



ICAO

UNITING AVIATION

Impacto económico de la COVID-19 en la aviación civil

Sainarayan A.

Jefe, Datos y análisis de la aviación, ICAO

Sijia Chen

Oficial para transporte aéreo, Desarrollo Económico, OACI





- **Impacto económico de la COVID-19 en la aviación civil**
- **Análisis de escenarios prospectivos**
- **Tableros interactivos de la OACI sobre COVID-19**
- **Medidas paliativas y de mitigación financieras**
- **Valor agregado de la aviación a la economía nacional**

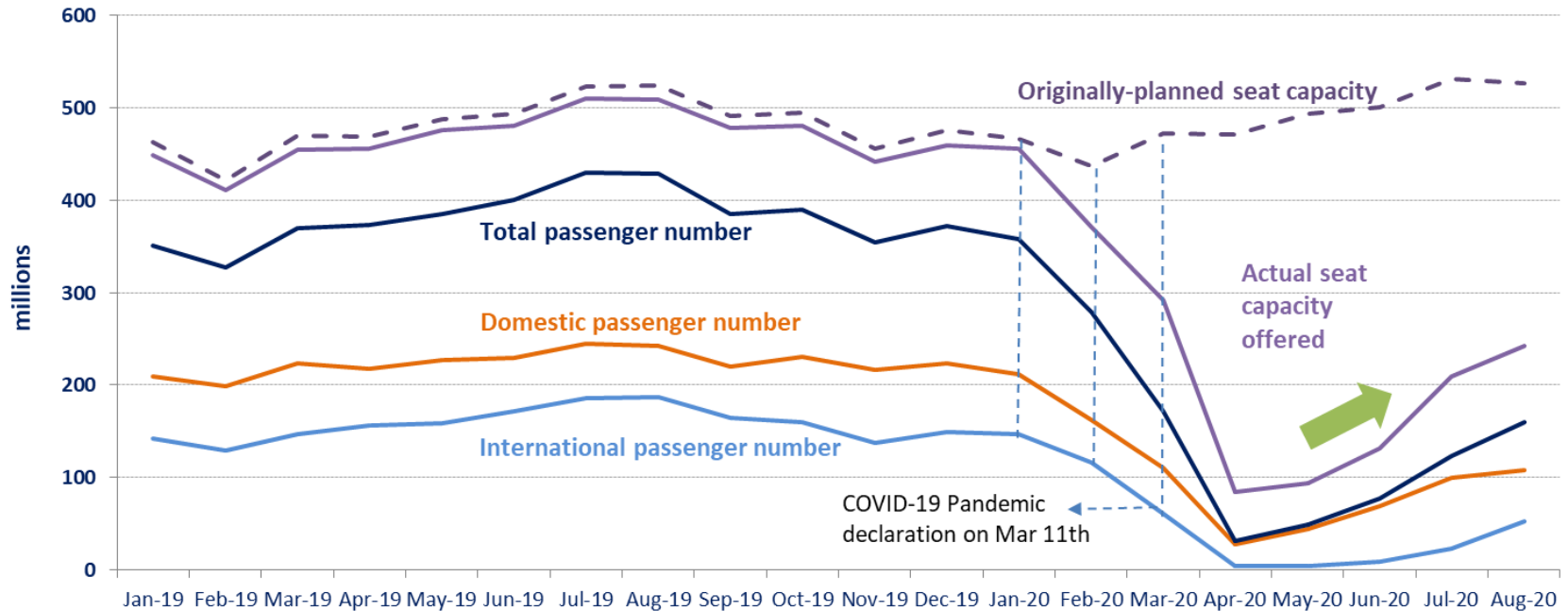


Impacto económico de la COVID-19 en la aviación civil - Global -

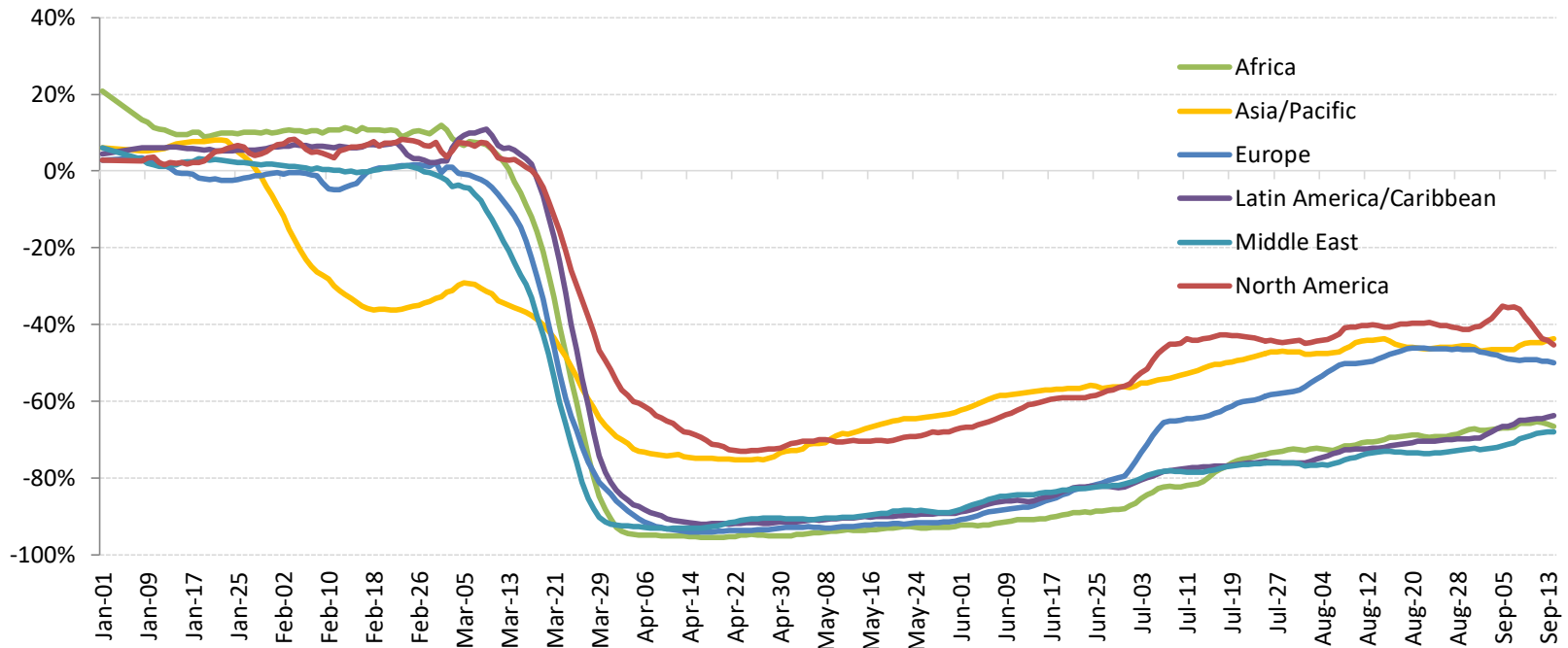
Las cifras y estimaciones aquí contenidas están **sujetas a cambios sustanciales** y se actualizarán con la evolución de la situación y cuando se disponga de más información.

Drástica disminución de la capacidad junto con una caída dramática en la demanda

Ambas, capacidad y demanda, alcanzaron su nivel más bajo en abril; el número de pasajeros cayó en 60% de enero a agosto, de 3.1 billones en 2019 a 1.2 billones en 2020

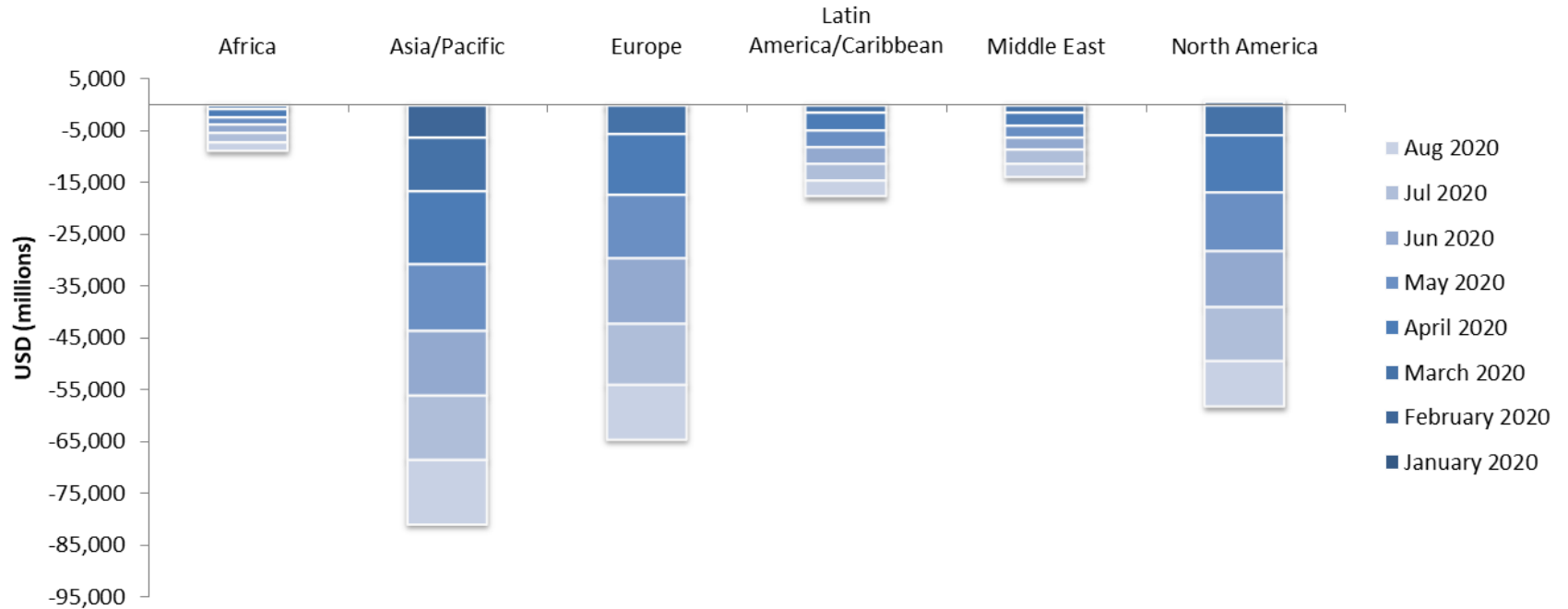


Comparación de capacidad total de asientos por región (promedio de 7 días, año con año comparado con 2019)



