empresas pudiesen hacer una defensa de su flujo de caja y poder enfrentar un período ahí ya con una claridad que sería mayor a lo inicialmente previsto.

Aún tenemos dos medidas que están siendo estudiadas con la expectativa de anunciarlas en unos diez días: una de ellas es que el Gobierno Federal compre en promedio 700 millones de reales en pasajes aéreos. La idea es en todo momento hacer una compra anticipada a las empresas aéreas, entonces, al hacer esa compra anticipada de esos pasajes, el Gobierno Federal otorgó un gran crédito a estas empresas y en la medida que la circulación volviera, las actividades comenzaran a acontecer, las empresas van debitando ese crédito, es como una forma también de reforzar la caja de las empresas y el BNDES, como ya mencioné, nuestro principal banco de fomento, está estudiando un financiamiento vía emisión de obligaciones y ahí un financiamiento bien sustancial de mayor valor y ellos están definiendo las condiciones junto a las empresas y la idea es que las empresas lancen a la venta sus obligaciones y el banco pueda comprarlas.

En fin, ahí esas medidas adicionales fueron para enfrentar un momento que la gente percibió y ahí, según nuestro Ministerio de la Salud, debe ocurrir por lo menos hasta agosto o setiembre, de medidas de extensiones mayores y momentos más o menos de expectativa de Brasil que la gente tenga que sobrevivir en un clima parecido como el que tenemos hoy, de agosto o tal vez setiembre.

Bien, de todo eso, pasamos a su pregunta, Fabio, y desafío de qué eventualmente tendremos del lado de allá cuándo todo esto acabe. Nuestras proyecciones, que es una cosa muy cierta y que tú acertaste, estaremos felices y compartimos la misma sensación, el mercado doméstico debe ser el primero en operar, el mercado internacional todavía debe sentir por un buen tiempo ser flexible a lo que esa pandemia acabó provocando; pero el mismo mercado doméstico, para volver a los parámetros de 2019 y a las proyecciones de 2020, como dijeron los señores que fueron proyecciones muy optimistas, las demoras para alcanzar las cuentas iniciales, por lo menos más de dos años. Estamos trabajando alguna cosa entre dos o tres años, recordando que las expectativas de las economías del mundo entero no sufran mucho ya que eso impacta directamente en la demanda del transporte aéreo; y ahí estoy hablando sólo de la demanda tradicional, y ahí en correlación con el PBI y transporte aéreo, sin llevar a consideración y es un gran agravante los cambios que están siendo provocados.

En un primer momento, las personas van a empezar a retomar una confianza y para transportar al exterior será todavía mayor. Todas esas medidas de videoconferencias y trabajo hecho en casa, que están siendo adoptadas por todas las empresas, parte de eso tiene que afectar también a las empresas y esto también impacta al sector aéreo. En fin, están trabajando con un escenario más o menos en ese sentido. De ahí comenzamos a pensar eventualmente en ajustar una vez más el ambiente regulatorio para esa nueva realidad.

De ahí voy a hacer un comentario ... de Jaime y era por ahí que yo quería comenzar y pienso que cuanto más frente a esos sucesos exista una cooperación entre los países, por más que eventualmente las demandas vuelvan, que los mercados domésticos sean más rápidos, conseguiremos volver a los parámetros anteriores. Y ahí hemos pensado en algunas cosas como... cosas que ya eventualmente estaban siendo presentadas y discutidas, que tal vez la gente deba acelerar el proceso, como por ejemplo, tener un ambiente común de certificación, un ambiente que dé mucha flexibilidad a las empresas, que son cada vez más las empresas regionales, para que puedan generar eficiencia, puedan trabajar en el límite de la eficiencia, ser bien competitivas del punto de vista de costos; entonces ya tenemos un programa de intercambio de aeronaves, pero

eventualmente vamos a necesitar avanzar y acelerar ese proceso con otros países y tener una discusión ... y ahí en Brasil es una discusión tal vez muy difícil de hacer por cuestiones de leyes laborales, pero cuestiones relacionadas al leasing, por ejemplo, hace mucho sentido, que las empresas consigan tener la flexibilidad para aumentar la demanda en los períodos de alta temporada y poder también reducir rápidamente sus flotas y tripulaciones en los períodos de baja; eventualmente crear una estructura de costos lo más eficiente posible.

