

Impacto del Covid-19 en el transporte aéreo ecuatoriano

@lffiallos Twitter

Escrito por [Fernando Fiallos](#)

29 may.

El Covid-19 y la crisis que ha provocado a nivel mundial generan noticias todos los días. En el Ecuador, la clase política continúa debatiendo sobre las acciones y el marco jurídico más apropiados que el Estado debería adoptar para superar la emergencia sanitaria y lograr la reactivación económica y productiva del país.

Mientras muchas naciones —conscientes de que el transporte aéreo es esencial para sus economías— trabajan estrechamente con los actores de la industria para desarrollar e implementar estrategias de salvamento y recuperación de las aerolíneas, en el Ecuador se debate poco o nada al respecto.

Este artículo tiene como objetivo examinar, de modo sucinto, el impacto causado por el Covid-19 en la industria del transporte aéreo comercial ecuatoriano. También propone algunas mediadas alternativas que, de implementarse y a juicio del autor, podrían contribuir a mejorar la situación de este esencial segmento del encadenamiento productivo, comercial y turístico del país.

¿Por qué el transporte aéreo es importante para el mundo y particularmente para el Ecuador?

El transporte aéreo no solo es un negocio global, sino que también es una de las industrias más dinámicas del mundo. Caracterizado por la rapidez y una red de conectividad mundial, es esencial para los negocios globales. Además de estimular las economías de los países, es una fuente importante de empleo directo e indirecto, y facilita el comercio internacional y el turismo.

De acuerdo con el *Grupo de Alto Nivel de la Industria* de la aviación (IHLG por sus siglas en inglés), el transporte aéreo aportó con aproximadamente 65.5 millones de empleos directos y 55.3 millones de empleos indirectos a nivel mundial durante el año 2019. Antes de la suspensión a nivel global de los vuelos como medida preventiva de contagio del Covid-19, más de 100 mil vuelos diarios transportaban casi 12 millones de pasajeros y alrededor de \$18 mil millones de dólares en mercancías. Según la *Asociación Internacional de Transporte Aéreo* (IATA por sus siglas en inglés), la industria contribuyó, en 2019, con alrededor del 3.6% al producto interno bruto (PIB) mundial.

Para el Ecuador, el transporte aéreo es especialmente esencial no solo por la prosperidad económica que le aporta, sino también porque lo conecta con el mundo entero. La *Dirección*

General de Aviación Civil (DGAC) reportó que el año pasado 25 aerolíneas en conjunto —3 nacionales y 22 internacionales— movilizaron 4.5 millones de pasajeros aproximadamente por los aeropuertos de Quito, Guayaquil y Esmeraldas mientras que 13 compañías de carga exclusiva y 24 compañías de servicio combinado de pasajeros y carga movilizaron cerca de 267 mil Tm de carga en la modalidad de transporte aéreo internacional. El tráfico doméstico reportó un movimiento de 3 millones de pasajeros y 10 mil Tm de carga.

Según *Oxford Economics*, la industria del transporte aéreo comercial en el Ecuador sostuvo en 2019 cerca de 207 mil empleos directos e indirectos y aportó, junto con las actividades conexas de encadenamiento y gasto de turistas extranjeros que llegaron al país por vía aérea, con \$3.200 millones de dólares que equivale alrededor del 3.2% del PIB ecuatoriano en ese mismo año. También se debe destacar que el transporte aéreo impactó positivamente al sector exportador ecuatoriano en el mismo periodo. Según la IATA, entre enero y diciembre de 2019, el transporte aéreo facilitó al sector exportador ecuatoriano el movimiento de productos equivalente a \$21.400 millones de dólares.

Antes de la emergencia sanitaria, la IATA pronosticó que la industria del transporte aéreo en el Ecuador crecería 101% en los próximos 20 años. Este incremento se reflejaría en 5.6 millones pasajeros adicionales, \$6.500 millones de dólares al PIB y alrededor de 342 mil nuevos puestos de trabajo para el año 2037.

Como podemos observar, el crecimiento potencial que tiene el transporte aéreo en el Ecuador es significativo. Sin embargo, el futuro de la industria dependerá sustancialmente de las estrategias que se adopten para la recuperación post-emergencia y de las dinámicas económicas globales que impactan directamente al país. En la siguiente sección, el autor abordará los efectos del Covid-19 en el transporte aéreo ecuatoriano.

¿Cuál ha sido el impacto del Covid-19 en el transporte aéreo en el Ecuador?