Los ingresos por pasajeros de aerolíneas de todas las regiones se desplomaron

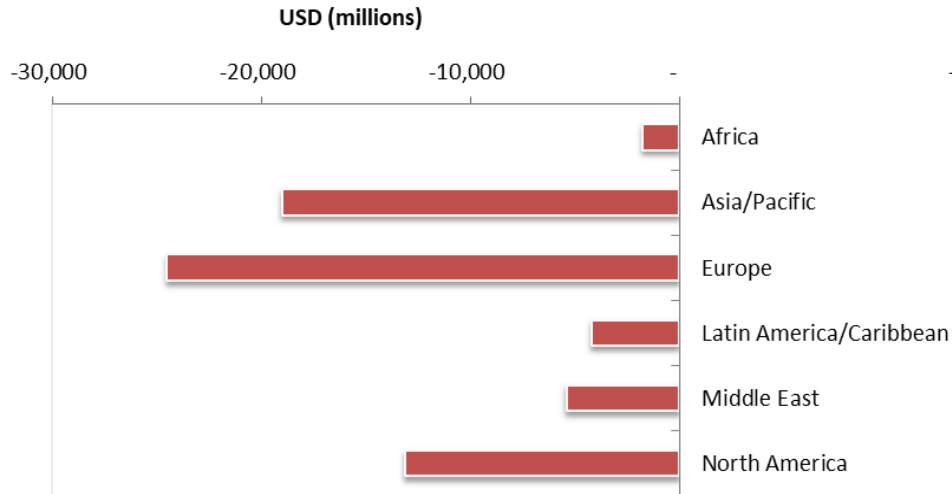
Se espera que las aerolíneas pierdan aproximadamente USD 241 billones en ingresos por pasajero de enero a agosto de 2020 comparado con 2019



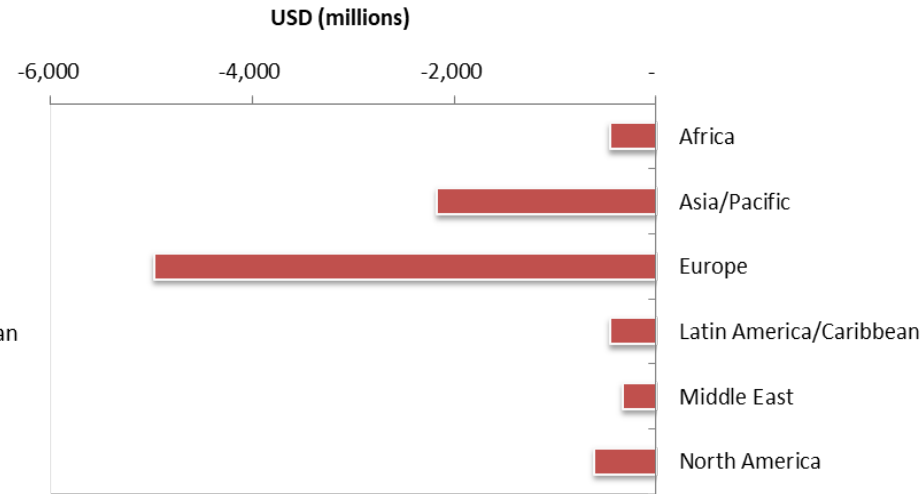
Los ingresos de aeropuertos y ANSP también fueron severamente impactados

Se espera que aeropuertos y ANSPs pierdan aproximadamente USD 68 y USD 9 billones de enero a agosto de 2020 comparado con 2019

Airport



ANSP





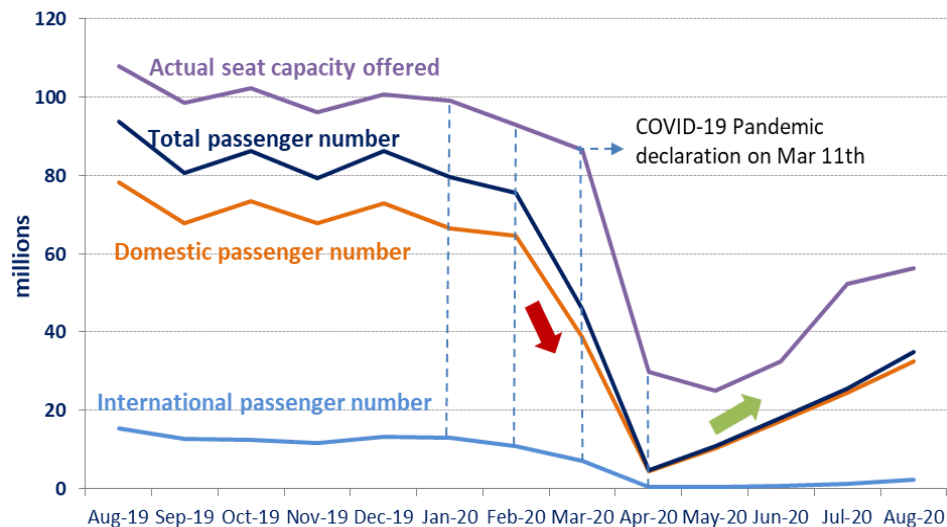
Impacto económico de la COVID-19 en la aviación civil - Norteamérica y América Latina / Caribe -

Las cifras y estimaciones aquí contenidas están **sujetas a cambios sustanciales** y se actualizarán con la evolución de la situación y cuando se disponga de más información.

Fuerte caída del tránsito seguida de una recuperación estancada

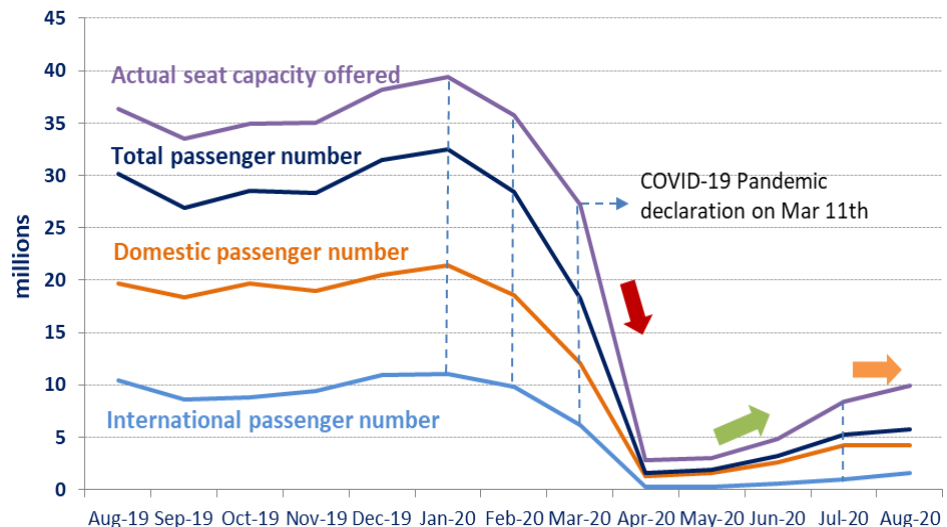
Norteamérica

El número de pasajeros cayó 57% de enero a agosto de 689 millones en 2019 a 295 millones en 2020; pasajeros internacionales cayeron 68%



América Latina / Caribe

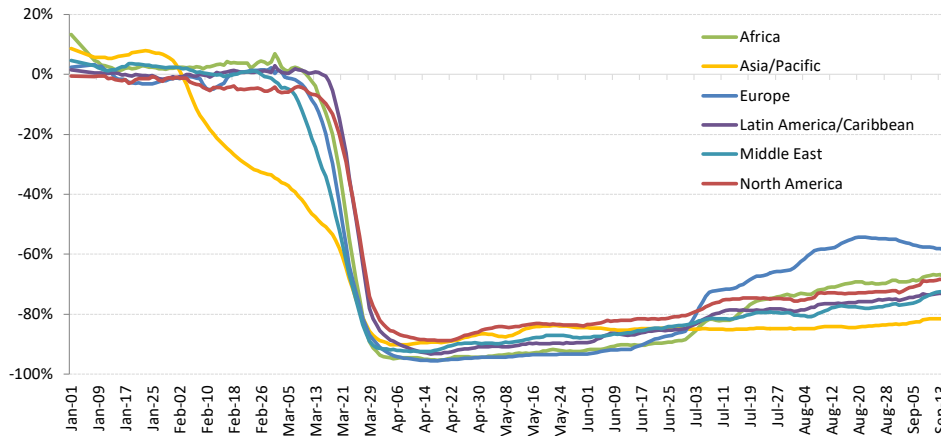
El número de pasajeros cayó 59% de enero a agosto de 235 millones en 2019 a 97 millones in 2020; pasajeros internacionales cayeron 63%



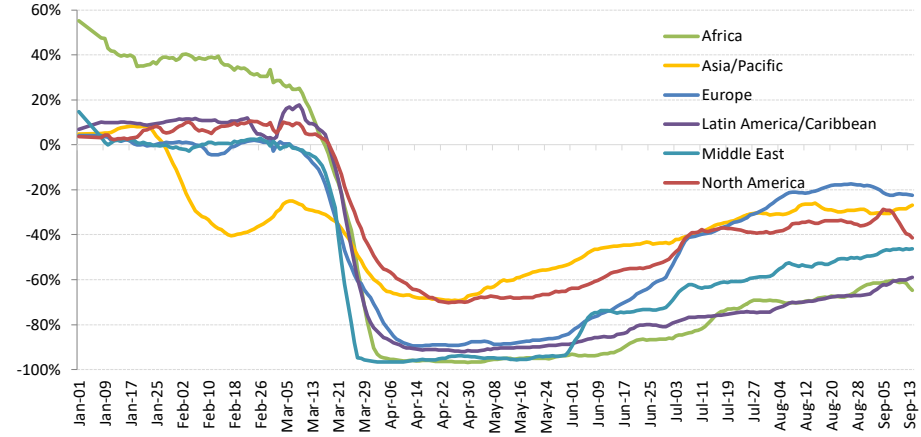
El tránsito interno de pasajeros a menudo muestra más resiliencia que el internacional

Norteamérica fue apoyada por el mercado interno mientras que América Latina / Caribe mostraron el ritmo más lento en recuperación interna

International seat capacity reduction
(7-day average, YoY compared to 2019)



Domestic seat capacity reduction
(7-day average, YoY compared to 2019)