Pero todo eso pasa, pienso en una cooperación estricta y muy junta, al mismo tiempo una confluencia muy grande de esfuerzos e ideas de todas las naciones. Pienso que, en cuanto a lo regional, cuanto más pasemos sucesos y avancemos en pautas como esas, mejor nos irá. Por ejemplo, aquí tengo otro ejemplo, tal vez más relacionado a las libertades de aire, por ejemplo, traer los materiales de China y eventualmente se necesita conversar con algunos Estados porque también hay cargamentos de otros Estados y tenemos que pagar fletes por separado, cuando se podrían juntar y operar en conjunto. Bien, más allá hay empresas que eventualmente están siendo escogidas; ¿preguntan si pueden operar porque eventualmente para algunos países pueden hacer un transporte de carga en séptima libertad y de allí cómo identificar y ver cómo encarar todas esas discusiones sobre una nueva perspectiva? Se hizo un trabajo muy grande aquí con las embajadas, y hasta me siento emocionado de contar el compañerismo y solidaridad de todos los estados demostrado, muy cooperativos para hacer los fletamentos y repatriaciones. Un estado pagó por la ida llevándose ciudadanos y las personas pagaban por la vuelta y se hicieron una serie de fletamentos. Pero, en fin, yo voy a guardar todos estos desafíos intentando encontrar algunas respuestas, la cooperación tiene que ser cada vez mayor, porque eso nos va a permitir elevar al transporte aéreo a un nuevo panorama, y ahí eventualmente vamos a conseguir recuperar los niveles de demanda que antes se tenía.

Sólo un punto de vista, tal vez de confianza, que la gente viene discutiendo mucho con el Vice Ministerio de la Salud, son protocolos de seguridad e higienización de los aeropuertos. Vean los modelos que ya están siendo practicados hoy. Eventualmente son protocolos que permanecerán después del fin de la pandemia y ahí pienso que eventualmente pueden ser incorporados en las rutinas de los aeropuertos, de las empresas aéreas de forma de traer de vuelta la confianza de los pasajeros en quererse transportar; en fin, aquel ambiente higienizado con las nuevas exigencias de nivel sanitario que la pandemia viene trayendo.

Internamente en Brasil tenemos nuestras pautas de reducción de costos. No sé si cabe mencionar aquí, mas voy a citar dos ejemplos, ya sé que dialogué mucho, no voy a demorar más: la excesiva judicialización en relación al transporte aéreo que tenemos, necesitamos trabajar eso internamente en Brasil y el alto precio de los combustibles también es una pauta interna nuestra. Son sólo dos medidas que van a una reducción de costos para poder permitir que el transporte aéreo eventualmente sea más accesible.... él ha impulsado la retomada de demanda en forma más célere.

Disculpen si me demoré de más. Yo agradezco la oportunidad.

**Fabio Rabbani dice:** Juliano nos ha brindado un entendimiento de que las cosas han cambiado semana a semana y las medidas también tienen esa naturaleza gradual. Las medidas inmediatas son adoptadas, pero hay acciones que gradualmente tuvieron que ser adaptadas a la realidad que estaba siendo observada. Asimismo, es también muy importante destacar este aspecto de solidaridad por parte de los Estados con respecto a los vuelos humanitarios que garantizaron y están garantizando la repatriación de todos los ciudadanos que necesitan regresar a sus hogares. En este proceso de retomada, se espera eficiencia y rapidez. Hay iniciativas que pueden contribuir enormemente en este proceso de retomada a de esta manera. Por ejemplo, el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional que, a lo largo de los años, ha sido muy eficiente y eficaz en el sentido de promocionar el nivel de cumplimiento de los estándares internacionales.

