



CLAC/GEPEJTA/46V-NE/02
21/04/21

**CUADRAGÉSIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/46V)**
(Reunión virtual, 28 de abril de 2021)

Cuestión 2 del

Orden del día: Llamado para tomar las medidas económicas necesarias para ayudar a la industria de la aviación en respuesta a la crisis del COVID-19

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

- 1.- Desde enero de 2020, el mundo vive una difícil situación derivada de la pandemia del COVID-19. Como consecuencia, muchos Estados amparados en medidas de salud pública cerraron sus fronteras, limitando la entrada de extranjeros y/o paralizando la actividad de transporte aéreo doméstico e/o internacional que se limitó a vuelos humanitarios y transporte de carga.
- 2.- Esta situación ha llevado a que las aerolíneas cancelaran sus operaciones, las cuales comparadas con las operaciones realizadas en 2019 se llegaron a reducir en más de un 95%. Esto generó afectaciones económicas a las aerolíneas llevando a varias de ellas a iniciar procesos de reestructuración, debido a la disminución de ingresos y los altos costos de operación y mantenimiento que implica la existencia de una aerolínea.
- 3.- El peligro inminente de reducir los servicios por parte de las aerolíneas, e incluso de desaparecer, pone en riesgo la conectividad aérea de la región, el acceso al servicio de transporte aéreo por parte de los pasajeros y la afectación general al turismo como uno de los principales rubros de ingresos derivada de la actividad aérea para nuestros países.
- 4.- En ese sentido, se propone que sea considerada la elaboración de una Resolución para ser presentada al Comité Ejecutivo, que contenga algunos elementos que permitan promover la recuperación de la industria aérea, además de proponer la activa solicitud a los Gobiernos de la implementar ayudas económicas de diferente índole, que sin duda redundarán en la recuperación de la industria, beneficios para los pasajeros al contar con multiplicidad de oferta de servicios a precios adecuados y el mantenimiento de la conectividad aérea de la región.

Análisis

5.- Luego de esta crisis el panorama del transporte aéreo internacional no será el mismo que vivimos en el 2019, en donde el crecimiento del sector era sostenido y la contribución económica de la industria en la economía mundial era sustancial.

6.- Las aerolíneas en Latinoamérica redujeron significativamente las operaciones aéreas durante 2020, volando en promedio un 65% menos que en 2019, y aunque hoy en día algunos países de la región han permitido el reinicio gradual de las operaciones aéreas nacionales e internacionales, la situación sigue siendo crítica. Infortunadamente, el año 2021 no plantea un mejor escenario y estimamos que la recuperación de los niveles de ocupación no es alentadora. Se estima una recuperación de los niveles de tráfico de 2019 en el mercado doméstico hacia el 2022 y en el mercado internacional hacia el 2024.

7.- El cierre de fronteras dispuesto por los Gobiernos de la región y las nuevas cepas del COVID-19 que han generado aún más medidas de control, afectaron de manera sustancial tanto la viabilidad económica de la aviación, las reservas de dinero de las aerolíneas y con ello, la oferta competitiva de servicios aéreos y la necesaria conectividad de nuestros países, tanto de manera interna como internacional.

8.- Es imposible desconocer que la industria de la aviación es una de las más afectadas a nivel mundial por cuenta de esta pandemia, y que requiere medidas permanentes, novedosas y prácticas que les permitan generar los recursos necesarios para mantener su operación.

9.- Aunque existen medidas que ya han sido tomadas por las autoridades de los estados miembros las cuales han ayudado al sostenimiento temporal de las aerolíneas, la situación actual amerita la actuación urgente de las autoridades de aviación civil, con el fin de ayudar a mantener la oferta de servicios aéreos y la existencia de aerolíneas en la región.

10.- Se han identificado por tanto algunas medidas adicionales que pueden ser adoptadas directamente por las autoridades de aviación civil para fomentar la sostenibilidad del transporte aéreo. Asimismo, existen otras medidas que dichas autoridades civiles pueden proponer a las autoridades competentes de cada nación con el fin de que sean consideradas dentro de las ayudas estructurales de acciones implementadas por los Gobiernos que generen alivios a las aerolíneas y demás participantes de la industria aeronáutica en cada país.

11.- Conociendo las limitaciones económicas de los países de la región y partiendo de la base que la prioridad fundamental debe ser la salubridad pública, existen algunas medidas de apoyo a la aviación de fácil o rápida implementación y que no obstruyen la prioridad que reconocemos debe tener en este momento la atención médica y la salud pública de nuestros países miembro.