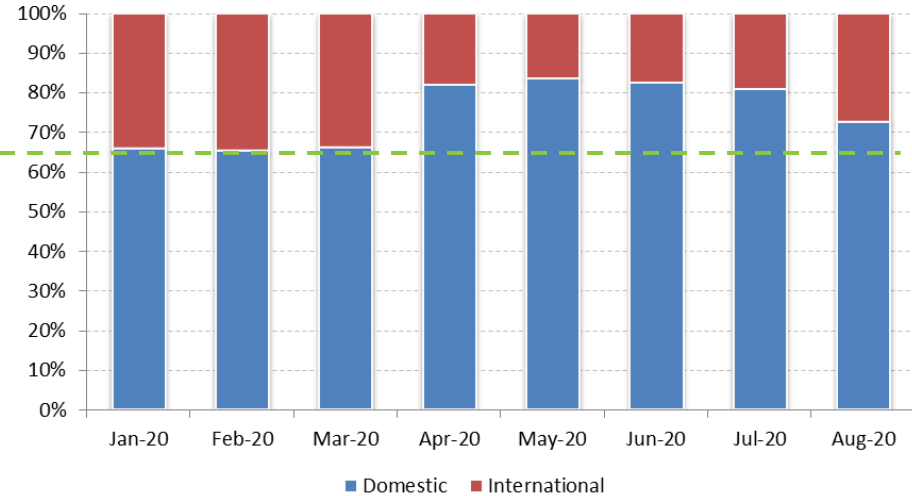
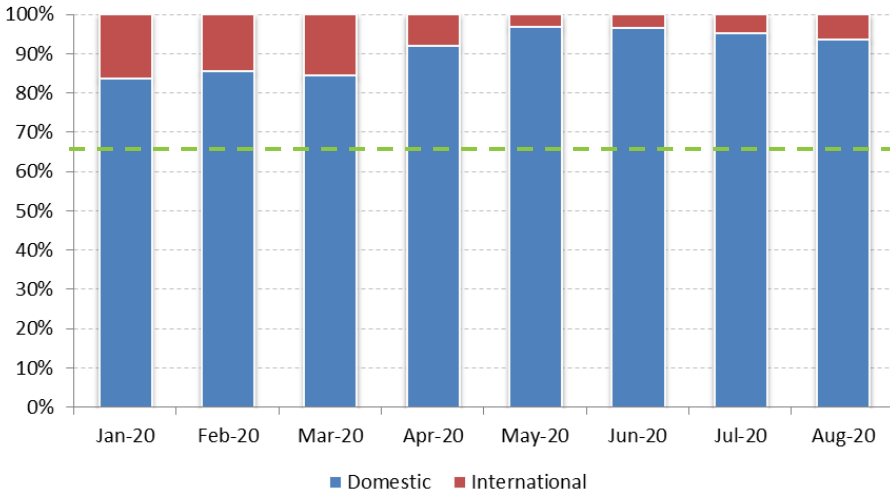
Participación del tráfico nacional e internacional de la región

Norteamérica

La mayoría del tránsito fue dominado por pasajeros internos y los pasajeros internacionales representaron menos del 10% desde abril

América Latina/Caribe

Desde abril los pasajeros internacionales representaron menos del 20% mientras que incrementó a 27% en agosto



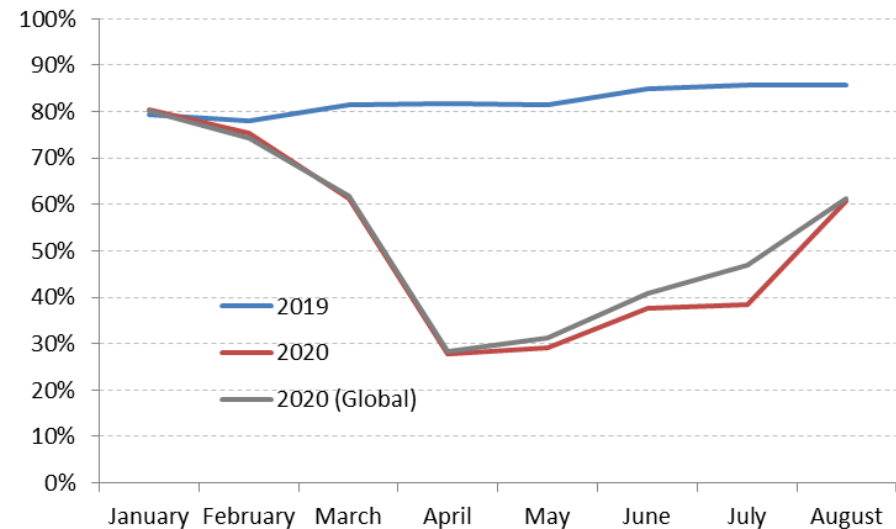
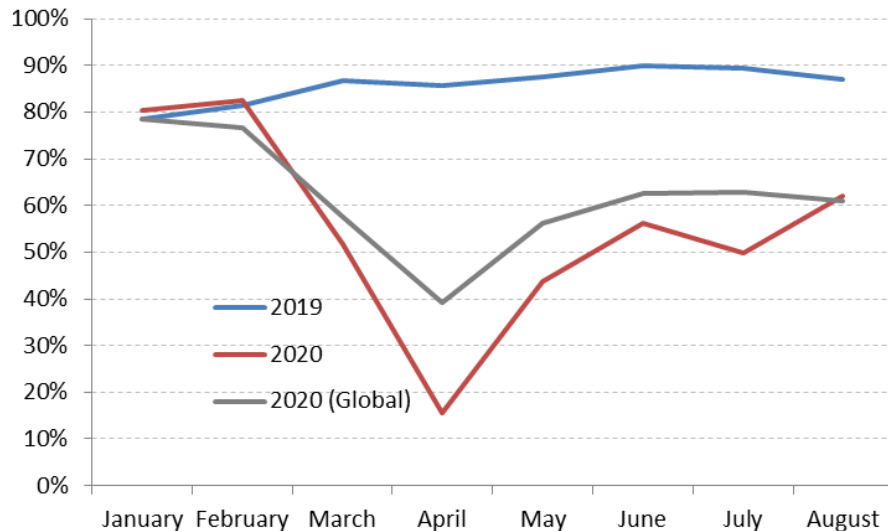


Fuerte caída en el factor de carga de pasajeros internacionales (Norteamérica)

Tanto el factor de carga nacional como el internacional estuvieron por debajo del promedio mundial; en abril, el factor de carga nacional cayó al mínimo histórico del 15% y por debajo del 30% para el internacional

Domestic load factor 2020 vs. 2019

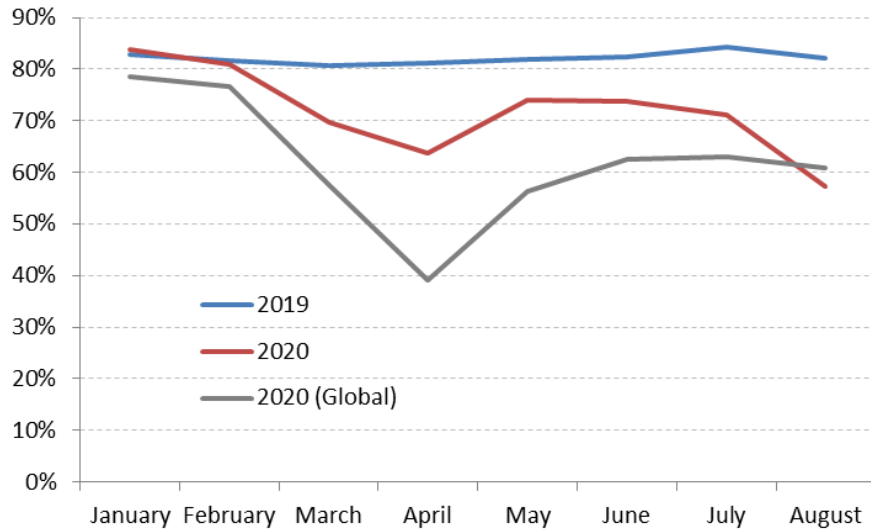
International load factor 2020 vs. 2019



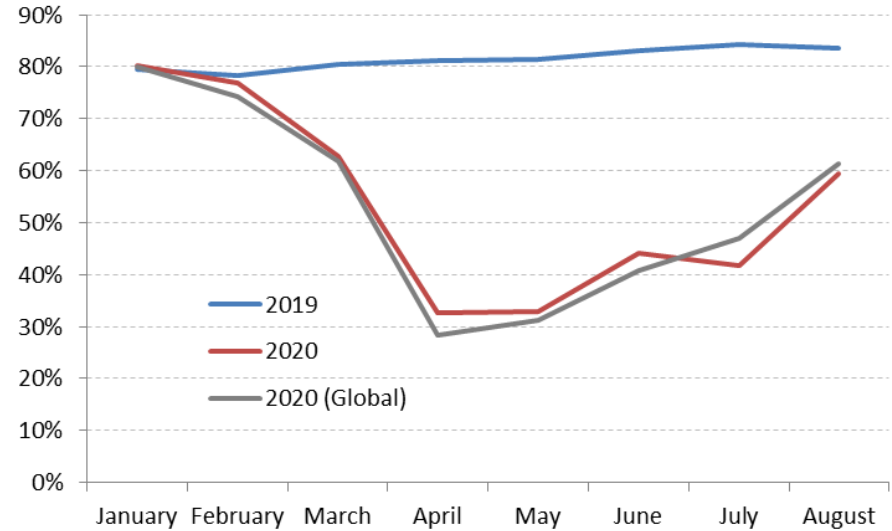
Fuerte caída en el factor de carga de pasajeros (América Latina/Caribe)

El factor de ocupación nacional se comportó mejor que el promedio mundial; el factor de carga internacional cayó de manera significativamente similar al promedio mundial

