

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



DOCUMENTO DE TRABAJO N° 1

**Repercusión del COVID-19 en el sector aeronáutico en el
Perú y el mundo**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Jefatura de Estudios Económicos**

Lima, noviembre de 2020

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Documento de Trabajo N° 1: Repercusión del COVID-19 en el sector aeronáutico en el Perú y el mundo

Este documento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, busca contribuir a la discusión de diferentes aspectos relacionados con la regulación de las infraestructuras de transporte de uso público. Los puntos de vista expresados en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador. Las opiniones y estimaciones efectuadas en este documento reflejan el juicio de los autores dada la información disponible.

Autores: Cinthya López Vásquez y Manuel Martín Morillo Blas

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Para comentarios o sugerencias dirigirse a: estudioseconomicos@ositran.gob.pe

OSITRAN

Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440-5115

www.ositran.gob.pe

DOCUMENTO DE TRABAJO N° 1

REPERCUSIÓN DEL COVID-19 EN EL SECTOR AERONÁUTICO EN EL PERÚ Y EL MUNDO

Resumen

El sector aeronáutico ha sido uno de los más afectados debido a la crisis del COVID-19 en el Perú y en el mundo. El cierre de fronteras nacionales impuestas por los gobiernos -incluyendo el peruano- frenó las decisiones de viaje de millones de pasajeros, cayendo el nivel de tráfico a máximos históricos y cuya recuperación tardaría en concretarse. Así, a nivel nacional, entre 17 de marzo y 14 de julio de 2020, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) solo ha permitido vuelos de carga, vuelos humanitarios y de repatriación. Es partir del 15 de julio de 2020 que ha comenzado la recuperación gradual de las operaciones regulares en el terminal aéreo relacionadas con el transporte de pasajeros, observándose que, a setiembre de 2020, el tráfico de pasajeros embarcados representó cerca del 31% del flujo observado durante similar periodo del año 2019. A nivel mundial, la reducción del tráfico de pasajeros empieza a notarse desde febrero de 2020, siendo el mes de abril de 2020, que registra la caída más significativa (94,1% respecto a abril de 2019), luego de lo cual se viene experimentando mejoras graduales. Hacia el cierre de 2020, se proyecta transportar 5,6 mil millones de pasajeros menos respecto a un escenario sin COVID-19, lo que significa una caída superior al 50%. La caída histórica en el volumen de pasajeros transportados ha afectado consecuentemente los ingresos aeroportuarios y de las aerolíneas, como los principales actores del sector, motivo por el cual los diversos gobiernos han aplicado una serie de medidas económicas para evitar que la falta de liquidez derive en una crisis de solvencia. Organizaciones internacionales prevén que alcanzar el tráfico de pasajeros a niveles pre COVID-19 sucedería en el 2024, siendo que la recuperación para América Latina y el Caribe se materializaría tiempo después.

PALABRAS CLAVES: Sector aeronáutico, transporte aéreo, pandemia, COVID-19, reacción industria, recuperación de la aviación.

I. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la información publicada por la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el mes de diciembre de 2019 se notificó el brote de enfermedad por Coronavirus (COVID-19) en la ciudad de Wuhan, capital de la provincia de Hubei de la República Popular China. Pocas semanas después, el 30 de enero de 2020, se declaró la emergencia global por la propagación del COVID-19. El 11 de marzo, luego de evaluar los niveles alarmantes de propagación y gravedad de la enfermedad, la OMS decidió decretar el estado de pandemia, recomendando a todos los países que activen y amplíen sus mecanismos de respuesta de emergencia para frenar la rápida expansión del coronavirus COVID-19.

En el caso peruano, se reportó el primer caso positivo con el COVID-19 el día 6 de marzo de 2020, adoptándose una serie de medidas pocos días después para frenar el avance de la pandemia de COVID-19 dentro del territorio peruano. Así, el 15 de marzo de 2020 el gobierno del Perú decretó el Estado de Emergencia Nacional y el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia, exceptuándose de dicha medida únicamente aquellas operaciones relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros.

De este modo, a partir del día 17 de marzo de 2020, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), ubicado en la ciudad de Callao, así como el resto de los aeropuertos regionales del Perú, suspendieron sus operaciones aéreas de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, impactando de manera inmediata sobre sus indicadores de tráfico e ingresos. Si bien las operaciones de carga no fueron suspendidas, el tráfico normal también fue afectado, debido a las menores operaciones de pasajeros, pues parte de la carga es comúnmente transportada en aviones de vuelos comerciales de pasajeros.

Por otro lado, gran parte de los países del mundo también han adoptado medidas similares desde los primeros meses de 2020 para controlar la rápida propagación de COVID-19, viéndose afectado no solo el tráfico de pasajeros sino también el comercio mundial en general. No obstante, al mes de junio, poco a poco las restricciones de viaje se han ido levantando, con mayor énfasis en los mercados del Asia -donde se propagó inicialmente la enfermedad- que muestra una recuperación más rápida, seguido de Norteamérica y Europa. En cambio, en América Latina y el Caribe, la mayor parte de los países mantiene el cierre de sus fronteras, siendo pocos los mercados que han iniciado el levantamiento de sus restricciones, como el Ecuador que ha reiniciado sus vuelos comerciales domésticos e internacionales a inicios de junio de 2020. Si bien el Perú reinició las operaciones de vuelos domésticos a mediados de julio de 2020 en aquellas regiones del país menos afectadas por la pandemia, el reinicio de los vuelos internacionales se produjo recién en el mes de octubre y de manera restringida a determinados países de la región.

Bajo este contexto, y considerando que el AIJCH representa la principal puerta de ingreso al país por vía aérea, llegando a registrar durante los últimos años alrededor del 98% del tráfico internacional de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, los efectos de las restricciones al movimiento internacional de pasajeros impuestas tanto en el Perú como en el mundo se han dejado ver a través de la drástica disminución del tráfico en la segunda mitad de marzo y durante los meses de abril a setiembre de 2020, lo que ha impactado en la operatividad de las líneas áreas y aeropuertos, así como en las actividades relacionadas con el turismo.

En las siguientes secciones se revisarán los principales indicadores de tráfico a nivel nacional, hasta el mes de setiembre de 2020, a partir de la información estadística disponible, dándose mayor énfasis en la evolución del tráfico internacional y detallándose, entre otros aspectos, los principales países con los cuales el Perú ha mantenido conexiones aéreas en los últimos años. Asimismo, se efectuará un análisis del impacto que ha tenido el cierre de las fronteras sobre la operatividad del aeropuerto

entre los meses de marzo y setiembre de 2020, buscando establecer comparaciones con la situación observada en similar periodo del año anterior. Finalmente, se presentará un recuento de las principales medidas adoptadas en los principales países que conectan con el Perú por vía aérea, y se analizarán las perspectivas a futuro de estos países con relación a la apertura de sus fronteras en el corto y mediano plazo.

II. REPERCUSIÓN DE LAS MEDIDAS APLICADAS PARA MITIGAR LA PROPAGACIÓN DEL COVID-19 EN EL SECTOR AERONAUTICO DEL PERÚ

El primer caso de COVID-19 dentro del territorio peruano fue detectado oficialmente el 6 de marzo de 2020; sin embargo, las operaciones aéreas en todos los terminales de la red aeroportuaria nacional se continuaron desarrollando con normalidad durante los días posteriores, ello sumado al hecho de que, en el ámbito del tráfico internacional, en los principales países con los que el Perú mantiene conexión directa aún no se implementaban medidas que restringiesen el tránsito de personas a través de sus fronteras.

No obstante, debido al creciente número de casos positivos detectados dentro del país, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente:

- Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros, por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de este cierre de fronteras, siendo las autoridades competentes las encargadas de adoptar las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados.
- Suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El transporte de carga y mercancía no se encuentra comprendido dentro de dicha suspensión.

Al respecto, las medidas restrictivas al transporte de pasajeros continuaron durante los meses de abril a junio, como parte de las medidas para frenar el número de contagios al interior del país. Posteriormente, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se manifestó que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes.

Adicionalmente, mediante Decreto Supremo N° 135-2020-PCM, N° 139-2020-PCM y N° 146-2020-PCM, publicados el 31 de julio, 12 de agosto y 28 de agosto de 2020, respectivamente, el gobierno peruano amplió el estado de emergencia hasta el 30 de setiembre de 2020, y estableció una cuarentena focalizada en determinadas zonas del país¹. Así, si bien a partir de la segunda mitad del

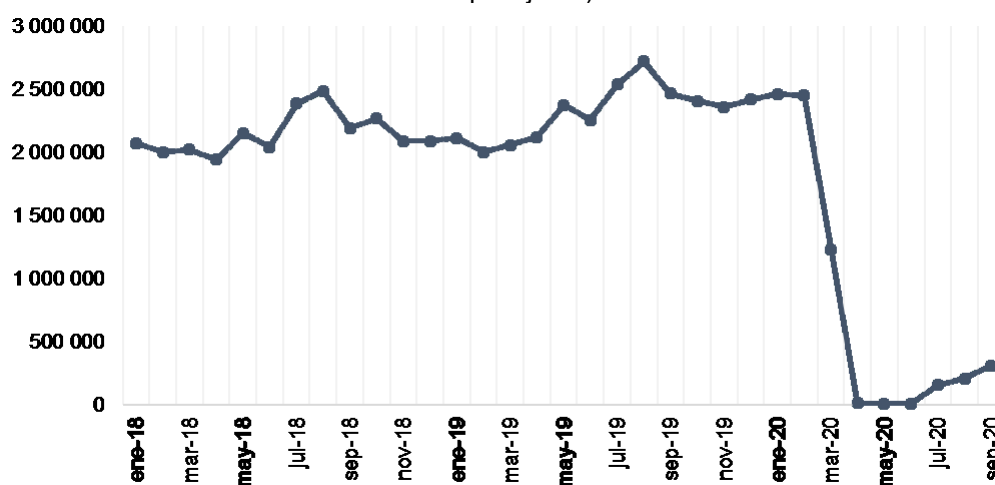
¹ En el Decreto Supremo N° 135-2020-PCM se ratifica que la cuarentena sigue vigente hasta el 31 de agosto en los de Arequipa, Ica, Junín, Huánuco y San Martín, así como 8 provincias de los departamentos de Madre de Dios, Áncash y Cusco. Por su parte, mediante Decreto Supremo N° 139-2020-PCM, se amplían las restricciones de cuarentena a los departamentos de Arequipa, Ica, Junín, Huánuco, Madre de Dios y San Martín, así como en 36 provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, La Libertad, Lima, Moquegua, Pasco, Puno y Tacna. Finalmente, en el Decreto Supremo N° 146-2020-PCM se estableció la cuarentena focalizada en los departamentos de Cusco, Moquegua, Puno y Tacna, así como en 47 provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lima, Madre de Dios y Pasco.

mes de julio se procedió con la reactivación de los viajes interprovinciales por vía terrestres y aérea a nivel nacional, a partir del 03 de agosto se suspendieron dichos viajes en las zonas del territorio nacional que se encuentren dentro de la cuarentena focalizada.

Posteriormente, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, publicado el 3 de octubre de 2020, el gobierno peruano suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, pero manteniéndose el estado de emergencia a nivel nacional sujeto a una serie de medidas que restringen el ejercicio del derecho a la libertad de tránsito a nivel nacional. Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, publicado el 26 de setiembre de 2020, el gobierno aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados².

Las medidas antes descritas han tenido un impacto considerable en la reducción del tráfico de pasajeros y carga en la red aeroportuaria nacional. En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico total de pasajeros en vuelos nacionales, apreciándose una caída significativa a partir de marzo de 2020. Así, mientras que durante el 2019 el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales experimentó un crecimiento de 8,1% con relación al año anterior, al pasar de 25,8 millones a 27,9 millones; durante el periodo enero – setiembre de 2020 se observa una caída de 67% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 20,7 millones a 6,9 millones.

Gráfico 1 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en la red aeroportuaria nacional (en número de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

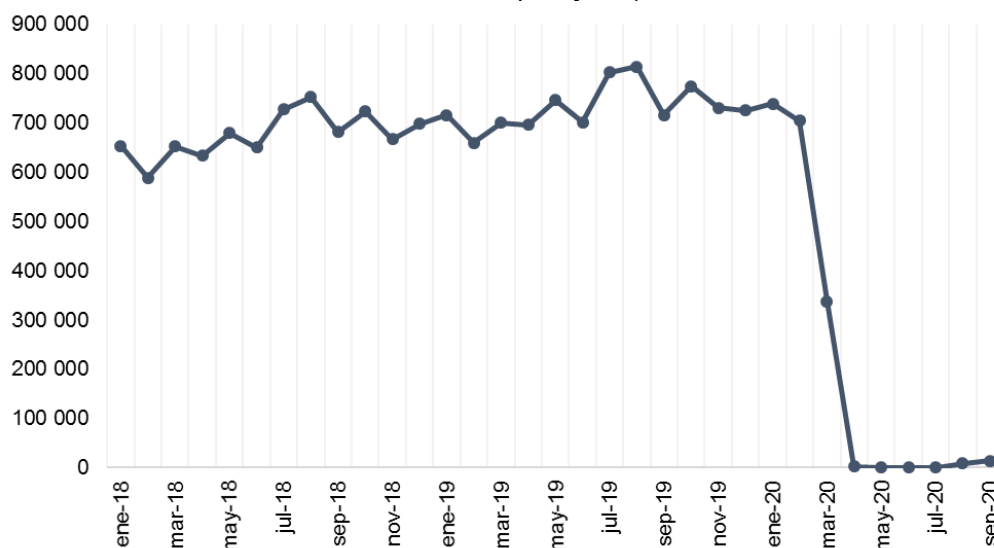
Como se observa, la mayor caída del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales se produjo en los meses de abril a junio, en los cuales se registró un tráfico promedio mensual de 11,2 mil pasajeros, cifra bastante inferior al tráfico promedio mensual registrado durante 2019 (2,3 millones de pasajeros). A partir de julio de 2020 si bien se muestra cierta recuperación en el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, alcanzándose un nivel de 311,3 mil en el mes de setiembre de dicho año, los niveles aún son bastante reducidos con relación a lo observado de manera previa a la pandemia. Cabe señalar que, durante setiembre de 2020, el AIJCH concentró el 46,4% del tráfico de pasajeros

² Los destinos autorizados son: La Paz y Santa Cruz en Bolivia; Santiago en Chile; Bogotá, Cali y Medellín en Colombia; Guayaquil y Quito en Ecuador; Ciudad de Panamá en Panamá; Asunción en Paraguay; y Montevideo en Uruguay.

en vuelos nacionales, seguido por los aeropuertos de Iquitos (12,3%), Arequipa (8,3%), Pucallpa (7,5%), Piura (5,8%), Chiclayo (5,1%), Talara (2,1%), entre otros (12,4%).

En el caso del tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, el panorama es similar, siendo que recién a partir de la primera semana de octubre se han reactivado algunos vuelos internacionales a un número limitado de destinos. Así, si bien entre 2018 y 2019, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó un crecimiento de 8,4%, al pasar de 8,1 millones a 8,8 millones; entre enero y setiembre de 2020 se observa una caída de 72,4% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 6,6 millones a 1,8 millones. Cabe notar que, durante dicho periodo, el 97% del tráfico de pasajeros en vuelos internacionales es atendido en el AIJCH.

Gráfico 2 Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales en la red aeroportuaria nacional (en número de pasajeros)

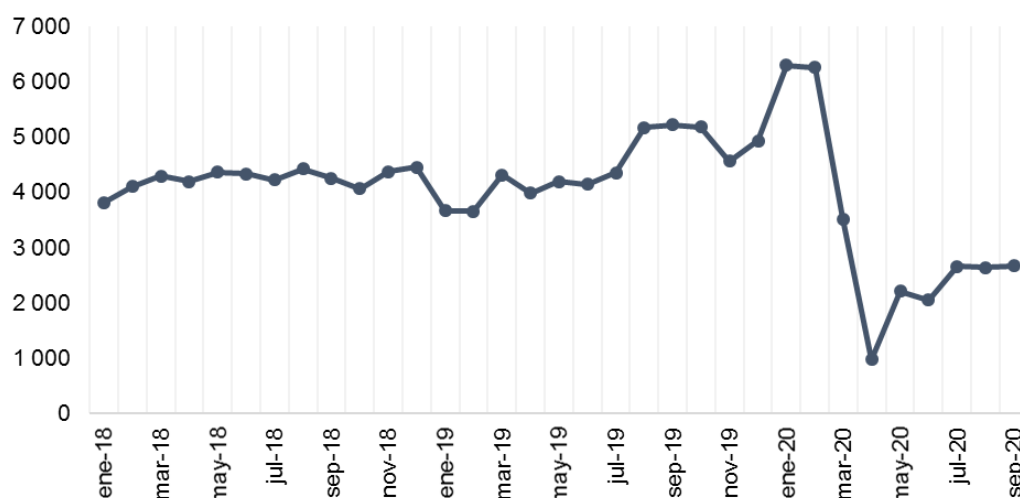


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por otro lado, a continuación se muestra la evolución del tráfico mensual de carga nacional, apreciándose que pese a que no se restringieron las operaciones de carga, se ha producido una caída importante de la carga movilizada a partir de marzo de 2020, lo que estaría explicado por las restricciones a los vuelos comerciales de pasajeros donde también se moviliza carga. Así, si bien en 2019 el tráfico de carga se incrementó 4,9% con relación al año anterior, al pasar de 50 946 a 53 429 toneladas, durante el periodo enero – setiembre de 2020 se observa una importante caída de 24,3% en la carga movilizada con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 38 742 a 29 314 toneladas.

Gráfico 3 Tráfico de carga nacional en la red aeroportuaria nacional (en toneladas métricas)

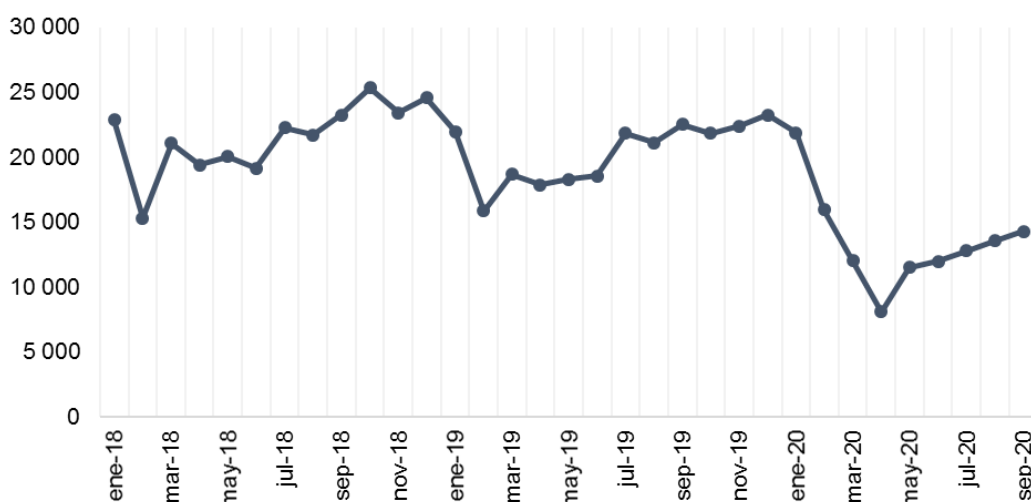


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por su parte, el tráfico de carga internacional experimentó una mayor contracción durante el periodo de enero a setiembre de 2020, registrándose una disminución de 30,9% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 176 696 a 122 012 toneladas. Cabe señalar que, a lo largo del periodo analizado, prácticamente la totalidad del tráfico de carga internacional corresponde al AIJCH.

Gráfico 4 Tráfico de carga internacional en la red aeroportuaria nacional (en toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por tanto, teniendo en cuenta el contexto atípico acontecido durante el año 2020, a continuación se describirá con mayor detalle el impacto a nivel de tráfico de las medidas llevadas a cabo por el gobierno, para lo cual se abordará el caso del AIJCH, debido a que, tanto por su ubicación geográfica como por su rápida conexión con la ciudad de Lima, se ha consolidado como el principal terminal aéreo del Perú, habiendo movilizado, al cierre del año 2019, el 61,4% del tráfico total de pasajeros y el 91,2% del tráfico total de carga de la red de aeropuertos del país. Asimismo, como se ha mencionado, prácticamente la totalidad del tráfico de pasajeros y carga internacional se realizan a

través de dicho aeropuerto; mientras que en el caso de las operaciones nacionales cerca del 95% del tráfico total de pasajeros tiene como origen o destino el AIJCH.

