



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

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

(Lima, Perú, 22 de mayo de 2020)

RV2/DGAC - NE/10

21/05/2020

Cuestión 2 del Orden del Día: Intercambio de información sobre situación actual y avances de los Estados para el reinicio de operaciones

IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES PARA LA ETAPA DE LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Preparado por Aerocivil Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio pretende construir un escenario con las distintas variables presentes sobre la realidad del transporte aéreo al mediano plazo, para identificarlas y construir de la mano de la OACI guías o políticas para su mitigación o gestión y así impulsar la demanda, adecuar los servicios y ajustar las regulaciones donde sea pertinente.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Varios actores relevantes en la región interesados en el transporte aéreo (OACI, IATA, ACI, CANSO, CLAC, ALTA, OEA, entre otros), han venido evidenciando impactos y construyendo escenarios de demanda futura, a fin de contar con hipótesis que faciliten la toma de decisiones frente a las medidas de alivio en la crisis actual. Como conclusión final de esos escenarios es evidente que hay y habrá una desaceleración económica con claros impactos en la aviación.

1.2 Los documentos estudian los escenarios y describen las causas que parten de un entendimiento de impactos particulares en los actores del sector, encontrando unas variables transversales activas y otras latentes, las cuales hay que interiorizar y visibilizarlas frente al trabajo que como Región SAM se ha realizado para reflexionar sobre la crisis.

1.3 Es importante mencionar que el cese de actividad del mundo, no solo de la aviación, genera un impacto en las transacciones de bienes y servicios, que afecta los crecimientos futuros. Actualmente hay una destrucción de actividad, y por ello, de demanda, siendo un tema más allá de la aviación, alineado al entorno económico global y por supuesto del ecosistema económico regional e interno en cada Estado.

1.4 Los síntomas del valor de los activos de la aviación se aprecian en todos los mercados, en donde el valor de las participaciones accionarias de las compañías aéreas que cotizan en las bolsas han caído a mínimos históricos, alejando del sector el apetito de los inversionistas y subiendo el riesgo frente a las fuentes de financiación; esa misma situación se transfiere a empresas fabricantes de aeronaves, proveedores de mantenimiento y fabricantes de partes, igualmente, las concesiones aeroportuarias han reportado la postergación de inversiones y disminuciones considerables en el valor de sus ingresos; los prestadores de servicios a la navegación aérea seguramente estarán con los problemas propios de liquidez

por la disminución del uso de sus servicios; así de simple pero doloroso, la demanda es quien guía los resultados financieros de nuestra industria.

1.5 Un artículo de un diario titulaba “*La aviación civil entre dos escenarios: uno malo y otro peor*” haciendo cuentas sobre un escenario de un periodo breve de recesión seguido por una recuperación moderada y otro escenario de contracción prolongada y una recuperación lenta, en donde, igualmente se aprecia la importancia de ciertas variables transversales.

2. ANÁLISIS

2.1 La crisis actual se ha dividido en diferentes momentos o etapas, podríamos denominarlas como inicial, reactiva, reflexiva y propositiva. Hoy, ya nos encontramos en un proceso de actuaciones reflexivas sobre el futuro, entendiendo las variables y las palancas que podemos usar para cambiar ciertas tendencias y encontrar ciertos elementos que permitan y faciliten la reactivación.

2.2 Hemos escuchado en los foros y reuniones la siguiente inquietud: *Si es un problema de salud pública ¿cómo contribuye la aviación a resolverlo?* y la respuesta está en los protocolos de bioseguridad estandarizados, creemos todos que ésta es la llave para abrir las puertas y son nuestra carta de presentación ante las autoridades de salud, es nuestro aporte de forma local, regional y global.

2.3 Otro interrogante es: *Si la actividad económica global, regional o de un Estado destruye demanda ¿qué escenario tenemos?*. Precisamente es este elemento en el que enfocamos la nota de estudio para identificar variables transversales, la cual tiene como fin externalizar y descomponer los efectos y los problemas que rodean hoy la actividad de la aviación civil y su desarrollo futuro, encontrando como variables transversales:

2.3.1 **La confianza entre el transporte aéreo y la salud pública debe afianzarse** en particular por cuanto las autoridades de salud conducen en gran medida las decisiones, la aviación debe entonces trabajar de la mano con éstas para poder operar en un entorno de pandemia o endémico con el COVID-19, en donde CAPSCA y el protocolo estandarizado de bioseguridad es la clave.

2.3.2 Los **usuarios del transporte aéreo sienten incertidumbre**, el exceso de información confusa, la condición de riesgo de contagio constante y los ingresos familiares o empresariales afectados genera que su intención de usar el transporte aéreo se quebrante o posponga; debemos definir un camino para cambiar esta percepción a través de una estrategia de comunicación acertada bajo fundamentos científicos y en asocio con los sectores hacia adelante de la cadena de valor, como los promotores de viajes de recreación y vacaciones, o haciendo hincapié en las visita a parientes o amigos o negocios o actividades profesionales.

2.3.3 **Algunos actores del sector estarán financieramente más afectados** y el impacto económico se trasladará hacia la cadena de suministro, sean aerolíneas, escuelas, centros de simuladores, MRO, centros de instrucción o fabricantes de partes y hacia ciertos sectores impulsores o promotores de demanda para la aviación, como el turismo como socio principal, a fin de entender cómo realizar un encadenamiento óptimo que permita optimizar las ayudas que se definan.

2.3.4 Los **efectos económicos van a permanecer por un tiempo**, no propiamente por el COVID-19, sino a raíz de las decisiones de aislamiento preventivo tomadas por los Estados. La demanda, como consecuencia de la desaceleración económica está afectada en algunos Estados SAM más que en otros, siendo un problema macroeconómico regional.

2.3.5 **Se impondrá un mundo digital**, generando una ciber dependencia, el uso de medios electrónicos y nuevas alternativas tecnológicas se deben identificar aprovechando todo ese potencial para modernizar la forma como la aviación se conecta con los usuarios y presta sus servicios.

2.3.6 **Cambios de opinión generalizados, ideales o nuevas tendencias devendrán**, de alguna forma, visiones diferentes sobre la era post COVID-19 establecerán tendencias que hay que recoger en beneficio del transporte aéreo.

2.4 Estas variables generan decisiones económicas, tendencias que pueden potencializarse o mitigarse, por ello, entre todos, debemos identificar todas las variables relevantes y colaborativamente sugerir actuaciones. Lo anterior nos dará claridad para impulsar la demanda, adecuar los servicios y modificar las regulaciones donde sea pertinente, cuidando los riesgos latentes, como aquellos que provendrían del resurgir de una nueva pandemia o si la actual revive, o si hay una falla en los procesos de gobernanza regional o global, o si hay un error severo en los procesos de seguridad operacional en la aviación, o la desfinanciación de las autoridades de aviación civil como consecuencia de la crisis fiscal de los Estados u otras variables latentes que requieran actuaciones de solidaridad por los Directores de la región o la OACI.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se sugiere a la Reunión virtual de Directores Generalas de Aviación Civil de los Estados SAM:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- b) Aportar, desde su perspectiva, las variables a considerar para tener un análisis regional de aquellas tendencias sobre las que debemos actuar como autoridades o riesgos sobre los que debemos intensificar su monitoreo.