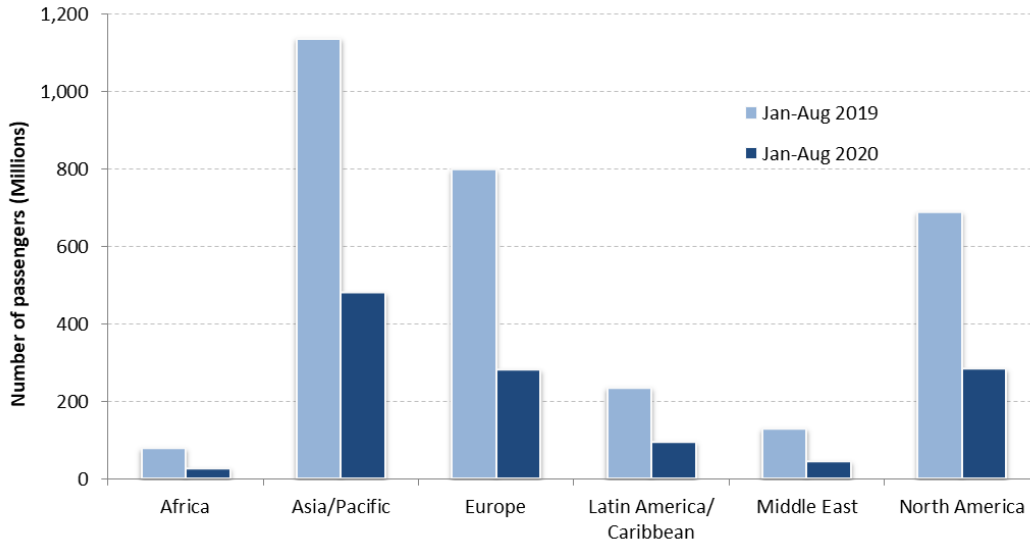
Domestic load factor 2020 vs. 2019



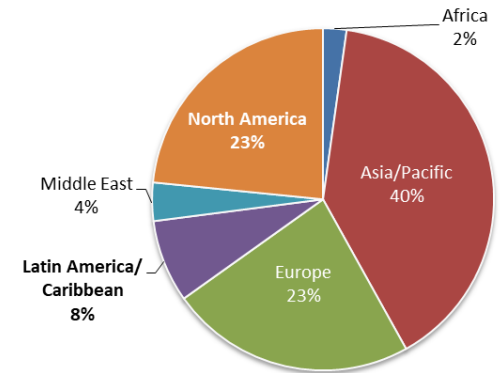
International load factor 2020 vs. 2019



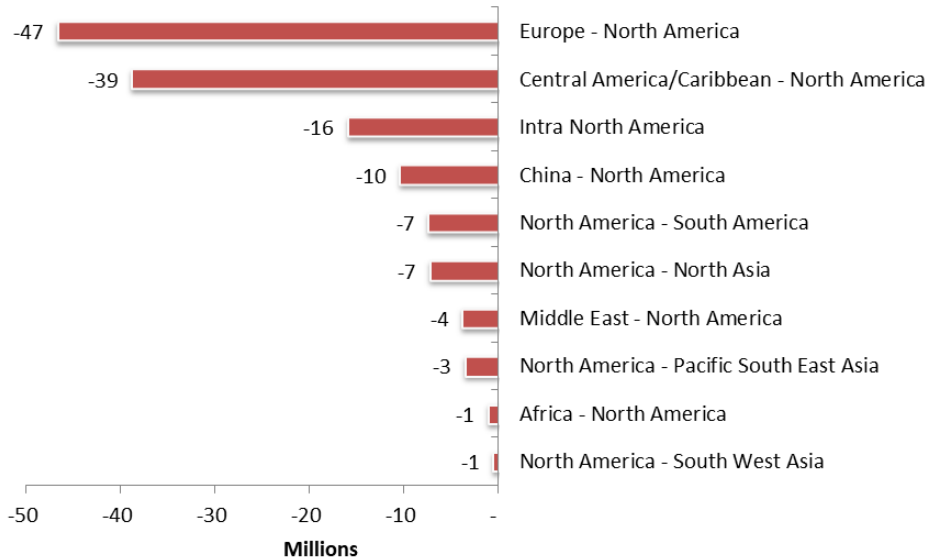
Número de pasajeros de enero a agosto de 2020 comparado con 2019



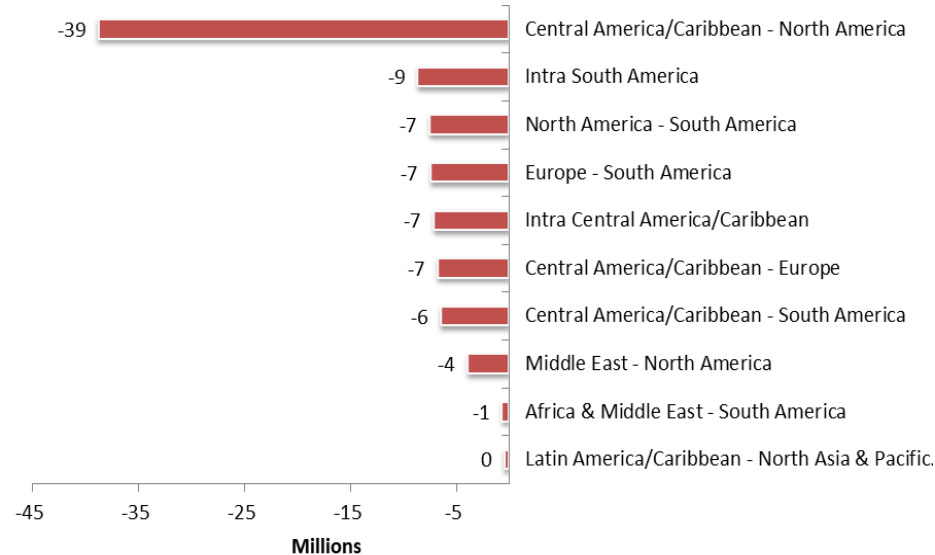
Participación de pasajeros por región de enero a agosto de 2020



Impacto por grupos de rutas internacionales en Norteamérica (pérdida de pasajeros Ene-Ago)

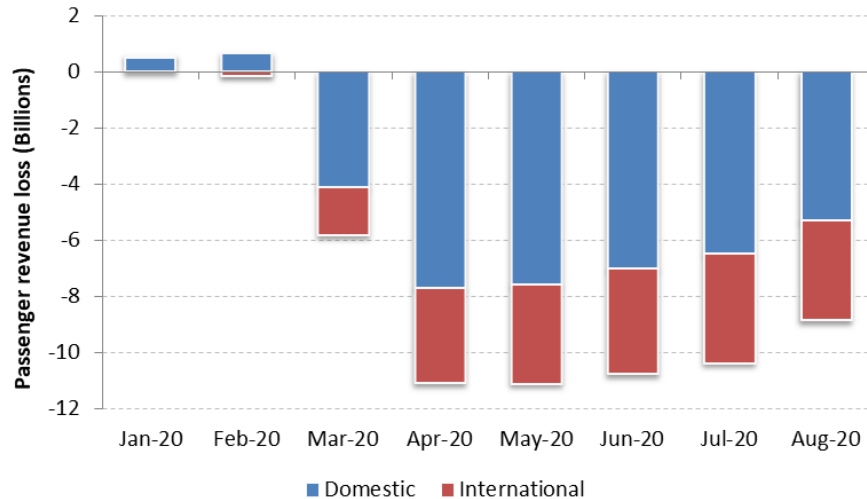


Impacto por grupos de rutas internacionales en América Latina/Caribe (pérdida de pasajeros Ene-Ago)

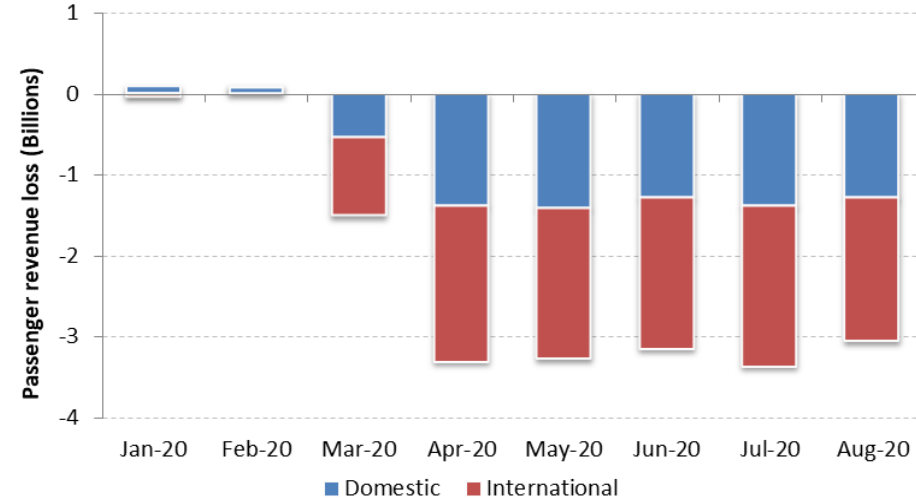


Pérdida mensual de ingresos por pasajeros Norteamérica

Norteamérica registró un total de pérdida de ingresos por pasajeros de las aerolíneas de alrededor de USD 57 billones de enero a agosto; 65% de la pérdida fue local/nacional



América Latina/Caribe registró un total de pérdida de ingresos por pasajeros de las aerolíneas de alrededor de USD 17 billones de enero a agosto; 60% de la pérdida fue internacional



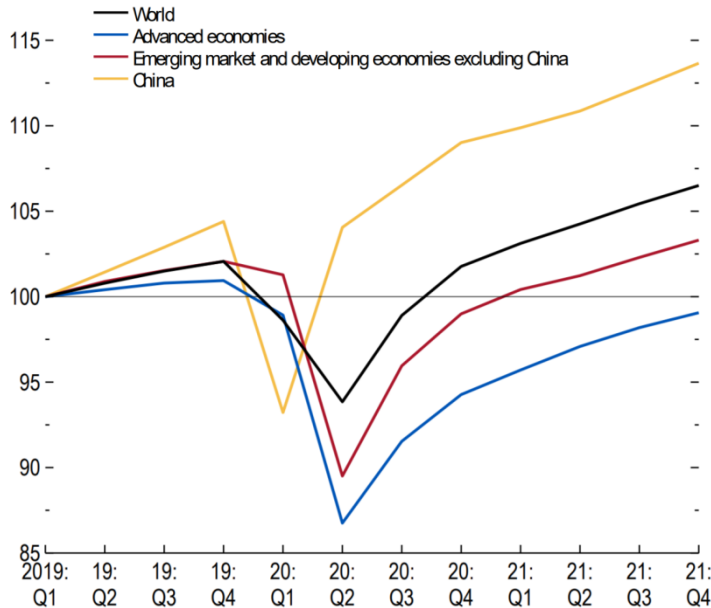


Análisis de escenarios prospectivos

Las cifras y estimaciones aquí contenidas están sujetas a cambios sustanciales y se actualizarán con la evolución de la situación y cuando se disponga de más información.

¿Qué “forma de recesión” se puede asumir dadas las incertidumbres que rodean las perspectivas?

World's GDP Projections (by IMF)