En ese sentido, a continuación, se analizará el tráfico registrado en el AIJCH, tanto de pasajeros como de carga, a partir de la información estadística disponible a setiembre de 2020, poniéndose énfasis en la evolución del tráfico internacional antes y durante el estado de emergencia decretado por el gobierno como consecuencia del avance de la pandemia de COVID-19 dentro del territorio peruano³.

II.1. SITUACIÓN DEL AIJCH ANTES DEL ESTADO DE EMERGENCIA

Como se mencionó previamente, el AIJCH se ha consolidado como el principal terminal aéreo del Perú, caracterizándose además por concentrar casi la totalidad del tráfico internacional de la red aeroportuaria nacional, tanto en el transporte de pasajeros como de carga. Así, en términos generales, en el cuanto al movimiento de aeronaves en el AIJCH, este terminal se caracteriza por concentrar principalmente vuelos comerciales, dirigidos en su mayoría al transporte de pasajeros, seguido muy de lejos por vuelos de carga.

Así, como puede observarse en la siguiente tabla, durante los últimos años los vuelos de naturaleza comercial han concentrado más del 90% de las operaciones totales del AIJCH, mientras que los vuelos cargueros se han mantenido cercanos al 2% del total de operaciones, estructura que se ve reflejada incluso durante el primer trimestre del año 2020 (en adelante, 2020-I). Cabe señalar que en el AIJCH se llevan cabo otras operaciones aéreas tales como vuelos de aviación general, vuelos de carácter cívico, vuelos de entrenamiento y vuelos militares, los cuales representan en conjunto alrededor del 5% de las operaciones totales del aeropuerto.

Tabla 1 Composición de las operaciones aéreas en el AIJCH entre los años 2017 y 2020-I

Indicador	2017	2018	2019	2020-I
Número de operaciones aéreas	186 827	192 696	197 833	41 714
A) Naturaleza de la operación				
Comercial	91,5%	93,4%	93,6%	93,4%
Carguero	2,1%	1,9%	1,8%	1,8%
Otros	6,4%	4,7%	4,6%	4,8%
B) Vuelos comerciales				
Nacional	58,4%	57,4%	57,7%	58,7%
Internacional	41,6%	42,6%	42,3%	41,3%
C) Vuelos cargueros				
Nacional	35,2%	29,6%	36,6%	33,3%
Internacional	64,8%	70,4%	63,4%	66,7%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³ Cabe mencionar que, la información empleada ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por Lima Airport Partners al buzón de la declaración estadística del Ositrán. El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en setiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

Por otra parte, en cuanto al tipo de vuelo en función a su origen/destino, puede observarse un contraste entre los vuelos comerciales y los vuelos cargueros. Así, en el caso de los vuelos comerciales, estos se caracterizan principalmente por ser operaciones nacionales, habiendo concentrado durante los últimos años alrededor del 58% de los vuelos comerciales, en tanto que las operaciones internacionales se situaron, en promedio, en el orden del 42% restante. Entre tanto, los vuelos cargueros se han caracterizado por ser operaciones internacionales, concentrando más del 65% de las operaciones, encontrándose la diferencia concentrada en operaciones de tipo nacional.

Cabe resaltar que la estructura observada entre los años 2017 y 2019, tanto para los vuelos comerciales como para los vuelos cargueros, también se vio reflejada durante el periodo 2020-I, lo cual nos da indicios de que la importancia relativa que tienen las operaciones nacionales e internacionales dentro de los vuelos comerciales y los vuelos cargueros, respectivamente, se viene manteniendo estable tanto para periodos cortos (p.e. trimestres) como para periodos anuales.

En cuanto a los vuelos comerciales del tipo internacional, los principales países que conectan con el AIJCH, tanto en salidas como en llegadas, se encuentran ubicados en América del Sur (cerca del 50%, en promedio), seguido de los países que se ubican en América del Norte (alrededor del 30%, en promedio). En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de participación observados para cada uno de los principales países que conectan con el AIJCH respecto a los vuelos comerciales internacionales registrados durante el periodo 2017 – 2020-I.

Al respecto, durante los últimos años, la principal conexión internacional fue Chile, concentrando alrededor del 15% de las operaciones comerciales internacionales, seguido muy de cerca por Estados Unidos, quien concentra el 14% de los vuelos. Luego, en orden de importancia, se ubican Colombia (11%, en promedio), Argentina (10%, en promedio), México (9%, en promedio) y Brasil (6%, en promedio).

Tabla 2 Principales conexiones internacionales de los vuelos comerciales, periodo 2017 – 2020-I
(Participación porcentual en términos de operaciones comerciales internacionales)

País	2017	2018	2019	2020-I
Chile	14,8%	15,2%	15,4%	17,6%
Estados Unidos	14,9%	14,0%	13,8%	14,0%
Colombia	10,8%	10,7%	12,0%	11,4%
Argentina	10,4%	11,3%	10,4%	10,0%
México	8,4%	9,4%	9,8%	9,1%
Brasil	6,4%	6,4%	6,8%	8,4%
Panamá	5,3%	5,6%	5,4%	5,5%
Ecuador	6,3%	5,6%	5,1%	5,2%
España	4,0%	3,7%	3,8%	3,8%
Otros	18,7%	18,0%	17,6%	15,0%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por su parte, en el caso de los países europeos, el AIJCH tiene conexión principalmente con España (alrededor del 4% de los vuelos comerciales), seguido de Francia, Holanda y Reino Unido, quien representan, en conjunto, cerca del 2% de los vuelos. Asimismo, además de los países presentados en la tabla anterior, el AIJCH mantiene conexiones, pero en menor proporción, con otros países tales como Bolivia, Republica Dominicana, Uruguay, Paraguay y Cuba. Cabe señalar que el AIJCH no cuenta con conexiones directas con países de ubicados en Asia, África u Oceanía.

A modo de complementar el punto anterior, conviene identificar, dentro de los principales países que mantuvieron conexión con el AIJCH durante los años 2019 y 2020-I, cuáles fueron las principales ciudades que se interconectaron por vía aérea con la ciudad de Lima. Al respecto, en la siguiente tabla se resume la participación observada en términos de los vuelos comerciales internacionales para las principales ciudades que tuvieron conexión aérea con Lima durante dicho periodo.

Tabla 3 Principales ciudades que se conectaron con Lima, periodo 2019 – 2020-I
(Participación porcentual en términos de operaciones comerciales hacia cada país)

País	Ciudad	2019	2020-I
Chile	Santiago	96,0%	91,0%
	Concepción	0,1%	3,7%
	Antofagasta	2,6%	2,9%
	Calama	1,3%	2,3%
	Otro	0,1%	0,1%
Estados Unidos	Miami	33,8%	35,5%
	Fort Lauderdale	11,9%	13,6%
	Los Ángeles	11,6%	11,6%
	Orlando	9,8%	6,8%
	Nueva York	7,2%	6,8%
	Houston	6,8%	7,1%
	Atlanta	6,7%	6,9%
	Dallas	6,7%	6,8%
	Newark	5,4%	4,6%
	Otro	0,1%	0,4%
Colombia	Bogotá	68,6%	72,3%
	Medellín	13,6%	12,6%
	Cartagena	9,2%	9,4%
	Cali	8,5%	5,5%
	Otro	0,1%	0,2%
México	México D.F.	62,9%	65,7%
	Cancún	37,0%	34,2%
	Otro	0,0%	0,1%
Argentina	Buenos Aires	62,9%	62,9%
	Córdoba	9,6%	10,4%
	Rosario	9,5%	10,4%
	Mendoza	7,0%	6,0%
	Tucumán	6,1%	5,9%
	Salta	5,0%	4,4%
Brasil	Sao Paulo	51,3%	50,3%
	Rio de Janeiro	22,8%	17,6%
	Porto Alegre	13,6%	15,6%
	Foz do Iguaçu	11,3%	11,2%
	Otro	1,0%	5,3%
Ecuador	Quito	63,0%	62,4%
	Guayaquil	37,0%	37,6%
España	Madrid	88,5%	89,4%
	Barcelona	11,5%	10,6%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se puede apreciar, en el caso de Chile, más del 90% de los vuelos tuvieron como origen/destino la ciudad de Santiago, seguido de lejos por las ciudades de Antofagasta, Calama y Concepción, con alrededor del 5%, en conjunto. Por su parte, en el caso de los Estados Unidos, la

ciudad de Miami concentró más del 30% de los vuelos comerciales, seguido por las ciudades de Fort Lauderdale (alrededor del 12%) y Los Ángeles (11%, en promedio). Otras ciudades significativas en el caso de los Estados Unidos fueron Nueva York, Houston, Atlanta y Dallas, las cuales concentraron en conjunto alrededor del 27% de los vuelos comerciales. Asimismo, ciudades tales como Bogotá y Medellín en Colombia, México D.F. y Cancún en México, Buenos Aires en Argentina, Sao Paulo en Brasil y Quito en Ecuador, tuvieron también una importante participación respecto a su conexión aérea con Lima en términos del número de vuelos internacionales desde o hacia sus respectivos países.

Por otro lado, en cuanto al tráfico de pasajeros, a diferencia del resto de aeropuertos del Perú, el AIJCH se caracteriza por recibir tanto pasajeros en tránsito como pasajeros de transferencia⁴, los cuales representan, en conjunto, menos del 10% del tráfico total de pasajeros que hacen uso de la infraestructura aeroportuaria. Así, el AIJCH se encuentra enfocado principalmente en la atención de las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, cuya proporción se ha mantenido relativamente similar durante los últimos años (50/50), tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 4 Composición del tráfico de pasajeros en el AIJCH, periodo 2017 – 2020-I

Indicador	2017	2018	2019	2020-I
Pasajeros movilizados (en miles)	20 607	22 128	23 622	5 028
A) Naturaleza de la operación				
Embarque	45,4%	45,7%	46,0%	46,0%
Desembarque	45,4%	45,5%	46,4%	46,6%
Tránsito y transferencia	9,2%	8,8%	7,6%	7,4%
B) Vuelos nacionales	55,1%	55,2%	56,0%	58,4%
Embarque	50,5%	50,5%	49,7%	48,8%
Desembarque	49,5%	49,5%	50,3%	51,2%
C) Vuelos internacionales	44,9%	44,8%	44,0%	41,6%
Embarque	39,2%	39,7%	41,3%	42,0%
Desembarque	40,4%	40,7%	41,3%	40,3%
Tránsito y transferencia	20,4%	19,6%	17,3%	17,7%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En los últimos años, a través del AIJCH se movilizaron más de 20 millones de pasajeros, presentando tasas de crecimiento anual de alrededor del 6%, en promedio. De este total de pasajeros, más del 55% provinieron de vuelos nacionales, mientras que el 45% restante correspondió a vuelos internacionales. No obstante, del total de pasajeros de vuelos internacionales, cerca del 20% corresponden a pasajeros en tránsito o de transferencia, esto es, son pasajeros que se encuentran únicamente de paso por el AIJCH y no ingresan al país para efectuar actividades tales como turismo, negocios, entre otros.

⁴ Se denomina *pasajero en tránsito* a todo aquel que se encuentra de paso por el terminal aéreo sin cambiar de vuelo en ningún momento, a diferencia del *pasajero de transferencia*, el cual pasa por el terminal aéreo para ser cambiado o transferido de un vuelo a otro.

De este modo, si bien el tráfico internacional de pasajeros que embarcan o desembarcan en el AIJCH tiene una contribución importante dentro del tráfico de pasajeros anual, el movimiento de pasajeros de vuelos nacionales representa el principal giro de operaciones del terminal aéreo. Asimismo, debemos indicar que, en términos del desempeño del aeropuerto, resulta relevante analizar el tráfico de embarque de pasajeros debido a que, a través de estos, el operador del aeropuerto (Lima Airport Partners S.R.L. – LAP) factura sus ingresos por la prestación de servicios a los pasajeros mediante el cobro de la Tarifa Unificada por Uso del Aeropuerto (TUUA), tanto a pasajeros nacionales como internacionales.

En esa línea, al revisar los indicadores de tráfico de pasajeros embarcados en vuelos internacionales durante el periodo 2019 – 2020-I, se observa que el principal destino fueron los Estados Unidos, concentrando cerca del 20% del total de pasajeros en salida, seguido por Chile, con alrededor del 16% del tráfico, tal como se detalla en la siguiente tabla. Cabe indicar que, como se pudo apreciar anteriormente, dichos países también concentran una importante participación en el número de movimientos de aeronaves del tipo internacional. Entre tanto, otros destinos internacionales importantes observados entre el 2019 y el 2020-I fueron Colombia (10%), España (9%), México (8,5%), Panamá (6,5%) y Brasil (6%).

Tabla 5 Principales destinos de los pasajeros embarcados en el AIJCH, periodo 2019 – 2020-I
(Participación porcentual en términos de pasajeros embarcados en vuelos internacionales)

País	2019	2020-I
Estados Unidos	19,7%	19,2%
Chile	15,6%	17,8%
Colombia	10,1%	10,5%
España	9,2%	9,3%
México	8,6%	8,7%
Panamá	6,6%	6,7%
Brasil	5,9%	6,0%
Argentina	5,5%	5,4%
Holanda	3,2%	3,1%
Ecuador	3,0%	2,7%
Otros	12,5%	10,6%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por otro lado, en términos de las principales ciudades que recibieron a los pasajeros que partieron desde Lima, en el caso de los Estados Unidos tenemos a Miami, con alrededor del 30% del tráfico dirigido a dicho país, seguido por Fort Lauderdale y Los Ángeles con cerca del 12% y 11% de tráfico de salida hacia los Estados Unidos, respectivamente. Del mismo modo, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla, en el caso de Chile tenemos que más del 95% de los pasajeros tuvieron como destino la ciudad de Santiago, mientras que, en el caso de Colombia, la ciudad de Bogotá concentró más del 75% de los pasajeros que se dirigían desde Lima hacia dicho país, seguida lejos por la ciudad de Medellín, con alrededor del 12% de dicho tráfico.

Tabla 6 Destinos de los pasajeros embarcados en el AIJCH, periodo 2019 – 2020
(Participación porcentual en términos de pasajeros embarcados hacia cada país)

País	Ciudad	2019	2020-I
Estados Unidos	Miami	32,9%	31,5%
	Fort Lauderdale	10,4%	13,6%
	Los Ángeles	11,3%	10,2%
	Atlanta	9,7%	9,8%
	New York	9,4%	9,0%
	Houston	8,6%	8,7%
	Dallas	6,9%	7,0%
	Otro	10,6%	10,2%
Chile	Santiago	98,0%	94,9%
	Concepción	0,0%	2,6%
	Otro	1,9%	2,5%
Colombia	Bogotá	76,9%	80,1%
	Medellín	12,8%	12,3%
	Cartagena	6,0%	5,0%
	Cali	4,3%	2,6%
España	Madrid	92,3%	93,2%
	Barcelona	7,7%	6,8%
México	México	81,8%	80,7%
	Cancún	18,2%	19,3%
Brasil	Sao Paulo	66,3%	64,1%
	Rio de Janeiro	17,6%	14,9%
	Foz do Iguaçu	10,5%	11,7%
	Otro	5,6%	9,4%
Argentina	Buenos Aires	75,5%	76,3%
	Rosario	6,0%	6,8%
	Córdoba	6,3%	6,0%
	Mendoza	5,5%	5,2%
	Otro	6,7%	5,7%
Ecuador	Quito	57,2%	54,6%
	Guayaquil	42,8%	45,4%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se puede observar, otros importantes destinos fueron Madrid (con más del 90% de los embarques a España), México D.F. (con alrededor del 80% de los embarques a México), Sao Paulo (con cerca del 65% de los embarques a Brasil) y Buenos Aires (con el 75% de los embarques a Argentina).

Cabe añadir que la principal aerolínea que transportó a los pasajeros embarcados en vuelos internacionales durante el 2019 y el 2020-I fue LATAM Perú, movilizand o alrededor del 33% del tráfico de pasajeros internacionales embarcados, siendo los principales destinos las ciudades de Santiago (Chile), Miami (USA), Los Ángeles (USA) y Buenos Aires (Argentina), entre otros. Asimismo, las compañías Avianca y COPA presentaron una importante participación, transportando en promedio cerca del 13% y 7% del tráfico, respectivamente, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla 7 Principales aerolíneas que registraron operaciones de embarque en el AIJCH, periodo 2019 – 2020-I
(Participación porcentual en términos de pasajeros embarcados en vuelos internacionales)

País	2019	2020-I
LATAM Perú	33,1%	32,5%
Avianca	14,4%	12,4%
COPA	6,6%	6,7%
American Airlines	4,4%	4,3%
SKY Airline Perú	3,7%	4,5%
Iberia	3,5%	3,4%
Aerovías de México	3,3%	3,4%
KLM	3,2%	3,1%
Otros	27,8%	29,8%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Finalmente, con relación al tráfico de carga en el AIJCH, si bien el terminal aéreo dispone de infraestructura diseñada para el manejo de carga aérea, en los últimos años se ha observado que el movimiento de carga no representa el principal giro de negocio del aeropuerto⁵. Así, entre los años 2017 y 2019, el AIJCH ha movilizado alrededor de 240 mil toneladas métricas de carga, las cuales aproximadamente el 60% se movilizaron a través de vuelos comerciales y en el 40% restante a través de vuelos cargueros, tal como se puede observar en la siguiente tabla⁶.

Tabla 8 Composición del tráfico de carga en el AIJCH, periodo 2017 – 2020-I

Indicador	2017	2018	2019	2020-I
Carga movilizada (en Toneladas)	235 918	247 481	238 833	50 534
A) Naturaleza de la operación				
Comercial	57,7%	60,6%	63,5%	64,4%
Carguero	42,1%	39,4%	35,4%	34,1%
Otros	0,2%	0,0%	1,0%	1,5%
B) Vuelos nacionales	8,2%	7,6%	8,6%	9,1%
Entrada	24,1%	23,5%	21,5%	23,1%
Salida	75,9%	76,5%	78,5%	76,9%
C) Vuelos internacionales	91,8%	92,4%	91,4%	90,9%
Entrada (Importación)	42,3%	41,5%	43,4%	42,6%
Salida (Exportación)	57,7%	58,5%	56,6%	57,4%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵ Al respecto, de acuerdo con los estados financieros auditados de la compañía, entre los años 2017 y 2019, los servicios a la carga representaron alrededor del 1,7% de los ingresos operativos de la concesión.

⁶ Cabe indicar que, como se señaló anteriormente, los vuelos cargueros realizan el movimiento exclusivo de carga aérea, mientras que los vuelos comerciales hacen lo propio transportando pasajeros; no obstante, en algunos casos los vuelos comerciales pueden transportar cargamento que no requiera del uso exclusivo de una aeronave diseñada para dicho fin, tales como paquetería, artículos menores, etc., lo cual explicaría la importante participación de los vuelos comerciales dentro de tráfico de carga en el AIJCH.

Asimismo, como se puede apreciar, entre el 2017 y el 2020-I, el tráfico de carga aérea se ha movilizado principalmente mediante vuelos internacionales, representando más del 90% de las toneladas totales registradas en el AIJCH, siendo cerca del 60% de estas para exportación y el 40% restante para importación. Al respecto, en la siguiente tabla se presentan los principales países que conectaron con el AIJCH para la movilización de carga, tanto de exportación como de importación, durante el periodo 2017 – 2020-I.

Tabla 9 Principales conexiones de la carga internacional en el AIJCH, periodo 2017 – 2020-I
(Participación porcentual en términos del volumen de carga movilizada)

País	2017	2018	2019	2020-I
Estados Unidos	51,3%	49,5%	46,0%	41,6%
España	7,8%	8,0%	10,1%	12,4%
Brasil	6,7%	8,0%	8,0%	9,5%
Colombia	8,2%	8,4%	8,3%	9,3%
Holanda	5,4%	5,5%	5,5%	5,6%
Chile	3,2%	3,4%	4,6%	4,6%
Argentina	3,2%	4,0%	3,3%	3,7%
Otros	14,3%	13,3%	14,2%	13,2%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Como se puede observar, alrededor del 50% del tráfico de carga aérea se movilizó principalmente entre el AIJCH y los Estados Unidos, tanto en operaciones de exportación como de importación, seguido de lejos por España, Brasil y Colombia, con alrededor del 8% en los tres casos, Holanda con el 5%, y Chile y Argentina, con el 3%, en promedio, en ambos casos. Por otro parte, además de los países presentados en la tabla anterior, el AIJCH ha facilitado el movimiento de carga, pero en menor proporción, con países tales como México, Ecuador, Francia, Panamá, El Salvador, Reino Unido, Bolivia, entre otros.

