



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

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

(Lima, Perú, 11 de diciembre de 2020)

RV4/DGAC - NE/08

07/12/2020

Cuestión 1 del

Orden del día:

Revisión del estatus de la Región y de las actividades del CRRIC y Marco Estratégico SAM en respuesta al COVID-19

**RECUPERACIÓN DE LOS MERCADOS, CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD
COMO EJES DE LOS PLANES ESTRATÉGICOS PARA ENFRENTAR EL COVID-19**

(Presentada por Colombia)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio se enfoca en tres líneas estratégicas, que son la recuperación de los mercados, la conectividad y la competitividad, entendidas como pilares fundamentales para reactivación y recuperación del transporte aéreo y las nuevas estrategias que deben tomar los Estados frente a las circunstancias generadas por el COVID -19.

Se invita a los Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM a:

- a) Apoyar esta nota de estudio.
- b) Considerar alternativas para contribuir al desarrollo del objeto de la OACI frente al transporte aéreo y los elementos que pudieran desarrollar en la región, los conceptos de recuperación de mercados, conectividad y competitividad.

1. ANTECEDENTES

1.1. Los conceptos de planificación estratégica consideran la importancia de los escenarios, los cuales se perciben por diferentes metodologías, pero todos ellos tienen un peso muy grande en la construcción de los planes que las autoridades aeronáuticas elaboramos como cartas de ruta de nuestras acciones para obtener objetivos específicos en la construcción de nuestros propios sistemas nacionales de aviación civil.

1.2. Cuando suceden cambios en el escenario se hace necesario revisar la planificación, entender como estos cambios impactan los objetivos, esto debe hacerse rápidamente, máxime cuando el cambio impacta directamente y de manera compleja los tejidos aeronáuticos y el desempeño del sistema como un todo.

1.3. El realizar una evaluación de los impactos del COVID-19 sobre los planes nacionales estratégicos aeronáuticos se hace necesaria para retomar la hoja de ruta nacional y poder tomar decisiones estratégicas o rápidas acciones correctivas, en todo caso, se debe propender por un vínculo entre una estrategia del sector aeronáutico adaptada al nuevo contexto y su ejecución, que es la realidad propia de la transformación, el hacer es quien trae los impactos reales sobre la actividad de la aviación civil y su protección desde lo operacional y de la seguridad de la aviación civil.

1.4. La actividad de la aviación civil debe reactivarse, recuperarse y alcanzar los niveles de desempeño añorados, tenemos argumentos y data provistos por OACI, IATA, ALTA, CANSO, ACI entre otras organizaciones, que permiten una planificación desde una mejor comprensión del estado actual, bajo elementos objetivos sobre las implicaciones para los mercados, los sectores y las organizaciones de aviación civil desde lo individual y las palancas impulsoras del cambio hacia unas mejores condiciones de desarrollo de la actividad.

2. INTRODUCCIÓN

2.1. Para 2018, en Colombia, se había desarrollado el plan estratégico aeronáutico 2030 que había considerado siete líneas de acción sobre las cuales se estructuró una política pública que comprendía acciones de todos los actores del sector, estas entendidas como la Institucionalidad, Conectividad, Competitividad, Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental, Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro, y desarrollo del talento humano en el sector.

2.2. Los esquemas de planificación utilizados en el plan estratégico Aeronáutico 2030 se alimentan de aspectos dinámicos, observando el sector como un todo y ayudando a alinear a las organizaciones de la aviación civil que generan actividad en Colombia en torno a un sentido de dirección y acción comúnmente aceptado, proveyendo una política pública acompañada de una visión común.

2.3. El COVID-19 impactó la aviación civil, y en consecuencia debíamos revisar el plan estratégico Aeronáutico 2030 y adecuarlo al nuevo escenario, ajustar sus actividades, metas y lineamientos para reaccionar a la realidad que la aviación civil hoy enfrenta.

2.4. Fue así como el 24 y 25 de noviembre de 2020 se realizó el Foro Impacto del COVID – 19 en el Transporte Aéreo: Nuevos retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, para ajustar el plan al nuevo escenario, dadas las circunstancias propias de la pandemia, que han reducido de manera importante el nivel de las operaciones aéreas; no obstante, el sistema de transporte aéreo en Colombia se mantuvo activo, garantizando la seguridad operacional y de la aviación civil, así como la adopción del estricto y completo protocolo de bioseguridad, que permite dar continuidad a la prestación del servicio.

2.5. Este proceso adelantó una revisión de cada línea estratégica, se formularon ajustes y dentro del análisis se adicionó una nueva línea del actuar del plan denominada “*Recuperación de los mercados*” en donde es importante compartir con la región las principales conclusiones sobre esta nueva ruta estratégica, así como sobre la conectividad y la competitividad.

3. ANÁLISIS

3.1. El análisis de esta Nota de Estudio se enfoca solamente sobre tres de las líneas estratégicas, la recuperación de los mercados, la conectividad y la competitividad, entendidas como pilares claves de la reactivación y la recuperación de la actividad que genera el transporte aéreo, sin desmeritar las conclusiones sobre las otras acciones estratégicas que pueden ser consultadas en nuestra página web.

3.2. En relación con la recuperación de los mercados las principales recomendaciones recayeron sobre las siguientes acciones:

3.2.1. Estructurar un Plan de trabajo integral, es pertinente el constituir un grupo de tarea conformado por las autoridades de transporte, salud, comercio, hacienda, los operadores de transporte aéreo, operadores de aeropuertos y sectores económicos altamente correlacionados con el transporte aéreo, como representantes del turismo o la carga, para generar un plan integral de recuperación de la actividad y verificar el avance de las líneas de acción, al concebir que la demanda interna será clave en la sostenibilidad y la internacional en el crecimiento futuro, entendiendo que los esfuerzos que no tienen una coordinación efectiva generan tensiones innecesarias y esquemas no consolidados que aportan más a la incertidumbre que a la confianza.