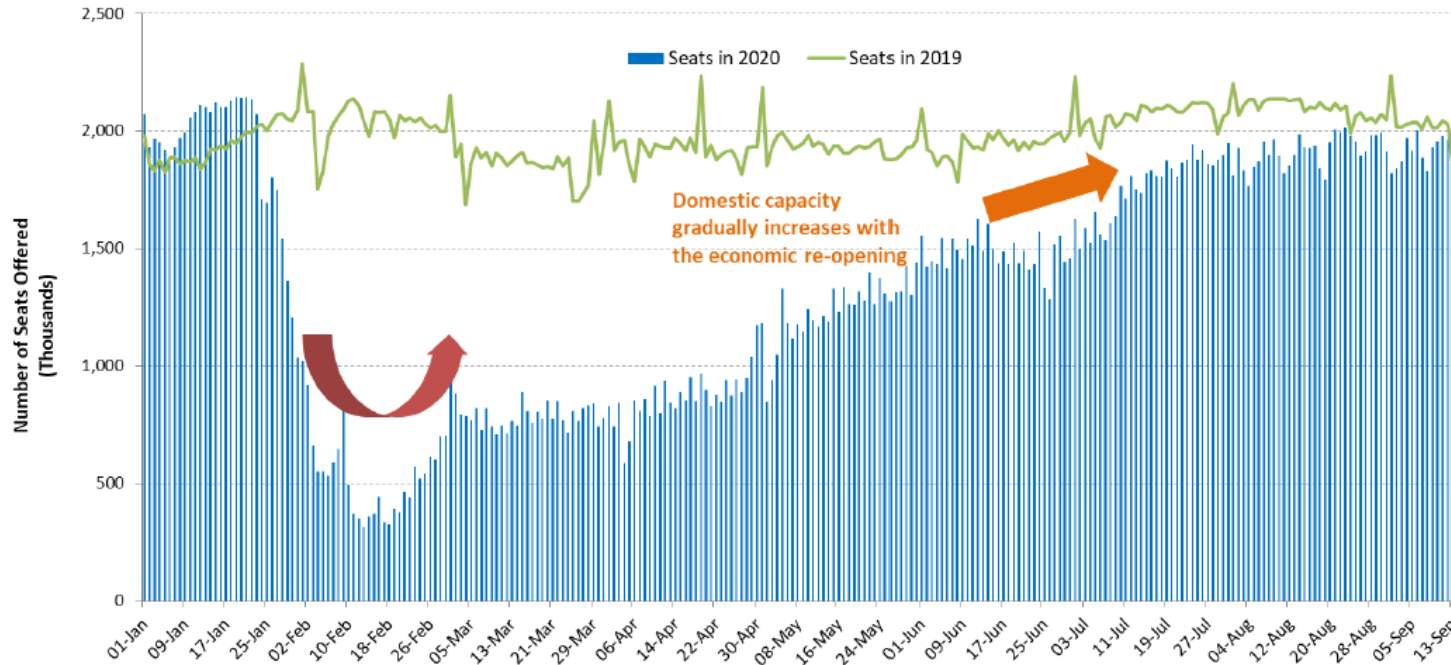


<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/06/24/WEOUpdateJune2020>

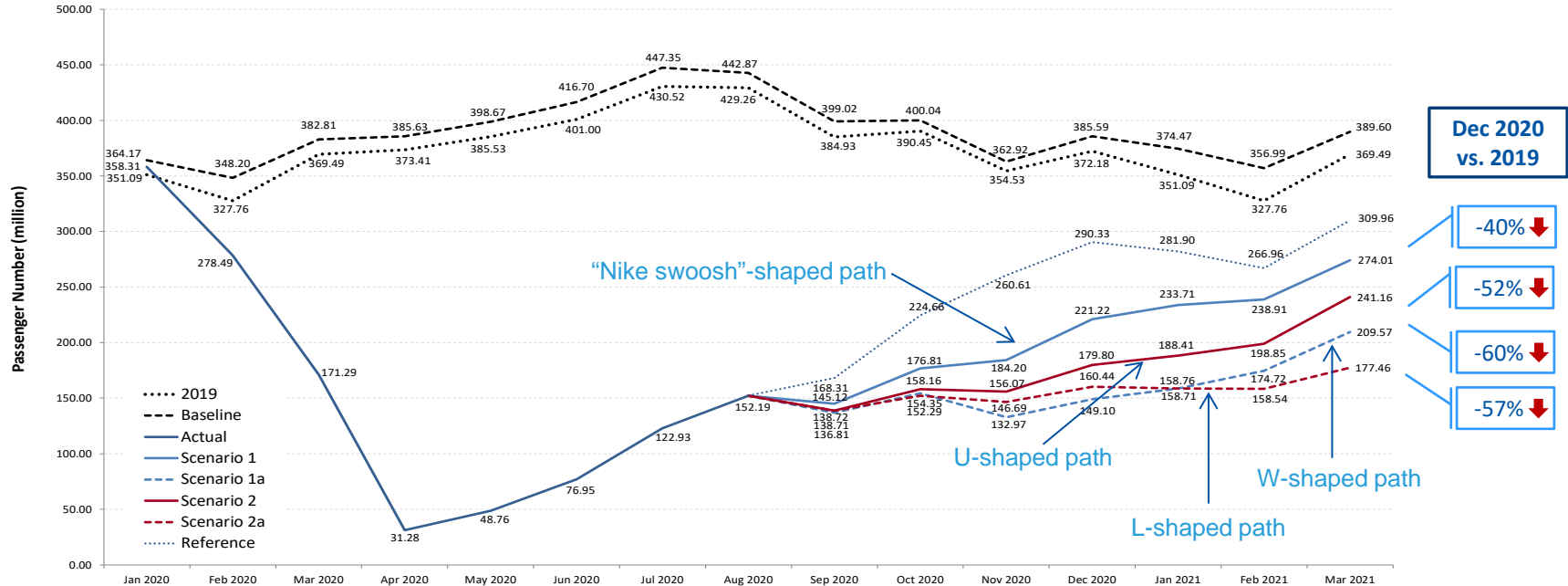
- ¿Cuánto durará la pandemia y cuáles serán los niveles de gravedad?
- ¿Qué tan profunda y qué tan larga será la recesión mundial?
- ¿Cuánto durará la cuarentena y las restricciones de viaje?
- ¿Qué tan rápido será restaurada la confianza del consumidor?
- ¿Habrá un cambio estructural en la industria y en el comportamiento de los consumidores?
- ¿Cuánto tiempo resistirá la industria del transporte aéreo la adversidad financiera?

El tránsito nacional de pasajeros se está recuperando antes que el internacional

El tránsito de pasajeros interno en China ya tocó fondo a mediados de febrero, y la capacidad ofrecida en agosto fue recuperada alrededor del 90% del año pasado



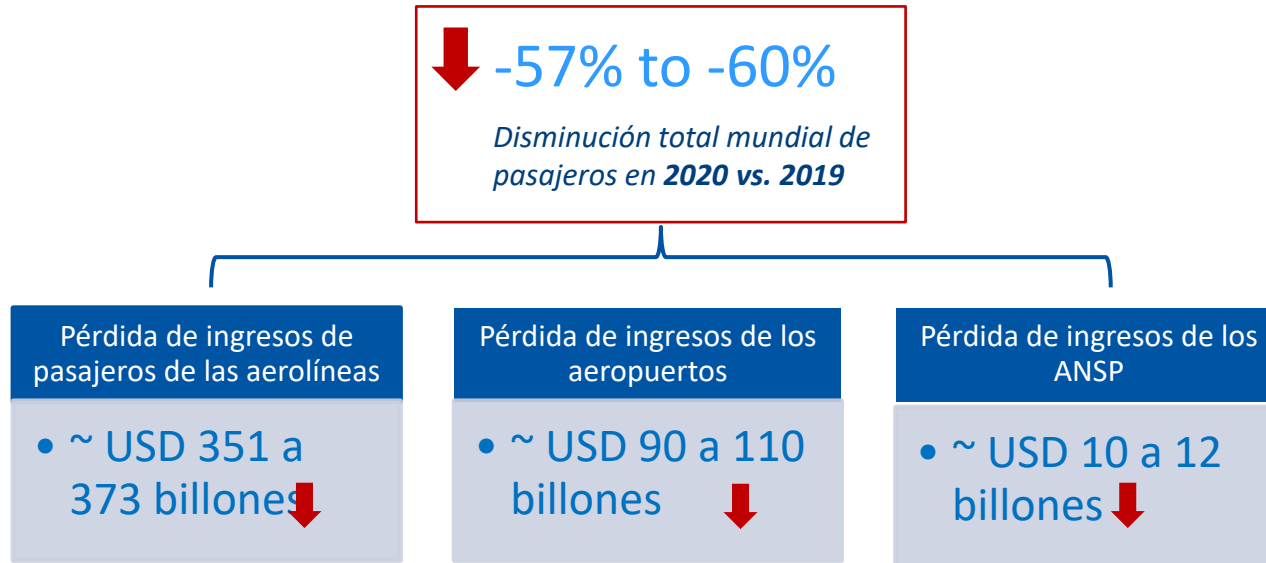
Estimación mundial total de pasajeros 2020 (-57% a -60%)





Análisis de la OACI sobre el impacto económico de la COVID-19:

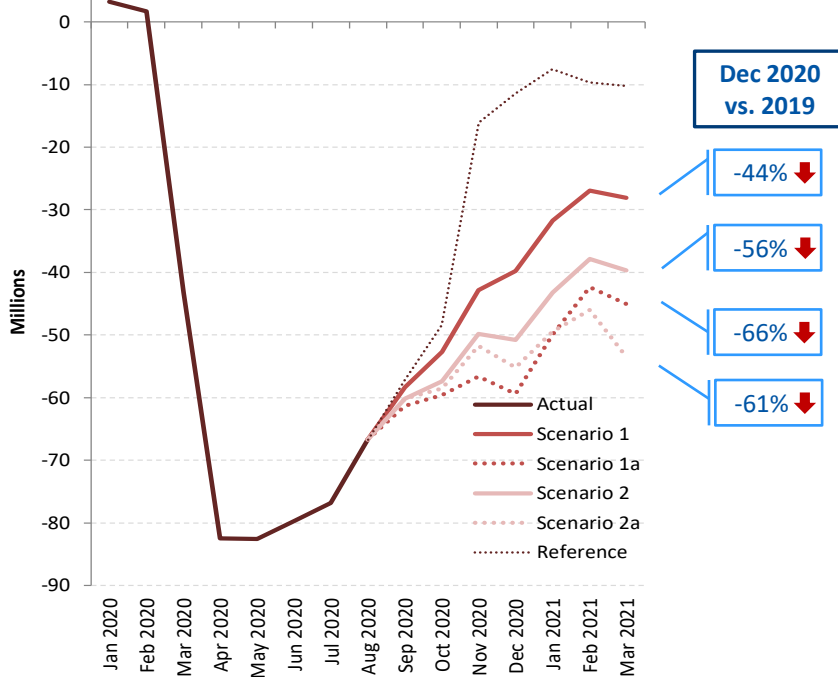
<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>



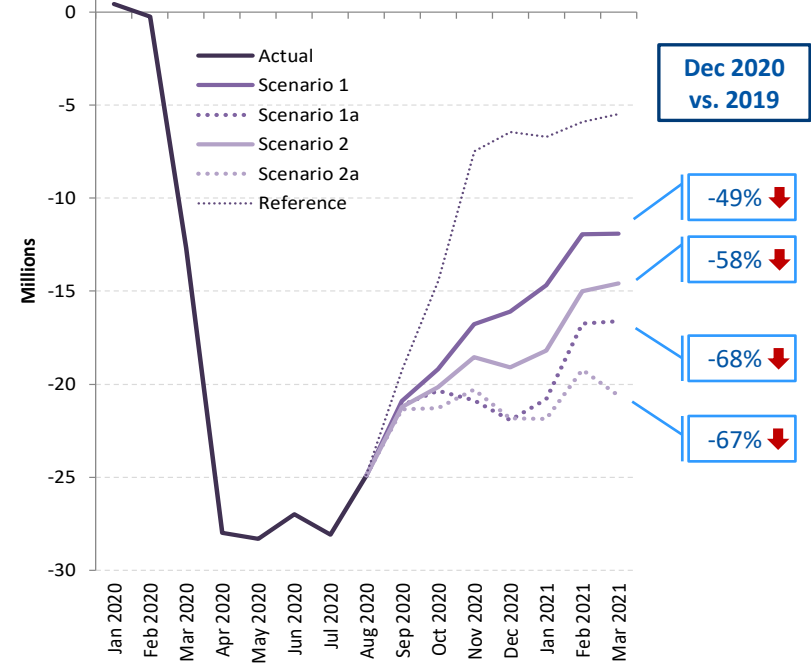


Estimados mundiales de pérdidas de ingresos de pasajeros para 2020

North America (Total)