II.2. SITUACIÓN DEL AIJCH DURANTE LA SUSPENSIÓN DE OPERACIONES REGULARES⁷

Durante la primera mitad del mes de marzo, antes de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, el número de pasajeros embarcados en el AIJCH fluctuaba entre los 25 mil y 30 mil pasajeros diarios, cifras que se mostraban consistentes con lo observado durante similar periodo en años anteriores.

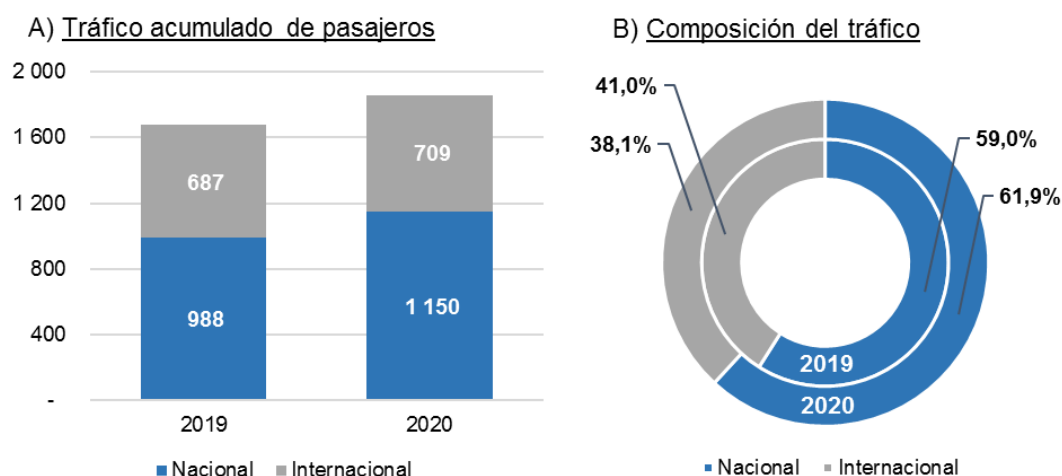
Sobre el particular, debe notarse que, a causa de la diversidad climática del Perú, durante el primer trimestre de cada año la actividad turística experimenta una temporada baja en diversas ciudades del interior del país debido a la presencia de lluvias, tanto en las regiones altoandinas como en las regiones de la amazonia peruana, a la par que en las ciudades ubicadas a la costa se observa un mayor movimiento turístico (llamado también “temporada alta”) debido a la presencia de bañistas en el litoral peruano, principalmente en las regiones del norte del país⁸.

⁷ En la presente sección se describirá la situación del tráfico de pasajeros y de carga en el AIJCH durante la suspensión de operaciones regulares a raíz del Estado de Emergencia Nacional por la pandemia del COVID-19. Así, el presente análisis abarcará principalmente el periodo comprendido entre los meses de marzo y julio de 2020.

⁸ No obstante, dada la presencia de una mayor flexibilidad al momento de escoger el modo de transporte para movilizarse hacia las playas, el efecto de la temporada baja en el interior del país sobre la temporada alta en la zona costera se ve reflejado en los menores niveles de tráfico de pasajeros que se experimenta durante los primeros meses respecto de lo observado durante el resto del año.

Así, considerando que históricamente el tráfico de pasajeros en el AIJCH presenta una tendencia al alza a partir del mes de abril debido al inicio del cambio de temporada turística, la expectativa respecto al mayor flujo de pasajeros embarcados al cierre del mes de marzo de 2020 respecto de lo observado en similar mes del año 2019 era favorable, más aun teniéndose en cuenta que el número de embarques registrados durante el primer bimestre del año 2020 resultó superior en un 11,0% respecto de lo observado en el primer bimestre del 2019, tal como puede apreciarse en el siguiente gráfico. Cabe notar, además, que el tráfico de pasajeros embarcados entre dichos años estuvo compuesto en gran parte por pasajeros de vuelos nacionales, concentrando alrededor del 60% del total de embarques, mientras que el 40% restante correspondió al embarque de pasajeros en vuelos internacionales.

Gráfico 5 Pasajeros embarcados en el AIJCH durante el primer bimestre de los años 2019 y 2020 (en número de pasajeros)

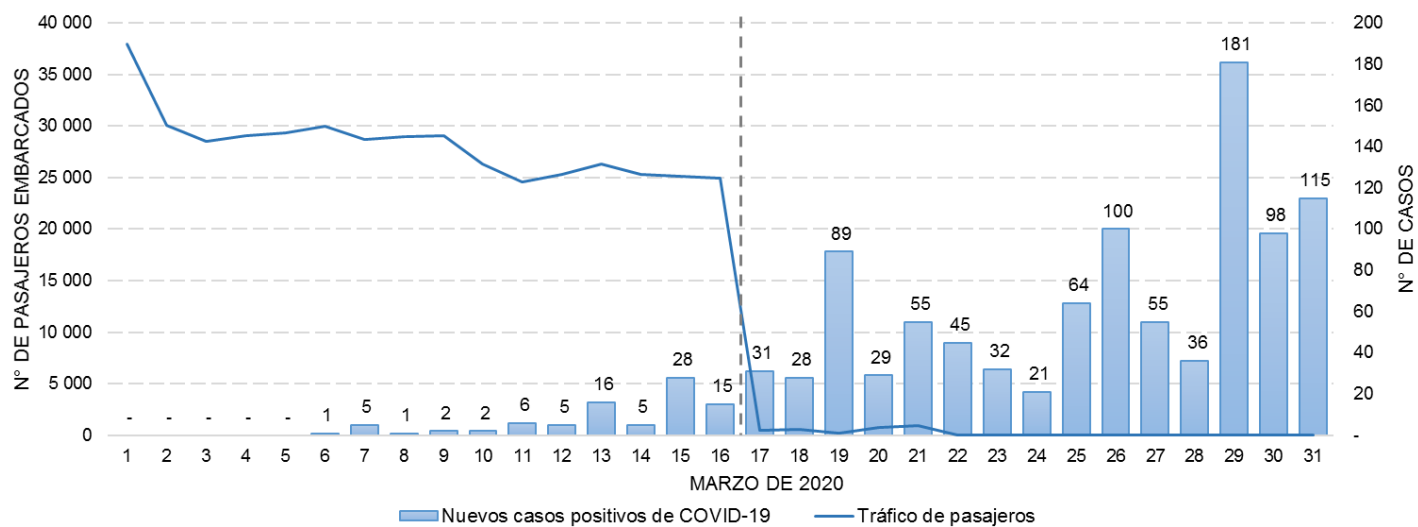


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

De este modo, con la suspensión de las operaciones regulares del AIJCH a partir del día 17 de marzo, el flujo de pasajeros que se movilizaban a través de dicho terminal se vio reducido drásticamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico. Al respecto, si bien luego del cierre del aeropuerto se puede observar un reducido flujo de pasajeros embarcados, estos corresponderían principalmente a operaciones no regulares tales como vuelos humanitarios, de repatriación, y otros casos especiales. Nótese además que el número de nuevos casos positivos de COVID-19 empezó a incrementarse en los días posteriores a la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional (línea punteada en el gráfico).

Gráfico 6 Pasajeros embarcados en el AIJCH y casos positivos de COVID-19 durante el mes de marzo de 2020



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Ministerio de Salud – MINSA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

La suspensión de las operaciones en el AIJCH significó un freno a la evolución favorable que se encontraba experimentando el flujo de pasajeros en el terminal respecto a lo presentado en periodos anteriores, lo cual repercute no solo en los indicadores de la empresa concesionaria sino también en la situación de las líneas aéreas y en las decisiones de viaje de miles de pasajeros que vieron cancelados sus vuelos o, en algunos casos, optando por la opción de una reprogramación del viaje a futuro, toda vez que aún era incierta la fecha de un próximo retorno a las operaciones regulares.

Posteriormente, y como consecuencia de la reactivación gradual de los vuelos nacionales, el 15 de julio de 2020 el AIJCH reanudó sus operaciones regulares, atendiendo únicamente a los pasajeros y aeronaves de vuelos nacionales, luego de casi cuatro meses de inactividad en cuanto a los servicios derivados del transporte regular de pasajeros. Sobre el particular, como se puede apreciar en la siguiente tabla, la reanudación de los vuelos nacionales a partir del mes de julio de 2020 se llevó a cabo de manera gradual hacía determinadas regiones del país, presentándose un menor número de operaciones aéreas en comparación a lo registrado en los primeros meses del año, antes de la suspensión de operaciones.

Así, por ejemplo, en el caso de Arequipa, antes de la suspensión de operaciones regulares se reportaban un promedio de 120 vuelos semanales provenientes de Lima, mientras que, luego de la reactivación de los vuelos nacionales, dicho promedio se redujo a 20 vuelos semanales registrados el mes de setiembre. Del mismo modo, en el caso de Chiclayo e Iquitos, durante el primer bimestre del 2020 se reportaban un promedio de 50 y 65 vuelos semanales desde Lima, respectivamente, situación que se vio reducida a un promedio de 12 y 32 vuelos semanales en el mes de setiembre, respectivamente.

Tabla 10 Vuelos comerciales desde el AIJCH hacia las principales ciudades del país, año 2020
(Expresado en número de operaciones de despegue)

MES	Vuelos desde Lima hacia:										
	Arequipa	Cajamarca	Chiclayo	Cusco	Iquitos	Juliaca	Piura	Pucallpa	Tacna	Tarapoto	Trujillo
Enero	541	203	241	1060	283	129	325	224	162	286	204
Febrero	498	191	207	942	268	141	328	212	149	301	206
Marzo	277	84	108	532	140	93	176	136	86	154	112
Abril	3	0	0	4	0	0	0	0	1	0	2
Mayo	1	0	0	3	1	5	0	2	0	0	0
Junio	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0
Julio	5	10	19	61	52	22	24	21	9	0	13
Agosto	8	1	40	16	114	12	58	48	8	0	33
Setiembre	86	3	53	10	138	9	59	68	7	45	7
Promedio de vuelos por semana											
Enero	122	46	54	239	64	29	73	51	37	65	46
Febrero	120	46	50	227	65	34	79	51	36	73	50
Marzo	63	19	24	120	32	21	40	31	19	35	25
Abril	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Mayo	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Junio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Julio	1	2	4	14	12	5	5	5	2	0	3
Agosto	2	0	9	4	26	3	13	11	2	0	7
Setiembre	20	1	12	2	32	2	14	16	2	11	2

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

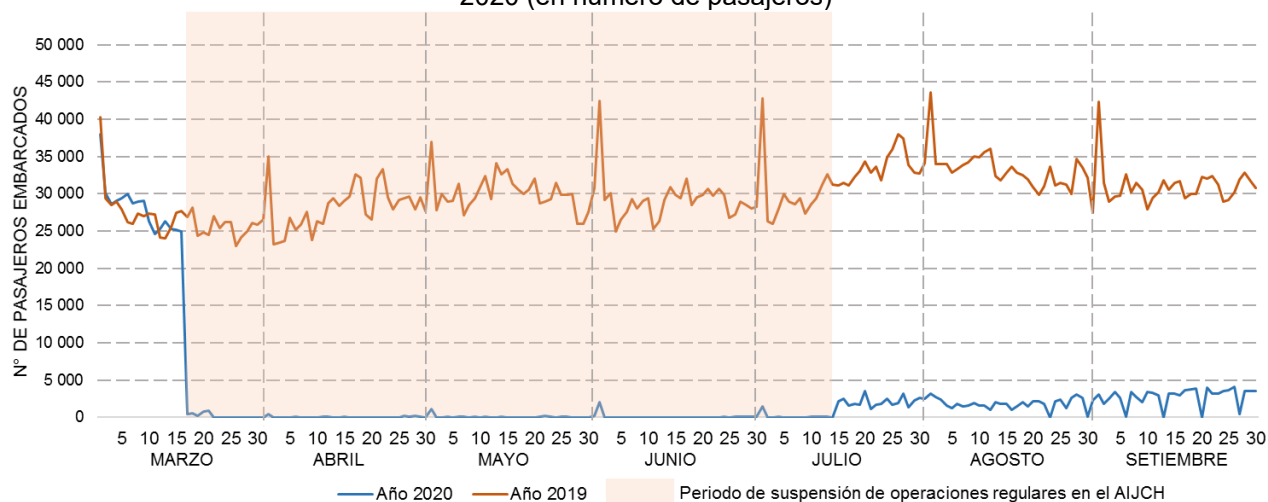
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que en el caso de los vuelos internacionales la reactivación recién tuvo lugar el 5 de octubre de 2020 (casi siete meses después de la suspensión), contándose inicialmente con un total de 11 destinos en 7 países de la región⁹; no obstante, a la fecha de elaboración del presente documento, no se dispone aún de información estadística que permita ilustrar la situación de dicho tipo de tráfico de pasajeros luego de la reactivación.

De otro lado, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, al comparar la evolución del tráfico diario de pasajeros embarcados entre los meses de marzo y setiembre del año 2020 con la situación observada en dichos meses del 2019, puede observarse que durante los días previos a la declaratoria del Estado de Emergencia, el flujo de pasajeros embarcados en el AIJCH se mantuvo fluctuando alrededor del flujo observado en similar periodo del 2019, mostrando signos de un ligero incremento en el número de pasajeros; sin embargo, a partir del día 17 de marzo, y durante el periodo de suspensión de las operaciones regulares en el AIJCH, el número de pasajeros embarcados se contrajo a valores cercanos, en promedio, al 0,3% de los niveles de tráfico diario observados entre la segunda mitad de marzo y mediados del mes de julio de 2019.

⁹ Los destinos autorizados son: La Paz y Santa Cruz en Bolivia; Santiago en Chile; Bogotá, Cali y Medellín en Colombia; Guayaquil y Quito en Ecuador; Ciudad de Panamá en Panamá; Asunción en Paraguay; y Montevideo en Uruguay. Cabe mencionar que, de acuerdo con la información estadística del AIJCH correspondiente al año 2019, el número de pasajeros embarcados hacia dichos destinos representó alrededor del 37% del total de embarques internacionales de dicho año.

Gráfico 7 Tráfico diario de pasajeros embarcados en el periodo marzo – setiembre, años 2019 y 2020 (en número de pasajeros)

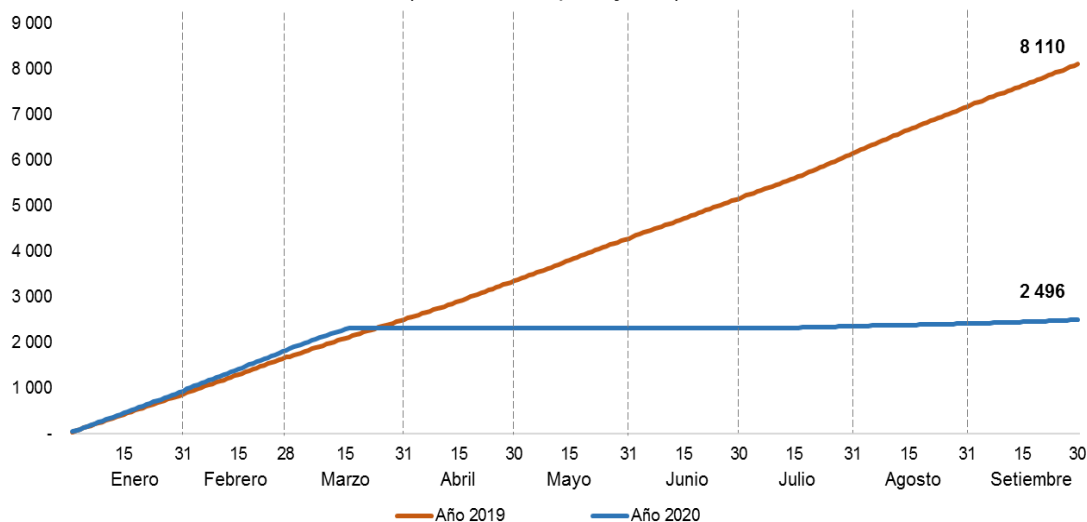


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Dicha situación tuvo como resultado el estancamiento del flujo de pasajeros embarcados en torno a los 2,5 millones como total acumulado entre el 1 de enero y el 30 de setiembre de 2020, observándose una brecha de alrededor de 5,6 millones de pasajeros menos que lo acumulado en similar periodo del año 2019. Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, para inicios del mes de febrero de 2020, el flujo acumulado de pasajeros embarcados presentaba señales de un crecimiento por encima de lo registrado en similar periodo del año anterior, sin embargo dicha tendencia al alza se vio detenida a partir de la segunda mitad del mes de marzo de 2020 con la suspensión de las operaciones regulares del AIJCH, siendo que el total de pasajeros embarcados al cierre del mes de setiembre de 2020 representó cerca del 31% del flujo observado durante similar periodo del año 2019.

Gráfico 8 Tráfico acumulado de pasajeros embarcados al mes de setiembre, años 2019 y 2020 (en miles de pasajeros)



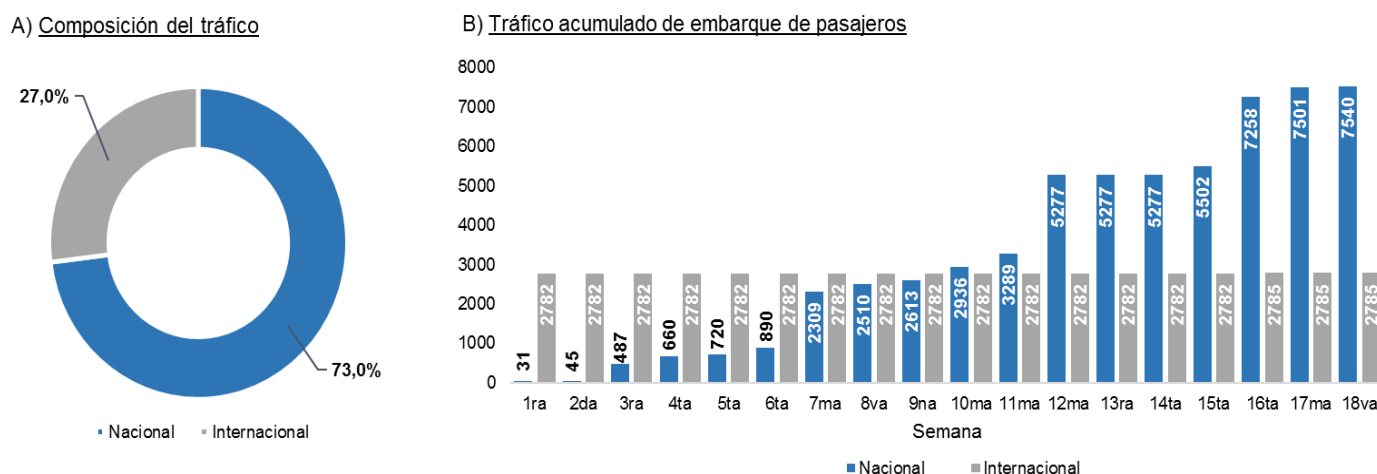
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que si bien durante el periodo de suspensión de operaciones regulares se presentó un reducido flujo de pasajeros embarcados, se observa que el 27% de dicho tráfico correspondió a vuelos internacionales; no obstante, debe notarse que estos embarques tuvieron lugar únicamente durante la primera semana de suspensión de operaciones del aeropuerto, correspondiendo principalmente a vuelos de repatriación, toda vez que durante el Estado de Emergencia las fronteras el país han permanecido cerradas.

Por su parte, en el caso de los pasajeros embarcados en vuelos nacionales, estos han presentado de manera gradual a lo largo de las 18 semanas de suspensión de operaciones regulares en el AIJCH, llegando a representar el 73% del flujo acumulado de pasajeros embarcados durante dicho periodo. Al respecto, en el siguiente gráfico se puede apreciar la composición del tráfico de pasajeros embarcados en el AIJCH durante el periodo de suspensión de operaciones regulares, comprendido desde el 17 de marzo hasta el 14 de julio de 2020.