Ahora, hay una oportunidad de tratar la armonización de los reglamentos, de los procedimientos, de los procesos de certificación de vigilancia, de tal manera que permitan, no solamente simplificar las actividades, pero también evitar la redundancia, ahorrando los recursos de los Estados y de la industria en los procesos normales que existen en la aviación.

Juan, ¿cómo tú ves este proceso y cómo pueden mecanismos como estos promocionar y garantizar que las acciones que necesitamos adoptar sean cada vez más eficientes para todo el sector?

**Juan Carlos Salazar dice:** Bueno, sin lugar a dudas esta coyuntura nos ha mostrado esta crisis, nos ha mostrado cuán importante es la estandarización para la viabilidad del transporte aéreo internacional y aún dentro de nuestros países.

Cuando cada país, cada autoridad, cada región empiece a tomar sus decisiones respecto a un tema puntual que es el tema de salud, por ejemplo, inmediatamente hacen viable la aviación mundial y, entonces en ese sentido, el comentario que tú haces de subir el rol que juega el Sistema Regional para buscar unas reglas armonizadas, pues guarda una especial importancia en este momento. Claro que, en este momento, hay que recordar que la crisis tiene un origen en una pandemia, en una crisis de salud pública y que de alguna manera son otras preocupaciones, otros bienes a proteger, otros bienes jurídicos a proteger que es la vida y la salud de las personas y los sistemas que están conduciendo las decisiones que nos afectan a todos y particularmente nos están afectando en el transporte aéreo.

Entonces yo diría también, tal vez agregando a lo que tú dices, no es sólo la labor que cumple el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, pero también la cooperación con las autoridades regionales de salud. En la Región tenemos la Organización Panamericana de la Salud. Qué importante sería que el Sistema Regional empezara a trabajar de la mano con la Organización Panamericana para dar unos protocolos que sean cumplibles por todos los Estados y que den la tranquilidad para que la aviación internacional sea nuevamente viable. Eso pienso yo que sería un aporte muy valioso desde el punto de vista del Sistema Regional, trabajar con autoridades regionales de salud, con la Organización Panamericana de la Salud, a nivel de la OACI, trabajar con la Organización Mundial de la Salud, para que haya directrices estandarizadas, porque es que en aviación eso es indispensable.

De otro lado, quisiera mencionar que coincido plenamente con Juliano, acá en Colombia también pensamos que se va a reactivar de alguna manera, así sea incipiente inicialmente el transporte aéreo doméstico y que el transporte aéreo internacional se va a demorar un poco más en reactivarse, precisamente por esto, hasta que no haya unos estándares comunes o hasta que no se descubra una vacuna para este virus y de alguna manera eso permita traer a la normalidad. Yo creo que, en gran medida, la suerte de nuestro sector, de nuestra industria, está totalmente atada o a que supere la crisis de salud pública o que se encuentre una vacuna que permita, de alguna manera, superar este temor generalizado que hay en el mundo por los efectos devastadores que tiene esta pandemia.

En ese orden de ideas, pues digamos que yo quisiera también coincidir con lo que menciona Jaime, en el sentido de que teníamos en Colombia y pienso que, en muchos países de la Región, un panorama bastante optimista, unas proyecciones de crecimiento y, sobre esa base de crecimiento, nosotros habíamos construido toda una visión para el año 2030, para prácticamente dentro de los próximos 10 años. Pues, en este momento, la principal enseñanza que nos da todo esto es que hay que volver a construir todo desde las cenizas; hay que volver a repensar lo que estábamos pensando como autoridad, lo que estábamos pensando como infraestructura, lo que estábamos pensando como industria y servicio de transporte aéreo. Yo creo que esa es la tarea que nos queda a todas las autoridades de aviación de la Región y del mundo, de volver a pensar y ponernos de acuerdo, de cuáles son las reglas de juego que nos van a poder nuevamente permitir

construir una aviación civil internacional, esta vez sobre unas bases más sólidas. Y eso se hace sobre la base de la solidaridad, como mencionaba Juliano. Tenemos que trabajar y, si se quiere, comunicarnos aún más de lo que nos comunicábamos antes entre las autoridades de la aviación, inicialmente, por ejemplo, para facilitar esos vuelos de repatriación, esos vuelos humanitarios, pero más adelante también para poder ponernos de acuerdo en que las reglas de juego para que la aviación sea segura, en este caso, sobre una nueva perspectiva, que la bioseguridad pues tenga unos estándares compatibles en nuestra Región y en el mundo. Eso es un poco mi conclusión.

