



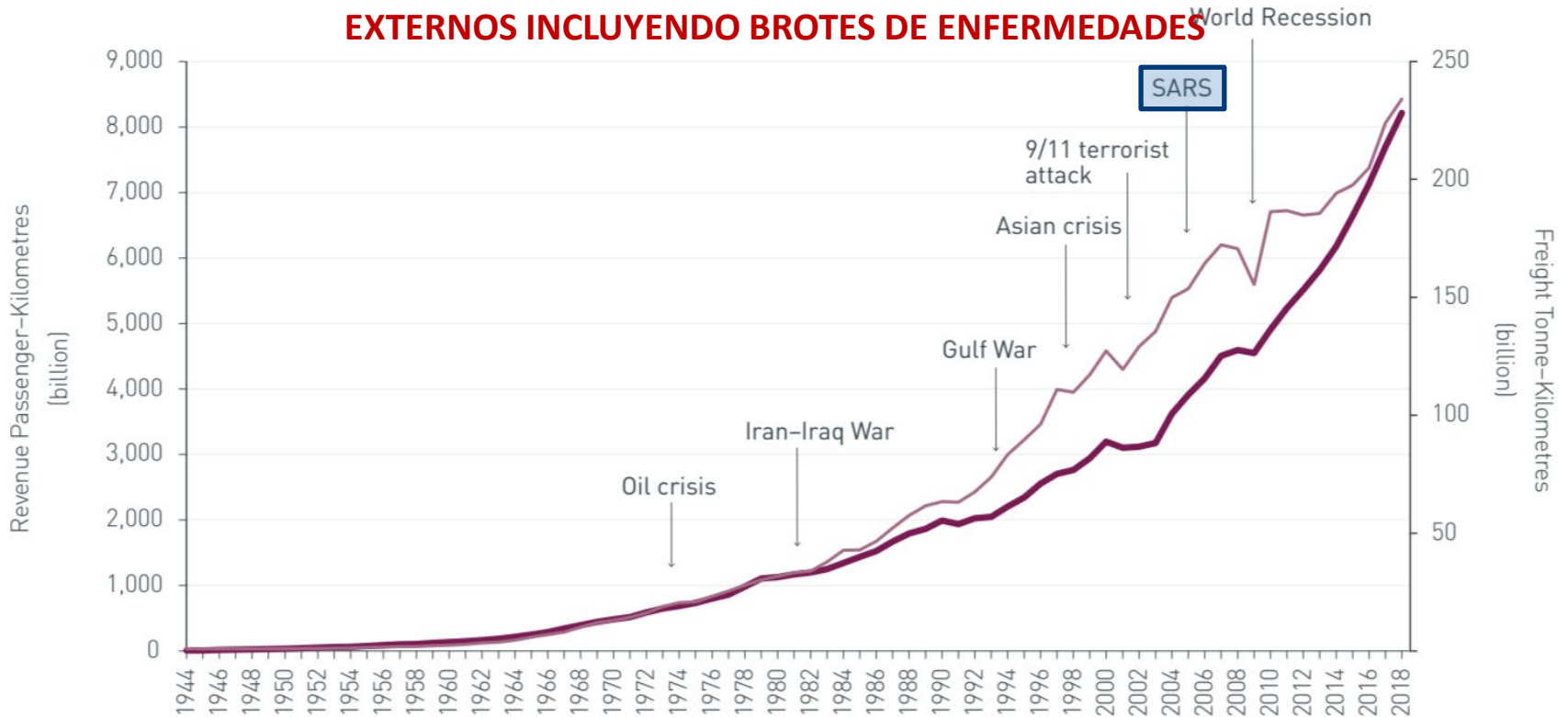
| ICAO

ECONOMIC DEVELOPMENT

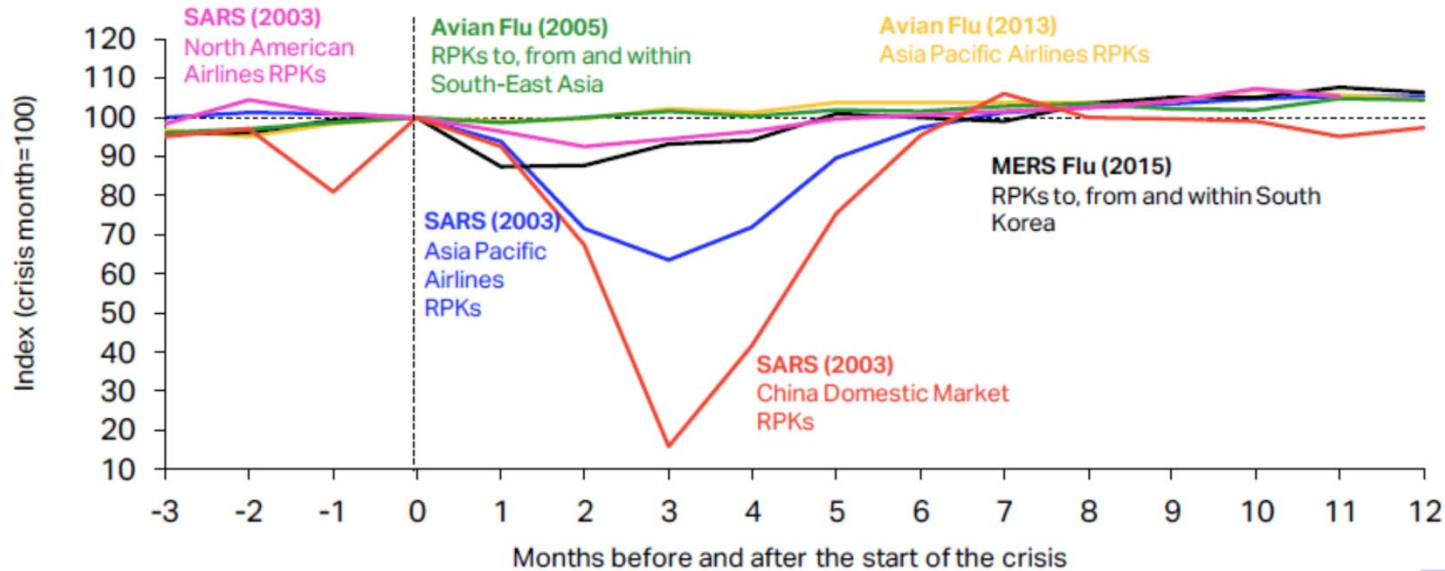


# Impacto económico del COVID-19 en la aviación civil

## EL TRÁNSITO ÁEREO HA SIDO VULNERABLE ANTE FACTORES EXTERNOS INCLUYENDO BROTES DE ENFERMEDADES



## Impact of past disease outbreaks on aviation



Source: IATA Economics using data from IATA Statistics

El impacto de la COVID-19 ya a rebasado al brote SARS de 2003 que tuvo como resultado la reducción de los pasajeros-kilómetros disponibles (RPK) en un 8% y de 6 mil millones de USD de ingresos para las aerolíneas de Asia/Pacífico. **Puede ser que la trayectoria de recuperación de 6 meses del SARS no se aplique a la situación actual.**



El caudal de carga aérea ha disminuido un total de 19% en marzo de 2020 debido al retiro de la capacidad of bodega de las aeronaves de pasajeros mientras que los aviones exclusivamente de carga han proporcionado una capacidad compensatoria adicional

Millones de Toneladas Transportadas			
	Marzo 2019	Marzo 2020	Cambio
Carga bodega	3.49	2.40	-31%
Aviones exclusivamente de carga	1.48	1.61	9%
<b>Neto</b>	<b>4.97</b>	<b>4.01</b>	<b>-19%</b>

Los análisis preliminares indican que los ingresos de carga aérea han caído 22%, 8.3 a 6.9 mil millones de USD en marzo de 2020 durante el mismo periodo.

## 2020 forecast - international tourism receipts, world (US\$ billion)

**Una pérdida de 300 a 450 mil millones de USD en ingresos de turismo internacional para 2020 (calculado por la OMT)**



- 290 to 440 million International Tourist Arrivals
- 5 to 7 years lost in number of tourists
- 300 to 450 US\$ bn Tourism Exports (receipts)
- 1/3 of 1.5 US\$ trillion lost in Tourism Exports

Source: UNWTO (e) Estimate

<https://www.unwto.org/news/international-tourism-arrivals-could-fall-in-2020>

Tres escenarios para medir el posible impacto del brote de COVID-19 en tránsito programado de **pasajeros/as internacionales** mundialmente para el **primer semestre de 2020 (1er y 3º trimestres de 2020)**:

- ❑ **Comienzo:** situación hipotética sin brote COVID-19, v.gr. Lo planificado originalmente
- ❑ **Escenario 1:** Trayectoria con forma de V, recuperación rápida desde finales de mayo de 2020
- ❑ **Escenario 2:** Trayectoria con forma de U, contracción prolongada hasta septiembre de 2020

- Dado un ambiente rápidamente cambiante, los Escenarios 1 y 2 son meramente indicativos de dos posibles trayectorias de muchas. La trayectoria exacta dependerá de varios factores, entre los cuales, la duración y magnitud del brote y las medias de contención, la disponibilidad de la asistencia del gobierno, la confianza de los/las consumidores/as y las condiciones económicas.
- Los escenarios 1 y 2 se diferencian en términos de condiciones de **suministro (producción) y demanda (gasto)**, principalmente, a) los tiempos y la escala de la capacidad de la aerolínea de deterioro y recuperación, y b) el grado de la confianza de los/as consumidores/as en los viajes aéreos que pueda traducirse en demanda o factor de carga.



- **Línea de base (contra factual, sin pandemia COVID-19)**
  - **Originalmente planificada con un escenario usual:** crecimiento de la línea de tendencia del nivel de 2019
- **Escenario 1 (trayectoria en forma de V, primeros signos de recuperación a finales de mayo)**
  - **Trayectoria 1:** Recuperación fluida de la capacidad hasta de un 75% del nivel de la línea base para septiembre pero retorno de la demanda débil
  - **Trayectoria 1a:** Fuerte recuperación de la capacidad hasta el 90% en paralelo con un rápido retorno de la demanda
  - **Trayectoria 1b:** Progresión lenta para recuperar el 50% de la capacidad en septiembre con un riesgo de desventaja en la demanda

## **Escenario 2 (Trayectoria en forma de U, recomienzo en el 3 trimestre o después)**

- **Trayectoria 2:** Lenta progresión de la recuperación de la capacidad hasta de 40% de la línea base con lento crecimiento de la demanda
- **Trayectoria 2a:** Fuerte recuperación de la capacidad hasta el 70% para septiembre, dejando atrás la recuperación de la demanda
- **Trayectoria 2b:** Empeora de manera prolongada hacia septiembre o después con ajustes veraniegos marginales



Los últimos cálculos indican que el posible impacto de COVID-19 en el tráfico programado de pasajeros internacionales para los primeros 9 meses de 2020, comparado con la línea de base (negocio rutinario como fue planificado originalmente) sería:

### **Trayectoria en forma de V (primeros signos de recuperación a finales de mayo)**

- Reducción general que oscila del **41% al 56% de los asientos ofrecidos por las aerolíneas**
- Reducción general de **705 a 963 millones de pasajeros/as**
- **Pérdidas potenciales de aprox. 160 a 218 mil millones de USD** de los ingresos brutos de operación de las aerolíneas