Gráfico 9 Flujo de pasajeros embarcados en el AIJCH durante la suspensión de operaciones regulares, entre el 17 de marzo y el 14 de julio de 2020 (en número de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Asimismo, en términos de los principales destinos nacionales hacia los cuales se dirigieron los pasajeros embarcados en el AIJCH durante el periodo de suspensión de operaciones, se destaca la ciudad de Las Malvinas, en la región Cusco, que registró alrededor de 1,1 mil pasajeros movilizados en vuelos a cargo de las empresas Star Up S.A. y Musoq Wayra S.A.C., las cuales brindan servicios de transporte no regular de pasajeros hacia dicha zona. Asimismo, se observó el movimiento de pasajeros desde Lima hacia las ciudades de Cusco, en la región Cusco, y Juliaca, en la región Puno, presentándose un tráfico conjunto de 770 pasajeros, concentrado principalmente entre los meses de mayo y julio de 2020, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Nótese al respecto que, como se señaló anteriormente, en el caso de los pasajeros embarcados en vuelos internacionales, estos se concentraron durante la primera semana de suspensión de operaciones regulares, siendo los principales destinos las ciudades de Santiago (Chile), Sao Paulo (Brasil) y Miami (USA), las cuales concentraron en conjunto alrededor de 1,3 mil pasajeros embarcados.

Tabla 11 Tráfico de pasajeros embarcados en el AIJCH durante la suspensión de operaciones regulares, entre el 17 de marzo y el 14 de julio de 2020 (en número de pasajeros)

Destino	Del 17 al 31 de marzo	Del 1 al 30 de abril	Del 1 al 31 de mayo	Del 1 al 30 de junio	Del 1 al 14 de julio	Acum. del 17/03 al 14/07
Nacional	45	1 134	2 110	2 395	1 856	7 540
Arequipa (Arequipa)	0	90	17	0	51	158
Cusco (Cusco)	0	149	171	93	6	419
Iquitos (Loreto)	12	0	3	0	0	15
Juliaca (Puno)	1	0	141	52	157	351
Las Malvinas (Cusco)	0	307	603	126	69	1 105
Trompeteros (Loreto)	30	84	36	0	0	150
Otros Nacional	2	504	1 139	2 124	1 573	5 342
Internacional	2 782	0	0	0	3	2 785
Buenos Aires (Argentina)	265	0	0	0	0	265
Houston (USA)	201	0	0	0	0	201
México (México)	278	0	0	0	0	278
Miami (USA)	301	0	0	0	0	301
Santiago (Chile)	532	0	0	0	0	532
Sao Paulo (Brasil)	480	0	0	0	0	480
Washington (USA)	264	0	0	0	0	264
Otros Internacional	461	0	0	0	3	464
Total	2 827	1 134	2 110	2 395	1 859	10 325

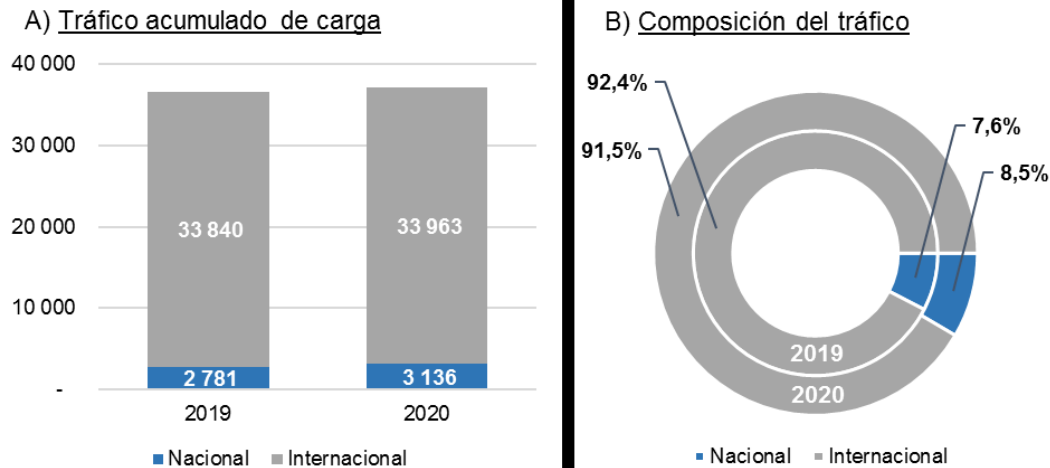
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Entre tanto, con relación al movimiento de carga, como se indicó anteriormente, dado que el transporte de carga y mercancía no se encontró comprendido dentro de las restricciones impuestas por el gobierno durante el Estado de Emergencia, las operaciones relacionadas con el tráfico de carga en el AIJCH continuaron desarrollándose con relativa normalidad; sin embargo, tal como se señaló en la sección anterior, al no representar el movimiento de carga el principal giro de negocio del AIJCH, dichas operaciones no resultaron suficientes para mantener al terminal aéreo en los niveles de operatividad observados antes de la pandemia.

Sobre el particular, durante el primer bimestre del año 2020, el tráfico de carga movilizada a través del AIJCH alcanzó un total de 37,10 mil toneladas, volumen 1,3% superior al movilizad o en similar periodo del año 2019. Dicho volumen total se encontró compuesto, principalmente, de carga internacional, tanto de importación como de exportación, concentrando alrededor del 91,5% del volumen total movilizad o a través del AIJCH durante dicho periodo, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 10 Volumen de carga movilizada en el AIJCH durante el primer bimestre de los años 2019 y 2020 (en toneladas métricas)



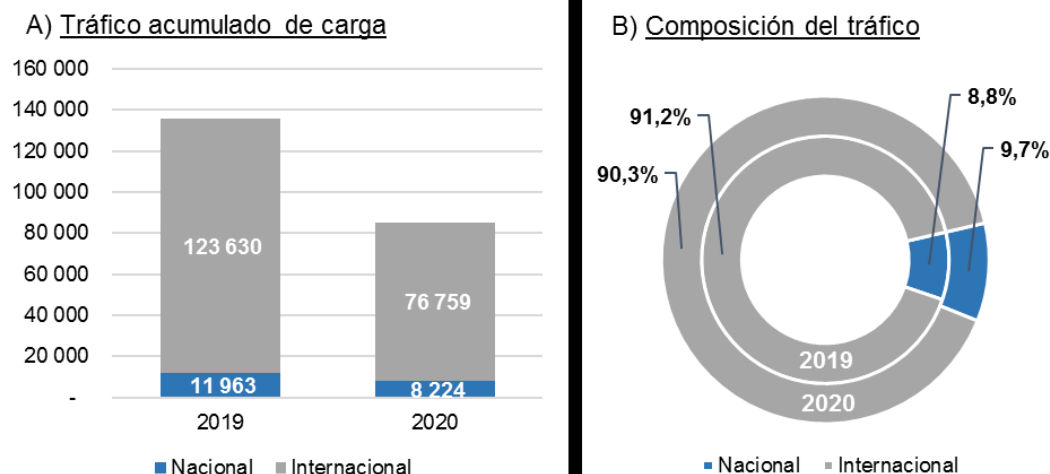
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Con el agravamiento de la pandemia a nivel mundial en el mes de marzo de 2020 y las medidas restrictivas impuestas en gran parte del mundo, que afectaron no solo el comercio externo sino también la producción interna de cada país, los volúmenes de carga movilizados a través del AIJCH entre marzo y setiembre de 2020 se vieron reducidos en alrededor del 37% respecto del volumen movilizado en similar periodo del año 2019. Ello a pesar de que, como se indicó, no se presentaron restricciones al transporte de carga tanto nacional como internacional.

Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, en términos absolutos, la contracción de los volúmenes de carga se explica principalmente por la menor carga internacional, la cual presentó una brecha en déficit de 46,87 mil toneladas respecto de lo movilizado entre marzo y setiembre de 2019, mientras que en el caso de la carga nacional, la brecha en déficit presentada fue de 3,74 mil toneladas métricas.

Gráfico 11 Volumen de carga movilizada en el AIJCH en el periodo marzo – setiembre, años 2019 y 2020 (en toneladas métricas)



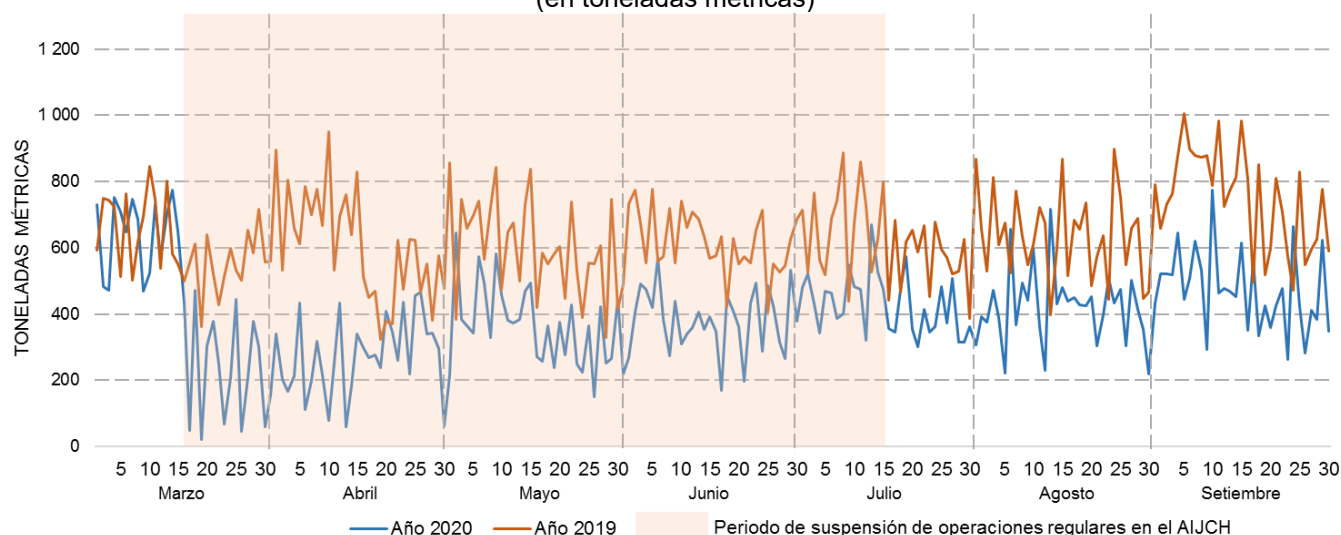
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe señalar que en términos de participación porcentual no se han observado diferencias significativas en los volúmenes de carga nacional e internacional para el periodo marzo – setiembre de 2020 respecto de similar periodo de 2019, encontrándose para ambos años una participación de la carga internacional de 90%, en promedio, respecto del volumen total de carga movilizada.

La evolución del flujo de carga movilizada entre los meses de marzo y setiembre de 2020 presenta fluctuaciones diarias, al igual que en el caso de los volúmenes movilizados en similar periodo de 2019. Sin embargo, como se puede observar en el siguiente gráfico, los niveles de carga registrados de manera posterior a la declaratoria de Estado de Emergencia se mantuvieron por debajo de los volúmenes movilizados entre marzo y julio de 2019, observándose una ligera recuperación hacia inicios del mes de mayo de 2020, pero manteniéndose aún por debajo de los volúmenes de 2019.

Gráfico 12 Tráfico diario de carga movilizada en el periodo marzo – setiembre, años 2019 y 2020 (en toneladas métricas)



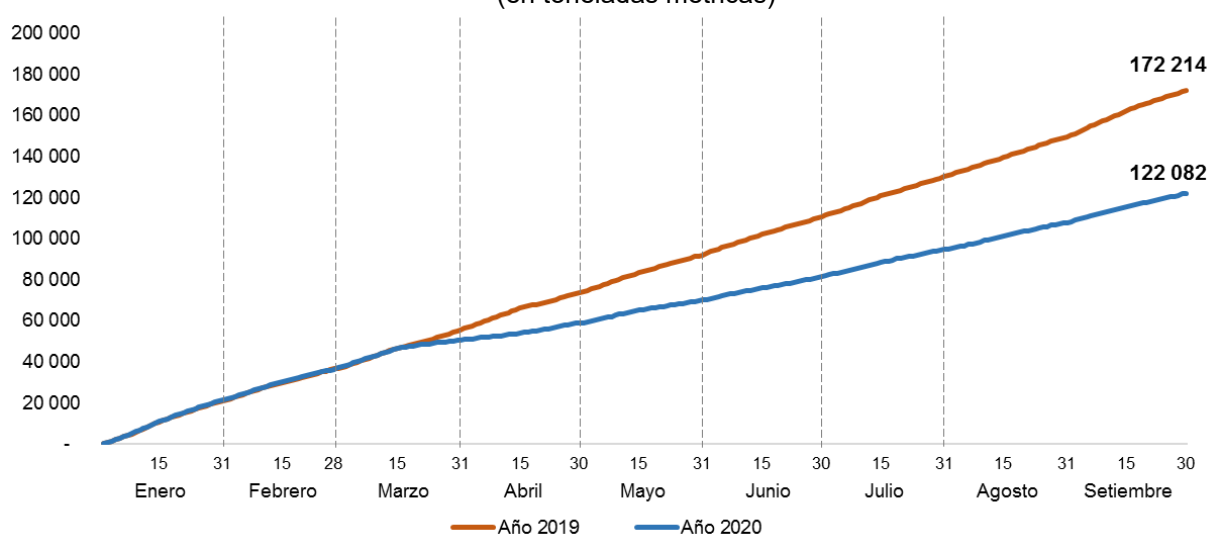
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Lo anterior descrito resultó en un volumen de carga movilizada de 122,1 mil toneladas acumuladas entre el 1 de enero y el 30 de setiembre de 2020, observándose una brecha de alrededor de 50,1 mil toneladas por debajo de lo acumulado en similar periodo del año 2019 (172,2 mil toneladas), es decir, un 29% menos que lo registrado al 30 de setiembre de 2019.

Al respecto, como se puede observar en el siguiente gráfico, la evolución del tráfico acumulado de carga en durante los primeros meses del año 2020 ha mantenido la misma tendencia observada en el año 2019, habiéndose alcanzado en el inicio del Estado de Emergencia un total de 47,2 mil toneladas de carga, lo cual difiere en 100 toneladas respecto de lo registrado en similar periodo del 2019 (47,1 mil). Sin embargo, dicho patrón de crecimiento se vio afectado a partir de la segunda mitad del mes de marzo de 2020 con la suspensión de las operaciones regulares del AIJCH, ello a pesar de que el transporte de carga no se encontró restringido y se continuaron llevando a cabo operaciones en el AIJCH, lo cual es muestra de la contracción sufrida en los volúmenes de producto tanto nacional como internacional.

Gráfico 13 Tráfico acumulado de carga al mes de setiembre, años 2019 y 2020
(en toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe indicar que alrededor del 55% de la carga internacional ha sido para exportación, teniendo como principal destino los Estados Unidos (más del 50% de la carga exportada), seguido de Colombia y España. Por su parte, en el caso de la carga importada, esta provino en su mayoría de los Estados Unidos, Colombia y Brasil (alrededor del 65% en conjunto).

III. RESTRICCIONES IMPUESTAS EN LAS PRINCIPALES CONEXIONES INTERNACIONALES DEL PAÍS

Al igual que en el caso peruano, la mayor parte de los países alrededor del mundo aplicaron un conjunto de medidas con el fin de salvaguardar la seguridad sanitaria de sus habitantes ante la emergencia global declarada por la OMS a inicios del 2020 por el COVID-19, principalmente en aquellos países en los que la enfermedad comenzaba a propagarse de forma acelerada dentro de su territorio. Entre las medidas aplicadas por los países destacan los confinamientos o cuarentenas, tanto parciales como estrictas, la suspensión de las actividades económicas con alto grado de exposición a la enfermedad, así como el cierre de las fronteras internacionales, restringiendo principalmente el movimiento de personas tanto por vía aérea como terrestre y marítima.

Al respecto, de acuerdo con la IATA, entre marzo y octubre de 2020, se han presentado distintos niveles de restricción en cuanto al movimiento aéreo de personas a través de las fronteras de gran parte de países, ello principalmente en función a la evolución del número de casos positivos observados por estos entre su población.

Así, por ejemplo, en el caso de los principales países con los cuales el Perú mantiene conexiones internacionales por vía aérea, al cierre del mes de julio se observa un menor grado de restricción a las operaciones aéreas destinadas al transporte de pasajeros en comparación a la situación observada a finales del mes de marzo, momento en el cual el número de contagios a nivel mundial aumentaba a un ritmo alarmante.

Sin embargo, tal como se detalla en la siguiente tabla, en el caso de Argentina y Panamá las restricciones se han mantenido de modo estricto desde el mes de marzo, en tanto que, en el caso de Chile, durante el mes de julio se pasó de una restricción parcial a una situación de restricción total a raíz del incremento de casos positivos dentro de su territorio.

Tabla 12 Evolución del grado de restricción al transporte aéreo de pasajeros en las principales conexiones internacionales con el Perú, periodo marzo – octubre de 2020

País	Grado de restricción			
	Marzo	Mayo	Julio	Octubre
Chile	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Totalmente restringido	Totalmente restringido
Estados Unidos	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido
Colombia	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido
México	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones	Sin restricciones
Argentina	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Totalmente restringido
Brasil	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Sin restricciones	Sin restricciones
Panamá	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Parcialmente restringido
Ecuador	Totalmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido
España	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido
Perú	Totalmente restringido	Totalmente restringido	Parcialmente restringido	Parcialmente restringido

Fuente: IATA Travel Centre (<https://www.iatatravelcentre.com/>).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe indicar que en el caso de Brasil, el 29 de julio de 2020 se levantaron las restricciones al ingreso al país aunque disponiéndose como requisito para los pasajeros temporales la tenencia de una cobertura de seguro médico durante su estadía.

En esa línea, en la siguiente tabla se describen las principales medidas adoptadas en materia de ingreso y tránsito de pasajeros por vía aérea en los principales países con los cuales el Perú mantiene conexión internacional.

Tabla 13 Restricciones y medidas adoptadas en las principales conexiones internacionales con el Perú, al mes de octubre de 2020

País	Publicación	Medidas adoptadas en materia de transporte aéreo
Chile	29.09.2020	1. No se permite el ingreso de pasajeros hasta el 14 de octubre de 2020, con excepción de los nacionales y residentes de Chile. 2. Los pasajeros están sujetos a cuarentena durante 14 días en el primer punto de entrada. 3. Debe presentarse el formato "Declaración jurada para viajeros para prevenir las enfermedades por coronavirus (COVID-19)" a la llegada o antes de la salida hacia el país.
Estados Unidos	06.10.2020	1. No se permite el ingreso y tránsito de pasajeros que, en los últimos 14 días, han transitado o han estado en Austria, Bélgica, Brasil, China, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irán, Irlanda, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza o en el Reino Unido (excluyendo territorios de ultramar fuera de Europa), con excepción de nacionales y residentes permanentes de los Estados Unidos, entre otras excepciones dispuestas por el gobierno de los Estados Unidos. 2. Los pasajeros que lleguen a Massachusetts deben completar el "Formulario de viaje de Massachusetts". 3. Los pasajeros que lleguen al estado de Nueva York deben completar el "Formulario de salud del viajero". 4. Los pasaportes emitidos a nacionales de Bielorrusia que hayan expirado entre el 30 de abril de 2020 y el 31 de julio de 2020 se consideran válidos con una extensión de 3 meses. 5. Los pasajeros están sujetos a las medidas de Coronavirus (COVID-19) establecidas por el estado / territorio de su destino final.
Colombia	01.10.2020	1. Se reinician los vuelos a Colombia. 2. Los pasajeros deben tener un certificado médico con un resultado negativo de la prueba de PCR de Coronavirus (COVID-19). La prueba debe haberse realizado como máximo 96 horas antes de la salida del primer punto de embarque. 3. Se debe enviar un "Check Mig" completo antes de la salida a través de la página web de la oficina de migraciones de Colombia.
México	19.06.2020	1. Debe presentarse el formato "Cuestionario de identificación de factores de riesgo en viajeros" en Inmigración a la llegada al país.
Argentina	06.10.2020	1. No se permite el ingreso de pasajeros hasta el 12 de octubre de 2020, con excepción de los nacionales y residentes de Argentina. 2. Los vuelos a Argentina están suspendidos, con excepción de los vuelos de repatriación y médicos. 3. Los pasajeros deben completar una "Declaración Jurada Electrónica para el ingreso al Territorio Nacional". 4. Los nacionales y residentes de Argentina están sujetos a cuarentena por 14 días. 5. Los pasajeros y la tripulación de la aerolínea deben instalar "CuidAR" en su dispositivo personal.
Brasil	06.10.2020	1. Las regulaciones de entrada al país se levantaron el 29 de julio de 2020.