**Fabio Rabbani dice:** Perfecto Juan, hay que pensar fuera de la cajita ahora. Realmente los mecanismos que tenemos, la forma que planeamos, tenemos que repensar. Por cierto, esperamos que podamos retomar la línea de acción de los próximos años, pero a partir de ahí, ¿cómo vamos a utilizar esos mecanismos existentes para extraer el máximo posible de las acciones que vamos a hacer para garantizar la línea de vida de la aviación y apoyar la total recuperación?

Partimos de allí para discutir cómo hacer llegar a todos los niveles, dentro de las autoridades, dentro de los gobiernos, dentro de los varios sectores económicos, el mensaje importante que tenemos que transmitir ahora: Que la aviación no dejó en ningún momento de buscar suplir las necesidades de los pueblos, incluso en un momento tan crítico, que necesita mantener su línea de vida, que tiene que mantener su sector mínimamente vivo en este momento y tener un aporte y un apoyo para la recuperación integral que se espera a lo largo de los años.

Jaime, ¿cómo tú crees que podemos transmitir este mensaje de fuerza, que llegue a todos los rincones de la sociedad y de las autoridades, y que garantice el aporte y compromiso por parte de ellos en este proceso? Que se entienda la importancia de la aviación que ya tuvo a lo largo de todos estos años, la importancia económica y social que tiene la aviación, que ha tenido en este momento de crisis y que se espera que tenga tras de todo lo que está pasando. ¿Cómo construimos este mensaje?, ¿cómo lo hacemos llegar?, cuál es tu visión con respecto a eso?

**Jaime Binder dice:** Bueno, esta pregunta es la que nos llevó precisamente a coordinarnos, como CLAC, como OACI y con los privados también, porque la forma de hacer un llamado a las autoridades, a que comprendan la importancia de la aviación, como modo esencial en nuestras vidas, en el desarrollo económico y social de nuestros pueblos, tener una voz y no varias, es comprender que, como esto es un sistema, debemos de, todos poner algo de nuestra parte para alcanzar un funcionamiento mínimo esencial de la aviación en esta fase que es más crítica.

El coronavirus nos trajo una crisis multidimensional, es una crisis de civilización, dicen algunos. Vamos a simplificar un poco, está la sanitaria, pero la económica. Cada vez que pensamos en el transporte aéreo, la lógica normal de lo que estábamos diciendo es que la aviación crecía al doble de lo que crece el PBI, normalmente así, un poco más, un poco menos por países; y sabemos que lo que tenemos hoy día es una crisis económica, una futura recesión mundial eventualmente, que se predice, va a ser de las peores de nuestra historia.

Entonces, la aviación propiamente va a correr esa suerte. La demanda de transporte de pasajeros va a reducirse, no sólo este año, sino que los años venideros porque vamos a tener una crisis económica y, por cierto, las autoridades están pensando desde el nivel más alto en esa crisis, no sólo la de salud y, dentro de esa crisis, los primeros afectados fueron la aviación y el mundo del turismo. ¿Cómo hacer entonces de estar primeros en esa línea? La aviación, en el transporte de carga, lo decíamos, vamos a simplificar algunas normas, necesitamos séptimas libertades como parte del campo para que el transporte de carga se desarrolle con facilidad, pero el transporte de carga aéreo va a mantenerse razonablemente, porque lo necesitamos, pero la demanda de pasajeros, no sólo por la crisis económica, sino también porque hay cambios de orden cultural, de cómo trabajamos. Ahora mismo estamos usando la tecnología para comunicarnos. Todas las

empresas están utilizando métodos de teleconferencia que van a quedar incrustados en nuestros hábitos futuros. Todas las universidades y los colegios están enseñando a través de estos mecanismos. Imagínense que los viajes de estudio en el futuro también van a disminuir la aviación, van a competir con estas plataformas. Es una nueva forma de competir.

