



CLAC/GEPEJTA/53-NE/19
24/04/23

QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/53)

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

Cuestión 3 del

Orden del Día: Transporte y política aérea

PERSPECTIVAS ECONÓMICAS Y EL VALOR DE LA AVIACIÓN

(Nota de estudio presentada por IATA)

Antecedentes

1.1 La economía mundial se ha desacelerado, desde el fuerte repunte en 2021 de 6% de crecimiento del PIB mundial a cerca del 3,4% en 2022, y en 2023 podría terminar en torno al 2,9%, según las proyecciones del FMI actualizadas a enero. Esta desaceleración, que ha sido ciertamente bastante dramática, puede ser considerada recesiva. Además, si bien no anticipamos una recesión a escala mundial, los países individualmente considerados podrían experimentar dos trimestres consecutivos de reducción de la actividad económica en 2023.

1.2 El aumento mundial de la inflación ha sido impulsado principalmente por los precios de la energía y de los alimentos. Excluyendo los precios de los alimentos y la energía, otros o subyacentes, la inflación ha seguido aumentando por encima de las metas de la mayoría de los bancos centrales, aunque en general representa menos de la mitad de la inflación titular. Algunos países de la región, como Venezuela y Argentina, están identificados entre los diez países del mundo con mayores tasas de inflación.

1.3 Saliendo de lo peor de la pandemia de COVID-19, la actual guerra en Europa ha significado que los precios de la energía y de los alimentos hayan aumentado significativamente, lo que provocó un endurecimiento de las políticas de los bancos centrales, incrementando así la condición de refugio seguro representado por el dólar estadounidense, todo lo cual actúa como viento en contra para la economía mundial en general y para la aviación en particular.

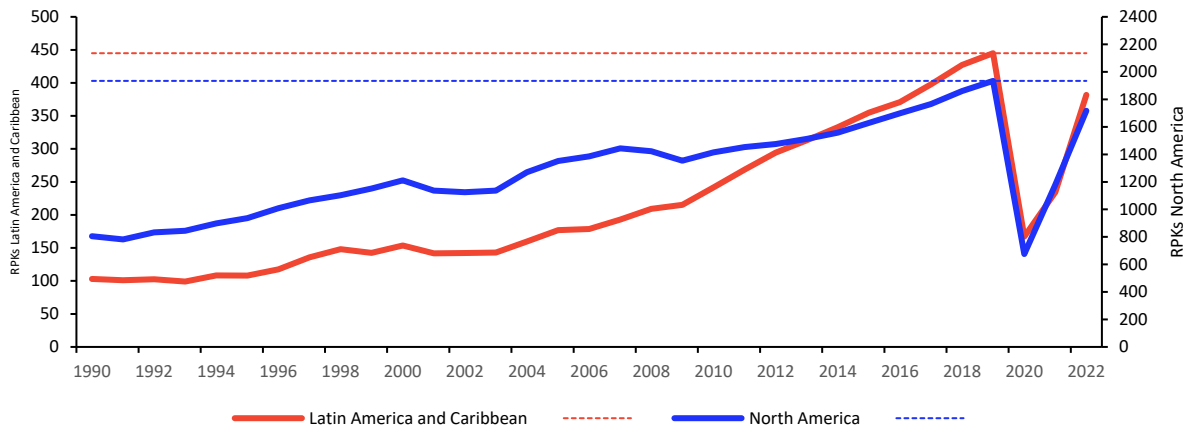
1.4 Sin embargo, 2022 atestigua la resiliencia de la industria del transporte aéreo. Después de la mayor conmoción en la historia de la aviación, la recuperación está en marcha. Se pronostica que el tráfico crecerá a un ritmo récord en 2022 y que luego continuará creciendo a un ritmo más lento en 2023 y en los años venideros.

Desarrollo

1.1 Los efectos del COVID-19 en la aviación fueron evidentes desde el inicio de esta crisis sanitaria. En 2021 en América Latina y el Caribe, con la demanda severamente contraída, la contribución de la industria al PIB regional se contrajo 45%, generando una pérdida potencial de 3,3 millones de empleos.

1.2 Durante 2022, América del Norte y del Sur registraron el patrón de recuperación más sólido de todas las regiones del mundo. El camino de recuperación rápida y continua de las Américas puede asociarse con el amplio despliegue de las vacunaciones, las medidas de alivio proporcionadas por los gobiernos y, recientemente, la flexibilización de las restricciones de viaje. La recuperación del mercado estadounidense jugó un papel vital en el restablecimiento de los flujos de pasajeros y en las rutas desde América del Sur y Europa hacia la región.