País	Publicación	Medidas adoptadas en materia de transporte aéreo
Panamá	28.09.2020	1. Los vuelos a Panamá están suspendidos hasta el 12 de octubre de 2020, con excepción de los vuelos de relevo. 2. No se permite la entrada de pasajeros ni de la tripulación de la aerolínea, con excepción de los residentes de Panamá, tripulación de avión que permanezca un máximo de 24 horas y marinos mercantes. 3. Los pasajeros deben tener un certificado médico con resultado negativo de PCR o prueba de antígeno para Coronavirus (COVID-19), emitido como máximo 96 horas antes de la salida, con excepción de los pasajeros con pasaporte consular o diplomático y los pasajeros con Laissez-Passer. 4. Los pasajeros están sujetos a cuarentena durante 14 días. 5. A partir del 12 de octubre de 2020, se reinician los vuelos a Panamá. Asimismo, los pasajeros sin un certificado médico con un resultado negativo de la prueba de PCR o antígeno de Coronavirus (COVID-19) emitido como máximo 48 horas antes de la salida están sujetos a la prueba de Coronavirus (COVID-19) a su cargo, con excepción de los pasajeros con pasaporte consular o diplomático y los pasajeros con Laissez-Passer.
Ecuador	06.10.2020	1. Los pasajeros que lleguen sin un certificado médico con un resultado negativo de la prueba de RT-PCR para Coronavirus (COVID-19) emitida como máximo 10 días antes de la llegada están sujetos a una prueba de PCR a su llegada y autoaislamiento durante 10 días. 2. Se debe presentar una "Declaración de salud del viajero" completa a la llegada. 3. Los pasaportes normales emitidos por Ecuador que hayan vencido el 16 de marzo de 2020 o más tarde, se consideran válidos hasta el 28 de febrero de 2021. Los pasajeros deben tener un "certificado de extensión de validez de pasaporte" y viajar con el pasaporte vencido.
España	22.09.2020	1. No se permite la entrada de pasajeros, con excepción de los nacionales y residentes de España, los pasajeros que llegan de Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumania, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia o Suiza; los residentes de Andorra, Bulgaria, Croacia, Chipre, Mónaco, Rumania, San Marino, Ciudad del Vaticano (Santa Sede) o un Estado miembro de Schengen que lleguen desde un país que no sea Bulgaria, Croacia, Chipre, Rumanía o un Estado miembro de Schengen para regresar a través de España a su país de residencia; entre otras excepciones dispuestas por el gobierno español. 2. Los pasajeros deben completar el formato "Formulario de control de salud de FCS". A la llegada al país debe presentarse el código QR generado luego completar el formulario. 3. Los permisos de residencia y visas "D" que expiraron entre el 17 de diciembre de 2019 y el 21 de junio de 2020 se aceptan para ingresar hasta el 21 de diciembre de 2020. 4. Los pasajeros están sujetos a un examen médico a su llegada.
Perú	05.10.2020	1. Los vuelos hacia el país están suspendidos, con excepción de los vuelos que llegan desde Asunción, Bogotá, Cali, Guayaquil, La Paz, Medellín, Montevideo, Panamá, Quito, Santa Cruz y Santiago. 2. Los pasajeros deben tener un certificado médico con un resultado negativo de la prueba de PCR de Coronavirus (COVID-19). La prueba debe realizarse como máximo 72 horas antes de la salida del primer punto de embarque. No aplica a los pasajeros en tránsito. 3. Los pasajeros deben completar el formato "Declaración Jurada de Salud" 72 horas antes de la salida. No aplica a los pasajeros en tránsito.

Fuente: IATA Travel Centre (En <https://www.iatatravelcentre.com/>, consultado el 06 de octubre de 2020).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Nótese que, si bien dichas medidas apuntan principalmente a restringir el ingreso de pasajeros provenientes de otros países para prevenir un crecimiento aún mayor del número de casos positivos de COVID-19, estas a su vez brindan facilidades para la repatriación de los residentes nacionales, estableciéndose protocolos sanitarios para su ingreso tales como periodos de cuarentena obligatoria

de 14 días antes de continuar con su tránsito dentro del país, presentación de formularios con información respecto al estado de salud del pasajero, entre otros.

Asimismo, en los casos analizados se observa que, a pesar de las restricciones impuestas, se cuenta con flexibilidad para el tránsito de personal que se encuentra en condición de ayuda humanitaria y médica, así como de funcionarios estatales, militares, cuerpos diplomáticos, entre otros, en la medida en que su traslado oportuno contribuye con las acciones emprendidas en la lucha contra la pandemia en los respectivos países.

Cabe señalar además que, si bien en el interior de algunos países se observa una situación de reactivación gradual de las actividades económicas, en materia de fronteras aún no se aprecian avances significativos debido, principalmente, a que en los diversos países se tiene como objetivo de corto plazo el control sanitario de la población al interior del territorio antes de iniciar una reapertura y, por consiguiente, recepción de pasajeros provenientes de las distintas partes del mundo. No obstante, a nivel mundial se observa también que algunos países no han establecido restricciones al transporte internacional de pasajeros, como es el caso de México en donde solo es necesaria la presentación de un formulario para descartar la sintomatología de los viajeros al momento de arribar al país, lo cual contrasta con la situación observada en Panamá, país que ha mantenido en todo momento una política de restricción del ingreso al país.

Por tanto, se espera que, en la medida en que la situación sanitaria al interior de los países vaya mejorando, las restricciones al ingreso y salida de pasajeros por vía aérea se vayan flexibilizando, ello sujeto a las medidas complementarias que se adopten en materia de la seguridad sanitaria en los aeropuertos y al interior de las aeronaves durante la fase de vuelo.

IV. IMPACTO A NIVEL MUNDIAL Y MEDIDAS APLICADAS

IV.1. IMPACTO EN EL SECTOR AERONAUTICO A NIVEL MUNDIAL

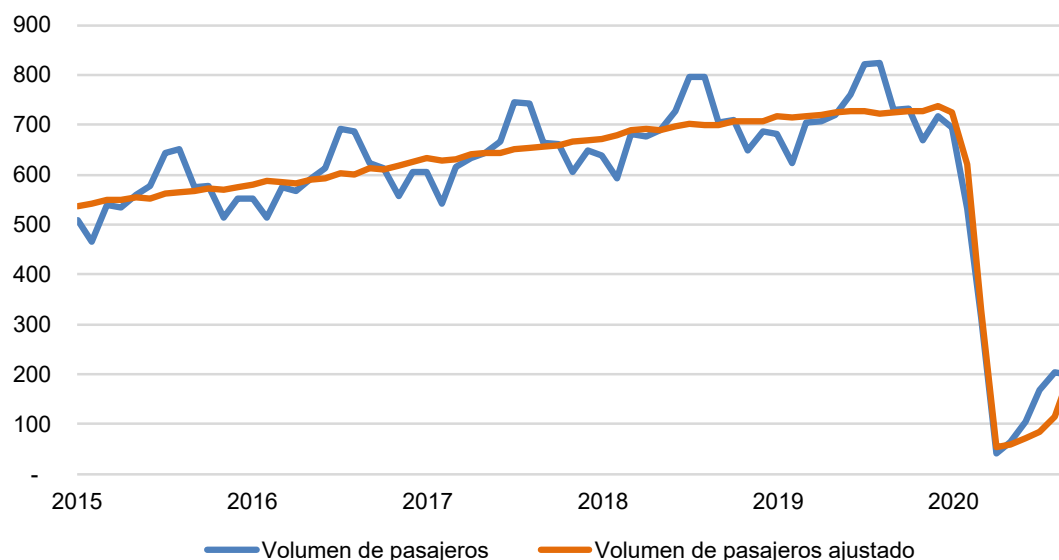
En los últimos años, el transporte aéreo a nivel global ha mostrado un franco crecimiento, el cual se ha visto afectado severamente por la pandemia de COVID-19. En efecto, a nivel global, los retrocesos en el transporte de pasajeros¹⁰ se observan desde febrero de 2020, mes que registró una caída de 15% respecto al mismo mes del 2019, debido a las restricciones que empezaron a aplicarse en algunas ciudades, particularmente de Asia, así como por la reducción de la demanda por parte de los pasajeros.

No obstante, la caída se acentuó en los siguientes meses, apreciándose una reducción de 55,5% en el tráfico mundial de pasajeros en el mes de marzo de 2020 mientras que en el mes de abril fue de 94,1%, ambos en comparación con sus respectivos meses del año 2019, ello en línea con la declaratoria de pandemia por la OMS a inicios del 2020 y las consecuentes restricciones impuestas en los diversos países a nivel mundial que impidieron el tránsito de los pasajeros dentro y fuera de las fronteras nacionales, únicamente permitiendo los vuelos de carga¹¹, los vuelos humanitarios y de repatriación.

¹⁰ Medidos a partir del RPK global (cantidad de pasajeros transportados por la distancia recorrida).

¹¹ Los cuales inclusive utilizaron aviones de pasajeros para realizar sus despachos. Al respecto, se tiene registrado que más de 2 000 aviones de pasajeros a nivel mundial realizaron este servicio [consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-cargocapacitycrunch-is-easing3/>
El equipo de protección personal y otros envíos de material esencial – como medicamentos – han soportado la demanda de transporte de carga por vía aérea [consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/industry-outlook-for-demand-and-yields-diverge/>

Gráfico 14 Tráfico aéreo mensual de pasajeros a nivel mundial, periodo 2015 – 2020*
(en millones de pasajeros)



*/ Al mes de setiembre de 2020

Fuente: IATA Economics, IATA Monthly Statistics.

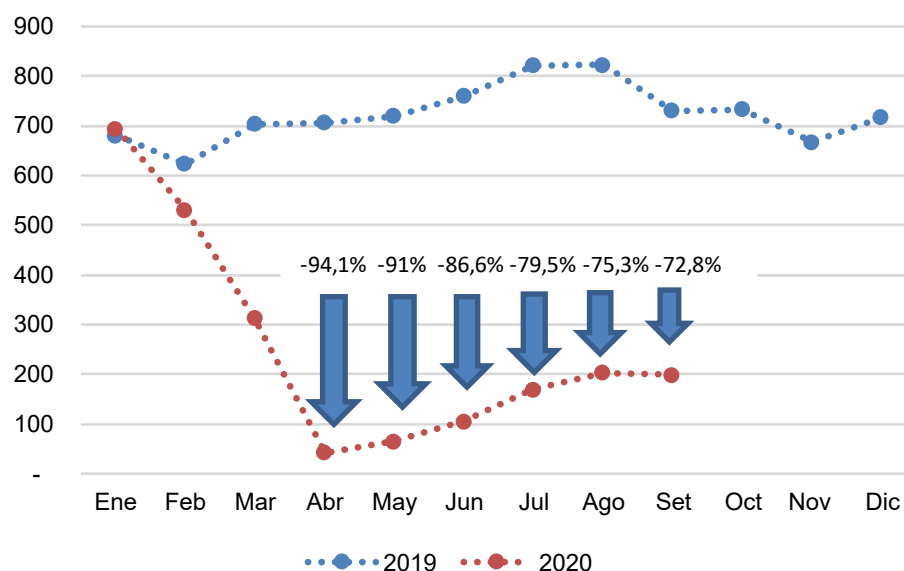
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

No obstante lo anterior, desde mayo se empieza a mostrar signos de recuperación de la industria, pues los niveles de caída en el tráfico de pasajeros (vuelos internacionales y domésticos) son inferiores a los registrados en el mes de abril de 2020. En efecto, la caída del mes de mayo fue de 91,0%, de junio de 86,6%, de julio de 79,8%, de agosto de 75,3% y de setiembre de 72,8% en comparación con sus respectivos meses del año 2019, lo cual está influenciado por los vuelos domésticos en diversos mercados mundiales, recuperados plenamente en China o Rusia¹², y el reinicio del turismo interno en el periodo de vacaciones en el hemisferio norte. En el caso de los vuelos internacionales, en setiembre de 2020, pese a la apertura de algunos mercados –como el área Schengen desde mediados de junio-, aun la mayor parte de restricciones globales se mantienen, lo que se materializó en una caída de 88,5% respecto a setiembre de 2019¹³. Sin embargo, debe notarse que el ritmo de recuperación ha sido moderado en setiembre, debido a nuevos brotes y nuevas restricciones - en particular en Europa – lo que ha desacelerado el tráfico de pasajeros.

¹² En tanto en los mercados de EE.UU. y Australia, se ha registrado un progreso limitado.

¹³ Mientras la caída de los vuelos domésticos asciende a -66,8%.

Gráfico 15 Tráfico aéreo mensual de pasajeros a nivel mundial, periodo 2019 – 2020*
(en millones de pasajeros)



*Al mes de setiembre de 2020

Fuente: IATA Economics, IATA Monthly Statistics.

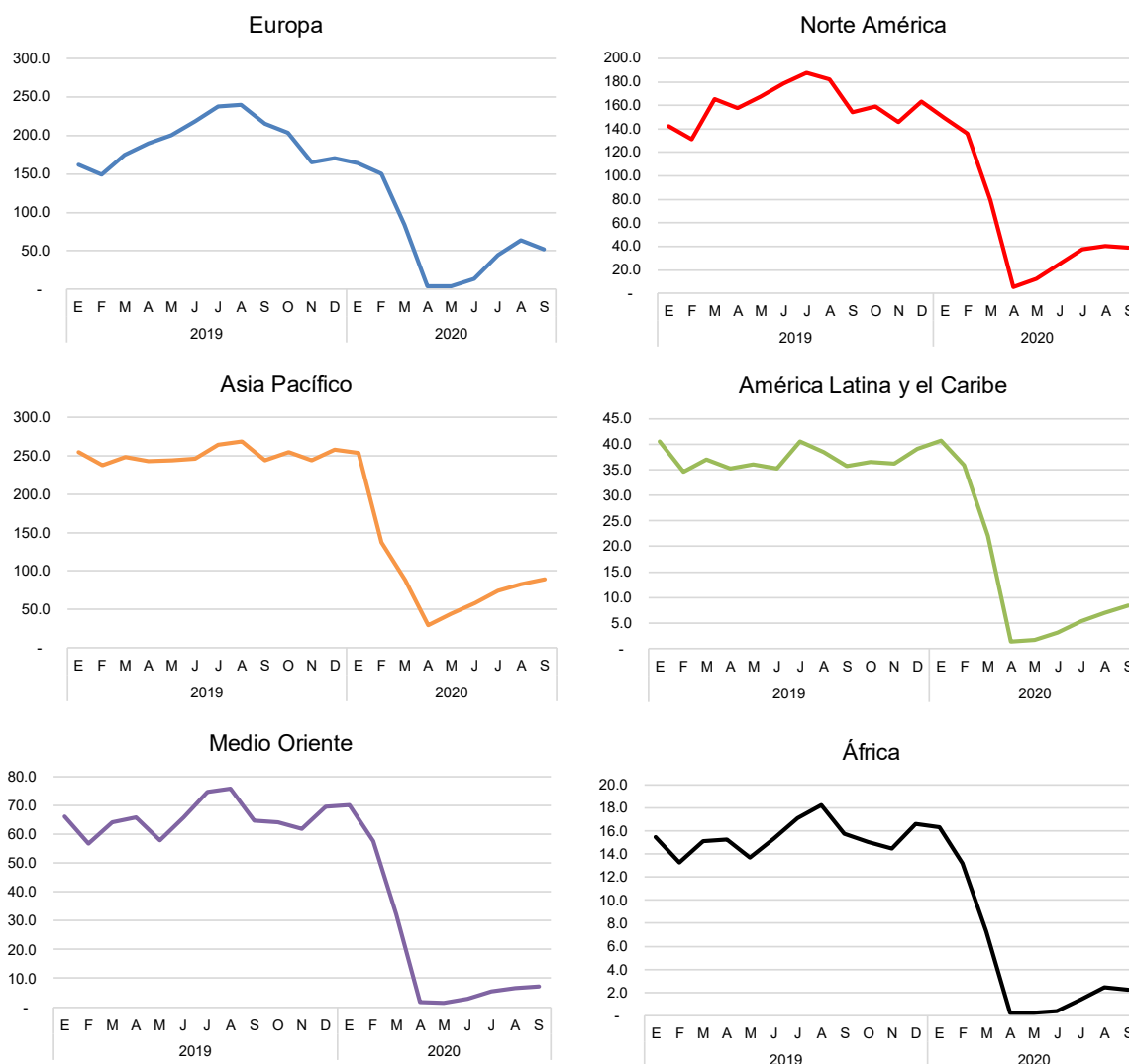
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ahora bien, considerando las diferentes regiones a nivel global, se tiene que la región Asia Pacífico es la primera en registrar una reducción en el tráfico de pasajeros (caída de 1% en enero de 2020 respecto a enero del año anterior), aunque las caídas que registra en los meses posteriores no son de la misma magnitud en comparación con lo registrado por el resto del mundo (el máximo retroceso en el transporte de pasajeros fue de 87,9% en abril de 2020). De hecho, es la región que se está recuperando más rápido respecto de las demás, pues la reducción de setiembre fue de 63,5%. Norte América es la segunda región que presenta la recuperación más rápida, dado que en dicho mes la caída fue de 74,7%. Europa es la tercera región que presenta la recuperación más rápida en línea con el dinamismo presentado en el espacio Schengen en los últimos meses, aunque dicho dinamismo ha sido frenado en setiembre debido a las nuevas restricciones impuestas por temores a una segunda ola de contagios del COVID-19. Así, la caída en el tránsito de pasajeros en setiembre de 2020 fue de 75,8% en comparación con el mismo mes del año anterior, mientras que en agosto dicha caída fue menor (-73,5%).

En el caso de América Latina y el Caribe, la reducción en el tráfico de pasajeros comenzó en marzo de 2020, al retroceder 40,2% respecto a marzo de 2019. Esta tendencia se acentuó en abril y mayo de 2020 al registrar caídas de 96,1% y 95,4%, en comparación con sus correspondientes meses del año anterior, respectivamente. A partir de junio se aprecia una leve mejoría en la reducción del tráfico de pasajeros (-91%), continuando dicha recuperación en los meses de julio (-86,8%), agosto (-81,7%) y setiembre (-76,2%). La tasa de reducción de setiembre de 2020 de esta región no se encuentra al mismo nivel que la reducción experimentada a nivel mundial, la cual –como se mencionó previamente- fue de 72,8%. Pese a ello, en setiembre se movilizó a casi 10 millones de pasajeros viajando desde, hacia y dentro de la región, impulsado por el dinamismo en los mercados de México y Brasil, que son los países de la región que están totalmente abiertos, sin restricciones de ingreso¹⁴.

¹⁴ De los 10 millones de pasajeros movilizados, 2,6 millones de ellos son pasajeros internacionales, la gran mayoría viajando entre Norteamérica y América Latina y el Caribe. Ver: ALTA "El tráfico de pasajeros en América Latina y el Caribe disminuyó 69.9% en Setiembre" [consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.alta.aero/news/reporte-de-trafico/reporte-de-trafico/reporte-de-trafico-septiembre-2020/>.

Gráfico 16 Tráfico aéreo mensual de pasajeros a nivel regional, periodo 2019 – 2020*
(en millones de pasajeros)



*Al mes de setiembre de 2020

Fuente: IATA Economics, IATA Monthly Statistics.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

La caída a niveles históricos en el tráfico de pasajeros a nivel global ha afectado la situación financiera para los aeropuertos y las aerolíneas, como principales actores del sector aeronáutico¹⁵¹⁶, lo que ha derivado en pérdidas de empleos y comprometiendo la contribución del sector a las economías de los países. Para Abate et al (2020), las posibles afectaciones económicas en el sector pueden complicar la oferta y la demanda de servicios para la aviación, así como las inversiones y la innovación en el sector.

¹⁵ Como sector de la aviación debe entenderse a las aerolíneas, aeropuertos, fabricantes de aeronaves, servicios de alquiler y leasing, manufactura de petróleo refinado (OCDE, 2020).

¹⁶ Las dos grandes compañías fabricantes de aeronaves como son Airbus y Boeing también están enfrentando pérdidas de ingresos. Así, en el caso de Boeing, la compañía se está quedando sin espacio para almacenar docenas de aeronaves "Dreamliners" recientemente fabricados.