Latin America/Caribbean (Total)





Análisis de la OACI sobre el impacto económico de la COVID-19 :

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

Norteamérica
-57% to -61%

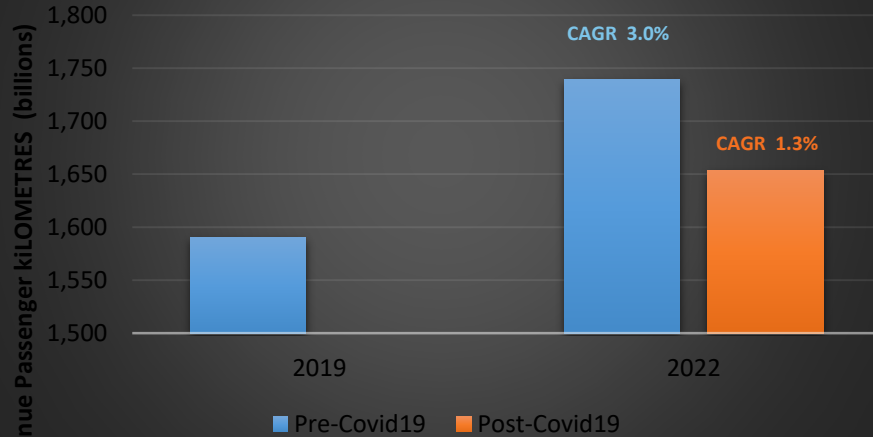


América Latina/Caribe
-59% a -63%

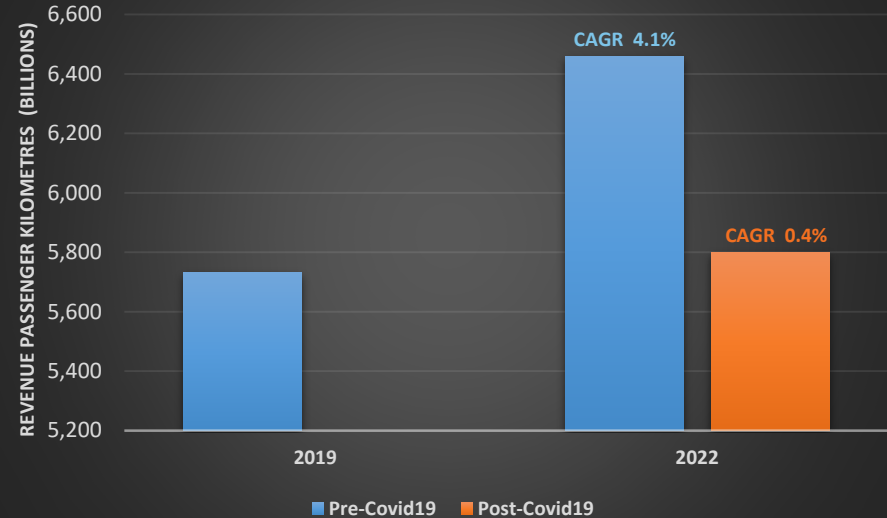


Previsión de tránsito posterior a la COVID-19 (Norteamérica)

International Passenger Traffic (North America, RPK)



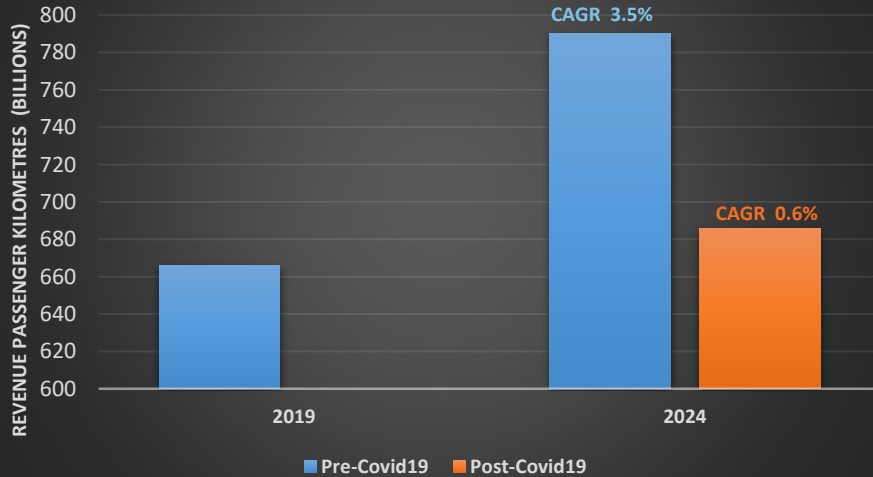
International Passenger Traffic (World, RPK)



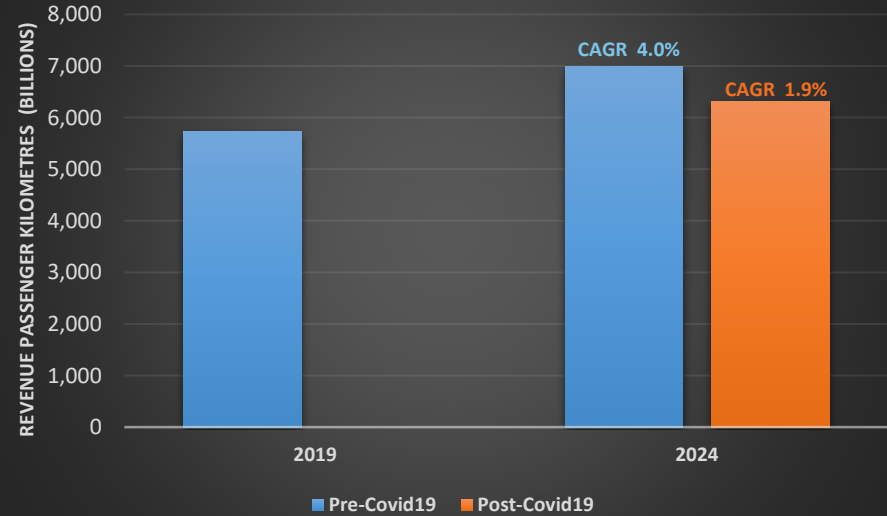
- Se espera que el tránsito mundial de pasajeros regrese a niveles de 2019 en 2022
- Se espera que la Tasa compuesta de crecimiento anual (CARG) del tránsito mundial 2019-2022 disminuya del 0.4% al 4.1%
- Se espera que la CAGR de los grupos de ruta de Norteamérica disminuya del 1.3% al 3.0%

Previsión de tránsito posterior a la COVID-19 (América Latina/Caribe)

International Passenger Traffic (Latin America/ Caribbean, RPK)



International Passenger Traffic (World, RPK)



- Se espera que el tránsito internacional de pasajeros de América Latina/Caribe regrese a niveles de 2019 en 2024
- Se espera que el la CAGR de los grupos de ruta de América Latina/Caribe disminuya del 0.6% al 3.5%



ICAO

UNITING AVIATION

Tableros interactivos de la OACI sobre COVID-19

Los tableros de la OCAI sobre COVID-19 proporciona datos y tendencias puntuales para monitorear y evaluar el impacto evolutivo de la COVID-19 en la aviación civil

- **Impacto operacional:** impacto en el número de vuelos, asientos ofertados y segmentados en operaciones internacionales y nacionales
- **Impacto económico:** impacto sobre los ingresos de los transportistas aéreos, aeropuertos y ANSPs
- **Utilización de aeronaves:** utilización de aeronaves y aeronaves en tierra por categoría de aeronave
- **Tránsito de países pares:** nivel de tránsito de países pares con casos de COVID-19.