Siguiendo el mismo razonamiento de la IATA —que ha pronosticado recientemente que el impacto económico del Covid-19 en el transporte aéreo global sería de una caída del 55% en ingresos por pasajeros respecto al año 2019— en el Ecuador, las pérdidas proyectadas para el transporte aéreo en lo que va del año 2020 serían entonces de alrededor de \$527 millones de dólares si consideramos que las aerolíneas y su cadena de suministro aportaron en 2019 con \$959 millones de dólares al PIB ecuatoriano. Los gastos generados por turistas extranjeros llegados al Ecuador por vía aérea, que en 2019 fueron de \$1.700 millones de dólares, también se verían afectados. Podríamos decir entonces, que, bajo este modelo de análisis, la industria del transporte aéreo y el turismo asociado a ésta en el Ecuador tendrían pérdidas, a *grosso modo*, de \$1.462 millones de dólares a esta fecha, junto con las correspondientes pérdidas de empleo directo e indirecto.

Otro método de análisis, tal vez más conservador que el anterior, para determinar las pérdidas de la industria en lo que va del año, es simplemente prorratear el aporte del sector al PIB ecuatoriano anteriormente indicado a los meses en que han dejado de operar y percibir ingresos por ventas de boletos aéreos. Bajo este método de cálculo, desde que suspendieron los vuelos comerciales el 17 de marzo de 2020 y sobre la base de que los vuelos continuarán suspendidos durante todo el mes de mayo, el sector del transporte aéreo ecuatoriano, nacional e internacional, tendría pérdidas aproximadas de \$200 millones de dólares. La situación podría agravarse aún más si las restricciones de viajes se alargan y no se adopta un plan de recuperación del sector.

A ambos escenarios de pérdidas se deben agregar los rubros por concepto de costos fijos que las aerolíneas deben asumir mientras dura la suspensión. Esto, evidentemente, empeora la liquidez del sector. Asimismo, se estima que las aerolíneas tendrán que egresar cerca de \$30 millones dólares por concepto de devolución y cambio de boletos aéreos.

Aunque el transporte aéreo de carga es el menos afectado en las actuales circunstancias, ya que es un elemento esencial en la cadena de suministro y logística ecuatoriana movilizándolo no solo los productos y mercancías de naturaleza comercial sino también medicamentos y equipo médico para atender la emergencia sanitaria, no deja de estar exento de las pérdidas por el impacto del Covid-19. El sector estima que en el transporte aéreo de carga habrá pérdidas de \$35 millones de dólares aproximadamente.

La suspensión de las operaciones regulares de transporte aéreo en el Ecuador, desde el 17 de marzo de 2020 y durante todo el mes de mayo, implica dejar de mover aproximadamente a 850 mil pasajeros en tráfico internacional y 630 mil en tráfico doméstico.

Al igual que las aerolíneas en todo el mundo, las aerolíneas constituidas bajo la ley ecuatoriana como AVIANCA-Ecuador, LATAM-Ecuador, AEROREGIONAL y TAME-EP han recurrido a la reducción de la masa salarial y al replanteamiento de sus obligaciones contractuales y financieras con todo el sistema aeronáutico para sobrevivir a los efectos negativos de la crisis generada por el Covid-19. Esas acciones han implicado despidos del personal aeronáutico y disminución de las jornadas y remuneraciones laborales; devolución de aeronaves; y, la revisión de los contratos por uso de instalaciones aeroportuarias, seguros aeronáuticos, mantenimiento de aeronaves y sus componentes, servicios de handling y combustible, entre otros.

La falta de ingresos ha puesto a las aerolíneas ecuatorianas en grave situación financiera y en un inminente riesgo de quiebra por no tener la liquidez necesaria para cumplir con sus obligaciones. Este escenario es aún más complejo para la aerolínea TAME-EP, la cual ya enfrentaba serios problemas financieros antes de la emergencia sanitaria que son de dominio público.

Mientras se escribía este artículo, la multinacional AVIANCA Inc. y algunas de sus filiales se acogieron al Capítulo 11 del Código de Bancarrota en los Estados Unidos para poder mantener sus operaciones aerocomerciales. Esto evidencia la crítica situación que vive la industria del transporte aéreo hoy en día.

Los aeropuertos del país también están afectados ya que han resignado cerca de \$45 millones de dólares por concepto de ingresos durante la emergencia sanitaria. A esto se le debe sumar el lucro cesante de la actividad comercial dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Organismos y asociaciones gremiales internacionales de la aviación como OACI, IATA, ALTA, ACI e IFALPA han expresado sus preocupaciones sobre el futuro de la industria y han exhortado a los gobiernos para que intervengan con un plan de rescate y recuperación de este estratégico engranaje de la economía mundial y generadora de importantes fuentes de empleo.

La siguiente sección aborda las perspectivas de la recuperación del transporte aéreo en el Ecuador.

Perspectivas de una recuperación

Con los pronósticos de pérdidas de ingresos previamente analizados y los miles de empleos en juego, las aerolíneas y los aeropuertos en el Ecuador podrían cerrar definitivamente si los volúmenes de pasajeros no se recuperan. No obstante, el autor de este artículo estima que el sector del transporte aéreo en el Ecuador seguramente surgirá de la crisis del Covid-19, pero con un aspecto muy diferente.

La reactivación del sector, por lo tanto, dependerá primero de la efectividad de las medidas de seguridad de la aviación que se adopten para reducir los riesgos de contagio asociados con el Covid-19 en viajes por vía aérea, pues si ese riesgo sigue siendo alto en los aeropuertos y las aeronaves, las personas simplemente no utilizarán ni la autoridad de la aviación civil ecuatoriana permitirá por razones de seguridad, la prestación de servicios de transporte aéreo con las consecuencias económicas y sociales que eso implica para el sector y el país.

El segundo factor para considerar serán las medidas y políticas de carácter económico y aerocomercial que el Gobierno aplique para recuperar la salud del sector y estimular su crecimiento.

La necesidad urgente de reducir los riesgos de propagación del Covid-19 en aeropuertos y aeronaves, y así proteger la salud de las personas que viajan por vía aérea y del personal aeronáutico demanda la implementación de un plan de mitigación de riesgo a cargo de la DGAC y del MSP, el cual debería incluir a los usuarios, operadores aeroportuarios, aerolíneas y demás entidades relacionadas al encadenamiento del transporte aéreo. Ese plan debería basarse en la guía de la Organización de Aviación Internacional (OACI) e incorporar, por lo menos, acciones y medidas de respuesta basadas en la ciencia y los hechos.

El Estado ecuatoriano también podría recurrir a la cooperación y coordinación multilateral de la OACI y de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para adoptar las normas y mejores prácticas en materia de seguridad de la aviación y salud pública que aseguren una operación aérea sin contagios. Sobre este tema, la OACI ha desarrollado recientemente una guía destinada a asistir a los Estados para abordar los riesgos de la seguridad operacional de la aviación derivados de los efectos globales de la pandemia Covid-19. Esta guía, denominada *Manual para Gestión de los Riesgos de Seguridad de la Aviación Relacionados con el Covid-19 (Doc. 10144 de la OACI)*, ha sido producida específicamente para los reguladores de la aviación nacional y las autoridades de aviación civil como la DGAC.

Como autoridad responsable de la regulación y control de la aviación civil en el país, la DGAC cuenta con personal altamente calificado que vigilará el cumplimiento de las normas y directrices, en particular, los estándares y prácticas recomendadas (SARPS por sus siglas en inglés) del Anexo 9 (Facilitación) y del Anexo 19 (Administración de la Seguridad), así como de otras normas internacionales relevantes contenidas en los otros Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* del cual el Ecuador es Estado Parte, al abordar los brotes de enfermedades transmisibles que plantean un emergencia de salud pública de interés internacional. Adicionalmente, particular atención se debería otorgar a la aplicación de las recomendaciones y guías de la OMS, de acuerdo con la evaluación de riesgos y las circunstancias propias del Ecuador.

También sería indispensable fortalecer la actual cultura de colaboración e intercambio de información entre las autoridades de salud pública y aviación civil a través del

establecimiento de Comités especiales y permanentes que comprendan todas las entidades relevantes para el transporte aéreo, de acuerdo con las recomendaciones que la OACI emita al respecto. Se podría, además, recurrir a la colaboración regional de autoridades de salud y de aviación para intercambiar información y conocer las mejores prácticas para mitigar el Covid-19 en la aviación.

Las medidas necesarias para mantener la sostenibilidad del transporte aéreo son aún más complejas, pues el país se encuentra inmerso en una profunda crisis económica.

Acciones que podrían contribuir al mejoramiento del transporte aéreo y, en general, a la aviación civil en el Ecuador

Nadie puede predecir con seguridad cuánto tiempo le llevará a la industria del transporte aéreo global recuperarse, pero los expertos en aviación más optimistas esperan un retorno al 80% de los niveles de operación anteriores al Covid-19 en dos o tres años.

Es difícil asegurar que este escenario pueda replicarse en el Ecuador, ya que el transporte aéreo está estrechamente ligado al desempeño económico general del país y a las dinámicas económicas globales. En consecuencia, la reactivación del transporte aéreo dependerá no solo de la recuperación económica del país y del mundo sino también del nivel de cohesión y colaboración de quienes integran la aviación nacional que incluye al Gobierno, la autoridad aeronáutica, al sector empresarial y a toda la cadena de valor.

¿Cómo lograr entonces una recuperación del sector? ¿Qué aspectos se deberían considerar? Proteger y preservar las operaciones para continuar sirviendo a los usuarios del transporte aéreo de manera segura y confiable debería ser el objetivo del Gobierno ecuatoriano, pues asegurar la conectividad del país es garantizar la sostenibilidad de uno de los componentes más importantes en la cadena logística del comercio exterior y del negocio del turismo en el Ecuador.

Por tratarse de una industria estratégica, varios países en América del Norte, Europa, Asia y Oceanía han anunciado planes de rescate a las aerolíneas a través de ayudas financieras que suman, hasta ahora, \$85 mil millones de dólares. Con esos recursos, las compañías aéreas podrán continuar pagando salarios y sus obligaciones financieras, en general, durante los próximos meses. Lamentablemente, la grave situación económica del Ecuador imposibilita al Gobierno Nacional otorgar rescates financieros a las aerolíneas; sin embargo, la ayuda podría llegar desde otros ámbitos.

A continuación se listan algunas ideas que podrían contribuir a mejorar la situación de las aerolíneas en el Ecuador y a estimular su crecimiento. No obstante, es importante precisar que estas ideas no son concluyentes ni todo lo que se podría hacer para salvar al sector.

1. Líneas de crédito: El Estado ecuatoriano podría destinar parte de los recursos que está recibiendo de los organismos multilaterales de financiamiento como Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), entre otros, a créditos de reactivación del sector aeronáutico del país;
2. Alivio fiscal: sería indispensable buscar mecanismos que, por una parte, permitan prorrogar por seis meses y de manera excepcional el pago de impuestos y gravámenes aplicables al sector aeronáutico junto con sus respectivos convenios de pago *ex post*, y por

otra, eliminar el impuesto a la salida de divisas (ISD) del 5% y el impuesto del 5% al combustible de aviación, así como una reducción del impuesto de turismo (ED).

3. Reformulación de política aeronáutica: En el caso de la política ecuatoriana relativa al *cabotaje*, se sugiere replantear la visión tradicional del Ecuador y adoptar una posición innovadora. Se parte sobre la certeza jurídica de que el *cabotaje* no está prohibido por el Derecho Internacional Público, específicamente, por el *Convenio de Aviación Civil Internacional* de 1944. Al contrario, este tipo de operación está permitida, pero no bajo un régimen de exclusividad. Si el interés del Ecuador es reactivar y promover su aviación y turismo, así como generar mayor conectividad y reducir las tarifas del transporte aéreo, se podría considerar también dentro de su política de cielos abiertos recientemente adoptada, el otorgamiento de derechos aerocomerciales de *cabotaje*, pero limitado exclusivamente a operaciones de vuelo bajo la figura de *código compartido* con aerolíneas de nacionalidad ecuatoriana.

4. Transferir los servicios de navegación aérea al sector privado: El Ecuador necesita inversión no solo para reactivar su economía sino para garantizar la dolarización. Debido al excesivo tamaño del Estado ecuatoriano, sumado a la crisis económica en el que encuentra inmerso, se le hace muy difícil cubrir su gasto corriente y realizar nuevas inversiones en el sector aeronáutico en un momento en donde la industria de la aviación más lo necesita. Al igual que en la crisis económica que enfrentó el país en el año 2.000 y que le obligó al Gobierno de turno a transferir los principales aeropuertos del Ecuador al sector privado, es momento para pensar la conveniencia de trasladar los servicios de navegación aérea, actualmente provistos por la DGAC, al sector privado a través de los mecanismos permitidos por la Constitución y la Ley, como, por ejemplo, las alianzas público-privadas y las concesiones. La transferencia de los servicios de navegación aérea le permitiría al Gobierno ecuatoriano aliviar el peso actual del Estado y destinar recursos a otros servicios o sectores de alta prioridad en el país como lo son los servicios sociales y de salud. Existen, hoy en día, modelos exitosos en varios países que dan fe de la viabilidad de esta propuesta como en Canadá, Tailandia, Reino Unido por mencionar algunos. La transferencia de los servicios de navegación aérea no solo contribuiría a la eficiencia del Estado ecuatoriano, sino que también le permitirá preservar las fuentes de empleo en la aviación.

Conclusiones

El Covid-19 ha presentado al Ecuador y al mundo muchos nuevos tipos de desafíos y la necesidad de ajustar la forma en que nos comportamos en nuestra vida cotidiana.

El transporte aéreo, como una red altamente integrada y compleja, no ha sido inmune a estos efectos, algunos de los cuales plantean nuevos retos para la industria y la administración aeronáutica que nunca se habían considerado en las prácticas tradicionales de gestión de la seguridad de la aviación.

Es, por lo tanto, esencial tomar acciones lo antes posible para que el Ecuador pueda continuar conectándose con el mundo de manera segura, eficiente y rentable. Para esto es necesario salvar al sector del transporte aéreo y alentar su crecimiento de manera sostenible y generar inclusión, desarrollo y empleo.

Finalmente, se exhorta al Gobierno ecuatoriano a adoptar acciones y políticas coherentes con las necesidades actuales de la industria, el turismo, el comercio y a su realidad nacional.

<https://www.fernandofiallos.com/blog/impacto-de-la-aviacion-en-el-ecuador>