Particularmente, los aeropuertos están experimentando una reducción de sus ingresos, debido a la paralización sin precedentes en el transporte de pasajeros, con operaciones mínimas para los vuelos humanitarios y de repatriación. De esta manera, se muestra la estrecha relación entre tráfico e ingresos aeroportuarios. Estos ingresos son destinados a cubrir el pago de sus costos de capital de sus infraestructuras (altos costos fijos)¹⁷, así como gastos operativos y especialmente los gastos de personal¹⁸. Otros costos importantes lo constituyen las cargas de personal, los pagos de servicios públicos, pagos de rentas y de concesión¹⁹, entre otros.

Por su parte, las aerolíneas también han venido enfrentando desafíos en reducir costos operativos, aunque dicha reducción no está en el mismo nivel que la reducción de sus ingresos, debido a la naturaleza de los altos costos fijos que también presentan²⁰. En efecto, las reducciones en costos laborales y costos de mantenimiento tampoco están siendo suficientes para compensar la pérdida de ingresos de las aerolíneas²¹. En consecuencia, los significativos egresos están conllevando a un deterioro de las perspectivas financieras de las aerolíneas, materializado en una reducción de sus calificaciones crediticias e incremento del costo de la deuda. La clasificación actual del grueso de las aerolíneas se ubica entre “altamente especulativa (B+, B, B-)” e “Incumplimiento o poca prospectiva de recuperación (CCC-, CC, C, D)”²².

Estas circunstancias sin precedentes han motivado que tanto aerolíneas europeas como norteamericanas hayan percibido ayudas gubernamentales y del sector privado ascendentes en su conjunto a USD 123 mil millones²³, de los cuales USD 67 mil millones serán repagados por las mismas, pues constituyen en gran medida préstamos directos, garantías y el aplazamiento de diversos impuestos. Estos apoyos se han venido dando en mayor medida en las regiones de Europa y Norte América. Así, las aerolíneas de dichas regiones han recibido un apoyo equivalente entre el 15% y 25% de sus ingresos, respectivamente, mientras que, para el caso de las aerolíneas de América Latina y el Caribe, esta clase de apoyo solo representa alrededor del 1% de sus ingresos²⁴. En tanto, un pequeño grupo de aerolíneas han acudido a los mercados de capitales para obtener financiamiento²⁵.

¹⁷ Como los terminales, hangares, pista de aterrizaje.

¹⁸ En efecto, un tercio de los costos de los aeropuertos son costos de capital (ACI, 2020).

¹⁹ América Latina tiene la proporción más alta de aeropuertos gestionados por empresas privadas.

²⁰ Por ejemplo, muchas aeronaves se han encontrado estacionadas en tierra por mucho tiempo, de modo que el tipo de mantenimiento a aplicar es mayor que el mantenimiento rutinario realizado en condiciones normales.

²¹ IATA “IATA Economics’ Chart of the Week”. Octubre de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/downsizing-costs-will-be-a-priority-in-the-era-of-curtailed-demand/>

²² IATA “IATA Economics’ Chart of the Week”. Agosto de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-lowers-airline-credit-ratings-and-raises-the-cost-of-debt/>

²³ Con información al 15 de mayo de 2020. Estimados para inicios de setiembre 2020 consideran que dicha cifra habría alcanzado los USD 161 mil millones.

²⁴ IATA “COVID-19 Government aid”. Mayo de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/government-aid-and-airlines-debt/>

²⁵ IATA Economics’ Chart of the Week. Setiembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/cash-may-run-out-for-some-airlines-during-tough-winter-season/>

Así, bajo este contexto, las aerolíneas más representativas de América Latina se han acogido a las Leyes de Quiebras para iniciar sus respectivos procesos de reestructuración. En efecto, tanto Avianca (10.05.2020), Latam (26.05.2020), Aeroméxico (01.07.2020) y Latam Brasil (09.07.2020) se acogieron al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos²⁶, mientras que Oceanair – empresa que maneja la marca Avianca Brasil²⁷– fue declarada en quiebra por la justicia de Brasil (05.07.2020). De este modo, para las aerolíneas, el acogerse a tales procesos de reestructuración significa preservar y reorganizar los respectivos negocios, asegurando la continuidad de las operaciones y los empleos. En dicha línea, Aeroméxico consiguió aprobación de corte de EE.UU. para el financiamiento por hasta USD 1 000 millones²⁸, así como el aplazamiento de sus obligaciones financieras por 12 meses²⁹.

Cabe indicar que en agosto de este año, Avianca ha recibido del gobierno colombiano un crédito de USD 370 millones, que representa el 20% de lo que necesita dicha aerolínea para hacer frente a la crisis del COVID-19, lo cual proviene del Fondo de Mitigación de Emergencias (FOME)³⁰, cuyo plazo de vencimiento es noviembre de 2021, mes en el que vence el proceso de reestructuración de la compañía bajo el capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos³¹.

En contraste, la ruta optada por otras aerolíneas de la región ha sido diferente. Así, en abril de 2020, la compañía Copa Airlines emitió bonos convertibles y gestionó líneas de crédito para garantizarse el capital necesario. Entre tanto, en mayo de 2020, se dispuso la liquidación de la aerolínea ecuatoriana Tame, que venía arrastrando pérdidas de años anteriores, y cuya situación fue agravada por los efectos de la pandemia en las finanzas públicas del Ecuador³². De otro lado, otras medidas

²⁶ En el caso de Avianca revisar: Reuters “Aerolínea Avianca Holdings aterriza en ley de quiebra impactada por coronavirus”. Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://lta.reuters.com/articulo/aerolineas-avianca-bancarota-idLTAKBN22M0O3-OUSLT>.

En el caso de Latam revisar: DW “LATAM se acoge a ley de bancarrota en Estados Unidos”. Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.dw.com/es/latam-se-acoge-a-ley-de-bancarota-en-estados-unidos/a-53567066>

En el caso de Aeroméxico revisar: AIRGWAYS “Aeroméxico declara la quiebra”. Junio de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://airgways.com/2020/07/01/aeromexico-declara-la-quiebra/>

En el caso de Latam Brasil revisar: El País “Latam Brasil se incorpora al proceso de quiebra iniciado por el grupo en Estados Unidos”. Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://elpais.com/economia/2020-07-09/latam-brasil-se-incorpora-al-proceso-de-quiebra-iniciado-por-el-grupo-en-estados-unidos.html>

²⁷ La aerolínea es de propiedad del grupo brasileño *Synergy Aerospace*, accionista mayoritario de Avianca Holdings.

²⁸ El Universal “Corte de Estados Unidos aprueba financiamiento para Aeroméxico”. Agosto de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/corte-de-estados-unidos-aprueba-financiamiento-para-aeromexico>.

²⁹ Reuters “Aeroméxico realizará pago parcial de intereses, anuncia acuerdo con tenedores de deuda”. Agosto de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://lta.reuters.com/articulo/aerolineas-mexico-aeromexico-idLTAKCN25F1JO>

³⁰ El Economista “Apoyo de gobierno a Avianca dispara su acción pero levanta críticas”. Agosto de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Apoyo-de-gobierno-a-Avianca-dispara-su-accion-pero-levanta-criticas-20200831-0112.html>

³¹ Forbes “Avianca recibirá préstamo del Gobierno por US \$370 millones para su reestructuración”. Agosto de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://forbes.co/2020/08/29/economia-y-finanzas/avianca-recibir-a-prestamo-del-gobierno-por-us-370-millones-para-su-reestructuracion/>

³² Respecto al caso de Copa Airlines revisar: Forbes “Copa Airlines emitió bonos para sobrevivir a la peor crisis en la historia de la aviación comercial”. Abril de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://forbescentroamerica.com/2020/04/30/copa-airlines-emite-bonos-para-sobrevivir-a-la-peor-crisis-en-la-historia-de-la-aviacion-comercial/>

En el caso de Aerolíneas Argentinas revisar: Info Transporte & Logística “Se fusionan Aerolíneas y Austral”. Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.infotyl.com.ar/se-fusionan-aerolineas-y-austral/>.

que han adoptado las aerolíneas de la región es que han cerrado operaciones en algunos países; por ejemplo, Avianca cerró operaciones en el Perú³³, mientras que Latam lo hizo en Argentina³⁴.

Por su parte, la empresa Aerolíneas Argentinas se está fusionando con su subsidiaria Austral con el objetivo de generar ahorros de USD 100 millones, habiendo suspendido laboralmente a 8 mil empleados; mientras que recientemente la aerolínea Sky está analizando potenciales compras de pequeñas y medianas aerolíneas de la región con dificultades económicas debido a la crisis del COVID-19, con miras de transformarse de una Low Cost a una aerolínea líder de la región³⁵. Cabe indicar que dicha aerolínea emitió un bono por USD 100 millones que se usarán para cubrir la caída de sus ingresos, así como para financiar la eventual compra de alguna aerolínea de la región³⁶.

IV.2. PERSPECTIVAS DEL SECTOR AERONAUTICO

Si bien las caídas históricas en el tráfico de pasajeros se registraron en el primer y segundo trimestre de 2020, el tercer se aprecia cierta recuperación, mientras que para el cuarto trimestre de 2020, el panorama es incierto, más aun por el resurgimiento del virus en muchos países, lo que ha revertido la recuperación de los viajes aéreos³⁷. Mayor certeza se tiene en la recuperación de los vuelos domésticos, que constituye una estrategia consistente para impulsar las actividades económicas de los países, mientras se limita la expansión del virus a través de las fronteras, lo cual evidentemente retrasa la apertura de los vuelos internacionales.

En general, la IATA proyecta que el año 2020 cerrará con una caída mayor al 50% en el volumen de tráfico de pasajeros (-54,7%). Ello implica que la aviación mundial transportará 5,6 mil millones de pasajeros menos respecto a un escenario previsto para el 2020 sin COVID-19. De igual manera, América Latina y el Caribe experimentarían una reducción en el tráfico de pasajeros aún mayor que el promedio mundial, la misma que se ubicaría en 57,4% (esto es, 430 millones de pasajeros menos)³⁸.

En el caso de aerolínea TAME revisar: NL "La Liquidación de TAME EP y la situación de la aviación en Ecuador". Junio de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.nlarenas.com/2020/06/liquidacion-tame-ep-y-situacion-aviacion-en-ecuador/>.

³³ Gestión "Avianca cierra operaciones en Perú: ¿Cuál será el futuro de sus trabajadores tras proceso de quiebra?". Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/empresas/coronavirus-avianca-cierra-operaciones-en-peru-cual-sera-el-futuro-de-sus-trabajadores-tras-proceso-de-quiebra-nndc-noticia/?ref=gesr>

³⁴ Clarín "Latam cierra la filial argentina: el comunicado oficial de la empresa". Junio de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.clarin.com/economia/latam-cierra-filial-argentina-comunicado-oficial-empresa_0_qheDbQWqN.html.

³⁵ Sin embargo, debe tenerse en cuenta que las actividades de transporte aéreo están reguladas por reglas que limitan la propiedad extranjera en las aerolíneas al prohibirles fusiones y adquisiciones transfronterizas (Abate et al, 2020)

³⁶ Turiweb "Sky Airline: propietario evalúa comprar aerolíneas en la región pese a la pandemia". Noviembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.turiweb.pe/sky-airline-propietario-evalua-comprar-aerolineas-en-la-region-pese-a-la-pandemia/>

³⁷ IATA "IATA Economics' Chart of the Week". Noviembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-stocks-rally-in-anticipation-of-stronger-bookings/>

³⁸ En esa línea, ACI espera que el tráfico de pasajeros disminuya entre 60% y 70% en el 2020 en comparación con el 2019, mientras que OACI proyecta una reducción entre 57% y 61% para el mismo periodo.

Tabla 14 Variación en el tráfico de pasajeros anual, periodo 2015 – 2020*
(en porcentaje)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
Global	7,4	7,4	8,1	7,4	4,2	-54,7
Regiones						
Norte América	4,5	4,3	4,0	5,3	3,9	-52,6
Europa	5,8	5,3	9,1	7,5	4,3	-56,4
Asia Pacífico	9,6	11,1	10,8	9,3	4,8	-53,8
Oriente Medio	9,9	11,4	6,8	5,0	2,3	-56,1
América Latina y el Caribe	6,7	4,5	7,3	7,4	4,1	-57,4
África	3,4	7,3	5,5	6,1	4,5	-58,5

* Proyectado

Fuente: IATA Economics, IATA Monthly Statistics.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En términos monetarios, se prevé una caída de los ingresos por parte de los Aeropuertos como las aerolíneas para el 2020, la cual no podrá ser atenuada por los mejores resultados presentados por el transporte de carga³⁹. En efecto, en línea con la caída en el tráfico de pasajeros, ACI (2020a) prevé una caída de 59,6% en los ingresos aeroportuarios para este año, significando una reducción de USD 104,5 mil millones, respecto a un escenario sin COVID-19; de dicho total, América Latina y el Caribe percibirán USD 6,5 mil millones menos. Cabe indicar que, en el 2019, los aeropuertos de la región facturaron USD 11 mil millones en ingresos.

En tanto, a niveles comerciales, IATA prevé una caída en los ingresos de las aerolíneas en 50%, materializado en USD 419 mil millones menos⁴⁰, lo cual no solo será efecto de los menores pasajeros transportados, sino también por los menores precios que presentarán los tickets de avión en el corto plazo como estímulo a la demanda⁴¹. Ello derivará en pérdidas proyectadas ascendentes a USD 84 300 millones a nivel global (monto 3 veces superior a las pérdidas registradas durante la Crisis Financiera Internacional), mientras que América Latina y el Caribe registrarán pérdidas de USD 4 mil millones para el 2020. No solo eso, según estimaciones de IATA, las aerolíneas saldrán de esta crisis con altos niveles de deuda y altos costos de dicha deuda⁴².

Otros indicadores que grafican el impacto global del COVID-19 también presentan proyecciones con retrocesos significativos al cierre del 2020. Así, según la Organización Mundial del Turismo (OMT), la industria del turismo registrará pérdidas que fluctuarán entre USD 910 y 1 170 mil millones, con el 100% de destinos turísticos teniendo restricciones⁴³. En tanto, la Organización Mundial del Comercio

³⁹ Debe tenerse en cuenta que en condiciones normales entre 80% y 85% de los ingresos de un aeropuerto están relacionados con las operaciones de pasajeros.

⁴⁰ En tanto, OACI proyecta pérdidas potenciales para las aerolíneas que fluctúan entre USD 324 a 387 mil millones, donde la mayor parte de las pérdidas se concentra en el mercado de vuelos internacionales.

⁴¹ A junio, los precios de los boletos de avión de clase económica y premium se redujeron 30% y 70%, respectivamente.

⁴² Considerando el deterioro de sus clasificaciones crediticias.

⁴³ UNWTO "Las cifras de turistas internacionales podrían caer un 60-80% en 2020". Mayo de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.unwto.org/es/news/covid-19-las-cifras-de-turistas-internacionales-podrian-caer-un-60-80-en-2020>

(OMC) proyecta una caída en el comercio mundial entre el 13% y 32%⁴⁴. En general, la economía mundial registrará una contracción de entre 4,9% y 5,2%, de acuerdo a las proyecciones del Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, respectivamente.

Ahora bien, el 2021 se presenta como un año que igualmente registrará pérdidas para la industria de la aviación, a pesar de la mejora en la actividad económica mundial proyectada. Asimismo, se prevé que el transporte de pasajeros será 36% inferior a los niveles del 2019 (Situación Pre COVID-19)⁴⁵, en línea con las regulaciones sanitarias (menor aforo en los aviones), así como el comportamiento prudente que tendrán los pasajeros, lo cual también se verá reflejado en un menor ingreso de las aerolíneas⁴⁶. En efecto, desde el lado de la demanda, la encuesta más reciente elaborada por IATA señala que la mayor parte de encuestados no tienen previsto viajar en el 2021. El temor a una segunda ola de contagios, como la que viene registrando Europa, genera incertidumbre entre los viajeros. La contención del virus, la disponibilidad de la vacuna⁴⁷ y la percepción de seguridad son determinantes en la capacidad de viajar, según la mencionada encuesta⁴⁸.

Desde el lado de la oferta, el retiro acelerado de aviones derivará en una reducción de los destinos⁴⁹, lo cual es consistente con la estrategia de las aerolíneas de ofrecer las rutas con una demanda sólida para minimizar cualquier posible exposición financiera. Por ejemplo, American Airlines suspendió el servicio a 13 pequeñas ciudades estadounidenses con baja demanda en el mes de octubre, al haber expirado los términos de la ayuda estatal brindada⁵⁰.

Según la OCDE (2020), las aerolíneas se enfrentan en el mediano plazo a dos (2) tipos de incertidumbres con incidencia en todo el sector de la aviación. Por un lado, el incremento de los costos operativos por la implementación de requisitos sanitarios en los aeropuertos que no es trasladado a los pasajeros (i.e. desinfección, controles de temperatura, pruebas virales, etc). Ello

⁴⁴ OMC "Conferencia de prensa: previsiones sobre el comercio". Abril de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: https://www.wto.org/spanish/news_s/spra_s/spra303_s.htm

⁴⁵ IATA "COVID-19 June data and revised air travel outlook". Junio de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/june-data-and-revised-air-travel-outlook/>.

⁴⁶ En términos de ingresos para las aerolíneas, IATA en un ajuste reciente a sus proyecciones para el 2021, prevé que los ingresos de las aerolíneas serán inferiores en 46% a los niveles registrados en el 2019. Anteriormente, los ingresos proyectados en 2021 serían 29% inferiores al 2019 (Situación Pre COVID). Ver: Arabian Business "Airline revenues forecast at half 2019 levels in 2021: IATA". Octubre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.arabianbusiness.com/transport/453860-airline-revenues-forecast-at-half-2019-levels-in-2021-iata>

⁴⁷ De hecho, *"la disponibilidad de la vacuna contra el COVID-19 es el catalizador positivo para empezar la recuperación del sector"*, según lo reportado en Marketwatch "Airline stocks blast off after upbeat news on potential COVID-19 vaccine". Noviembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.marketwatch.com/story/airline-stocks-blast-off-after-upbeat-news-on-potential-covid-19-vaccine-11604927030>

⁴⁸ IATA "Air Passenger Market Analysis". Junio de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---june-20202/>

⁴⁹ Debido a que muchas aeronaves que permanecen mucho tiempo en tierra exigen mantenimientos mayores, que implican mayores gastos (controles y pruebas regulares de aviónica, hidráulica y otros sistemas operativos, en algunos casos los motores deben girarse y las ruedas deben moverse para proteger los neumáticos). Cuanto más tarde permanezca el avión en tierra, más tiempo de tarda en volverlo a poner en servicio. Así, American Airlines y Delta Airlines están considerando en retirar sus aviones más ineficientes y KLM adelantará el retiro de su flota de Boeing 747. Ver: Ailines.IATA "Problems in parking for grounded fleets". Abril de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: https://airlines.iata.org/news/problems-in-parking-for-grounded-fleets?redirectcounter=1&_ga=2.121043144.1710190081.1591389867-1249960954.1591389867

⁵⁰ AFAR "American Airlines to Cut Service to These U.S. Cities—Will There Be More?". Setiembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.afar.com/magazine/american-airlines-to-cut-service-to-these-us-cities-will-there-be-more>

también implica una menor ocupación en las aeronaves como medida de distanciamiento social; y, por otro lado; la forma de recuperación de los vuelos comerciales, donde puede configurarse cambios estructurales que afecten la demanda por el transporte aéreo, debido a un consumidor más cauto, al cambio modal en el comercio de servicios (i.e. video conferencias en lugar de viajes de negocios) o, en menor medida, por la sustitución con otros modos de transporte (i.e. trenes de alta velocidad).

Para IATA, en un escenario optimista, en el 2023 se recuperaría el nivel de transporte de pasajeros registrado en 2019 (Situación Pre COVID-19), mientras que en un escenario pesimista se regresaría a dichos niveles recién en el 2024, situación que tiene mayor grado de ocurrencia. Según la encuesta más reciente de IATA dirigidas a directores de aerolíneas⁵¹, las regiones de Asia Pacífico y Europa son las que se van a recuperar primero, mientras que las regiones de Norte América y América Latina y el Caribe alcanzarán niveles del 2019 mucho después. De hecho, ALTA estima que recién en el 2025, el tráfico aéreo de la región se encontrará en un nivel similar al reportado durante el 2019⁵².