Figura 1: Evolución de los RPK en la región desde 1990

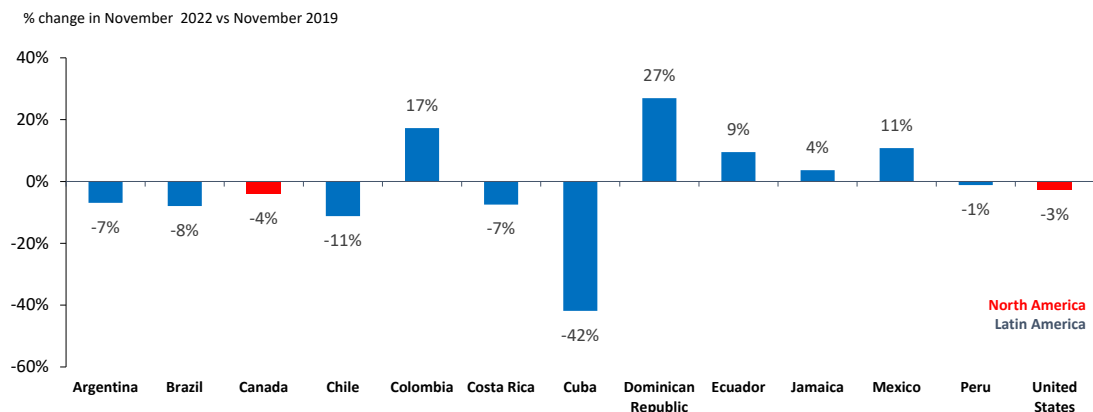


Fuente: Estadísticas mensuales de la IATA.

1.3 Estados Unidos, actuando como un corredor abierto para la región (hacia/desde y dentro de los Estados Unidos), y considerando que representa casi el 11% del tráfico internacional total originado en América del Sur, ha facilitado enormemente la recuperación en los mercados de nuestra región. Países como Colombia, México y algunos estados del Caribe que mantuvieron o implementaron condiciones operativas flexibles se han beneficiado de esta situación, reportando en 2022 niveles mayores que aquellos de 2019.

1.4 Otro componente esencial explotado por los países mencionados es el tráfico intrasudamericano, que representa el 77,9% y crece a un ritmo acelerado. Debido a lo anterior, América Latina y el Caribe se han recuperado vigorosamente y continúan creciendo, con los RPK del 2022 situándose un mero 10,5% por debajo de su nivel prepandemia.

Gráfico 2: Crecimiento de los RPK por región



Fuente: IATA Economics basado en datos DDS.

1.5 No obstante el fuerte crecimiento del tráfico de pasajeros durante 2022 -logrando casi el 90% de sus RPK prepandémicos debido a la alta heterogeneidad de la región- no todos los países han visto o seguido los mismos patrones de recuperación. Algunos países, incluidos Colombia, México y Ecuador, han superado sus niveles de tráfico de 2019. En el caso de Colombia, las políticas turísticas del país, la depreciación de su moneda, y las limitadas restricciones de viaje han permitido que este mercado supere los niveles de tráfico de 2019 en 2022. Ecuador también ha experimentado una notable recuperación en 2022, en parte debido a la reducción de impuestos por parte del gobierno (ISD, EcoDelta y Potencia Turística), que apoyó a la industria aeronáutica creando un mercado más competitivo. Como resultado, el tráfico se situó 9% superior a los niveles de 2019 en el cuarto trimestre de 2022.

1.6 El tráfico de carga ha sido vital para restablecer la conectividad del transporte aéreo. Por una parte, los transportistas de la región se vieron menos afectados por la pandemia y se han mantenido cerca o por encima de sus niveles prepandémicos. En diciembre de 2022, los CTK en América del Norte se situaron un 11% por encima del mismo mes de 2019. Este resultado puede atribuirse a la consolidación de los procesos de carga en Estados Unidos para los vuelos de carga hacia el Caribe, América Central y América del Sur – los que se mantuvieron como mercados activos durante la pandemia. A medida que el negocio de carga evolucionó durante la pandemia, la posibilidad de modernizar aviones de pasajeros para operaciones de carga, y los altos ingresos generados en el mercado de carga aérea, llevaron a muchas aerolíneas de la región (LATAM Airlines, Air Canada y Wingo) a aumentar su capacidad de carga, generándoles también una sólida recuperación en los últimos meses. A diciembre de 2022, los CTK de las aerolíneas latinoamericanas estaban solo un 3% por debajo de sus niveles prepandémicos.

1.7 La cantidad de rutas operadas en la región durante 2022 se han recuperado y ya están por sobre los niveles de 2019. Sin embargo, la frecuencia de vuelos sigue siendo inferior, a la espera de la recuperación total de la demanda.

Tabla 1: Conectividad (rutas y frecuencias)

Region		2019	2022
NorthAmerica	Routes	10,232	10,541 (+3,02%)
	Frequencies	10,580,273	8,938,638 (-15,5%)
LATAM	Routes	3,588	3,639 (+1,42%)
	Frequencies	2,892,533	2,548,646 (-11,9%)
Caribbean	Routes	1,151	1,095 (-4,87%)
	Frequencies	542,120	419,746 (-22,6%)

Fuente: IATA, utilizando datos de la OAG.