Entonces, hay que volver a re-encantar a las personas para que viajen. Y esto no lo podemos hacer por el medio por sí mismo, no es la aviación por sí misma, es de nuevo un sistema completo. Da la impresión que lo que se viene y, en esto hay que convencer a las autoridades. En el mundo, varios de los focos económicos van a cambiar a como tradicionalmente entendíamos, la globalización. Eventualmente Europa va a consolidar el intercambio dentro de Europa mismo y el desafío es en Latinoamérica y El Caribe conseguir lo mismo.

¡Entonces coincidiendo con Juan Carlos, con Juliano, sí!, el transporte doméstico en aquellos países de Latinoamérica donde existe, va a ser el primero en reactivarse y el transporte intercontinental va a demorar muchísimo más. Pero el transporte regional, motivado en un primer momento por la carga es el que debiera reactivarse. Y esto nos hace pensar como Región y pensar como Región es bajar todas nuestras banderas, es bajar todas nuestras posiciones ideológicas, políticas, es pensar de otra forma y decir, bueno! este sueño de la integración en Latinoamérica, en El Caribe, eventualmente viene desde esta crisis y la aviación es probablemente el modo de transporte que por antonomasia que nos llame a construir esta integración en Latinoamérica y El Caribe; y, este que es un sueño antiguo, podemos reactivarlo nuevamente porque vamos a necesitar, ningún país puede por sí mismo, ni siquiera Brasil, producir todo para sí mismo. Va a necesitar intercambio y lo va a necesitar, en primera instancia, de los países, sospecho de Latinoamérica y El Caribe.

Tendremos que ser capaces de vivir una refundación de nuestras economías y, dentro de eso, la aviación debe de estar activa. Permíteme, Fabio, usar una imagen, me gusta citar al autor, esto me lo contaste tú alguna vez, como en nuestro teléfono celular que tiene una batería, si esa batería la dejamos apagarse, para volver a conectar el teléfono celular será muy complejo que éste vuelva a reactivarse, le va a costar muchísimo a nuestro teléfono celular. Por lo tanto, aunque sea el 1%, hay que convencer a las autoridades que la aviación debe de mantenerse.

Yo creo que hay muchas ideas aquí lanzadas, voy a rescatar una, me pareció muy interesante **[perdida de audio]** de pasajes futuros. Las líneas aéreas no van a poder entrar a los mercados de futuros comprando petróleo hoy día porque necesitan caja, entonces no van a poder hacer desde allí alguna eficiencia, pero sí puede suceder, como lo ha hecho Brasil que, el Estado, el que puede hacerlo, sí compre a futuro pasajes aéreos pensando especialmente en el transporte doméstico. Yo quiero resaltar esa medida, que nos contó Juliano, me parece que es muy interesante replicar en los demás países de Latinoamérica.

Juan Carlos Salazar me contaba que en Colombia han hecho gestión de tasas y esto es algo relevante porque no está pasando en toda Latinoamérica. Mantener la aviación activa es un desafío y hay que convencer a nuestras autoridades, no a las aeronáuticas que lo comprenden, a los Ministros de economía, de hacienda de nuestros países, incluso a los Presidentes que nos rigen. De lo contrario, la reactivación económica y el bienestar de nuestros pueblos y el pueblo sí está comprometido, no estamos aquí pensando aquí en el salvataje de un dueño, de los dueños, de los accionistas, estamos pensando en el sistema global de nuestras economías que nos permiten mejorar para bien la vida de todos nosotros. Esto puedo decir por ahora.