RECUADRO N° 1

IMPACTO DE LA CAÍDA DE LOS VIAJES DE NEGOCIOS

La considerable reducción de los viajes comerciales a nivel mundial no solo tiene implicancias para el turismo, sino también en las exportaciones y la productividad de los países debido a la caída de los viajes de negocios. En efecto, la reciente investigación realizada por Coscia M., Neffke F.N.M. y Hausmann R. (2020) demuestra que el impacto de interrumpir los viajes de negocios a consecuencia del COVID-19 puede ser significativo y duradero.

En un mundo que conoce alternativas digitales desde hace muchos años, como Skype, Facetime, Zoom, entre otros, los investigadores destacan el rol crucial de poner a disposición “*knowhow*” en los países receptores a través del traslado físico de personas, que implica el saber hacer, de modo que con ello se posibilita, por ejemplo, el construir infraestructuras, reparar equipos o descifrar cómo mejorar las operaciones. En efecto, es necesario ver, verificar, tener el contacto directo con los involucrados “*face to face meetings*”.

Los hallazgos de la investigación muestran que los viajes de negocios de personal perteneciente a determinada industria se traducen en mayor productividad, empleo y exportaciones en esas industrias del país receptor en los siguientes 3 años. Los países que se benefician más de la difusión del conocimiento a través de los viajes de negocios son países desarrollados como Austria, Irlanda, Suiza, Dinamarca, Bélgica, Hong Kong y Singapur. A nivel regional, Panamá, Uruguay y Chile son los que mejor se ubican como países receptores de conocimiento a través de dicha vía.

Entonces, ante la crisis del COVID-19, los investigadores estiman que una interrupción permanente y total de los viajes de negocios reduciría el PBI global en 17%^a, una magnitud mayor del 1,7% que representa el gasto de los viajes de negocios a nivel mundial^b. Ello derivará en un menor crecimiento de la productividad, menos empleo y menor producción en un mundo post COVID-19. De hecho, se estima que cuando la situación del sector aeronáutico se estabilice en unos años, los viajes de negocios podrían retroceder en 10% a 20%, en línea con las nuevas tecnologías de video^c.

^a De hecho, IATA señala que los viajeros de negocios están sujetos a limitados presupuestos de viajes y, además, muchas conferencias se están realizando de manera virtual. Ver: IATA “IATA Economics’ Chart of the Week”. Setiembre de 2020.

⁵¹ IATA “AIRLINE BUSINESS CONFIDENCE INDEX”. Julio de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/business-confidence-survey---july-2020/>

⁵² ALTA “REPORTE DE TRÁFICO, JULIO 2020”. Julio de 2020 [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.alt.aero/news/reporte-de-trafico/reporte-de-trafico/reporte-de-trafico-julio-2020/>

[Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/economy-passengers-moving-into-business-class/>

^b Project Syndicate “High economic cost of business travel shutdown”. Agosto de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.project-syndicate.org/commentary/high-economic-cost-of-business-travel-shutdown-by-ricardo-hausmann-2020-08/spanish>

^c Gestión “Las aerolíneas se tambalean privadas de los viajes de negocios”. Octubre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://gestion.pe/economia/las-aerolineas-se-tambalean-privadas-de-los-viajes-de-negocios-noticia/?ref=gesr>

Fuente: Coscia, M., Neffke, F.M.H. & Hausmann, R. Knowledge diffusion in the network of international business travel. Nat Hum Behav (2020).

V. MEDIDAS DE APOYO AL SECTOR AERONAUTICO

El sector aeronáutico juega un rol importante a nivel mundial al facilitar el crecimiento económico, pues contribuye con el 3,6% del PBI mundial, equivalente a USD 2 700 billones y, a su vez, genera 65,5 millones puestos de trabajo, de los cuales 10,2 millones de empleos son generados directamente. En comparación con otros sectores, la aviación presenta un nivel de empleo de alta productividad, al abrir mercados y posibilitando la transferencia de conocimiento (ATAG, 2018).

Existen muchos catalizadores del impacto real de la aviación al movilizar personas y mercancías, de modo que ante la crisis del COVID-19, resulta necesario salvaguardar dicha industria, considerando medidas de bioseguridad que tanto trabajadores aéreos como pasajeros confíen y medidas económicas para evitar que la falta de liquidez –por reducción significativa de ingresos- que están atravesando las empresas del sector derive en un problema de solvencia.

Toda vez que la industria de la aviación es uno de los sectores severamente afectados por la pandemia debido a su exposición al cierre de fronteras y restricciones de viaje, estas medidas deben contribuir a facilitar el reinicio de las operaciones de la aviación de manera segura y sostenible.

V.1. RECOMENDACIONES BRINDADAS POR ORGANISMOS INTERNACIONALES

El Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) -en su calidad de representante de los intereses de las autoridades de los aeropuertos a nivel global- ha señalado la necesidad de asistencia financiera para garantizar las operaciones esenciales y proteger los millones de empleos alrededor de la industria, con la finalidad de facilitar su recuperación apenas las restricciones impuestas en el tránsito de pasajeros sean levantadas. Así, ACI (2020b) ha recomendado las siguientes medidas las cuales no solo tienen impacto en los aeropuertos, sino en el sector aeronáutico en general:

- a) Protección de los Cargos e Ingresos Aeroportuarios: Constituyen la única fuente de ingresos de los aeropuertos, que finalmente asegura la operatividad de estos en términos de su provisión de servicios básicos tanto para los pasajeros y usuarios en el contexto del COVID-19.
- b) Diferimiento o exención temporal en el pago del canon por Concesión: Aplicado para los aeropuertos concesionados. A nivel global, esta contribución asciende en promedio al 17% de los gastos que incurren los aeropuertos. Cabe indicar que en América Latina y el Caribe, de los 240 aeropuertos que integran la ACI, 170 están concesionados.
- c) Flexibilidad en la asignación de slots (horarios de aterrizaje y despegue): Según las guías internacionales las aerolíneas deben operar 80% de sus vuelos dentro de un itinerario de 20

minutos, para que puedan seguir operando las rutas en las siguientes temporadas (invierno/verano) o en caso contrario se les retira la asignación.

Dicha flexibilidad en el uso de slots es crítica para las aerolíneas pues les permite planificar sus horarios, tripulación, aeronaves. Así, se evitará situaciones en que las aerolíneas tengan que volar con servicios vacíos para mantener sus slots.

- d) Continuidad en el transporte de carga: Asegurando la recolección de las tarifas que cobran los aeropuertos por dichas operaciones.
- e) Alivio en el pago de contribuciones: Con el objetivo de otorgar alivio financiero para los operadores aeroportuarios. Las alternativas en dicha materia pasan por: (i) Diferimiento en el pago de impuestos; (ii) Reducir los impuestos sobre la nómina⁵³; (iii) Optimización en la recuperación del IVA (Impuesto al Valor Añadido). Asimismo, debe considerarse otras medidas impositivas basadas en los pasajeros que también impactan indirectamente en los aeropuertos, como Suspensión temporal del impuesto al turismo, impuesto de pasajes aéreos.
- f) Asistencia Financiera Gubernamental: Dicha asistencia se destinaría a proteger los empleos involucrados en el sector. Por ejemplo, cada aeropuerto categorizado como *Hub* mantiene alrededor de 40 mil trabajadores entre operadores aeroportuarios u otros trabajadores que laboran en dicha infraestructura. Esta protección en el empleo debe ir de la mano con proteger la continuidad del negocio, en un contexto de problemas de liquidez, para evitar que ello derive en un colapso financiero. Estas medidas de alivio financiero pueden incluir subsidios, garantías, préstamos a tasas preferenciales, diferimiento en el pago de créditos otorgados por el Estado.

Por su parte, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁵⁴ recomienda que las medidas financieras y económicas que se brinden a los actores de la industria deben ser proporcionales y transparentes, teniendo en cuenta que dichas medidas deben balancear los diversos intereses de los actores de la industria, salvaguardando la leal competencia⁵⁵ y sin distorsionar los mercados o socavar la diversidad o el acceso a los mismos⁵⁶. En ese contexto, las medidas deben ser temporales y no deben comprometer la seguridad y el desempeño ambiental de las operaciones⁵⁷.

Por su parte, la OCDE (2020) advierte que la intervención pública puede afectar negativamente la dinámica de los negocios y la productividad del transporte aéreo, dada la alta dispersión de rentabilidad y productividad de las empresas del sector. Así, dentro de un mismo país puede haber

⁵³ Implican en la práctica las contribuciones a la seguridad social.

⁵⁴ Desde el inicio de las restricciones, dicha organización ha orientado a los Estados y a la industria sobre el despacho acelerado de mercancías transportadas por vía aérea, concesión de licencias y certificación de la tripulación, gestión de riesgos de seguridad operacional y facilitación de vuelos de repatriación.

⁵⁵ Por ejemplo, en las negociaciones para una inyección de capital del gobierno alemán en Lufthansa (finalmente aprobada el 25 de mayo de 2020), se propuso que se condicionara a que la aerolínea no cancelara ningún pedido que tuviera con Airbus, que eventualmente podría haber ido en desmedro de las colocaciones de aeronaves de Boeing, condicionamiento que no prosperó (Macilree et Duval, 2020).

⁵⁶ En esa línea, cabe destacar el condicionamiento impuesto por la Unión Europea para la aprobación del apoyo del Gobierno alemán a Lufthansa, referido a que dicha aerolínea deberá liberar una serie de espacios en los aeropuertos de Frankfurt y Munich para el uso de potenciales competidores (Abate et al, 2020).

⁵⁷ Por ejemplo, los préstamos y garantías a Air France y Lufthansa estuvieron condicionados a objetivos medioambientales.

aerolíneas que presentan diferentes situaciones financieras⁵⁸, diferentes modelos de negocios y posiciones de efectivo (Macilree et Duval, 2020). En dichas circunstancias, los gobiernos deben ser muy cuidadosos en la forma de cómo se efectúa el apoyo a sus aerolíneas, procurando la reestructuración o salida de las empresas menos eficientes mientras se continúa apuntando a un uso eficiente de los recursos públicos.

Ahora bien, como se mencionó previamente, como forma de apoyo a la industria, específicamente a las aerolíneas, los gobiernos han proporcionado USD 123 mil millones en ayuda financiera a las aerolíneas debido al COVID-19 generalmente bajo las formas categorizadas en los literales e) y f) revisados previamente:

Tabla 15 Apoyo financiero (en miles de millones de dólares)

Modalidad	Monto
Préstamos	50,4
Subvenciones salariales	34,8
Garantías	11,5
Financiamiento	11,2
Impuestos en los tickets de avión	8,5
Impuestos a las empresas	2,6
Subvenciones operativas	1,9
Inyección de efectivo	1,2
Impuestos al combustible	0,8

Fuente: IATA Economics.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por otro lado, en el Perú si bien no se ha creado ningún programa específico de apoyo financiero al sector aeronáutico, en el marco del Programa Reactiva -que es un programa de garantías a empresas de diversos sectores- se ha brindado préstamos ascendentes en total a S/ 39 millones a las empresas de este sector cuyas coberturas fluctúan entre 80% y 95% de los préstamos otorgados (Ver Recuadro N° 2).

RECUADRO N° 2 APOYO FINANCIERO BRINDADO EN EL PERÚ AL SECTOR AERONAUTICO

Ante las necesidades de liquidez que enfrentan las empresas por la crisis del COVID-19 se ha creado el Programa de Garantías del Gobierno Nacional “Reactiva Perú”, creado mediante Decreto Legislativo 1455, y modificado mediante Decreto Legislativo 1457. Así, con este programa se busca asegurar la continuidad de la cadena de pagos a través de garantías a las micro, pequeñas, medianas y grandes empresas para cumplir con sus obligaciones de corto plazo con sus trabajadores y proveedores de bienes y servicios.

Este es un programa sin precedentes en el país, toda vez que el mismo se inició con coberturas de S/ 30 000 millones, ampliado en S/ 30 000 millones adicionales, con lo que cual se tiene garantías de S/ 60 000 millones, equivalentes al 8% del PBI. Las empresas pertenecientes a los sectores

⁵⁸ Como British Airways y Virgin Atlantic.

comercio y manufactura son aquellos que han concentrado la mayor parte de los créditos y, por ende, de las coberturas del programa (alrededor del 55% del volumen de los préstamos).

En el caso específico del sector aeronáutico, se tiene registrado el otorgamiento de créditos por aproximadamente S/ 39 millones (aproximadamente USD 10 millones), siendo los mayores beneficiarios Aeropuertos del Perú y Talma Servicios Aeroportuarios, quienes alcanzaron el máximo tope de préstamos en dicho programa (S/ 10 millones).

**Créditos y coberturas a empresas del sector aeronáutico a través del Programa “Reactiva Perú”
(En soles)**

Sub sector	Empresas	Crédito otorgado	Cobertura	Región
Aeropuertos	Aeropuertos Andinos del Perú	4,950,000	4,455,000	Lima
	Aeropuertos del Perú	10,000,000	8,000,000	Lima
Aerolíneas (Vuelos charter y vuelos de cargo)	Aercaribe Service	165,513	157,237	Callao
	Aero Paracas	319,000	287,100	Lima
	Aerodiana	1,557,541	1,401,787	Lima
	Aeronasca Peru	300,000	285,000	Lima
	Aeroprop	867,772	780,995	Lima
Otros servicios	Aero Engineering	173,209	164,549	Lima
	Servicios Aeronáuticos CAIMM	300,000	285,000	Loreto
	SAASA	1,560,000	1,404,000	Lima
	Servicios Aéreos Tarapoto	1,733,500	1,560,150	Loreto
	Servicios Aéreos de los Andes	7,000,000	5,600,000	Lima
	Talma Servicios Aeroportuarios	10,000,000	8,000,000	Callao
TOTAL		38,926,535	32,380,818	

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ahora bien, el reinicio y recuperación de las operaciones de la industria de la aviación necesariamente debe partir por la aplicación de medidas de salud pública en todas las fases del transporte de pasajeros y carga. Al respecto, OACI ha desarrollado guías específicas con las respectivas medidas de bioseguridad, cuya implementación debe ser máxima prioridad por los actores de la industria de la aviación (Tabla 14). De manera específica, ACI considera como una mejor opción la implementación de protocolos de prueba en lugar de la aplicación de cuarentenas que inhiben la demanda⁵⁹.

⁵⁹ ACI-LAC “Actualización del Tráfico de Pasajeros y proyección para 2020”. Setiembre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://aci-lac.aero/es/news/aci-lac-actualizacion-del-traffic-de-pasajeros-y-proyeccion-para-2020/>

Tabla 16 Medidas de bioseguridad elaboradas por OACI

Módulo	Medidas aplicables en
Aeropuerto	Terminales, desinfección, higiene, distancia física, protección del staff, exámenes de salud (medida de temperatura, evaluaciones de personal, declaraciones de salud).
Aeronaves	Procesos de embarque, procesos de asignación de asientos, equipaje, acceso al baño, protección de la tripulación, gestión de pasajeros enfermos, limpieza y desinfección.
Tripulación	Enfoque coordinado a nivel internacional, con estándares armonizados para sobrecargas a los trabajadores (cuarentenas, exámenes médicos, restricciones de inmigración).
Transporte de Carga	Considera el distanciamiento físico, saneamiento de personal, barreras protectoras en la rampa, carga y descarga y otros procedimientos de mitigación.

Fuente: OACI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. MEDIDAS DE APOYO AL SECTOR

El apoyo brindado al sector aeronáutico puede ser transversal beneficiando tanto a las aerolíneas como a los aeropuertos -o incluso al usuario final- como por ejemplo a través de medidas tributarias, así como acotado a un solo sector a través de menores cargas aeroportuarias que beneficia directamente a las aerolíneas. Independientemente del destinatario de estos beneficios, las medidas buscan otorgar liquidez a los actores de la industria para sobrellevar la crisis del COVID-19.

Así, en el caso de nuestros principales países de destino⁶⁰, las medidas aplicadas están dirigidas en mayor medida a los usuarios de los aeropuertos. En efecto, se tiene que los operadores aeroportuarios de Brasil, Colombia, Ecuador, México, EE.UU. y España, al igual que en el Perú, están aligerando las rentas de oficinas, counters, almacenes, hangares a través de descuentos o de aplazamientos en los pagos. También las exoneraciones o descuentos en el pago de las tarifas de estacionamiento de las aeronaves en los aeropuertos ha sido una medida replicada en varios países como Brasil, Colombia y México, así como el Perú. Debe tenerse en cuenta que, debido a la pandemia, muchas aeronaves se encuentran en tierra firme, lo cual irroga unos gastos considerables para las aerolíneas.

De igual manera, se tiene el aplazamiento en el pago de las tarifas de navegación aplicada en Argentina, Brasil, Colombia, España y en el Perú. A nivel de beneficios hacia los operadores aeroportuarios, tanto Brasil como Colombia han aplazados los pagos de concesión que deben realizar los aeropuertos al Estado. Finalmente, los usuarios finales se ven beneficiados con la reducción en los impuestos al turismo que se gravan en los billetes de avión, lo que busca indirectamente dinamizar los viajes aéreos y con ello impactar en todo el sector. En resumen, a continuación, se aprecia las principales medidas de apoyo a la industria de la aviación de nuestros principales destinos:

⁶⁰ Los principales destinos elegidos por los pasajeros embarcados en el AIJCH en el 2019 fueron Estados Unidos, Chile, Colombia, España, México, Brasil, Argentina, Ecuador.

Tabla 17 Principales medidas de apoyo al sector aeronáutico

Medidas	Países
Reducción o Aplazamiento del Impuesto de llegadas y partidas.	Brasil • Eliminación del pago de USD 18 para los viajes internacionales desde Brasil.
	Colombia • Suspensión hasta octubre de 2020 del impuesto al turismo.
	Ecuador • Suspensión del Cobro del Impuesto “Eco Delta” (USD 50 por cada pasaje para viajar desde el Ecuador al extranjero) y la contribución de “Potencia Turística” (USD 10 por cada pasaje con destino a Ecuador) durante el tiempo que dure el Estado de Excepción, de conformidad con el Acuerdo Ministerial N° 2020-011 del Ministerio de Turismo.
	Estados Unidos • Suspensión hasta diciembre de 2020 en los impuestos de transporte doméstico e internacional.
Aplazamiento de cargos de concesión.	Brasil • Aplazamiento de las contribuciones fijas y variables aplicadas a los aeropuertos concesionados pagaderas en diciembre de 2020 (Medida Provisoria N° 925 del 18 de marzo de 2020).
	Colombia • Suspensión de la contraprestación aeroportuaria que están sujetas las concesiones hasta el 31.12.2021. (Decreto N° 482 del Ministerio de Transporte).
Aplazamiento de cargas aeroportuarias.	Chile • Aplazamiento por 60 días de tarifas de parqueo y aterrizaje. • En el caso del aeropuerto concesionado Nuevo Pudahuel (Santiago de Chile) se aplazó pago de rentas de parqueo de las aeronaves de Abril, Mayo, Junio pagaderas entre Julio 2020 y Abril 2021.
	España • Aplazamiento por 6 meses de tarifas de parqueo sin pago de intereses.
	Estados Unidos • En diversos aeropuertos.
	Perú • Aplazamiento por 60 días de tarifas de cargas aeroportuarias en los aeropuertos administrados por CORPAC.
	Argentina • Aplazamiento de tarifas de sobrevuelo y navegación acumuladas entre marzo y agosto de 2020 a ser pagaderas en diciembre de 2020.
Aplazamiento de Tarifas de navegación.	Brasil • Aplazamiento en las tarifas de navegación por el periodo que dure la emergencia sanitaria (Decreto N° 10.284 de 20 de marzo de 2020).