Operational impact



Aircraft utilization



Country-pair traffic



Economic impact - Air carriers



ECONOMIC IMPACT - AIRPORTS

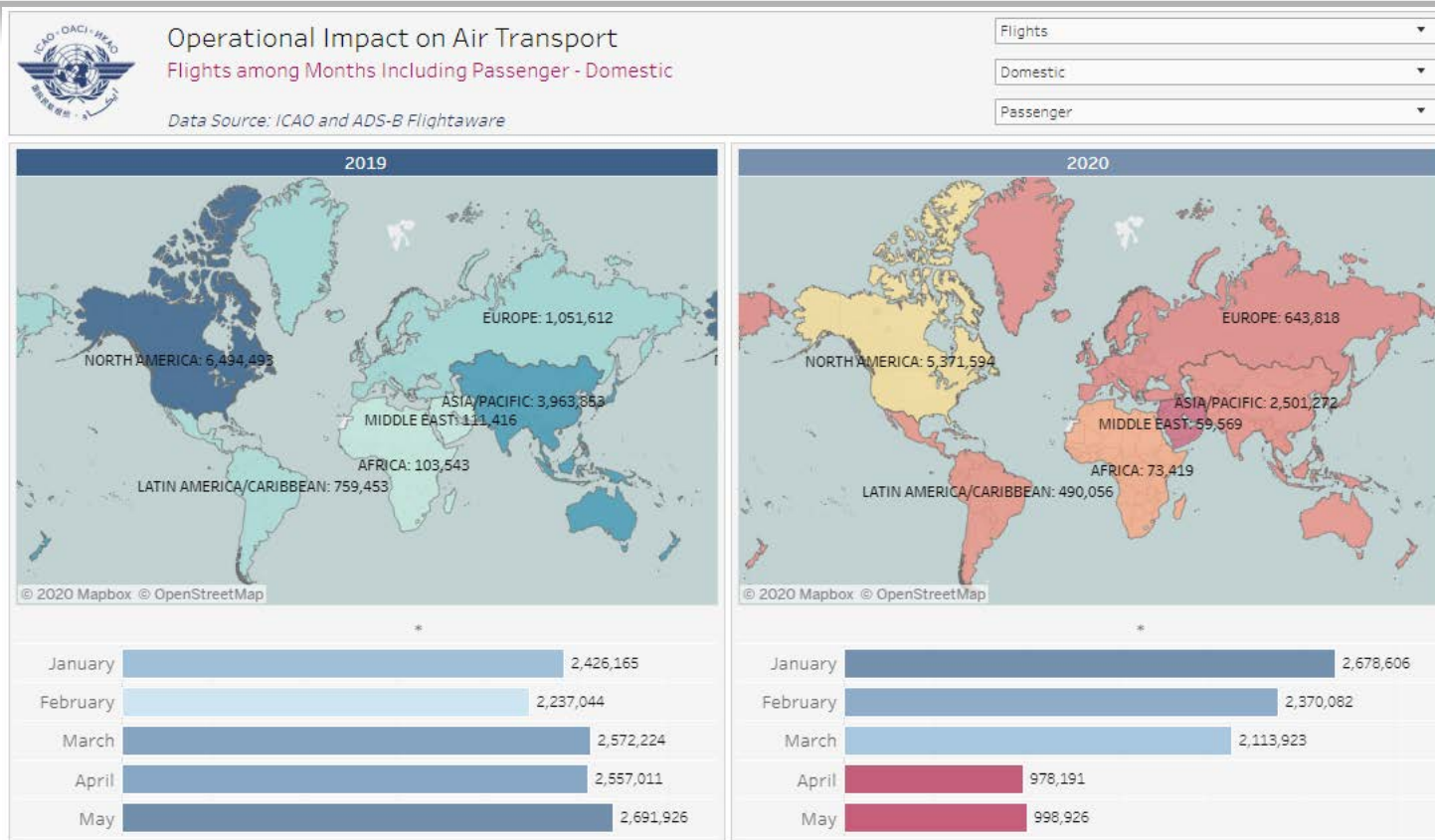


ECONOMIC IMPACT - ANSPs



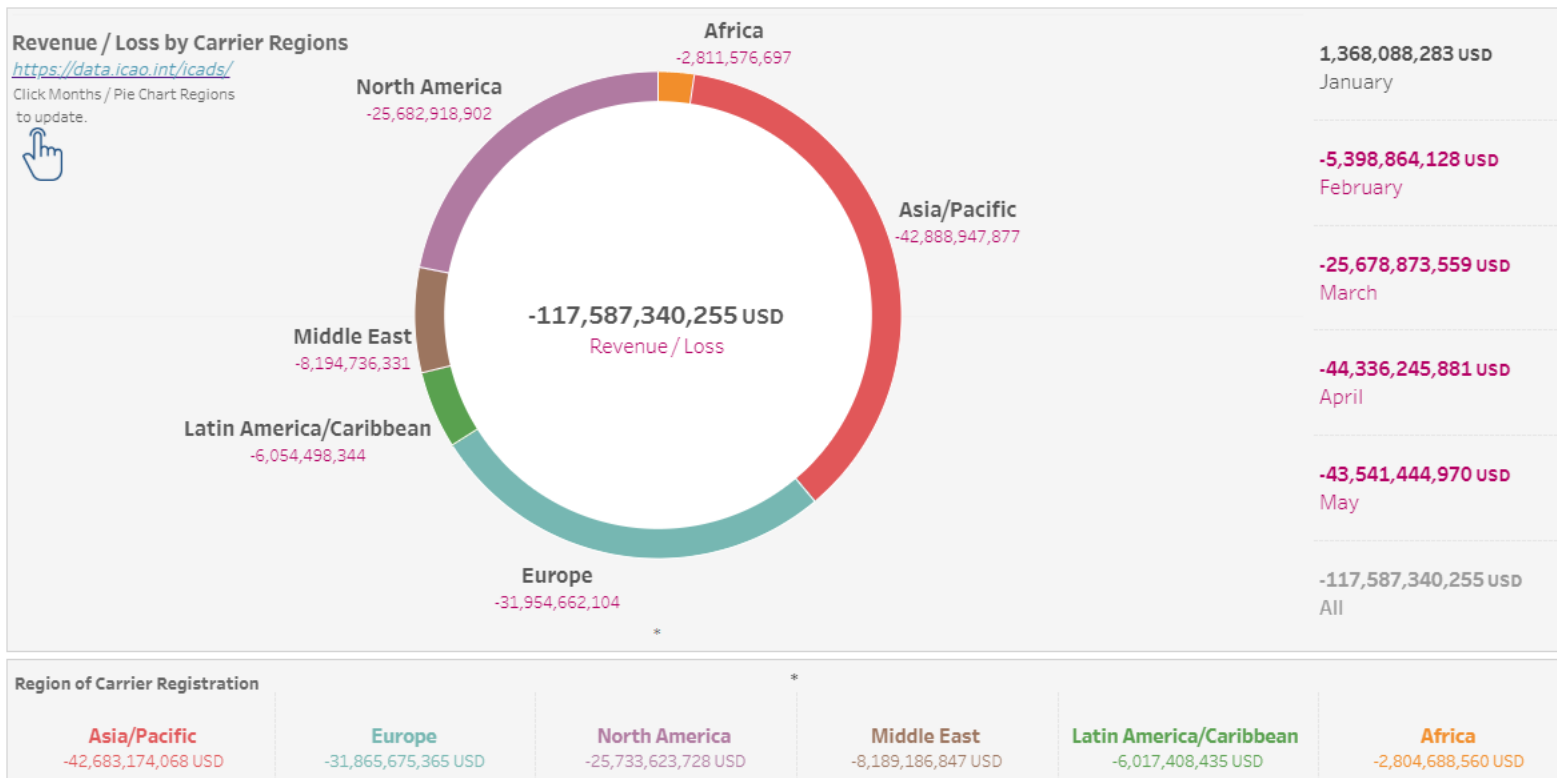
Tablero del impacto de la COVID-19 en el tránsito aéreo:

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>





Tablero COVID-19: Impacto económico – transportistas aéreos





Medidas paliativas y de mitigación financieras



Dependiendo de la naturaleza de las medidas, las medidas paliativas y de mitigación financieras pueden ser calificadas en las siguientes categorías

- **Medidas operacionales de la industria**
- **Medidas financieras de la industria**
- **Medias de apoyo regulatorio del Estado**
- **Medidas fiscales y monetarias paliativas del Estado**

Medidas de mitigación de la industria (operacionales)

Forma de medidas paliativas y de mitigación financiera		
Forma de medidas	Efecto/Implicación	Limitación/Riesgo
a) Incrementar el costo de viaje	Permitir a los transportistas aéreos a realizar operaciones en ruta con un punto de equilibrio incluso con factores reducidos de carga	Mayor elasticidad de precio de demanda podría esperarse debido a la pandemia.
b) Desviar el exceso de capacidad de pasajeros hacia operaciones de carga y pasajeros no programadas	Poner capacidad calendarizada no utilizada de pasajeros en uso para inyectar esa liquidez necesaria.	Competencia de otros medios de transporte para transporte de carga; la conversión de aeronaves de pasajeros en transporte de carga conlleva costos.
c) Cobertura de combustible	Proporcionar certidumbre en costos futuros de combustible y reducir el riesgo de operaciones no viables debido a la variabilidad de los costos de combustible.	Variabilidad de los precios de los combustibles puede volver los contratos de cobertura no redituables; precios de cobertura por lo general conllevan costos.

Forma de medidas	Effect/Implication	Limitation/Risk
a) Negociación de tarifas reducidas o pagos diferidos para proveedores	Costos más bajos, reducción de pagos a corto plazo y liberación de efectivo; hacer operaciones en ruta equilibradas aún con	Contratos existentes y la preocupación en la continuidad de negocios puede impactar negativamente la negociación sobre reducción o pago a plazo.
b) Negociación de intereses reducidos o pagos de deuda diferidos para prestamistas y arrendadores de aeronaves	Costos más bajos, reducción de pagos a corto plazo y liberación de efectivo.	
c) Dilución de capital o financiamiento de capital	Aumentar el capital al vender acciones en el mercado o comprometiéndolo con instituciones financieras por un descuento sobre los precios de mercado; Alternativamente transportistas aéreos podrían emitir acciones preferenciales u obligaciones convertibles a instituciones financieras donde el capital tiene un préstamo o un componente de capital	a) Instituciones nacionales o extranjeras podrían comprar acciones directamente en el mercado en lugar de negociar descuentos con los propietarios si ellos esperan que el valor disminuya más.
	b) Los estados podrían limitar la propiedad del capital social si la inversión proviene de un fondo o inversionista extranjero debido a restricciones de propiedad y control.	

Forma de medidas	Efecto/Implicación	Limitación/Riesgo
d) Asegurar ganancias futuras para capital presente de bancos e instituciones financieras estatales o privadas	Diversas fuentes de financiamiento; Monetizar flujos de efectivo existentes y predecibles para sostener negocios; Disponibilidad de capital podría hacer algunas operaciones viables en baja demanda, entorno reducido de capacidad.	Incertidumbre de los flujos de ingresos futuros; El proceso de titulización puede ser complejo. Descontar los flujos futuros tiene un costo.
e) Monetizar el valor del Programa de viajero frecuente (FFP) como sería hipotecar FFP para préstamos	Diversas fuentes de financiamiento; Monetizar flujos de efectivo existentes y predecibles para sostener negocios; Disponibilidad de capital podría hacer algunas operaciones viables en baja demanda, entorno reducido de capacidad.	Términos no favorables potenciales que podrían llevar a las aerolíneas a ceder control sobre el programa; podría impactar la lealtad del cliente.
f) Racionalización de rutas; Control y gestión de costes, incluida la reducción de la contratación, la reducción del salario, el tiempo libre voluntario no remunerado, la	Incrementar disponibilidad en el capital laboral.	La reducción de la fuerza laboral calificada podría afectar las operaciones posteriores a la pandemia.

Forma de medidas	Efecto/Implicación	Limitación/Riesgo
a) Negociación de acuerdos más liberales, incluidos cielos abiertos y acuerdos de cooperación en rutas identificadas, como <u>acuerdos de agrupación y fusiones.</u>	La disponibilidad de capital podría hacer viables algunas operaciones en un entorno de baja demanda y capacidad limitada	Los cambios normativos llevan tiempo y es necesario seguir el debido proceso. La consideración de la valoración de sus propios operadores nacionales podría afectar la decisión del Estado de relajar las regulaciones de propiedad y control.
b) Relajación en reglas sobre control de propiedad extranjera.		
c) Suspensión temporal de las reglas de turnos	Proporcionar flexibilidad para permitir a los transportistas aéreos planear y ajustar horarios con niveles apropiados de respuesta a las condiciones del mercado y a las proyecciones de demanda; los transportistas aéreos pueden evitar la necesidad de realizar servicios vacíos a fin de mantener turnos/espacios y asignar aeronaves a otras rutas.	Limitación en la asignación de turnos/espacios no utilizados a aquellas que requieren operación. Tiempo para recomenzar o continuar la suspensión de reglas de espacio/turno podría ser un reto.
d) Código de bancarrota/quiebra	Puede preservar la valoración futura de la compañía aérea y dar un nuevo comienzo para esfuerzos futuros al cancelar muchas de las deudas no garantizadas, al tiempo que permite que la aerolínea pague a los acreedores una parte de las deudas según su capacidad de pago como se indica en la orden judicial (llamada Descarga); Después de declararse en quiebra, la condonación	Diferencia en la ley de quiebras/bancarrotas en los Estados, la creación de una ley de quiebras/bancarrotas es un proceso regulatorio largo.