**Fabio Rabbani dice:** Así es Jaime. Veo que tu visión de cómo tenemos que considerar ese proceso de retomada y cómo será el comportamiento económico y social a partir de un rescate de las actividades económicas en general, exigirá ese entendimiento de que hay una respuesta gradual que empieza por parte de las regiones, naturalmente con el consenso de los Estados, de

los países, y que garantizan que nosotros podamos ayudar a las acciones de manera positiva y enganchada con las visiones que tiene cada país.

Dejo ahora para los participantes, nuestros invitados abierto, en caso tengan alguna consideración o preguntas para hacerse entre sí mismos.

**Juan Carlos Salazar dice:** Gracias, muchas gracias, Fabio. Pues Juliano mencionó que en Brasil están considerando una autorización para llevar carga en aeronaves de pasajeros. En Colombia tenemos solicitudes similares que hemos venido analizando y pues sería muy interesante conocer cuál es la visión de la ANAC y sobre esas solicitudes, en qué sentido están trabajando.

**Juliano Norman dice:** Claro Juan, un placer. Estamos en conversaciones con las empresas y también con los principales fabricantes de aeronaves. La flota más común que tenemos en Brasil es Boeing, Airbus y Embraer, para intentar entender especificaciones de sus proyectos y eventualmente crear los alcances y entornos de certificación adecuada para cada tipo de aeronaves.

En un primer momento, nosotros confirmamos a la ANAC que sería posible una autorización más genérica con algunas medidas de seguridad específicas que garanticen la carga de las empresas, que no vayan a tener sobrecarga, sobre utilización de los asientos, cosas de ese tipo, algunas gestiones relacionadas al combate de incendios. Mas después, observando las especificaciones de cada aeronave, sus proyectos y allí conversando con los fabricantes, entendimos que no sería posible y ahora estamos trabajando pedido a pedido por cada una de las aeronaves, dependiendo de las especificaciones de cada empresa en proceso de autorización específica. Mas la lógica del trabajo de la ANAC, la propuesta para transportar, es crear un protocolo, crear una serie de ítems, de medidas y cuidados que las empresas deben tener y, obviamente eso, homogéneo con las aeronaves específicamente y las gestiones de certificación de cada aeronave y allí identificar una autorización para que las empresas puedan hacer el transporte, para que la aeronave pueda tener las condiciones específicas.

Entonces, solo para citar, son pequeños detalles de un modelo, de un fabricante por otro, las condiciones de carga para que eventualmente pueda ser transportada directamente en un trío de cada asiento diferente a las especificaciones, requisitos. Algunos recomiendan sujetar directamente a los cinturones de seguridad, otros recomiendan sujetar la carga en el trío mismo que sostiene el asiento en la aeronave. En fin, son detalles como ese, pero básicamente, para nuestras tres principales empresas, sus procesos están siendo finalizados y, obviamente están haciendo eso para todo el mundo y compartiremos con ustedes esos detalles. Nuestros equipos estarán a disposición para intercambiar experiencias y eventualmente consigamos superar este desafío en conjunto ahí que pasará a ser una gestión muy importante.

Hablando lo que está pasando en Brasil, e imagino que en sus países y en el resto de países también, está sucediendo que las aeronaves específicamente cargueras, son cada vez más caras y más demandadas. Entonces para crear una oferta de carga, una oferta de aeronaves capaz de transportar carga, se está pensando crear una solución como esa, porque si nosotros no lo conseguimos, va a haber una demora muy grande en el transporte de ese material que es tan importante para garantizar la salud de las poblaciones.

Mas, en fin, coloco allí mi máxima disposición para poder discutir ese asunto y nuestra experiencia hasta el momento. Gracias.

**Fabio Rabbani dice:** Bien, muchísimas gracias. Nosotros recibimos acá una carga de información riquísima y creo que hay mucho que reflexionar y espero que esta charla haya sido beneficiosa para ustedes también. Les dejo acá para que puedan brindarnos sus intervenciones finales en esta charla. Juliano, por favor.