Medidas	Países
	Colombia Aplazamiento por 90 días.
	España Aplazamiento de la facturación de marzo– junio 2020 pagadero en el periodo noviembre de 2020 – agosto 2021.
	México Descuentos variables entre aeropuertos del Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) durante octubre 2021.
	Perú Aplazamiento por 60 días de tarifas de navegación.
Aplazamiento en el reembolso de la compra de pasajes.	Brasil Aplazamiento por 12 meses en el reembolso de los pasajes de avión (Medida Provisoria N° 925 del 18 de marzo de 2020).
Extensión de validez de licencias y permisos para personal de la Aviación.	Argentina - Extensión por 90 días para las licencias y certificaciones para pilotos, mecánicos, auxiliares de vuelo, despachadores e instructores de aviación civil con fecha de expiración entre marzo y mayo de 2020 (RESOL-2020-101-APN-ANAC#MTR). Chile - Extensión de validez por 2 meses de las licencias, habilitaciones y credenciales aeronáutica que venzan entre julio y agosto de 2020 (Resolución N° 08/0/0165/0580/). México - Extensión hasta el 30 de julio de 2020 en la validez de licencias y certificaciones de personal técnico de la aviación.
Exención del pago de estacionamiento para las aeronaves	Brasil - Para los casos de todos los aeropuertos públicos administrados por INFRAERO “Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária”. Colombia - Libre estacionamiento para operadores activos e inactivos hasta los meses entre julio y agosto. México - Para el caso del Grupo Aeroportuario del Pacífico. Perú - En el AIJCh se aplica un descuento de 20% del pago de estacionamiento desde 01.08.2020 hasta el 30.09.2020.
Exención del pago de otras cargas aeroportuarias.	México Para el caso del Grupo Aeroportuario del Pacífico. Específicamente, cargos de aterrizaje, uso de rampa, estacionamiento en la puerta, pernocte.

Medidas	Países
Aplazamiento pago de rentas en los aeropuertos.	- En el caso del Aeropuerto de la Ciudad de México, exención de los cargos de aterrizaje, parqueo y otros de 100% en abril y mayo, 60% en junio, 40% en julio, 20% en agosto. España - Exención en el pago de rentas, dependiendo del tipo de activo, aplicable a aerolíneas, agentes de asistencia en tierra, operadores de carga, oficinas comerciales y servicios generales brindados en el aeropuerto. - Descuentos entre 70% y 100% en las tarifas de aterrizaje aplicable en el periodo julio 2020 – marzo 2021. - Descuentos entre 10% y 15% en la facturación de los servicios Fast Lane (prioridad en los controles de seguridad) y Fast Truck (control de seguridad independiente). - Descuento de 40% en la tasa de pasajero y seguridad para los pasajeros en conexión. Estados Unidos - En diversos aeropuertos.
	Brasil - La facturación de marzo será pagadera en setiembre de 2020 y el 50% de la facturación de abril será pagadera en octubre de 2020. Colombia - Suspensión del pago de rentas en todos los aeropuertos administrados por Aerocivil. Ecuador - Aplazamiento en el Aeropuerto de Quito por 90 días respecto del pago de espacios para oficinas, almacenes, counters, hangar. México - En el caso del Aeropuerto de la Ciudad de México, se aplazaron los montos facturados en Mayo, Junio y Julio pagaderos en Agosto, Setiembre y Octubre, respectivamente.
	España - Descuentos entre 15% y 25% de los contratos vigentes de alquiler de espacios (excepto terrenos) en función del grado de permanencia de cada arrendatario. Estos descuentos se efectuarán en octubre de 2020 y marzo de 2021. - Descuentos del 25% para nuevos contratos de alquiler (excepto terrenos) durante los primeros meses del contrato. Estados Unidos - En diversos aeropuertos. Perú - En el AIJCh se aplazó hasta setiembre de 2020 los pagos de rentas de espacios de oficinas, counters, almacenes, mostradores, entre otros.

Medidas	Países
• Suspensión de garantías mínimas • Suspensión de pagos de servicios por 60 días en los aeropuertos administrados por CORPAC.	

Fuente: Diarios Oficiales, Agencias de Aviación Civil, Aviation Charges Intelligence Center – IATA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Colombia ha sido uno de los países de la región que ha dispuesto diversas medidas estatales con el fin de apoyar a su sector aeronáutico, apenas comenzó la crisis del COVID-19 a nivel mundial, como se apreciará a continuación (Ver Recuadro N° 3). De igual manera, destaca también por ser el único país de la región que ha brindado financiamiento directo a Avianca, su principal aerolínea, en línea con políticas de apoyo directo a aerolíneas que han estado aplicando principalmente gobiernos de Europa y Norteamérica.

RECUADRO N° 3 MEDIDAS ADOPTADAS EN COLOMBIA

Apenas se declaró al COVID-19 como pandemia, el gobierno colombiano emitió el Decreto N° 482 del Ministerio de Transporte y las Resoluciones N° 0713, N° 0727, N° 0743 y N° 089 por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) disponiendo diversas medidas de apoyo al sector, cuyos detalles se sintetizan a continuación:

- **Contraprestaciones aeroportuarias:** Suspensión de la contraprestación aeroportuaria que están sujetas las concesiones hasta el 31.12.2021. Por ejemplo, en el caso del aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá dicha contraprestación asciende al mayor valor entre el 46,16% de los ingresos brutos que genera la concesión o la sumatoria de USD 1 292 000 más COL 3 146 000 000 actualizados.
- **Saldos a favor de empresas de servicios aéreos:** Se agiliza la devolución de saldos que puedan tener a favor de empresas de servicios aéreos comerciales ante la autoridad tributaria de manera que el trámite no supere los treinta (30) días calendario.
- **Trabajo suplementario de los controladores de tránsito aéreo, bomberos y técnicos aeronáuticos:** Se autoriza la suspensión del tope máximo establecido para el personal de controladores de tránsito aéreo, bomberos y técnicos aeronáuticos, y la flexibilización del uso de este recurso en caso de que alguno de ellos presente síntomas compatibles del COVID-19.
- **Sobre los reembolsos de las aerolíneas:** Se dispone un periodo de duración hasta por un año adicional luego de culminada la emergencia para que las aerolíneas atiendan las solicitudes de reembolso de sus clientes
- **Facilitación de los seguros de la industria aeronáutica:** Se dispone que Aerocivil modifique de manera temporal la exigencia de garantías de cumplimiento a las empresas aeronáuticas hasta el 31 de diciembre de 2021.
- **Pagos a Aerocivil:** Se dispone que Aerocivil pueda realizar acuerdos de pago con las empresas de transporte aéreo, otorgando plazos de pago de los montos adeudados a la entidad hasta por el término de 6 meses después de culminada la emergencia, por concepto de todas las obligaciones derivadas de los respectivos permisos de operación.

- **Suspensión de cobros sobre la infraestructura aeroportuaria:** Se dispone que durante el tiempo que dure la emergencia, se suspende la aplicación de nuevos cobros relacionados con la infraestructura aeroportuaria.
- **Suspensión transitoria de cobro de cánones de arrendamiento:** Se suspende durante el periodo en que se mantenga la emergencia, el cobro de los cánones de arrendamiento de los espacios objeto de explotación comercial ubicados en los aeropuertos y aeródromos no concesionados administrados por Aerocivil.
- **Suspensión transitoria de restricciones de horario:** Se suspende transitoriamente y durante la emergencia, las restricciones de horario de tipo ambiental establecidas para la operación de las pistas de los aeropuertos nacionales y/o internacionales en el territorio nacional.
- **Mayor plazo para la transferencia del impuesto del timbre:** Se dispone que las empresas de transporte aéreo giren o transfieran cada trimestre los valores como resultado del recaudo del impuesto de timbre por la salida de colombianos y extranjeros residentes. Actualmente dicha transferencia ocurre de manera semanal.
- **Servicio de estacionamientos de aeronaves:** Se establece tarifa cero (0) pesos para los servicios de estacionamiento de aeronaves de empresas colombianas en las áreas especialmente definidas en los Aeropuertos administrados por Aerocivil.
- **Derechos de parqueo en el Aeropuerto Internacional El Dorado:** Se establece de manera transitoria la excepción al cobro y recaudo de los derechos de parqueo por el tiempo que dure la emergencia, con una tarifa cero (0) pesos por parte del Concesionario OPAIN S.A. a todas las aeronaves que permanezcan en tierra de empresas colombianas que operen en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Ello a consecuencia de la decisión tomada por el Concesionario de renunciar a su derecho de percibir ingreso proveniente del parqueo.

Fuente: Decreto N° 482 "Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica" y Resoluciones N° 0713, N° 0727, N° 0743 y N° 089 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (<http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/resoluciones>)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Por otra parte, destaca también el fuerte impulso que ha dado el gobierno de los EE.UU. al sector de aviación, como parte del paquete de estímulos aprobado por el Congreso bajo la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica ante el Coronavirus (Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act, según sus siglas en inglés).

RECUADRO N° 4 MEDIDAS ADOPTADAS EN ESTADOS UNIDOS

La respuesta del gobierno de EE.UU. ante el COVID-19 implica la emisión de un paquete de estímulo de 2 billones de dólares aprobado por el Congreso bajo la Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica ante el Coronavirus (Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act, según sus siglas en inglés), dentro del cual se incluye un paquete específico de USD 61 mil millones de dólares para el sector de la aviación dividido de la siguiente manera:

Apoyo empresarial

- a) USD 25 mil millones en préstamos y garantías de préstamos para aerolíneas de pasajeros, estaciones de reparación y agentes de boletos de EE. UU.
- b) USD 4 mil millones en préstamos y garantías de préstamos para transportistas de carga estadounidenses

- c) USD 10 mil millones en subsidios para los aeropuertos, con el fin de garantizar la continuidad de los proyectos críticos en seguridad y capacidad a ejecutarse en los aeropuertos estadounidenses en el 2020.
- d) USD 56 millones en fondos para el Servicio Aéreo Esencial
- e) Prohíbe la recompra de acciones hasta un año después de la cancelación del préstamo.
- f) Prohíbe los dividendos de acciones ordinarias hasta un año después de que el préstamo haya sido cancelado
- g) Requiere que las empresas que reciben asistencia mantengan su nivel de empleo a partir del 24 de marzo de 2020, en la medida de lo posible, hasta el 30 de septiembre 2020.
- h) Se prohíbe a las empresas reducir el empleo en más del 10% del nivel del 24 de marzo de 2020.
- i) Establece límites para la compensación ejecutiva.
- j) Requiere que los transportistas mantengan cierto servicio aéreo (según lo determine la Secretaría de Transporte).
- k) Suspende ciertos impuestos especiales sobre la aviación hasta el 31 de diciembre de 2020. Estos incluyen los impuestos sobre el combustible de aviación, el impuesto sobre el pasaje nacional del 7,5%, el impuesto federal por segmento de vuelo, el impuesto internacional de llegada / salida; y el impuesto del 6,25% sobre la carga.

Apoyo a los trabajadores de la industria

- a) USD 25 mil millones en fondos que se utilizarán exclusivamente para pagar los sueldos, salarios y beneficios de los empleados de las aerolíneas de pasajeros de EE.UU.
- b) USD 4 mil millones en fondos que se utilizarán exclusivamente para pagar los sueldos, salarios de los empleados de las aerolíneas de carga de EE.UU.
- c) US \$ 3 mil millones en fondos que se utilizarán exclusivamente para pagar los salarios, salarios y beneficios de los empleados de los contratistas de las líneas aéreas de EE.UU.

Al aceptar el apoyo, el transportista o el beneficiario deben aceptar:

- No suspender o reducir involuntariamente el pago o los beneficios hasta el 30 de septiembre de 2020.
- Mantener cierto servicio aéreo.
- Aceptar límites para la recompra de acciones, dividendos y compensación ejecutiva.

Cabe indicar que el apoyo económico bajo dicha Ley ha culminado el 30 de setiembre de 2020. Desde dicha fecha el sector aeronáutico de EE.UU. ha comenzado a expedir licencias laborales a sus trabajadores, alrededor de 50 mil trabajadores del sector^a. Para evitar recortes o despidos laborales, el sector viene insistiendo ante el Congreso de los EE.UU. la aprobación de un estímulo económico para el pago de sueldos y planillas, bajo el Programa de Apoyo a la Nómina, que era parte de la Ley CARES^b. A la fecha, aun no hay acuerdo sobre dicho tema en el Congreso de los EE.UU.

^a Just the News "U.S. airlines to begin laying off 50,000 employees, as CARES Act aid expires". Octubre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://justthenews.com/nation/economy/us-airlines-begin-laying-50000-employees-cares-act-aid-expires>

^b Usa Today "Airline industry groups scold Congress for failing to compromise on new stimulus deal". Octubre de 2020. [Consulta: noviembre de 2020]. Disponible en: <https://www.usatoday.com/story/travel/airline-news/2020/10/08/airline-bailout-battle-industry-pleads-stimulus-standalone-aid/5921012002/>

Fuente: Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act" or the "CARES Act
<https://www.congress.gov/116/bills/hr748/BILLS-116hr748enr.pdf>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. CONCLUSIONES

- Durante el primer trimestre del año 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró la emergencia global por el COVID-19, decretando el estado de pandemia y recomendando a todos los países que activen y amplíen sus mecanismos de respuesta de emergencia para frenar la propagación del virus. En el Perú, como parte del paquete de medidas urgentes para frenar el avance de la pandemia, se decretó el Estado de Emergencia Nacional a partir del mes de marzo, disponiéndose el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia, exceptuándose de dicha medida únicamente aquellas operaciones relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros.
- Entre los sectores económicos afectados por dichas medidas se encuentra la industria de la aviación, y más en concreto, la red de aeropuertos a nivel nacional, debido a que la inmovilización social frenó las decisiones de viaje de miles de pasajeros tanto nacionales como extranjeros. Entre los aeropuertos afectados destaca el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), el cual, tanto por su ubicación geográfica como por su rápida conexión con la ciudad de Lima, se había venido consolidando como el principal terminal aéreo del Perú, habiendo movilizado, al cierre del año 2019, el 61,4% del tráfico total de pasajeros y el 91,2% del tráfico total de carga de la red de aeropuertos del país, caracterizándose además por concentrar principalmente vuelos comerciales, dirigidos en su mayoría al transporte de pasajeros, seguido por vuelos cargueros, los cuales apuntan al transporte de carga.
- Durante la primera mitad del mes de marzo, antes de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, el número de pasajeros embarcados en el AIJCH fluctuaba entre los 25 mil y 30 mil pasajeros diarios, cifras que se mostraban consistentes con lo observado durante similar periodo en años anteriores. Sin embargo, con la suspensión de las operaciones regulares del AIJCH, el flujo de pasajeros que se movilizaban a través de dicho terminal se vio reducido drásticamente, alcanzando valores cercanos, en promedio, al 0,3% de los niveles de tráfico diario observados en similar periodo del año 2019.
- Por su parte, con relación al movimiento de carga, dado que el transporte de carga y mercancía no se encontró comprendido dentro de las restricciones impuestas por el gobierno durante el Estado de Emergencia, las operaciones relacionadas con el tráfico de carga en el AIJCH continuaron desarrollándose con relativa normalidad; sin embargo, al no representar el movimiento de carga el principal giro de negocio del AIJCH, dichas operaciones no resultaron suficientes para mantener al terminal aéreo en los niveles de operatividad observados antes de la pandemia.
- De manera similar, a nivel mundial, es desde febrero de 2020 en que empieza a disminuir el tráfico de pasajeros, acentuándose dicha situación en el mes de abril de 2020, al caer 94,1% respecto a abril de 2019, en línea con las restricciones impuestas en los diversos países debido a la pandemia de la COVID-19. Sin embargo, a partir de mayo de 2020, se ha venido registrando mejoras graduales entre mayo y agosto. Así, la caída del mes de mayo fue de 91,0%, de junio de 86,3%, de julio de 79,5% y de agosto de 75,3% en comparación con sus respectivos meses del año 2019, impulsado principalmente por los vuelos domésticos en algunos mercados el levantamiento de restricciones en el espacio Schengen. No obstante, en setiembre el ritmo de recuperación se ha desacelerado (-72,8%), debido a nuevos brotes y nuevas restricciones.
- Para setiembre de 2020, los mercados de Asia Pacífico, Norteamérica y Europa presentaron una reducción en el transporte de pasajeros de 63,5%, 74,7% y 75,8% respectivamente, lo

cual muestra una recuperación más rápida en comparación con América Latina y el Caribe cuya tasa de reducción en dicho mes fue 76,2%.

- La caída en el transporte de pasajeros ha impactado directamente en los ingresos de las aerolíneas y de los aeropuertos. Como primeras medidas optadas por estos actores ha sido la reducción de gastos operativos, incluyendo los empleos. Pese a dicha situación, los egresos han sido mayores, lo que está deteriorando la situación financiera de las aerolíneas.
- El apoyo gubernamental se viene dando con mayor participación en Europa y Norte América y de manera reducida en América Latina y el Caribe, región cuyas aerolíneas más representativas (Latam, Avianca, Aeroméxico) se han acogido a las Leyes de Quiebras para iniciar sus respectivos procesos de reestructuración sin afectar la continuidad de los negocios. Son pocas las empresas del sector que están acudiendo a los mercados de capitales para obtener financiamiento.
- Se proyecta que el 2020 cerrará con una caída mayor al 50% en el volumen de tráfico de pasajeros (-54,7%) a nivel mundial, lo que significa 5,6 mil millones de pasajeros menos respecto a un escenario previsto para el 2020 sin COVID-19. En tanto, la reducción en el tráfico de pasajeros para América Latina y el Caribe será de 57,4% (esto es, 430 millones de pasajeros menos).
- En cuanto a los ingresos aeroportuarios, se prevé una caída de 59,6% en los ingresos aeroportuarios para el 2020, lo que implica USD 104,5 mil millones menos en comparación con un escenario sin COVID-19; de dicho total, América Latina y el Caribe percibirá USD 6,5 mil millones menos, significando una caída de 61,3%.
- En cuanto a los ingresos de las aerolíneas, se prevé una caída en 50%, materializado en USD 419 mil millones menos. Ello derivará en pérdidas proyectadas ascendentes a USD 84 300 millones a nivel global (monto 3 veces superior a las pérdidas registradas durante la Crisis Financiera Internacional), mientras que América Latina y el Caribe registrarán pérdidas de USD 4 mil millones para el 2020.
- Para el 2021, el transporte de pasajeros será 36% inferior a los niveles del 2019 (Situación Pre COVID-19) influenciado por un comportamiento prudente de los pasajeros. Con una alta probabilidad sería recién en el 2024 en que se recuperará el nivel de transporte de pasajeros respecto al nivel previo a la pandemia de la COVID-19.
- Diversos organismos internacionales vienen brindando recomendaciones para el apoyo y reinicio seguro de la industria, toda vez que la misma juega un rol importante a nivel global al facilitar el crecimiento económico, pues contribuye con el 3,6% del PBI mundial y genera 65,5 millones puestos de trabajo. Dichas recomendaciones se componen de medidas de apoyo económico como de salud pública.
- Las medidas de apoyo aplicadas a nivel de nuestros principales países de destinos, por ejemplo, pasan desde aligerar cargas en las rentas de oficinas, counters, almacenes, hangares; exoneraciones o descuentos en el pago de las tarifas de estacionamiento de las aeronaves en los aeropuertos; aplazamiento en el pago de las tarifas de navegación; aplazamiento en los pagos de concesión por parte de los operadores aeroportuarios; hasta la reducción en los impuestos al turismo que se gravan en los billetes de avión.

VII. REFERENCIAS

- Abate, Megersa, Panayotis Christidis and Alloysius Joko Purwanto (2020), "Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic", Journal of Air Transport Management 89:101931. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305147?via%3Dihub>
- ATAG (2018). Aviation Benefits Beyond Borders. Disponible en: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders/>.
- ACI (2020a). ACI Advisory Bulletin. The Impact of COVID-19 on the airport business. Disponible en: <https://store.aci.aero/wp-content/uploads/2020/08/COVID19-4th-Economic-Impact-Advisory-Bulletin.pdf>
- ACI (2020b). Policy Brief. Covid-19: Relief measures to ensure the survival of the airport industry. Disponible en: www.aci.aero.
- Coscia, M., Neffke, F.M.H. and Hausmann, R. (2020). Knowledge diffusion in the network of international business travel. Nat Hum Behav.
- IATA (2020). COVID-19 Travel Regulations Map (powered by Timatic). Disponible en: <https://www.iatatravelcentre.com/world.php>.
- IATA (2020). Monthly Statistics. Disponible en: IATA Statistics <https://www.iata.org/en/publications/store/monthly-traffic-statistics/>
- Macilree, J., and Duval, D. Aeropolitics in a post-COVID-19 world. Journal of Air Transport Management, Volume 88, 2020, Article 101864. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096969972030301X>
- OCDE (2020). COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses. Disponible en: https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=137_137248-fyhl0sbu89&title=COVID-19-and-the-aviation-industry
- OSITRAN. Declaración Estadística de las Entidades Prestadoras. Periodo 2017 – 2020.