### **Trayectoria en forma de U (recomienzo en el 3 trimestre o después)**

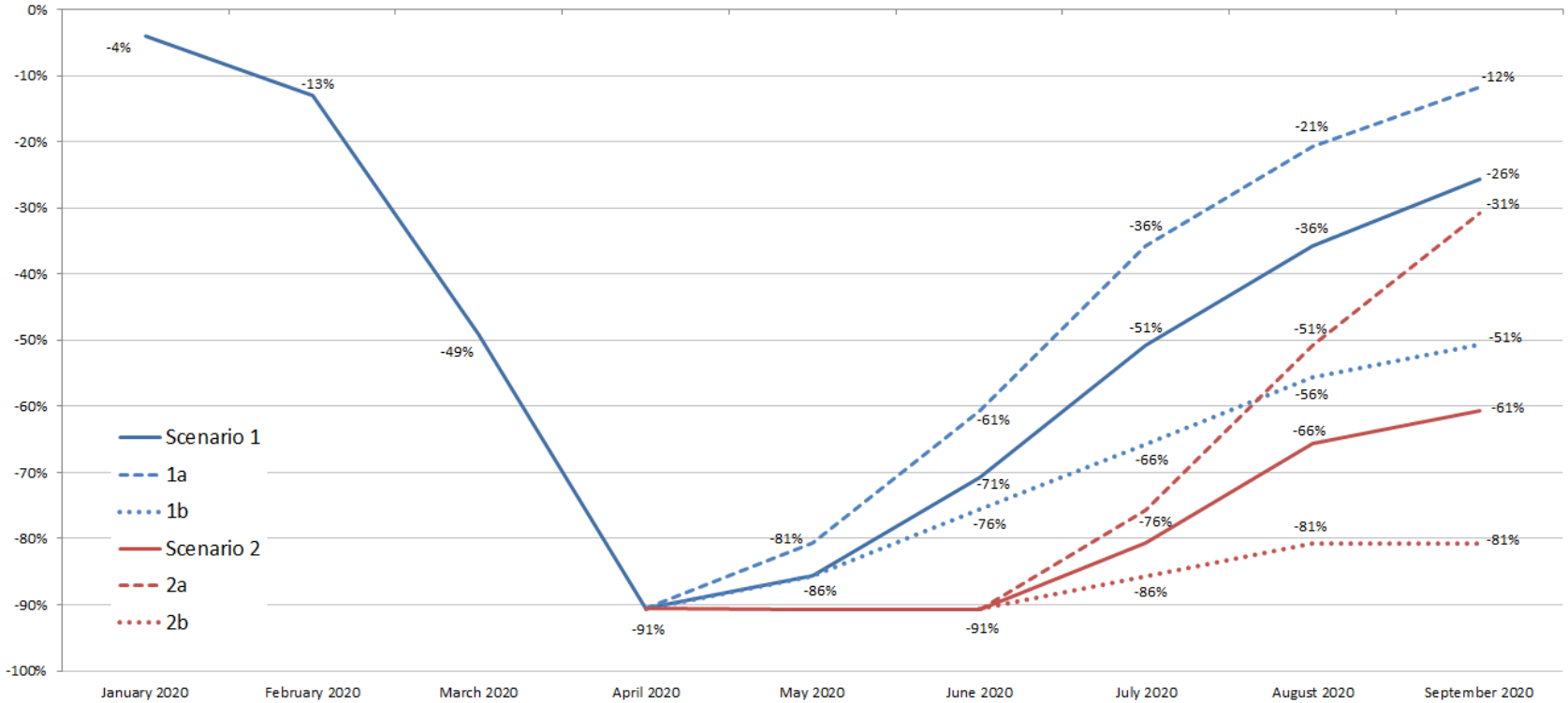
- Reducción general que oscila del **57% al 67% de los asientos ofrecidos por las aerolíneas**
- Reducción general de **961 a 1,117 millones de pasajeros/as**
- Aprox. **pérdidas potenciales de aprox. 218 a 253 mil millones USD** de los ingresos brutos de operación de las aerolíneas

Los impactos dependen de la duración y magnitud del brote y de las medidas de contención; el grado de la confianza de los/as consumidores con respecto a los viajes aéreos y las condiciones económicas, etc.