12.- Algunas de las medidas identificadas y que ya han sido implementadas por algunos gobiernos en el mundo, apoyando la asequibilidad del transporte aéreo, el turismo y la reactivación de la industria en general son:

- **Reducción, exención o eliminación de impuestos:** Resulta necesario apoyar cualquier medida que permita eliminar o suspender la alta carga tributaria que sufre hoy en día la aviación en nuestra región y las que se están planeando en nuevas y futuras reformas tributarias. Algunos ejemplos de impuestos a los que se pueden aplicar estas exenciones o suspensiones son: impuestos sobre pasajes aéreos, impuestos sobre ventas y combustible, entre otras.
- **Extensión o creación de las exenciones o suspensiones temporales de pago de cargos y tarifas:** Las exenciones o suspensiones temporales de estas cargas reducen los costos de los vuelos para las aerolíneas y de viaje para los pasajeros. Algunos ejemplos de cargos y tarifas a los que se pueden aplicar estas exenciones o suspensiones son: tarifas de navegación aérea, tarifas de aeropuertos y tarifas de concesión, tarifas de visa y tarifas de prueba de COVID-19, entre otras.
- **Subsidios en rutas aéreas específicas:** al crear un subsidio gubernamental para la operación de vuelos específicos a destinos locales/regionales permite la conectividad de las comunidades rurales y las empresas. Este tipo de iniciativas sirven para mantener los viajes y el comercio esenciales en lugares donde no es comercialmente viable o donde haya obligaciones públicas de servicio específicas.
- **Incentivos por vuelos o sillas:** Mientras los factores de carga o los rendimientos de las aerolíneas se mantengan bajos, creemos que los incentivos financieros del gobierno en forma de recompensas por la realización de vuelos operativos o asientos volados pueden ser esenciales para mantener vuelos o poner en marcha rutas internacionales o de relevancia turística.
- **Compra adelantada de tiquetes por parte del gobierno:** Esquema mediante el cual se impulsan los viajes a través de la compra anticipada de boletos de avión por parte del gobierno. Estos boletos adquiridos con anticipación pueden usarse para viajes futuros de negocios del gobierno o distribuirse en forma de *vouchers* al público viajero y las comunidades locales para apoyar los viajes y el turismo. Esta iniciativa también tiene la ventaja de respaldar el flujo de caja en las aerolíneas hasta que el mercado se recupere.
- **Subsidios a los pasajeros:** consistente en programas para subsidiar vuelos, alojamiento o paquetes turísticos. Estas ayudas pueden venir en forma de *vouchers* para pasajeros o representados en un porcentaje del reembolso en efectivo sobre los costos generales del viaje. Además, pueden tener una contribución máxima del gobierno o un límite para el subsidio del gobierno cuando se supere un gasto específico por parte del consumidor.

13.- Dado el reciente avance en las pruebas de COVID-19 y el desarrollo de vacunas, los gobiernos tienen la oportunidad de apoyar la recuperación de la aviación a través de estas medidas, que traen las siguientes ventajas:

- Crean un estímulo general en el tráfico y así benefician a los pasajeros y a las economías locales.
- Evitan un mayor aumento de la carga de la deuda de las aerolíneas y, por lo tanto, apoyan una recuperación más rápida de la industria.
- Ofrecen opciones que los gobiernos puedan respaldar fácilmente mientras el tráfico es bajo.

Conclusión

14.- Se evidencia la urgente necesidad que los Estados Miembros de la CLAC tomen las medidas necesarias para apoyar a la industria de la región, generando herramientas que permitan ayudar en su sostenibilidad, que a largo plazo se verán reflejada en una amplia oferta de servicios para el pasajero, lo que se traduce en mejores tarifas, más variedad y mayor calidad del servicio.

15.- Por tal motivo, proponemos que el GEPEJTA elabore una Resolución de la CLAC que incluye algunas medidas en materia de ayuda económica a las aerolíneas que pueden ser adoptadas por las autoridades aeronáuticas o pueden ser solicitadas a las autoridades pertinentes en cada país miembro, para otorgar las ayudas económicas necesarias que garanticen la sostenibilidad de la industria en nuestra región.

Medidas propuestas

- 16.- Por lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:
- a) Tomar nota de la información presentada; y
 - b) Considerar la expedición de una Resolución que recomiende la implementación de medidas de apoyo a las aerolíneas y a la industria de la región.