3.2.2. Se debe generar confianza al viajero sobre el transporte aéreo, esto implica un análisis de alternativas para brindar claridad y seguridad a los usuarios sobre sus condiciones de viaje, la efectividad de las reservas y la oportuna prestación del servicio, considerando los cambios surgidos por las medidas sanitarias adoptadas internacionalmente, la seguridad contractual y la prestación del servicio de transporte aéreo se convierte en un elemento fundamental de la reactivación asociado directamente a la confianza de la que se debe rodear al viajero.

3.2.3. Considerar la ampliación de la vigencia de las medidas adoptadas en reducción de impuestos, flexibilización de plazos para el pago de servicios aeroportuarios y el desembolso de los recaudos de impuestos para proteger la caja por un periodo más extendido en el tiempo, esto permite una reactivación armónica y protegida, dando confianza a los usuarios en el servicio y el respaldo de la política pública.

3.2.4. Abrir escenarios de participación a través de los cuales el turismo, la industria y la carga logren, en primer lugar, entornos de actuación para generar confianza, la implementación de plataformas interconectadas que garanticen el seguimiento y la trazabilidad de los procesos, costos, facturación, ajuste y corrección en relación con los servicios que prestan (e-commerce y digitalización).

3.2.5. Es indispensable desarrollar de inmediato una articulación hacia la gestión de las variables orientadas a rodear de confianza del usuario – estandarizar los requerimientos de bioseguridad– co-construcción y facilitación de los flujos de tal forma que se favorezca la actividad productiva del Sector.

3.3. Sobre los objetivos de conectividad, el foro orientó sus recomendaciones hacia:

3.3.1. Debe propenderse por continuar con la implementación de una política aerocomercial abierta, como se había venido haciendo en los años recientes, entendiendo que probablemente exista un mayor número de rutas punto a punto, en donde las políticas de transporte aéreo deberían aportar a esta conectividad.

3.3.2. La importancia de vincular al sector aéreo con la cadena de prestadores de servicios turísticos en las regiones, para asegurar acciones concertadas en la ampliación de la conectividad aérea, por ello, los destinos turísticos conectados por corredores sanitarios seguros son esenciales.

3.4. En relación con la competitividad, los expertos recomendaron concentrarse en las siguientes actividades:

3.4.1. Diseñar una política que fortalezca la competitividad de los servicios de carga aérea para que sean atractivos por las condiciones de facilitación del comercio, tarifas competitivas, y eficiencia en los procesos logísticos y aduaneros, la carga aérea es una oportunidad importante para la región.

3.4.2. Trabajar con los aeropuertos para la inclusión de criterios de facilitación, eficiencia y flexibilidad en los modelos contractuales para los futuros contratos de concesión y la viabilidad de revisar algunos de los contratos que están en ejecución.

3.4.3. Realizar mesas de trabajo con la Autoridad Aduanera para revisar la conveniencia del Acuerdo Plurilateral sobre el Comercio de Aeronaves Civiles de la OMC.

3.4.4. Estudiar la viabilidad de adoptar nuevos esquemas financieros de la actividad aérea, de la mano de autoridades financieras y tributarias que aseguren los flujos de capital o deuda.

3.4.5. Trabajar en la homologación de reglamentación aeronáutica sobre las jornadas de tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico buscando eficiencia y flexibilidad operacional, sin afectar la seguridad operacional.

3.4.6. Diseñar una política pública que simplifique y reorganice los cargos tributarios que impactan directamente el valor de los tiquetes aéreos.

3.4.7. Trabajar junto con los actores involucrados (proveedores de combustible, concesionarios aeroportuarios, etc.) alternativas para reducir los costos de transporte, into plane y en general analizar opciones que permitan que el precio del jet fuel este alineado con el mercado internacional.

3.4.8. Estimular la adopción de procesos administrativos y financieros simplificados y automatizados mediante tecnologías digitales que faciliten los trámites y gestiones en el sector del transporte aéreo.

3.5. Como estados SAM hemos identificado las fuerzas del entorno, aquellas macros que le dan forma a la región y los transaccionales expuestos por los actores representados por IATA, ALTA, ACI, CANSO y otras agremiaciones como partes interesadas, cada una con un ideario programático elaborado, en donde interpretan al usuario, pero es el viajero al que debemos conocer, con la analítica pertinente, quien requiere de confianza en el sistema del transporte aéreo, al cual debemos colocarlo al centro, para entender lo que motiva sus decisiones, su visión del viaje, del turismo, del sistema de aviación civil, solamente la sumatoria de las decisiones individuales como punto común reactivan y hacen crecer el sector, por ello, se invitaría a dedicar esfuerzos en las líneas de acción de recuperación de los mercados, conectividad y competitividad como elementos que se deben armonizar e interiorizar en cada Estado.

3.6. El Convenio de Chicago estableció un objetivo para la Organización de Aviación Civil Internacional, el de “*d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;*” en donde un proceso de planificación sobre el transporte aéreo, que proporcione mejores opciones y estratégicas para el fomento de la actividad parecería necesario.

4. ACCIÓN SUGERIDA

Se invita a los Directores Generales de Aviación Civil de la Región SAM a:

- a) Apoyar esta nota de estudio.
- b) Considerar alternativas para contribuir al desarrollo del objeto de la OACI frente al transporte aéreo y los elementos que pudieran desarrollar en la región, los conceptos de recuperación de mercados, conectividad y competitividad.