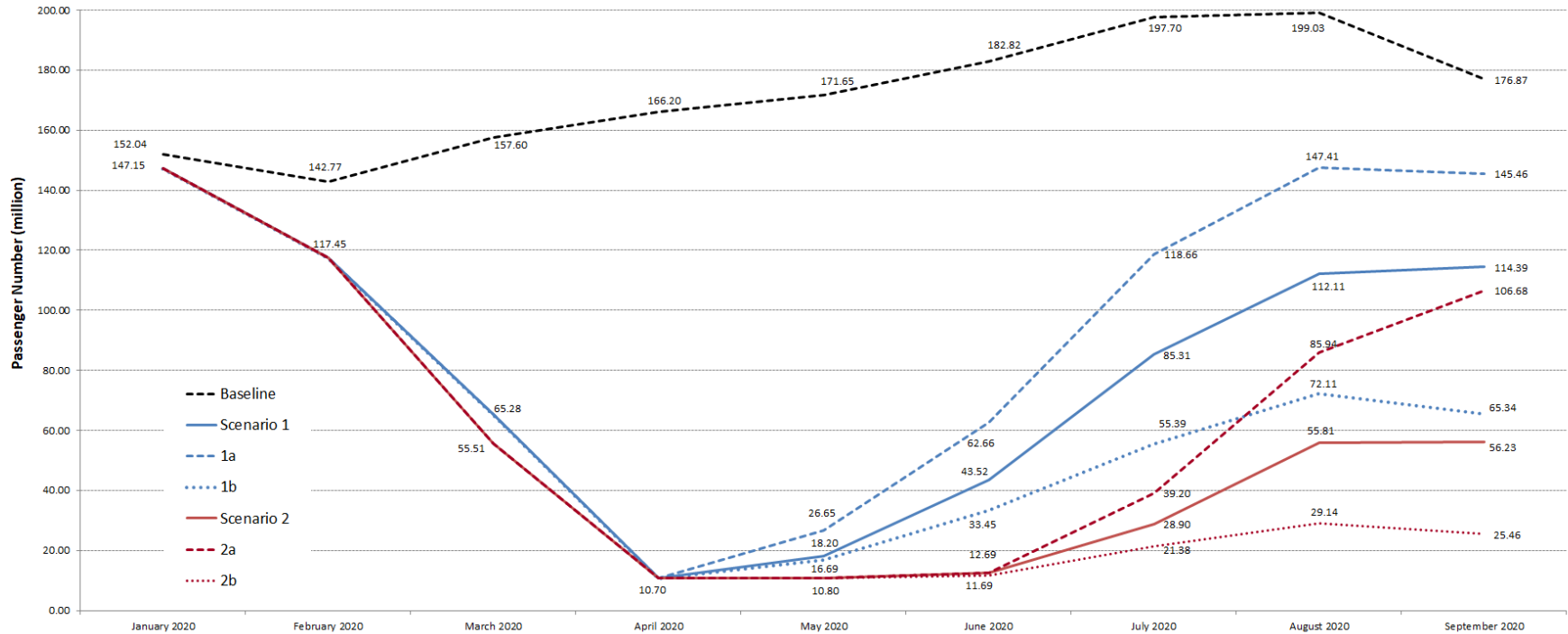


**LOS ESCENARIOS 1 Y 2 MOSTRAN 41% A 67% DE REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD DE ASIENTOS EN LOS PRIMEROS 9 MESES DE 2020 CON RESPECTO AL ESTIMADO ORIGINAL**



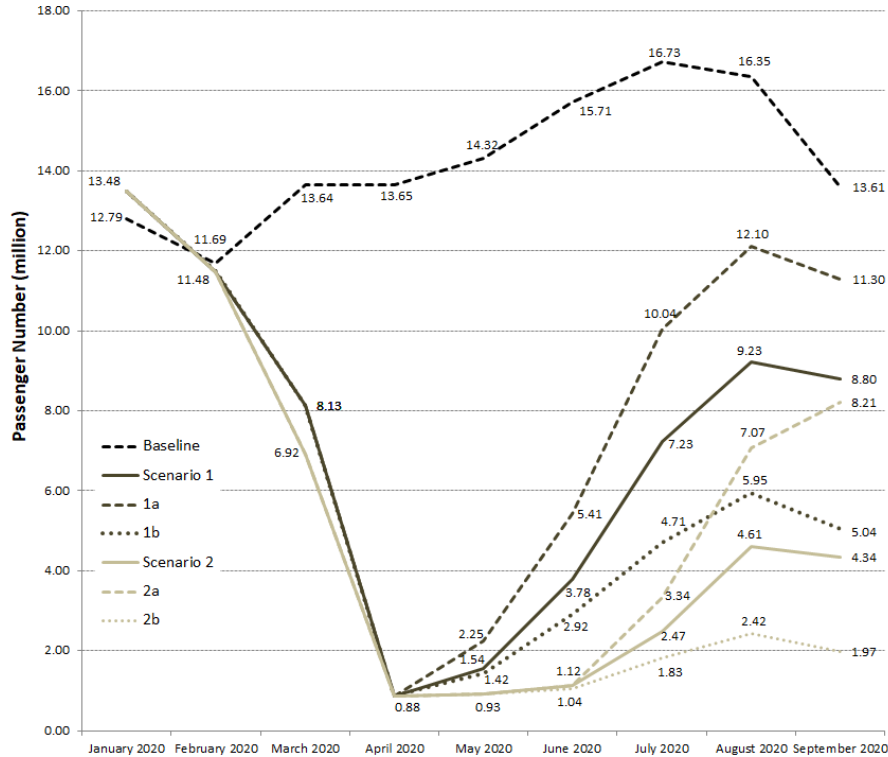


**UNA REDUCCIÓN TOTAL DE 705 A 1,177 MILLONES DE PASAJEROS EN LOS PRIMEROS 9 MESES DE 2020 EN COMPARACIÓN CON LA ESTIMACIÓN ORIGINAL**

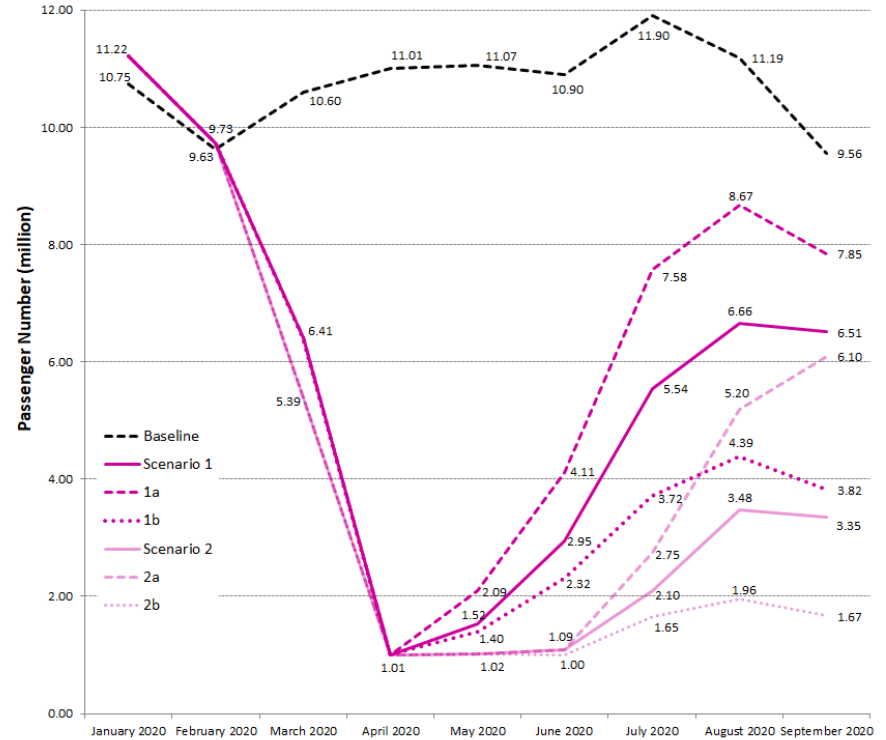


Note: Number of international passengers departing from each country and territory, which are aggregated at the regional level to avoid double counting

### Norteamérica

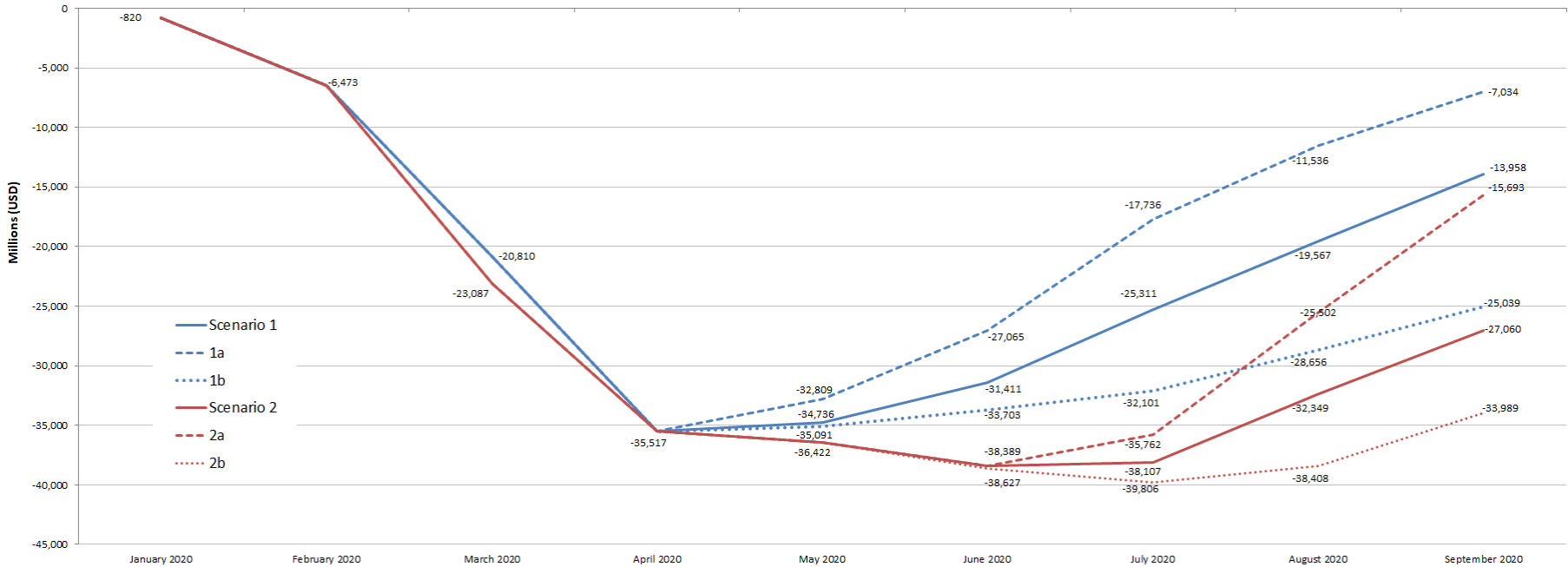


### Latinoamérica/Caribe





\$ 160-253 MIL MILLONES APROX. DE PÉRDIDA DE INGRESOS DE AEROLÍNEAS EN LOS PRIMEROS 9 MESES DE 2020 EN COMPARACIÓN CON LA ESTIMACIÓN INICIAL

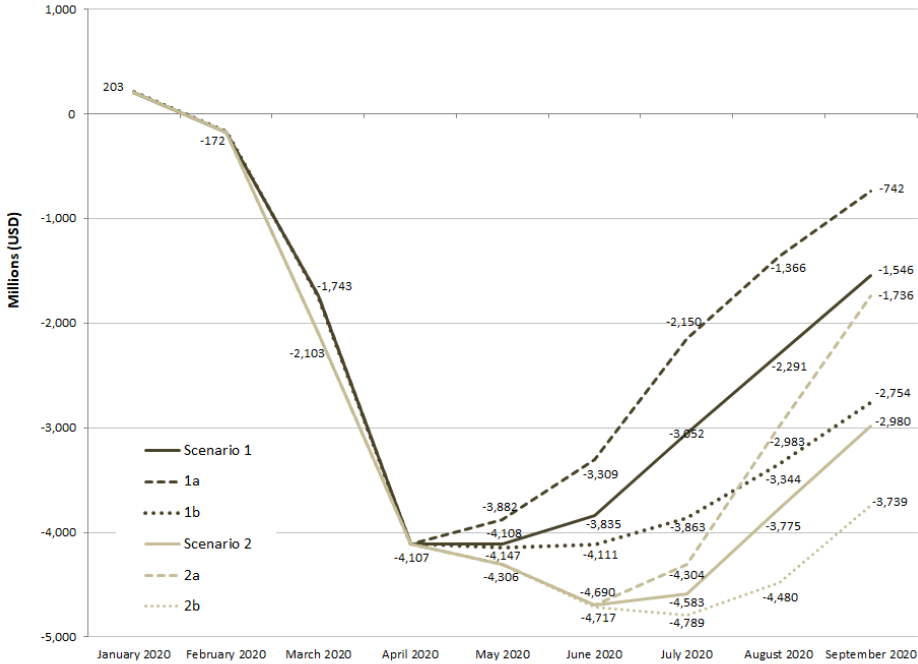


Nota: Los ingresos arriba son ingresos brutos de operación de pasajeros/as de todas las aerolíneas que prestan servicios a rutas internacionales desde cada país y territorio, a las cuales se les agregan el nivel regional (se eliminaron los ingresos de rutas internacionales hacia cada país y territorio para evitar doble contabilidad).

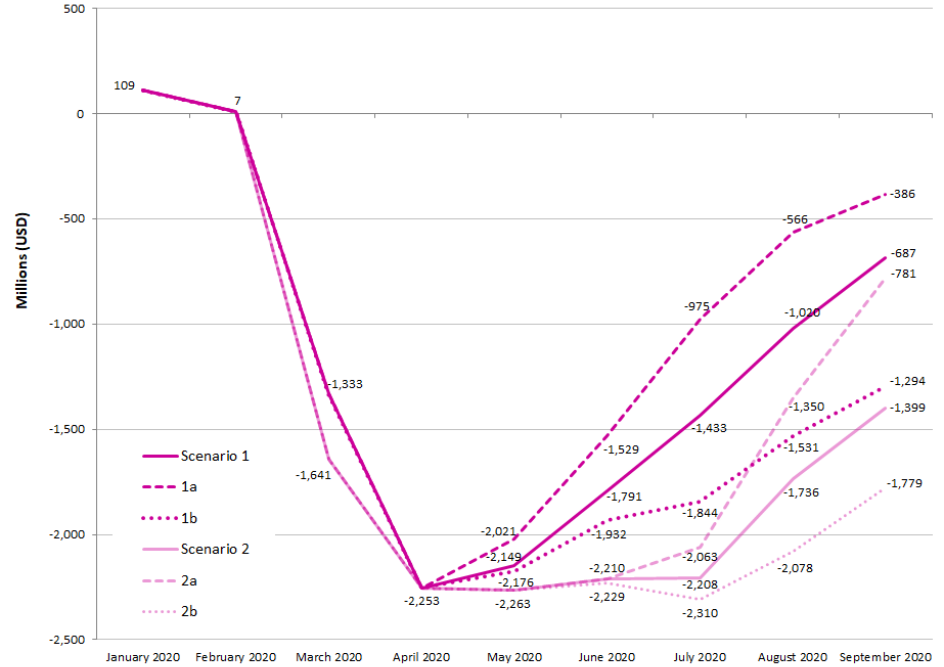


# DESGLOSE DE LA REDUCCIÓN DEL INGRESO POR REGIÓN

## North America



## Latin America/Caribbean





Region	Scenario 1 (V-shaped) Path 1			Scenario 1 (V-shaped) Path 1a			Scenario 1 (V-shaped) Path 1b		
	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)
Africa	-42.7%	-30.62	-10.05	-36.5%	-25.81	-8.38	-50.5%	-36.04	-11.94
Asia/Pacific	-50.9%	-232.81	-60.11	-44.2%	-200.93	-52.04	-58.2%	-264.88	-68.23
Europe	-49.9%	-399.39	-70.42	-42.3%	-335.89	-59.07	-58.3%	-464.11	-81.98
Latin America/Caribbean	-39.9%	-45.05	-10.55	-33.8%	-37.93	-8.95	-46.9%	-52.58	-12.25
Middle East	-42.9%	-60.76	-16.83	-36.6%	-51.27	-14.10	-50.4%	-71.04	-19.78
North America	-43.5%	-63.93	-20.65	-36.5%	-53.41	-17.27	-51.1%	-74.47	-24.04
<b>Total</b>	<b>-48.1%</b>	<b>-832.56</b>	<b>-188.60</b>	<b>-41.1%</b>	<b>-705.24</b>	<b>-159.80</b>	<b>-55.9%</b>	<b>-963.11</b>	<b>-218.21</b>

Compared to Baseline  
(Originally-planned, business as usual)



Compared to Baseline (Originally-planned, business as usual)	Scenario 2 (U-shaped) Path 2			Scenario 2 (U-shaped) Path 2a			Scenario 2 (U-shaped) Path 2b		
	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)	Seat Capacity (%)	Passenger number (million)	Passenger revenue (USD, billion)
Africa	-56.9%	-39.44	-13.06	-51.0%	-35.71	-11.76	-61.7%	-42.13	-14.00
Asia/Pacific	-64.3%	-286.13	-73.69	-58.8%	-263.86	-68.05	-68.8%	-302.19	-77.76
Europe	-65.3%	-507.76	-89.73	-58.9%	-462.22	-81.59	-70.4%	-540.83	-95.64
Latin America/Caribbean	-52.9%	-58.22	-13.59	-47.7%	-53.11	-12.44	-57.1%	-61.96	-14.44
Middle East	-56.7%	-77.61	-21.63	-51.0%	-70.58	-19.62	-61.3%	-82.75	-23.11
North America	-57.5%	-82.27	-26.51	-51.9%	-75.06	-24.20	-62.1%	-87.54	-28.21
<b>Total</b>	<b>-62.5%</b>	<b>-1,051.43</b>	<b>-238.22</b>	<b>-56.5%</b>	<b>-960.55</b>	<b>-217.66</b>	<b>-67.3%</b>	<b>-1,117.40</b>	<b>-253.15</b>