**Juliano Norman dice:** Gracias Fabio, una vez más quería felicitar la iniciativa. Es para nosotros en Brasil un gran placer, siempre una gran honra estar con nuestros colegas, con nuestros hermanos. Es siempre importantísimo discutir, intercambiar experiencias. Juan y Jaime, yo digo siempre eso, mi respeto para ambos; soy un admirador profundo del trabajo de los dos, ya somos compañeros de muchas batallas y yo quería una vez más felicitarlos. Como consideración final, un mensaje final, yo diría, aquí internamente, esto va a pasar, con certeza pasará, con certeza va a ser diferente de lo que fue en el pasado. Cuando todo eso pase, la economía y el transporte aéreo realmente van a ser otros; más juntos y, solamente juntos vamos a superar los desafíos y saldremos más fuertes y adelante. Creo fuertemente en eso y sé que esa mi propuesta está cargada y elevada por esa necesidad de estrechar nuevamente nuestros brazos, crear estándares más comunes, en fin, respetar las especificaciones de cada nación, pero cambiando lo que es ahora, más imprescindible de lo que ya fue cualquier momento antes. Muchas gracias una vez más.

**Fabio Rabbani dice:** Muchísimas gracias, Juliano. ¿Juan?

**Juan Carlos Salazar dice:** Bueno, igualmente una conversación muy valiosa, en un momento crítico conocer las experiencias, las visiones de Brasil que yo creo que va un paso adelante en el sentido que ha tenido que reacomodar su operación a una nueva realidad; es el paso que sigue para nosotros y pues tenemos mucho que conversar con Juliano y aprender de la experiencia de Brasil y, por supuesto, a Jaime que siempre tiene una visión, muy global, muy amplia y muy estructurada de los retos que vamos a enfrentar.

A ti también, muchas gracias, Fabio, por darnos esta oportunidad que espero se puedan dar más oportunidades para hacer discusiones en la Región, que tenemos mucho que aprender unos de otros.

**Fabio Rabbani dice:** Muchas gracias, Juan muchas gracias por el liderazgo que ustedes han tenido, tú Juliano, en garantizar la supervivencia de la aviación en este momento y, claro, la visión de agregar las acciones a partir de ahora para que podamos vislumbrar una pronta recuperación del Sistema.

Jaime, tus consideraciones finales y la visión de cómo una Comisión/Organización Regional está frente a la batalla.

**Jaime Binder dice:** Yo quiero decir que dentro de la crisis que vivimos, estoy contento de que en esta batalla estemos juntos y que nos estemos escuchando con la mente abierta y que aprendemos de Juan Carlos de Colombia, de Juliano de Brasil, de Fabio Rabbani, de OACI SAM, en esta visión donde nadie tiene la respuesta única, valedera, final, porque todo cambió. Mañana encontramos literalmente un nuevo mundo. Al salir, veremos que todo va a ser diferente. Yo estoy seguro que, así como nos pasó antes, esta batalla también la vamos a ganar y creo que vamos a encontrar un mundo mucho mejor. Esta es la primera de muchas conversaciones.

Fabio, te agradezco nuevamente la iniciativa y la invitación.

**Fabio Rabbani dice:** Muchísimas gracias, Jaime, muchísimas gracias a todos los invitados que nos compartieron sus experiencias, los retos que han enfrentado, las acciones que han adoptado. La intención de esta charla fue justamente poder transmitir a todos los que aquí nos escuchan y esperamos que llegue a todos los líderes de la Región de los países de habla hispana, las medidas que estamos adoptando, las acciones que entendemos son necesarias para garantizar que la aviación continúe manteniendo su principal rol, que es ser un medio de transporte, un instrumento logístico seguro, eficaz y rápido para permitir el desarrollo económico y social de los pueblos.

El mensaje de fuerza acá es la cooperación, la colaboración y una visión integrada del entendimiento que todo eso pasará, pero que no puede afectar a la aviación de manera permanente.

Hay que trabajar en eso, hay que hacer llegar este mensaje y hay que trabajar conjuntamente en este proceso.

Muchísimas gracias a todos los que nos escuchan y que estén todos con salud y con sus familias.

**FIN**