1.8 Si bien el nuevo año aún es joven, se han identificado los siguientes riesgos clave para la economía mundial, para el transporte aéreo, y para la posibilidad de mantener el proceso de recuperación positiva:

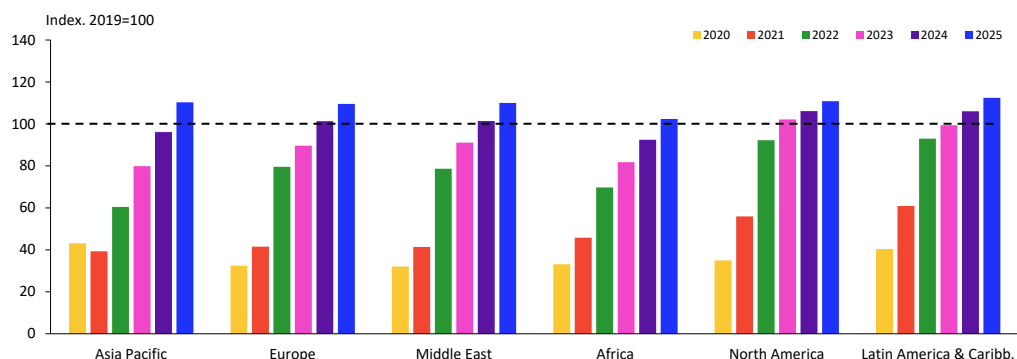
- Guerras y otros riesgos inminentes de conflicto militar (Corea del Norte, Taiwán, e Irán)
- Inestabilidad macroeconómica
- Inflación, recesión mundial, tipos de cambio, guerras comerciales
- Petróleo y combustible para aviones
- Elecciones

- Restricciones de viaje
- Cambio climático
- Bloqueo de fondos

1.9 Es probable que la mayoría de los “vientos en contra” de 2022 permanezcan con nosotros también en 2023, aunque en general es poco probable que se intensifiquen. Sin embargo, esto implica que las aerolíneas enfrentarán costos elevados en prácticamente todos los frentes. Por lo tanto, el potencial alcista para nuestras proyecciones se ve limitado, y la balanza de riesgos sigue inclinada hacia la baja. Las principales sorpresas positivas que podrían producir un alza significativa en la actividad económica y en el transporte aéreo serían: el fin de la guerra en Ucrania, y el fin de todas las restricciones de viaje.

1.10 Las perspectivas de corto plazo han sido ajustadas para adaptarse a los cambios macroeconómicos y geopolíticos que han afectado recientemente a nuestra economía e industria mundiales. No obstante, a nivel mundial, se espera que la cantidad de pasajeros alcance aquella de 2019 cerca de 2024 para luego continuar expandiéndose en los próximos años. Para América Latina y el Caribe, también se espera que la cantidad de pasajeros nacionales e internacionales se recupere a los niveles de 2019 hacia 2024.

Figura 3: Proyección regional de pasajeros de IATA



Fuente: IATA/Tourism Economics

2. Conclusión

2.1 La industria aeronáutica todavía se está recuperando de su crisis más profunda y de sus años más desafiantes. Nuestra industria se ha mantenido resistente a todos los “vientos en contra” de los últimos años. Las aerolíneas mostraron un gran coraje estratégico y flexibilidad para maximizar sus ingresos en este momento difícil.

2.2 El sector público brindó un apoyo crítico para prevenir quiebras en nuestra industria durante la pandemia. Se hizo evidente que un trabajo colaborativo entre los gobiernos y la industria es clave y es la forma más eficiente de salvaguardar los beneficios económicos y sociales que aporta la industria aeronáutica.

2.3 En ese sentido, la industria aeronáutica considera importante definir una agenda y trabajar en colaboración con los gobiernos de la región SAM para avanzar en las prioridades del transporte aéreo, para que la población SAM pueda disfrutar de los beneficios del transporte aéreo, mayor conectividad, condiciones óptimas de seguridad, mejor acceso al transporte aéreo, abordando las dimensiones económicas, sociales y ambientales del desarrollo sostenible.

Medidas propuestas

Se invita a I GEPEJTA a que:

- a) Tome nota de la información contenida en el presente documento.

- b) Tome nota de la importancia de un proceso de recuperación continuo, y de las medidas que los gobiernos de la región podrían adoptar para promover una mejor conectividad del transporte aéreo en toda la región de América Latina y el Caribe, para facilitar aquellos beneficios que podrían derivarse de la industria aeronáutica para el mejoramiento de las economías de los estados; y
- c) Apoye la colaboración entre los estados y la industria para fomentar el valor de la aviación en la región.