Form of measures	Effect/Implication	Limitation/Risk
a) Inyección de efectivo como subvención, o mediante préstamos y garantías de préstamos con interés nulo o bajo	<p>La disponibilidad de capital podría hacer viables las operaciones en un entorno de baja demanda y capacidad limitada; La valoración de la compañía aérea del Estado puede conservarse con la posibilidad de recuperarse mediante una valoración futura. La reducción de las quiebras de las compañías aéreas preservará el valor añadido directo e indirecto y los puestos de trabajo generados por el transporte aéreo.</p>	<p>Prioridades contrapuestas del Estado por diferentes sectores de la economía y el bajo valor agregado a la economía nacional del transporte aéreo en relación con otros sectores.</p>
b) Subsidios salariales o proporcionar garantía salarial absorbiendo una parte de los costos salariales del personal calificado según lo considere apropiado el Estado		
c) El gobierno adquiere capital en sus compañías aéreas con la opción de venderlo de nuevo a la aerolínea con una prima sobre el precio de referencia cuando mejoran las valoraciones.		
d) Desgravación fiscal, incluida la reducción de impuestos sobre la nómina, impuestos corporativos		
e) Reducción o pago diferido de impuestos y cargos impuestos por el Estado a la industria		
f) Subvenciones de funcionamiento, es decir, subvenciones específicas de ruta		



Recomendación sobre medidas económicas y financieras del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI

Recomendación 10 del CART – Los Estados miembros deberían tomar medidas apropiadas y extraordinarias de emergencia para apoyar la viabilidad financiera y para mantener un apropiado nivel de seguridad y eficiencia de las operaciones, las cuales deberían ser inclusivas, específicas, proporcionadas, transparentes, temporales y consistentes con las políticas de la OACI, al tiempo que se logra un equilibrio adecuado entre los intereses respectivos sin perjuicio de la competencia leal y que comprometa la seguridad, la protección y el desempeño ambiental.



Los Estados Unidos confirmaron un estímulo de USD 2 trillones bajo la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica para el Coronavirus (Ley Cares) en marzo de 2020. Los programas aprobados incluyen USD 61 billones al sector de la aviación así como USD 25 billones en préstamos y garantías de préstamos para aerolíneas de pasajeros, estaciones de reparación y agentes de boletaje, USD 4 billones en préstamos y garantías de préstamos para aerolíneas de carga, USD 10 billones en préstamos de ayuda para aeropuertos, y USD 25 billones en financiamiento para ser usado exclusivamente para salarios y beneficios de empleados de aerolíneas de pasajeros.

El administrador de aeropuertos Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) de México otorgó una excepción del 100% de tarifas de aterrizaje en posiciones de contacto, tarifas de estacionamiento a largo plazo y tarifas de alquiler de espacio de oficina a los pasajeros y aerolíneas de carga durante julio; también otorgó una excepción del 50% a cuotas de estacionamiento para empleados de aerolíneas.

Costa Rica anunció medidas paliativas, por ejemplo, para SJO, eximió las tarifas de alquiler de espacio de oficina hasta el final del período de emergencia, eximió las tarifas de estacionamiento a largo plazo para las aeronaves estacionadas actualmente desde el 18 de marzo de 2020 hasta el 18 de mayo; Reducción del 75% en tarifas de aterrizaje, aproximación, iluminación, pasarelas, servicios de autobús y tarifas de estacionamiento para vuelos internacionales de pasajeros.



Ejemplos de medidas adoptadas por los Estados y la industria (Global)

El gobierno de Singapur proporciona paquetes de apoyo a la aviación para proteger los puestos de trabajo y aliviar los costos de las aerolíneas, los operadores en tierra y las empresas de carga, como los cargos de aterrizaje y estacionamiento, reembolsos de alquiler para las salas y oficinas de las aerolíneas dentro del aeropuerto de Changi, así como para mantener un nivel mínimo de conectividad aérea.

Alemania ha ofrecido a Lufthansa una línea de 9.000 millones de euros, acordando un rescate que le da a Berlín un veto en caso de una oferta hostil por la aerolínea. El mayor rescate empresarial alemán desde la crisis del coronavirus resultará en que el gobierno tome una participación del 20%, que podría aumentar al 25% más una acción en caso de un intento de adquisición, ya que busca proteger miles de empleos.

Australia anunció el 18 de marzo un paquete de ayuda de 715 millones de dólares australianos para la industria de la aviación australiana, que implica el reembolso y la exención continua de una serie de cargos gubernamentales sobre la industria, incluidos los cargos por servicios aéreos en las operaciones de las aerolíneas nacionales y los cargos de seguridad de la aviación nacional y regional.

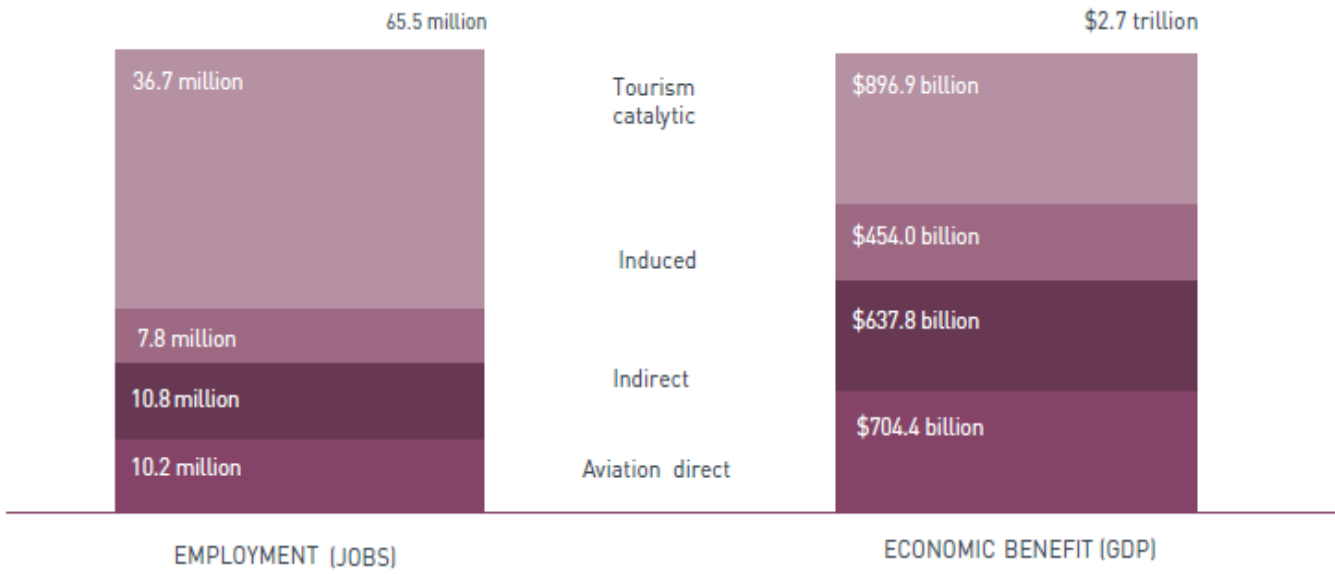
China implementó políticas el 23 de enero para reducir los derechos de aeródromo y los derechos de navegación aérea. Cargas de aterrizaje reducidas en un 10%; Cargas de estacionamiento exentos; Los cargos por instalaciones de navegación aérea se redujeron en un 10% (con cargos de sobrevuelo exclusivos).



Valor agregado de la aviación a la economía nacional



Antes de la COVID-19, la aviación mundial apoyó 65.5 millones de empleos y USD 2.7 trillones de PIB

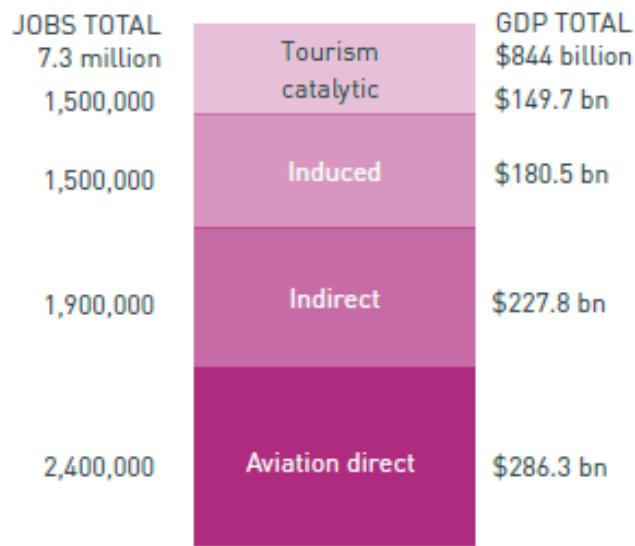




Beneficios económicos de la aviación en Norteamérica y América Latina/Caribe ante de la COVID-19

Antes de la COVID-19, la aviación en Norteamérica apoyó **7.3 millones de trabajos y USD 844 billones de PIB**

Antes de la COVID-19, la aviación en América Latina/Caribe apoyó a **7.2 millones de empleos y USD 156 billones de PIB**



Marco de referencia internacional armonizado y herramienta para evaluar la contribución de la aviación a la economía nacional

- **Cuenta Satélite de Aviación (ASA)**, marco de referencia metodológico para medir la contribución directa de la industria de la aviación a la economía nacional
- **Calculadora de valor agregado** para apoyar a los Estados para evaluar cómo el valor agregado puede generarse mediante la ayuda proporcionada por la aviación, así como a la economía nacional como un todo como el PIB o empleos.



Cuenta Satélite de Aviación y Calculadora de valor agregado de la OACI

- Se espera que la recuperación del tránsito sea lenta e inestable, con muchas incertidumbres a corto plazo; la pandemia seguirá siendo una amenaza hasta que una vacuna o un tratamiento eficaz estén ampliamente disponibles; The economic and consumer confidence effects of the pandemic are deep and global;
- Se espera que el tránsito mundial regrese al nivel de 2019 en 2022 cuando muy pronto; los viajes nacionales y de placer probablemente regresarán más rápido que los viajes internacionales y corporativos;
- A partir de 2021, con una situación más estabilizada de la pandemia a nivel mundial y la disponibilidad de la vacuna, se puede esperar una recuperación sostenida;
- El tránsito de Norteamérica sigue dominando el tránsito nacional, mientras que América Latina y el Caribe fue una de las regiones más afectadas con muy poca recuperación;
- La implementación por parte de los Estados de la Recomendación 10 del CART de la OACI sobre medidas económicas y financieras con una visión holística para evaluar los impactos y beneficios en todas las partes interesadas será fundamental para ayudar a la industria a superar la crisis para que pueda continuar con su papel fundamental en el impulso de la economía nacional y trabajos de apoyo.

Análisis económico de la OACI sobre el impacto de la COVID-19:

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>



Tableros sobre el impacto de la COVID-19 en el tránsito aéreo:

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>



Operational impact



Aircraft utilization



Country-pair traffic



Economic impact - Air carriers



ECONOMIC IMPACT - AIRPORTS



ECONOMIC IMPACT - ANSPs



Cuenta Satélite de Aviación y Calculadora de valor agregado de la OACI



ICAO

UNITING AVIATION



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU