



TFG – PRICING DE LAS AEROLINEAS EN ESPAÑA



Abstract

En este trabajo se analiza el impacto de la pandemia en la industria de la aviación. Este sector ha sido uno de los más castigados en todo el mundo. Las expectativas estiman que la industria se recuperará a partir de 2023.

Palabras clave: impacto, Covid 19, restricciones, vacunación, financiación, crecimiento, desplome, vuelos domésticos.

Abstract

With this project, we will analyze the impact of the Covid 19 pandemic in the airline industry. This sector has been one of the most punished in the hole world. The forecasts estimates that the industry will recover by 2023.

Key words: impact, Covid 19, restrictions, vaccination, financiering, growth, drop, domestic flights.



INDICE

1. INTRODUCCION

- a. Objetivos
- b. Metodología
- c. Estructura

2. MARCO TEORICO – DESCRIPTIVO

- a. Pandemia mundial
 - i. Análisis cronológico
 - ii. Impacto financiero
 - iii. Industria de la aviación
- b. Fabricantes
 - i. Airbus y Boeing
- c. Aerolíneas
 - i. Aerolíneas en quiebra
 - ii. Aerolíneas en España.
- d. Restricciones
 - i. Mapa IATA



3. METODOLOGÍA

a. Industria – IATA

i. Análisis del sector – IATA

1. Impacto industria
2. Aumento de vuelos domésticos y estancamiento internacional
3. Sector del cargo

ii. Confianza y ahorro

iii. Soluciones IATA:

1. Vacunaciones
2. Armonización de la vacuna
3. Test en los aeropuertos
4. La tripulación
5. Pasaporte IATA Travel Pass

4. ANALISIS DE DATOS – IATA

- a. Ritmo de recuperación
- b. Cambios estructurales
- c. Porcentaje de vacunación
- d. Expectativas de crecimiento

5. CONCLUSIONES



6. BIBLIOGRAFÍA

- (1) CNN Español (2020). Cronología del coronavirus: así empezó y se ha extendido por el mundo el virus pandémico.
- (2) J. Rey, V. Ladero y E. Muñoz (2020). Covid 19 genera miedo e incertidumbre.
- (3) A. Asenjo (2021). Las aerolíneas han sufrido el peor año de la historia de la aviación. Business insider.
- (4) P. Luciano (2020). Crisis del transporte aéreo
- (5) Boeing – cuentas anuales
- (6) Airbus – cuentas anuales
- (7) Ministerio Transporte
- (8) Mapa restricciones IATA
- (8,9) IATA: Outlook for the airline industry – April 2021
- (10) Instituto Nacional de Estadística – Ahorro de las familias españolas en 2020
- (11) P. Hernández. Impacto del Covid en la economía española en la economía española.
- (12) El mundo - Así avanza la vacunación contra el Covid en todo el mundo (06/2021)
- Entrevista Alexandre de Juniac

7. INDICE DE TABLAS

- (1) Flightradar24 12
- (2) OMS – Consejos para la población acerca de los rumores sobre el nuevo coronavirus 14



- (3) OMS – Consejos para la población acerca de los rumores sobre el nuevo coronavirus 14
- (4) Yahoo Finance – DOW J 16
- (5) Yahoo Finance – SP 500 16
- (6) Yahoo Finance – Nasdaq 16
- (7) Yahoo Finance – LSEG.L17
- (8) Yahoo Finance – IBEX 3517
- (9) Yahoo Finance – ^FCHI 17
- (10) IATA: Nuevos casos diarios por semana 19
- (11) Número de vuelos comerciales registrados por día, 2019 vs 2020 vs 2021 – Flightradar24 19
- (12) IATA: Deuda adquirida por las empresas en 2020 20
- (13) Outlook for the global airline industry – April 2021 (IATA) 21
- (14) Comparativa pedidos Airbus – Boeing
- (15) Los mercados emergentes lideran el crecimiento 25
- (16) Cuota de las principales 5 compañías del mercado español 28
- (17) Tráfico y variación de las principales 5 compañías 29
- (18) Ranking de las principales 10 compañías en el mercado España – España..... 29
- (19) Tráfico y variación de las principales 5 compañías..... 30
- (20) Ranking de las principales 10 compañías en el mercado España – Unión Europea 30
- (21) Cuota de las principales 5 compañías en el mercado España – Resto del mundo 31
- (22) Ranking de las 10 compañías principales en el mercado España – Resto del mundo 31
- (23) Informe IATA: Restricciones entre países desde que se desata la pandemia..... 33
- (24) Restricciones Europa..... 34
- (25) Restricciones América..... 36
- (26) Restricciones Asia/Oceanía..... 37



- (27) África/Oriente Medio..... 39
- (28) Pronóstico de la industria para 2021..... 42
- (29) Pronóstico *Cash Burn* de la industria para 2021..... 43
- (30) Comparación vuelos domésticos – internacionales 45
- (31) Comparativa RPK de 2019 en mercados domésticos. ----- 46
- (32) Ingresos globales de las aerolíneas47
- (33) Cargo tonne km por regiones48
- (34) CTK vs RPK49
- (35) Medidas de seguridad51
- (36) Consumers have accumulated savings expense.....52
- (37) Variación en el ahorro desde febrero de 2020 hasta marzo 2021....53
- (38) Porcentaje de vacunación – Primera dosis.....56
- (39) Personas vacunadas en el mundo – Pausa completa.....57
- (40) Regiones con mercados domésticos grandes se recuperarán
antes.....63
- (41) Cambios estructurales en la oferta de la industria.....64
- (42) Progreso de vacunación.....65
- (43) Dos años de crecimiento con pérdidas67



1. Introducción

Objetivos

Este Trabajo de Fin de Grado está basado en el impacto de la pandemia en la industria de la aviación. Se analizará cómo ha sobrevivido esta industria durante la pandemia, cuáles han sido las consecuencias económicas para la industria, así como las distintas alternativas que han planteado para abordar la difícil situación que se presenta.

Metodología

Para realizar dicho análisis voy a utilizar distintas herramientas. Por ejemplo, informes emitidos por la IATA (International Air Transport Association) sobre la evolución de los vuelos diarios, las restricciones de transporte a nivel internacional o los rendimientos de la industria a lo largo de estos meses. También voy a utilizar una entrevista realizada a Alexandre de Juniac, el director general y CEO de la organización mencionada anteriormente, sobre el porvenir de la industria en 2021. Por último, utilizaré artículos de prensa para reflejar la situación de manera material.

Estructura

A lo largo de este trabajo, se presentará la información de forma cronológica. Para entender bien la situación en la que se encuentra este sector, primero se realizará un análisis de los efectos de la pandemia en 2020, y las previsiones que se esperan para 2021. En este punto se encontrarán las restricciones de transporte actuales y situaciones más concretas de distintas aerolíneas y fabricantes.

Más adelante, se explica como se doblegará esta situación. Primero, se muestran las indicaciones y pautas que la IATA recomienda, basados en los informes que ellos



realizan. También las posibles acciones que las empresas del sector pueden realizar para sobrevivir la pandemia.

La siguiente parte del trabajo consistirá en un análisis numérico de la información que presenta la IATA. La organización realiza informes de todo tipo y se presentarán los que se han considerado más relevantes para reflejar el rendimiento de la industria.



1. Introduction

Objectives

This Final Bachelor Essay is based on the impact of the pandemic in the aviation industry. How the industry has survived during the pandemic, what was the economic consequences, or which alternatives they have visualized to defeat the hard situation for the industry.

Methodology.

In order to do this analysis, I will be using different tools. For instance, reports published by the IATA (international Air Transport Association) about the evolution of daily flights, the actual restrictions imposed by governments or the behavior of the industry over the past months. I will also use an interview to Alexandre de Juniac, actual CEO and General Director of the IATA, about the forecast of the industry in 2021. Finally, I will include press articles to reflect the situation on a material way.

Structure.

Over this paper, the information will be presented in a chronological way. To proper understand the situation that this sector is in, we must analyze the consequences in 2020 first, compared to the previous year, and later, the forecast for 2021. On this point the reader can find the transport restrictions and concrete situations of different airlines and manufactures.

After this information is presented, it will explain how they are to going to overpass the crisis. Indications and recommendations of the IATA based on their



reports. Also, different actions the enterprises can accomplished to survive the pandemic.

The final part of this paper is a numerical analysis of variant graphics. The more relevant ones will be included. These graphics are also done by the IATA.



Marco teórico – descriptivo

El 31 de diciembre de 2019, se reportaron los primeros casos de neumonía en la provincia de Wuhan, China. El origen es bastante incierto, pero el 1 de enero se cierra el mercado de mayoristas de marisco de Wuhan porque se sospecha que podría haberse originado ahí.

Durante las primeras semanas de enero, las autoridades sanitarias chinas investigan el virus. Declaran que no se trata de SARS ni de MERS. El 7 de enero se confirma la nueva cepa y el virus es bautizado inicialmente como 2019-nCov. El 9 de enero fallece la primera persona por el coronavirus debido a insuficiencia respiratoria provocada por la neumonía. El 13 de enero se reporta el primer caso internacional: un hombre de origen chino que venía de Wuhan es interceptado por las autoridades tailandesas. El 17 de enero el gobierno de China anuncia la segunda muerte por coronavirus en el país, por lo que Estados Unidos implementa sistemas de detección de la enfermedad en los aeropuertos de San Francisco, Nueva York y Los Ángeles. El 22 de enero, tres semanas después, se confirman 547 casos en el continente asiático.

El virus llega a Europa. El 24 de enero, se notifican los primeros casos de coronavirus, en Francia. Entre el 25 y 26, el número de contagios en China aumenta de 1287 a los 2700. Alrededor del mundo hay 50 contagios contabilizados. El 27 de enero se contabilizan por 100 las muertes por coronavirus en China. El 30 del mismo mes, la OMS declara el virus de emergencia internacional de salud pública debido a que el número de casos contabilizados en China alcanza los 9.600, con más de 170 muertos, y el virus se encuentra presente en veinte sitios distintos de China.

El 2 de febrero se confirma la primera muerte internacional por coronavirus, en Tailandia. Aumenta la tensión internacional ante los reproches del Ministerio de Relaciones Exteriores de China hacia Estados Unidos. Dos días después, el crucero



Diamond Princess, atracado en la bahía de Yokohama, es puesto en cuarentena por diez casos confirmados de coronavirus.

El cinco de febrero, el coronavirus se había cobrado la vida de más de quinientas personas, sin contar las muertes de China. El diez de febrero, ya eran la de más de mil. El once de febrero, la OMS nombra el virus como COVID-19. Durante febrero el virus se esparce por todo el mundo. Se registran los primeros casos en Europa, Estados Unidos, Egipto... El veinticinco de febrero, la región italiana de Lombardía es la más afectada de toda Europa, por lo que se impone restricciones de movilidad en la región. En Estados Unidos, el veintinueve de febrero, fallece el que se consideraba el primer muerto por coronavirus. Más tarde, analizando las autopsias de los fallecidos durante esas semanas, se descubrió que dos californianos habían fallecido por coronavirus semanas antes. El virus ya estaba mezclado entre la población y las administraciones no lo sabían.

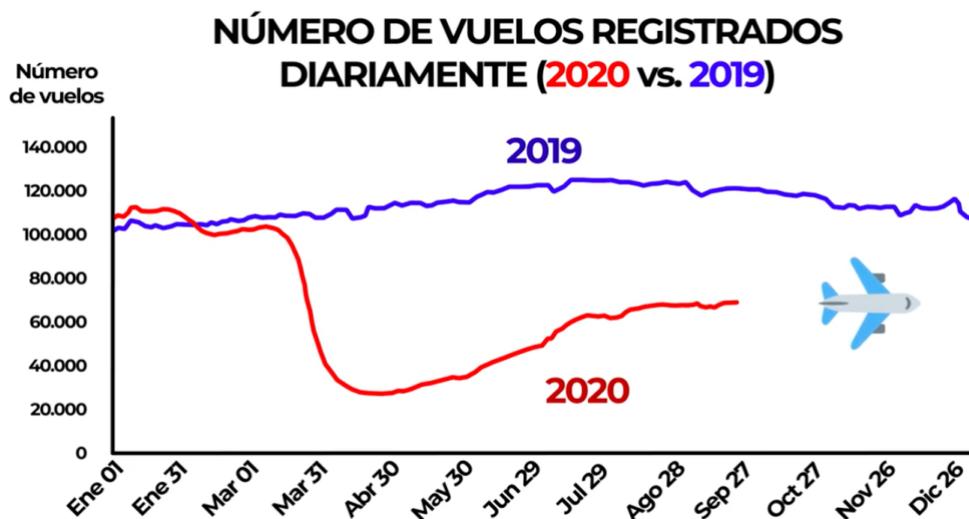
El ocho de marzo se firma un decreto en Italia que establece restricciones de movilidad en catorce provincias del norte del país, restringiendo a más de diez millones de personas. Al día siguiente, el nueve de marzo, se bloquea todo el país. Es el primer país europeo en imponer este tipo de restricciones, en las que no se permite estar en la calle sin motivo justificado. A partir de este momento, el resto de los estados impondrán un confinamiento que se alargará hasta mayo o junio, dependiendo de la administración.

El once de marzo la OMS declara el coronavirus como una pandemia. La administración de Trump prohíbe la entrada de viajeros de vuelos de origen europeos para frenar la propagación del virus, a no ser que sean estadounidenses. Días después se declara la emergencia nacional en el país para disponer de fondos de reserva por el valor de cincuenta mil millones de dólares. No es suficiente y a finales de marzo el presidente firma el paquete de estímulo como ley, con el que inyectará en la economía estadounidense dos billones de dólares. El diecinueve de marzo es el primer día desde la pandemia que no hay contagios en China.

En abril la tendencia no varió. El número de contagiados superó el millón de casos en todo el mundo. El ocho de abril China abre Wuhan después de 76 días de aislamiento. La tensión de nuevo aumenta a mediados de abril con las declaraciones del presidente estadounidense de cortar los fondos a la OMS. El conflicto se mantuvo hasta más de dos semanas después, el 4 de mayo, se firma un acuerdo en el que los líderes mundiales se comprometen a aunar ocho mil millones dedicados específicamente en combatir el coronavirus: mascarillas, equipos médicos, pruebas... (1)

En tres meses, el virus se propagó por todo el mundo. Y tan sólo en un mes el panorama mundial cambió. Se restringió la movilidad a nivel internacional y nacional, y la población mantuvo un confinamiento de varios meses. La tecnología jugó un papel crucial para evitar el colapso de la economía mundial.

Como se puede observar en el siguiente gráfico, el tráfico aéreo se redujo drásticamente durante los meses de confinamiento. 2020 parecía un buen año para la industria, ya que los niveles iniciales son superiores a los del año anterior, aunque se aprecia como se corrige antes del desplome por la pandemia. Los niveles del segundo cuarto de año no llegan ni a la cuarta parte de las cifras de 2019.



(1) Flightradar24



Durante los meses de confinamiento, de marzo a mayo, solo se permitieron vuelos que fueran estrictamente necesarios. Mucha gente se encontraba fuera de su país de origen cuando se decretó la pandemia. Este colectivo de viajeros fue de los pocos a los que se les permitió viajar sin ninguna restricción, siempre no presentaran síntomas. Viajar, pero de vuelta a su país de origen, claro. También se permitieron viajes de carácter educativo. Pero en líneas generales, y como se puede observar en la tabla anterior, la industria de la aviación sufrió una de las peores épocas de la historia de la aviación, que todavía deja estragos.

Durante los meses de verano, cuando se levantaron las restricciones de movilidad, se aprecia un remonte en el número de vuelos diarios, pero no alcanza ni la mitad de los valores normales. Esto se debe a dos razones. En primer lugar, por motivos sanitarios, ya que las restricciones de movilidad no se levantaron plenamente. En segundo lugar, por el miedo arraigado en la sociedad por la situación que se vivió durante esos meses, dinamitado por el bombardeo de información que se generó a raíz del Covid. Dicha información en su gran mayoría era falsa.

Un artículo emitido por la ONU así lo anunciaba a mediados de abril de 2020, en pleno confinamiento. Uno de los mayores expertos reconocidos a nivel internacional en el ámbito de la desinformación, Guy Berger, director de Políticas y Estrategias sobre Comunicación e Información de la UNESCO, declaraba lo siguiente ante esta situación:

“Parece que apenas hay un área que no haya sido afectada por la desinformación en relación con la crisis COVID-19, desde el origen del coronavirus, hasta la prevención y ‘las curas’ no comprobadas, incluidas las respuestas de los Gobiernos, las empresas, los famosos y otros”.

Guy Berger (abril, 2020)

La trascendencia de este problema radica en que las consecuencias de la pandemia pueden aumentar por la desinformación. En redes sociales, blogs o



periódicos, circularon infinidades de bulos y mentiras acerca del virus, intencionados o no. Lo cierto es que son muchos los motivos por los que la desinformación puede beneficiar a ciertos grupos. Por ejemplo, a nivel político, promoviendo datos representados de manera alterada para la mala comprensión de los receptores. También por fines económicos.

Para combatir la desinformación, la OMS ha abierto en su página web corporativa una pestaña titulada *Consejos para la población acerca de los rumores sobre el nuevo coronavirus*. En esta página se pueden encontrar miles de noticias sobre los resultados de estudios que responden a los rumores generados por la ola de información.

DEMOSTRADO: El uso prolongado de las mascarillas médicas*, cuando se llevan puestas correctamente, NO PROVOCA intoxicación por CO₂ ni hipoxia

Utilizar mascarillas médicas durante mucho tiempo puede ser incómodo, pero no provoca intoxicación por CO₂ ni hipoxia. Una vez puesta la mascarilla médica, compruebe que está bien colocada y que le permite respirar con normalidad. No reutilice una mascarilla desechable y cámbiela cuando se humedezca.

OMS – Consejos para la población acerca de los rumores sobre el nuevo coronavirus

DEMOSTRADO: Añadir pimiento picante a la sopa u otras comidas NO previene ni cura la COVID-19.

Los pimientos picantes (chiles) son muy sabrosos, pero su consumo no previene ni cura la COVID-19. El mejor modo de protegerse contra el nuevo coronavirus es mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a otras personas y lavarse las manos con frecuencia y a fondo. También es beneficioso para la salud general seguir una dieta equilibrada, mantener una adecuada hidratación, hacer ejercicio de forma habitual y dormir bien.

OMS – Consejos para la población acerca de los rumores sobre el nuevo coronavirus

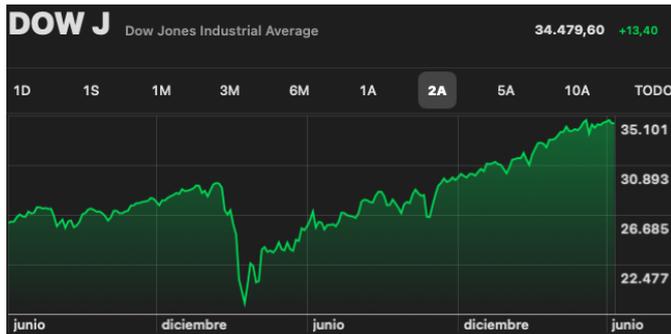
Muchas de estas evidencias tienen su origen en hipótesis razonables. El primer ejemplo muestra un ejemplo de este estilo. Sin embargo, y el problema radica en ello, la gran mayoría de artículos publicados en la entrada habilitada por la OMS



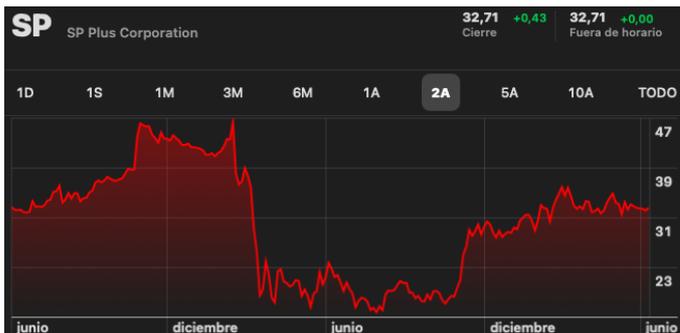
parecen el final de un chiste malo. Si estas evidencias están publicadas en el tablón, es porque los rumores se han tenido en cuenta. En este caso, el segundo artículo extraído no supone ningún peligro para los seres humanos. Pero en otras situaciones sí que ha llegado a pasar. Tomar el medicamento inadecuado o no asistir a los servicios médicos correspondientes pueden causarle la muerte a una persona enferma de Covid. Estos artículos muestran la necesidad de generar información de calidad, que no contamine ni envíe la recepción de información de la población.

Por estas razones ha sido tan complicado que la industria de la aviación despegue. A lo largo del año 2020, la población experimentó una sensación de inseguridad sin precedentes. La sensación de alarma que transmitieron las autoridades sanitarias y las medidas de confinamiento que las administraciones estatales impusieron a la población provocaron un sentimiento de pánico en la sociedad. Las bolsas del mundo cayeron debido a la desconfianza e incertidumbre que se generaron en aquellos meses.

En los siguientes gráficos se muestra el impacto de la pandemia a nivel financiero.



Yahoo Finance – DOW J



Yahoo Finance – SP 500



Yahoo Finance – NASDAQ

La pandemia se declaró en marzo, como se puede intuir por las gráficas. El desplome fue absoluto. Las economías mundiales tardaron hasta diciembre en recuperar los niveles anteriores. Las que se recuperaron.

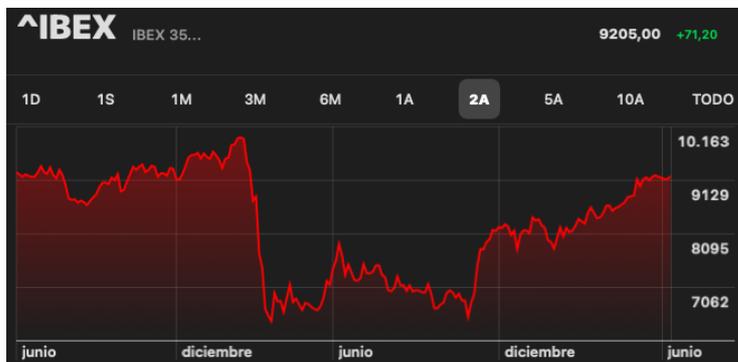
Aquí tenemos los tres principales mercados de Estados Unidos. El SP 500, formado por las quinientas mejores empresas del país. Se muestra como todavía no se han recuperado y se encuentran en a la altura de un 60% frente a 2019.

Sin embargo, el Nasdaq, con las empresas más importantes que cotizan en la bolsa de Nueva York, ha aumentado en un 50% su cotización desde marzo de 2020.

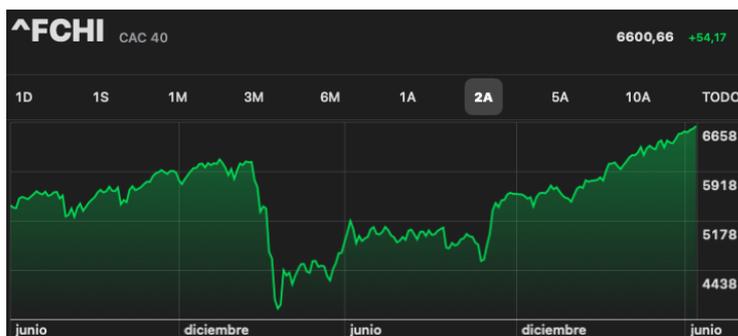
El Dow Jones también muestra un crecimiento de la economía, pero en menor medida que la anterior bolsa de valores.



Yahoo Finance – LSEG.L



Yahoo Finance – IBEX 35



Yahoo Finance – ^FCHI

En Europa, la situación no es distinta. Los mercados europeos reaccionaron de la misma forma ante la pandemia: todos se desplomaron en marzo. Es muy destacable la rápida recuperación de la bolsa de Londres, debida a una gestión eficaz de recursos financieros.

El IBEX 35, en la que se encuentran las treinta y cinco empresas más importantes del país, presenta resultados negativos desde dos años atrás. Después del desplome, hay un estancamiento durante los meses de verano y en octubre se produce un pico, desde el que comienza un crecimiento continuado, pero no alcanza los niveles pre-Covid.

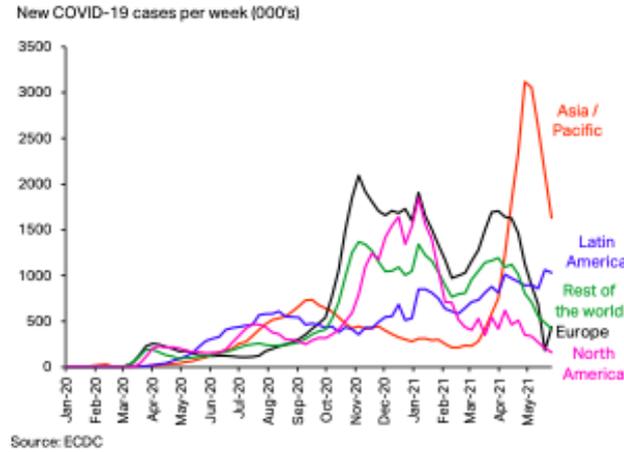
La bolsa de París también presenta un crecimiento desde marzo de 2019. Desde el desplome de la pandemia, ha mantenido una pendiente positiva estable, salvando ciertas caídas provocadas seguramente por nuevas cepas o contagios.



La sensación de incertidumbre se mantuvo a lo largo de todo el año como se ve reflejado en las bolsas de todo el mundo. Durante el tercer trimestre del año los niveles de contagio se estabilizaron. La sensación generalizada es que parece que el virus esta controlado y que a partir de septiembre la vida volverá a la normalidad. Sin embargo, de nuevo saltan las alarmas por picos en los contagios diarios en todo el mundo, provocados por la aparición de nuevas cepas del virus y el levantamiento de restricciones relacionadas con el turismo. (2)

La población sintió de forma generalizada qué si se arriesgaba a viajar al extranjero, se podía ver desamparado a nivel sanitario si algo ocurriera. Por eso, los niveles de vuelos en verano fueron tan escasos. Todavía no se hablaba de vacunas y se conocía relativamente poco sobre como combatir el virus cuando se una persona lo hostea. Por eso el miedo a un posible contagio era muy alto. Además, el confinamiento de marzo todavía estaba presente en la sociedad, y lo último que todo el mundo deseaba era regresar a la situación de encierro. Sin embargo, sí que hubo un aumento considerable de la demanda de vuelos, como se aprecia en el siguiente gráfico.

Una vez el verano terminó, una fuente de ingresos muy importante para los países turísticos a nivel porcentual, los estados establecen distintas medidas de seguridad para sofocar los repuntes de contagios. Reino Unido establece un confinamiento que durará más de seis meses. España impone el toque de queda y establece un cierre perimetral a nivel autonómico que durará desde octubre 2020 hasta mayo de 2021, bajo el cual no se puede viajar de una comunidad a otra sin motivo justificado.

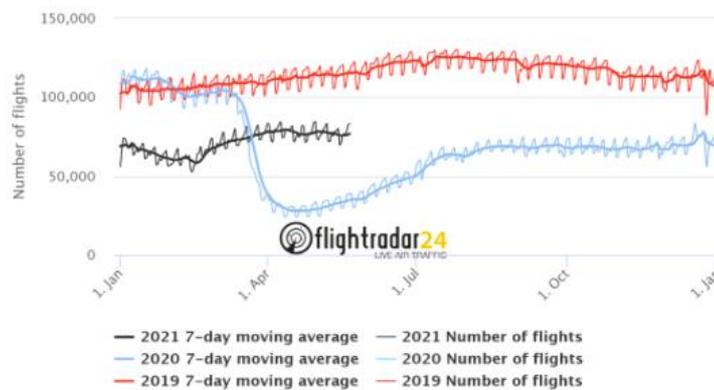


IATA: Nuevos casos diarios por semana

Este gráfico indica los contagios por semana desde que comenzó la pandemia. En 2021, el número de contagios en media es mayor que el de los comienzos de la pandemia. Sin embargo, las tasas de mortalidad del virus son menores. Esto se debe a los sistemas de vacunación que se están llevando a cabo en todo el mundo. Lo que está claro es, que a pesar de que se mantienen las restricciones en el transporte aéreo, los contagios tienen una tendencia independiente, lo que implica que tienen otro origen.

En este gráfico representa los vuelos diarios en 2019, 2020 y lo que llevamos de 2021. Se puede ver como no existe correlación entre ambas gráficas, lo que corrobora el argumento mencionado anteriormente.

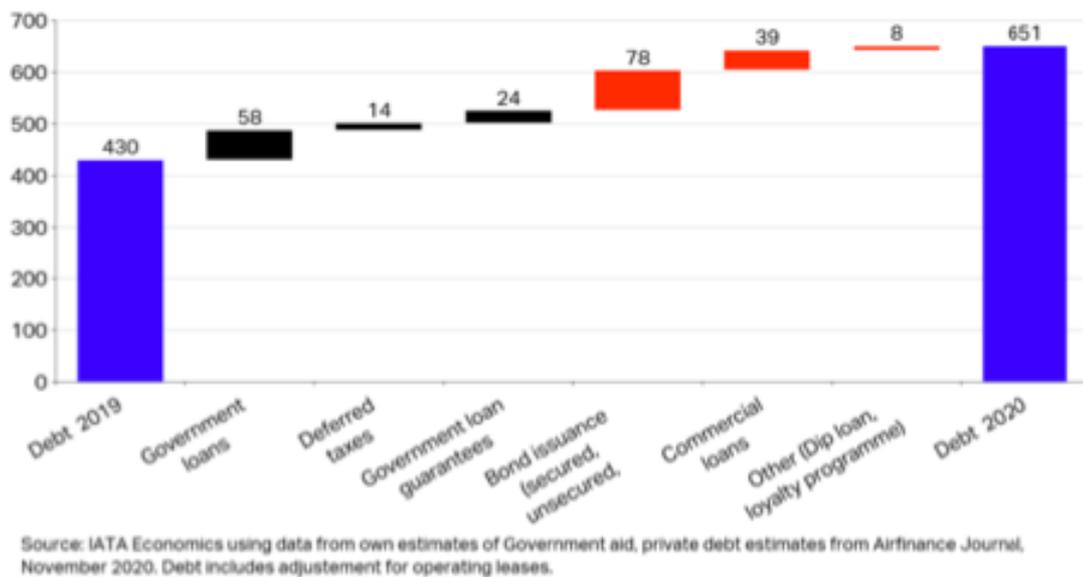
Vuelos diarios 2019-20-21



Número de vuelos comerciales registrados por día, 2019 vs 2020 vs 2021 – Flightradar24

El sector de la aviación ha sido uno de los más afectados por la pandemia provocada por el Covid-19. En 2020, los resultados negativos de nueve meses y medio, desde mediados de marzo hasta terminar el año en diciembre, se tradujeron en unas pérdidas de la industria en un total de 126 mil millones de dólares. Para el año 2021, la industria espera terminar con pérdidas que podrían superar los 47 mil millones de dólares en todo el mundo. (3) Esto ha provocado que cientos de aerolíneas en todo el mundo cesen las operaciones de manera definitiva o temporal, en los mejores casos. Los estados han prestado cerca de 221 mil millones desde que comenzó la pandemia, que aumentan la deuda del sector hasta los 651 mil millones.

Desglose deuda adquirida



IATA: Deuda adquirida por las empresas en 2020

En este gráfico se puede observar el desglose de la deuda adquirida por el sector. De los 221 mil millones, 78 tienen su origen en la emisión de bonos corporativos. Esto representa el 35% e implica que ese es el porcentaje de empresas que pueden levantar su propia financiación. 82 mil millones son los que se han conseguido recaudar en préstamos del gobierno. Este tipo de créditos a estas empresas suelen ser de carácter privilegiado, con unas condiciones de devolución muy favorables para las empresas.



La industria se encuentra ante la mayor crisis de aviación desde la Segunda Guerra Mundial (4). La situación de apalancamiento en la que muchas empresas se han tenido que posicionar es muy arriesgada si la crisis no se supera. Debido a las restricciones de movilidad impuestas por los estados, el porcentaje de media de la oferta de asientos descendió hasta un 70%. Como se puede ver en la siguiente tabla, el número de pasajeros se redujo muy considerablemente entre 2019 y 2020. Esto provocó de forma directa el aumento de los costes de las aerolíneas. Una máxima fundamental en el mundo de la aviación es que un avión en tierra cuesta dinero.

En la tabla se puede observar como el resultado general del sector es muy negativo. Miles de empresas han tenido la mayoría de sus aviones parados por la imposibilidad de volar, siendo una de las razones de peso por las que muchas de estas compañías terminan cerrando, como veremos más adelante.

Rendimiento de la industria

	2019	2020	2021F
Net post-tax profit, USD bn	26.4	-126.4	-47.7
Operating margin, % revenue	5.2%	-28.2%	-9.4%
RPK growth, %ch year-on-year	4.1%	-65.9%	26%
RPK, as % of 2019 level	100%	34.1%	43%
Passenger numbers, billion	4.5	1.8	2.4

Outlook for the global airline industry – April 2021 (IATA)

Se puede extraer más información útil de esta tabla. Por ejemplo, se puede distinguir un aumento en todos los niveles entre 2020 y lo que se espera de 2021. El más significativo es el aumento de *Revenue Passenger Kilometre (RPK) growth* el cual se prevé que aumente hasta un 26%. Comparado con las cifras de 2019, no alcanza ni la mitad del nivel de tráfico de ese año, por lo que esta cifra podría pasar inadvertida, pero, sin embargo, representa mucho. Con esta cifra se puede deducir que el número de vuelos aumentará, y, por lo tanto, se puede prever una recuperación del sector a largo plazo.



- Fabricantes

A continuación, se presenta la situación en la que se encuentran distintas empresas que forman el sector. Por un lado, se encuentran las aerolíneas, pero no son los únicos afectados, ya que del rendimiento de las aerolíneas depende el rendimiento de los fabricantes de aviones. En el mundo, los dos fabricantes de aviones de mayor relevancia son Boeing y Airbus, americana y europea respectivamente.

Ante la situación pandémica, ambas empresas vieron como sus pedidos se cancelaban. Sin la necesidad de volar, las aerolíneas dejaron de comprar aviones a estos dos fabricantes, lo que se tradujo en un parón en la producción sin antecedentes. En el caso de Boeing, la empresa estuvo dos meses, de abril a junio de 2020 sin recibir ningún pedido, algo que no ocurría desde 1962. Se temía lo peor para las cuentas de 2020 que la empresa presentaría a final de año, y el mal presagio fue confirmado: la empresa anunciaba unas pérdidas que superaban los once mil millones de dólares durante el ejercicio de ese año. (2) En 2019, la empresa obtenía unas pérdidas, aunque inferiores, de seis cientos treinta y seis millones. Nada que ver con los resultados presentados en 2018, obteniendo un beneficio neto cercano a los diez mil quinientos millones. El origen de esta brecha se explica en el siguiente párrafo.

La pandemia no ha sido el único culpable de los resultados negativos de la compañía en los últimos años. El desastre del 737 Max ha sido también uno de los causantes de más peso. Este avión fue dispuesto para su uso comercial en mayo de 2017 para sustituir a los modelos 737 y para competir contra los aviones de sus competidores Airbus, el A320 Neo. Ambos forman parte de una flota de aviones más tecnológicos, con atributos mas eficientes como un motor más silencioso y menos contaminante. Quizá fueron las prisas las que provocaron el fallo de diseño de este modelo ya que su competidor había sacado el modelo A320 un año y unos meses

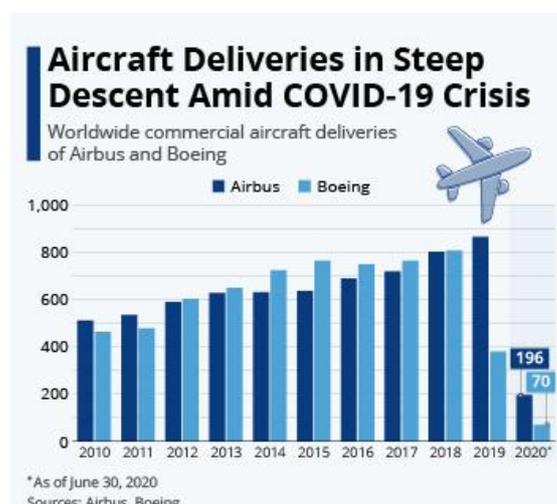
antes, por lo que la compañía estadounidense Boeing se estaba quedando atrás de algún modo.

Fueron dos los accidentes los que se produjeron los que hicieron saltar las alarmas sobre este modelo. No había transcurrido un año desde que el este modelo había salido a la venta cuando se produjo el primer accidente. El avión era de la compañía Lion Air. Con tan solo tres meses de uso, el avión se desplomó en el despegue. Algo muy similar ocurrió en el segundo accidente, cuando, unos meses más tarde, en marzo de 2019, se estrellaba otro avión de 737 Max, esta vez de la compañía Ethiopian Airlines.

Ante esta situación, la FAAD (Asociación Federación de Aviación Estadounidense) paralizó toda la flota de este modelo en el país, y recomendó al resto de autoridades que tomarán la misma medida. Hoy en día, estos aviones todavía no tienen permitido su uso.

El mal año de Boeing se ha traducido en la reducción de cerca del 20% de su plantilla, es decir, treinta mil puestos de trabajo en todo el mundo. Algo que también ha anunciado su competidor con el objetivo de reducir costes. En este caso, Airbus despedirá a quince mil empleados, lo que supone un 11% de su plantilla total. Y es que la aerolínea europea se encuentra en una situación límite, pero mejor que la de su competidor, Boeing.

Pedidos Airbus – Boeing



Fuente: Airbus



A pesar de que los pedidos de la compañía europea también se han visto reducidos, las comparaciones entre ambas compañías reflejan la situación ventajosa de Airbus. Mientras que durante los tres primeros trimestres de 2019 la compañía americana vendía 329 aviones, Airbus vendió 647. Y en 2020, durante ese mismo periodo, el número de aviones vendidos por Boeing fue de 111, mientras que el de Airbus fue de 413. Boeing sufrió una variación negativa del 65% de sus pedidos, mientras que Airbus solo del 36%, lo que sigue siendo una enorme reducción. Lo cierto es que la compañía europea es la fabricante de aviones de radio corto – medio por excelencia. Si a esto se la mala fama que Boeing había adquirido con su 737 Max junto con un incremento de los vuelos domésticos debido a las restricciones entre países, Airbus podría tomar distancia con su competidor y reafirmar su posición de líder. (6)

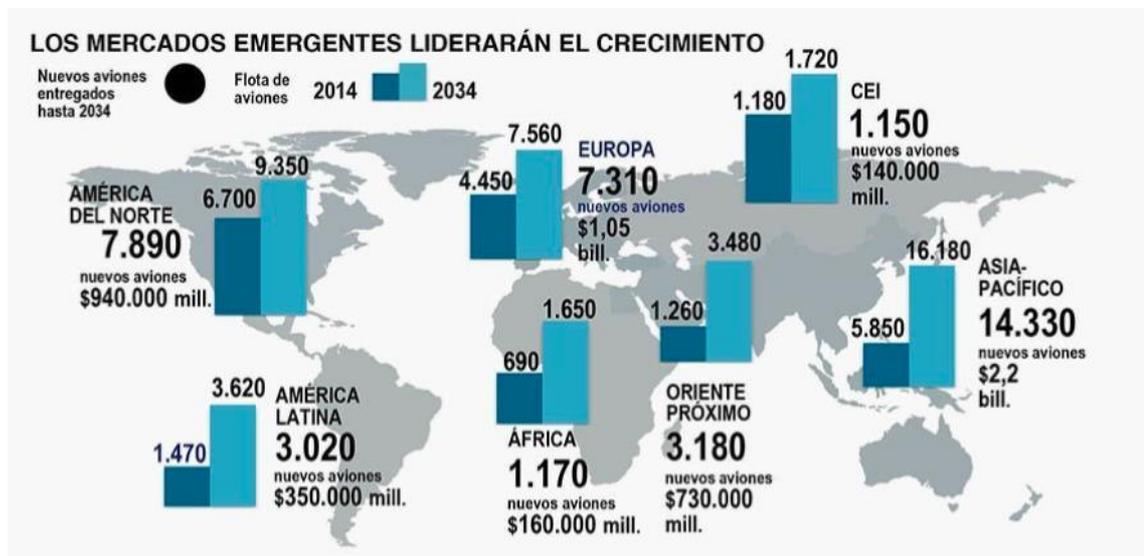
Dejando atrás los malos resultados de estos años, ambas compañías deben centrar sus estrategias a largo plazo. El objetivo de estas compañías es el de superar la crisis de la industria sufriendo los menores daños posibles. En primer lugar, deben centrarse en encontrar nuevas fuentes de ingresos, explotando nuevos mercados. A la espera del auge del transporte aéreo, los nuevos clientes de estas empresas se pueden encontrar en economías que hayan experimentado un crecimiento en el mercado doméstico. Un ejemplo de ello es el gigante asiático.

Un año antes de que se declarara la pandemia, en marzo de 2019, China anunció la compra de 300 aviones a la compañía Airbus en vista de la expansión que el sector de la aviación china estaba experimentando. Antes de la crisis, se estimaba que para el año 2040, la industria de la aviación de China necesite más de 7500 aviones. Debido a la pandemia, esta evidencia no dará con unos años de retraso, pero el mercado domestico chino alcanza ya el 95% de los niveles pre-pandémicos. La apertura de nuevos mercados como este puede resultar ser la oportunidad que ambas compañías buscan para contrarrestar los efectos de la pandemia.

En marzo de 2021 Air China realiza un pedido de dieciséis aviones a la compañía Airbus. El desastre del 737 Max de Boeing todavía no se ha resuelto completamente, ya que hay países en los que todavía no se permite el uso de este modelo. De hecho, los primeros contratos entre las aerolíneas chinas y los fabricantes de aviones fueron con Boeing. Sin embargo, a raíz de los accidentes, las empresas asiáticas recurrieron a Airbus, y así lo han mantenido.

Sin embargo, las cosas se le pueden complicar a ambas compañías por el surgimiento de nuevos competidores. En China, la empresa Comac empezará a comercializar los dos modelos comerciales C919 y CRJ929 a lo largo del 2021. Estos modelos pueden sustituir el A320 y el B737. La intención de la compañía es vender mil de estos aviones a las aerolíneas chinas para 2033.

Por su parte, Rusia anunció en mayo la fabricación del avión MC-21, con capacidad para 163 pasajeros. También están desarrollando sus propios motores para ganar autonomía frente al resto del mundo. La Unión Soviética mantuvo este modelo y desarrolló la industria de la aviación más grande del mundo. Estos aviones sustituirán los modelos de Airbus y Boeing, o al menos en Rusia. La compañía ha declarado que ya tiene 175 pedidos de este modelo, pero todos ellos son para aerolíneas rusas.



El Mundo Gráficos.



- Aerolíneas

Para continuar, se analizará el impacto de la pandemia en las aerolíneas de todo el mundo. La crisis del coronavirus ha provocado el cierre de un total de 30 aerolíneas. Se encuentran ordenadas en esta lista de forma cronológica, según se cesaban las operaciones.

1. Nantucket Express (EE. UU.)
2. Air Italy (Italia)
3. Atlasglobal (Turquía)
4. Trans States Airlines (EE. UU.)
5. Flybe (UK)
6. Compass Airlines (EE. UU.)
7. Ravn (EE. UU.)
8. Germanwings (Alemania)
9. South African Airways
(Sudáfrica)
10. South African Express
(Sudáfrica)
11. German Airways (Alemania)
12. Miami Air
International (EE. UU.)
13. Avianca (Perú)
14. TAME EP (Ecuador)
15. Flyest (Argentina)
16. LATAM (Argentina)
17. Air Georgian (Canadá)
18. LEVEL Europe (Austria)
19. SunExpress Deutschland
(Alemania)
20. One Airlines (Chile)
21. Ernest Airlines (Italia)
22. ThaiAirways (Tailandia)
23. Virgin Atlantic (UK)
24. Interjet (México)
25. Norwegian Air (Noruega)
26. Aeromexico (México)
27. SunExpress (Alemania)
28. Alitalia (Italia)
29. CityJet (UK)
30. Air Mauritius (Isla de Mauricio)
31. NokScoot (Tailandia)
32. Tigerair (Australia)
33. LIAT (Antigua & Barbuda)
34. Shoreline Aviation (EE. UU.)
35. Jet Time (Dinamarca)
36. Go2Sky (Eslovaquia)
37. Expressjet (EE. UU.)
38. Air Asia (Japan)
39. Cathay Dragon (Hong Kong)
40. Montenegro Airlines
(Montenegro)



La distribución es la siguiente: Estados Unidos fue el país que más cierres experimentó, con el cese de las operaciones de siete compañías. Todas ellas operaban a nivel regional. En Canadá se cerró una aerolínea más, lo que hace un total de ocho en Norte América.

En Latinoamérica la pandemia afectó a seis compañías, incluyendo aerolíneas de gran nivel. El ejemplo de Latam resalta debido a que se trata de una de las mayores compañías del sector de América del Sur. La aerolínea tuvo que cancelar todos sus vuelos y reducir su actividad al 95% de los niveles normales. Como muchas otras empresas, se acogieron al Capítulo 11 de Ley de Quiebras de Estados Unidos para protegerse y así conseguir una prórroga para combatir la crisis, en vez de la desaparición de la compañía.

En Europa se cerraron otras ocho aerolíneas. Todas ellas aerolíneas de pequeño o medio nivel que operaban en el continente. Las restricciones de transporte aéreo y los confinamientos han dilapidado las reservas de estas compañías. Se han tenido que ver en la obligación de declararse en quiebra ante los enormes costes generados por la pandemia. Los países europeos han mantenido entre ellos altas las barreras de entrada, las cuales actualmente se han relajado. Sin embargo, las fronteras siguen cerradas para una buena parte de la población mundial. Si estas restricciones no se levantan, la recuperación del sector europeo es más complicado que se alcancen.

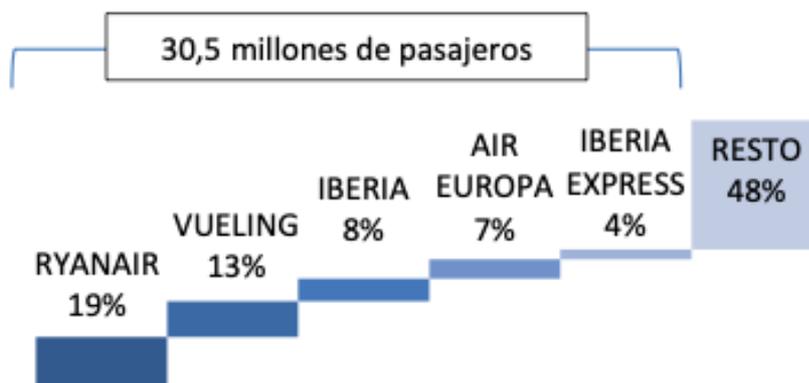
En África, son cuatro las aerolíneas que han tenido que llegar a esta situación. En el caso de South African Airlines, el estado denegó una ayuda de catorce mil rands puesto que el rendimiento de la compañía ya era malo antes incluso de la pandemia. La pequeña aerolínea Air Mauritius si ha sido el tipo de empresas que se hubiera salvado con intervención estatal. La aerolínea de la isla Mauricio no pudo afrontar los costes de la pandemia y se vio obligada a ceder de forma voluntaria la administración de la sociedad.

Aerolíneas en España – Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana

Durante el año 2020 se registraron 58,7 millones de viajeros, lo que supone un descenso del 74,7% respecto al año anterior. En 2018 y 2019, la cifra alcanzó los 222,6 y 231,5 millones de viajeros, respectivamente. Dieciséis compañías operaron las rutas domésticas transportando a 16,9 millones de pasajeros, setenta y seis las encargadas de 27,3 millones de pasajeros de la UE y noventa y cuatro aerolíneas del movieron 14,5 de pasajeros del resto del mundo. Hacen un total de 148 aerolíneas operando en España.

De todas esas aerolíneas y pasajeros, Ryanair superó la barrera de los 10 millones de viajeros, transportando 11,4 millones de pasajeros. Vueling superó la barrera de cinco millones, y alcanzó los 7,8 millones. Hay doce aerolíneas que transportaron más de un millón de pasajeros cada una. . El sumatorio de estas catorce aerolíneas supone una cuota de mercado del 72%. El siguiente gráfico muestra la cuota de mercado de las principales 5 compañías del mercado aéreo en España.

Cuota de las principales 5 compañías del mercado aéreo en España

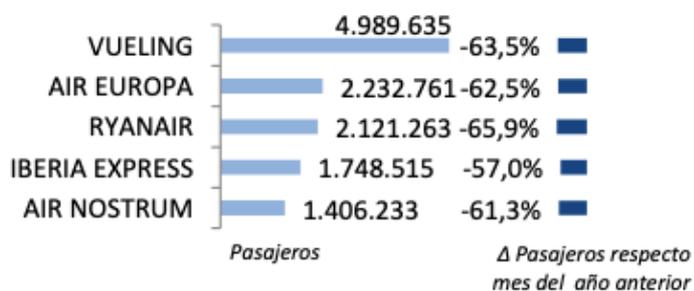


Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana

- El mercado España – España

El mercado doméstico experimentó una caída del 60,6%. La diferencia respecto de los valores de 2019 equivale a 25,9 millones de pasajeros. De las dieciséis compañías que operaron las rutas domésticas, el 74% del tráfico aéreo fue operado por cinco compañías. Cuatro de las cinco compañías del gráfico anterior se repiten en el siguiente gráfico.

Tráfico y variación de las 5 principales compañías



Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

Durante el 2020, se realizaron 219 rutas domésticas. El desglose de las aerolíneas es el siguiente. Hay cuatro compañías que operan más de cincuenta rutas. Se trata de Vueling, Air Europa, Ryanair y Air Nostrum. Dos compañías, Volotea y Binter Canarias se ocupan de entre veinte y cincuenta rutas. Las otras diez aerolíneas gestionan menos de 20 rutas en todo el territorio.

Ranking de las principales 10 compañías en el mercado España-España

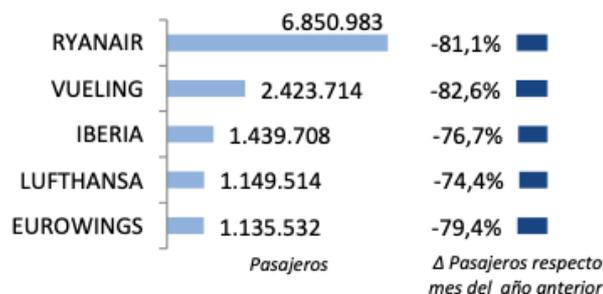
Rk.	Compañía	Cuota	Pasajeros	Δ Pax
1	VUELING	29,6%	4.989.635	-63,5%
2	AIR EUROPA	13,2%	2.232.761	-62,5%
3	RYANAIR	12,6%	2.121.263	-65,9%
4	IBERIA EXPRESS	10,4%	1.748.515	-57,0%
5	AIR NOSTRUM	8,3%	1.406.233	-61,3%
6	IBERIA	7,8%	1.319.486	-64,1%
7	BINTER CANARIAS	6,9%	1.165.839	-45,9%
8	CANARIAS AIRLINES	6,3%	1.070.669	-33,7%
9	CANARY FLY	2,2%	372.482	-39,4%
10	VOLOTEA	2,0%	335.909	-23,5%
	Resto	0,6%	106.701	
	Acumulado Doméstico	100,0%	16.869.493	-60,6%

Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

- Mercado España – Unión Europea

La caída de los niveles de viajeros en el mercado España – Unión Europea fue del 81,1%, llegando a los 27,3 millones de pasajeros. Por la pandemia y la salida de la UE de Reino Unido se han perdido más de 123 millones de pasajeros en todo el año. También se ha perdido la conexión con treinta y tres aerolíneas.

Tráfico y variación de las 5 principales compañías



Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

El mercado España – UE lo lidera Ryanair, seguido de Vueling e Iberia, pero la compañía irlandesa mantiene una desventaja bastante considerable con el resto de sus competidores. Estas cinco compañías suponen un 48% de la cuota de este mercado.

Este mercado motor del país. Estas son las cifras que son necesario aumentar puesto que suponen el mayor porcentaje del tráfico aéreo en España. Además, la mayor parte de estos vuelos son de carácter turístico, por lo que los beneficios económicos en la economía serán muy notables.

Ranking de las principales 10 compañías en el mercado España-Unión Europea

Rk.	Compañía	Cuota	Pasajeros	Δ Pax
1	RYANAIR	25,1%	6.850.983	-81,1%
2	VUELING	8,9%	2.423.714	-82,6%
3	IBERIA	5,3%	1.439.708	-76,7%
4	LUFTHANSA	4,2%	1.149.514	-74,4%
5	EUROWINGS	4,2%	1.135.532	-79,4%
6	AIR EUROPA	4,1%	1.120.967	-72,4%
7	EASYJET EUROPE AIRLINE	4,0%	1.090.178	-77,7%
8	TRANSAVIA HOLLAND	3,7%	1.017.994	-73,2%
9	WIZZ AIR HUNGARY	3,1%	858.537	-66,3%
10	TUIFLY	2,8%	759.259	-74,0%
	Resto	34,7%	9.488.168	-
	Acumulado UE	100,0%	27.334.554	-81,8%

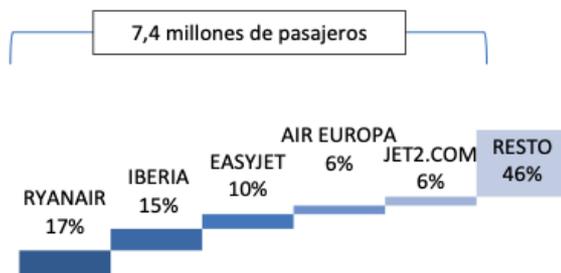
Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

- Mercado España – Resto del mundo

Este mercado registró 14,5 millones de pasajeros, lo que supone un descenso del 62,2%. Este es el mercado que menos ha disminuido a pesar de la pérdida de 25,9 millones de pasajeros respecto a los niveles de 2019. Se han perdido casi quinientas rutas comerciales entre países ajenos a la UE y España. De hecho, solo dos aerolíneas conectaban a España con más de diez países; tres entre diez y cinco países; y ochenta y nueve con menos de cinco países. Suman noventa y cuatro aerolíneas, veintiocho menos que el año pasado.

El mercado España – mundo lo vuelve a liderar Ryanair. Aparece una nueva aerolínea en el ranking: Jet2.com. Estas cinco aerolíneas acaparan el 54% de la cuota de mercado, lo que supone 7,4 millones de pasajeros.

Cuota de las principales 5 compañías del mercado aéreo España-Extra UE



Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

En condiciones normales, es decir, antes de la pandemia, la presencia de este mercado representaba menos de un 20% de todo el tráfico aéreo del país frente al 67% del mercado España – UE.

Ranking de las principales 10 compañías en el mercado España-Extra Unión Europea

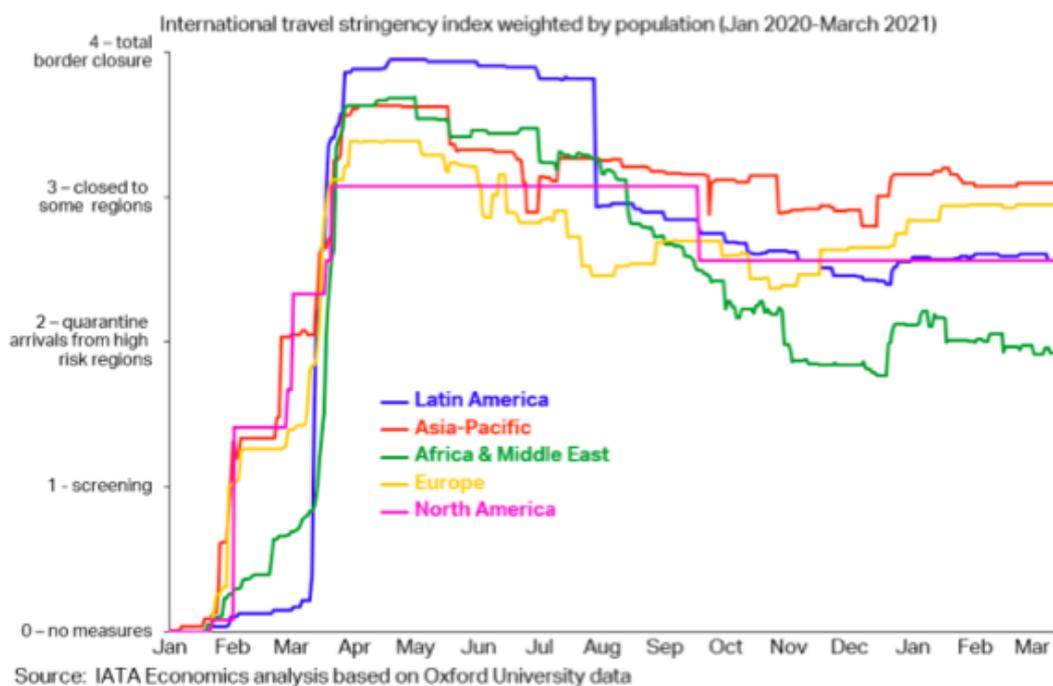
Rk.	Compañía	Cuota	Pasajeros	Δ Pax
1	RYANAIR	16,9%	2.453.447	99,1%
2	IBERIA	14,7%	2.134.989	-70,0%
3	EASYJET	10,1%	1.458.874	1420,9%
4	AIR EUROPA	6,1%	878.269	-71,1%
5	JET2.COM	6,1%	877.917	Nueva
6	BRITISH AIRWAYS	3,9%	564.249	240006%
7	EASYJET SWITZERLAND	3,0%	435.349	-72,9%
8	VUELING	2,7%	393.161	-73,5%
9	SWISS	2,5%	366.503	-79,1%
10	TUI AIRWAYS	2,4%	349.617	Nueva
	Resto	31,6%	4.573.979	-
	Acumulado Extra-UE	100,0%	14.486.354	-62,2%

Ministerio de Movilidad, Transporte y Agencia Tributaria

- Restricciones

A continuación, se presentará la situación actual en cuanto a las restricciones de entrada que cada país impone a los viajeros que llegan a sus fronteras. Desde el inicio de la pandemia, las restricciones se han mantenido vigentes y están causando una ralentización en la recuperación económica a nivel sectorial y global. A día de hoy, las restricciones a nivel internacional son muy duras, como se puede ver en el siguiente gráfico.

Durante los primeros meses de la pandemia, la mayoría de los países cerraron sus fronteras a viajeros que provenían de China. Con la aparición de nuevas cepas, fueron muchos los estados que se incluyeron en esta lista negra. Muchos de forma recíproca. Brasil, Inglaterra o India, ejemplos de estilo y comúnmente, países altamente turísticos, en los cuales se descubrió respectivamente una mutación del virus. Países incluso cerraron por completo hasta que la situación sanitaria mejoró.



Informe IATA: Restricciones entre países desde que se desata la pandemia

Como se observa en el gráfico, las restricciones se han mantenido entre el segundo y tercer nivel durante todo un año, de marzo a marzo. Esto significa que en



todos los países hay que cumplir ciertos requisitos de entrada para poder cruzar sus fronteras. Podemos deducir que el porcentaje de países desarrollados que imponen restricciones es mayor que el de países en vías de desarrollo por motivos económicos. En los países africanos o del medio oriente hay una considerable diferencia en cuanto a las restricciones impuestas. Los países asiáticos lideran el gráfico debido a la nueva cepa china surgida en enero de 2021.

A estas alturas, la situación no es como la de hace un año. La mayoría de los países establecen los criterios de entrada según las relaciones internacionales que mantienen porque la crisis sanitaria está bajo control en la mayoría de los estados. Sin embargo, a nivel internacional, las restricciones no se terminan de levantar.

En la página web de la IATA Travel Agency se encuentra a disposición de los cibernautas un mapa interactivo sobre las restricciones de entrada en cada país. El mapa se encuentra actualizado a tiempo real. Para poder usar esa información, se ha organizado en tablas, expuestas por continentes.

- Europa

Europa	País:	España	Alemania	Reino Unido	Italia	Francia	Rusia
Restricciones:	Vacunados	X	X	X	X	X	X
	PCR		X	X		X	X
	Antígenos	X	X	X	X	X	
	Segundo Test			X			
	Posible confinamiento	X	X	X	X	X	X
	Exámenes médicos en el aeropuerto	X			X	X	
	Haber pasado el virus	X	X				
	Rellenar formulario de control sanitario	X		X		X	X

IATA – Elaboración propia



En Europa, miembros de la Zona Schengen mantienen sus fronteras abiertas para el resto de los países. Estos países tienen como obligatorio imponer un confinamiento a los viajeros que provengan de los siguientes países: Botsuana, Brasil, Eswatini (Swaziland), India, Lesoto, Malawi, Mozambique, Nepal, Sudáfrica, United Kingdom, Uruguay, Zambia o Zimbabue. Italia, España, Francia, Alemania, todos ellos comparten esta restricción. Sin embargo, en el caso de los italianos, ellos también tienen cerradas las fronteras a Sri Lanka, India o Bangladés. Además, algunos países europeos prohíben la entrada a la zona Schengen desde países que no forman parte de la coalición.

Suiza es un ejemplo de estas administraciones. Además de pedir las pruebas PCR o de vacunación, la administración cierra sus fronteras a todos los países excepto los de la zona Schengen. La lista es la siguiente: Andorra, Australia, Bulgaria, Croacia, Chipre, Irlanda (Rep.), Israel, Corea (Rep.), Mónaco, Nueva Zelanda, Rumania, Ruanda, San Marino, Singapur, Tailandia o Ciudad del Vaticano.

Todos los países tienen en común la vigencia de presentar pruebas de vacunación o detección del virus negativas al llegar al país de destino. En algunos países sirve con tener capacidad para demostrar haber pasado el virus en los meses anteriores a realizar tomar el avión.

Rusia impone un confinamiento de catorce días a los viajeros que vienen de Reino Unido. Como el resto de los países, mantiene los requisitos de presentar pruebas de detección del virus realizadas en los últimos tres días. Los rusos solo usan PCRs.

En el caso de Reino Unido, que sigue su curso de forma independiente de Europa como ha hecho a lo largo de la historia, los miembros de la Common Wealth solo deben realizarse una prueba dos días después frente a las dos pruebas que tienen que hacerse el resto de los países. El país incluye en una larga lista, mucha más que



la mencionada anteriormente, los países en los que si se ha transitado en los últimos diez días se deben tomar las siguientes medidas: once noches de cuarentena y aterrizar en aeropuertos seleccionados. Al haber salido de la UE, la administración tiene más libertad para actuar. Por último, el país tiene vetada la entrada a los viajeros de Etiopía, Omán, Qatar y Emiratos Árabes Unidos.

- América

América	País:	Estados Unidos	Canadá	Colombia	Brasil	Chile	Argentina
Restricciones:	Vacunados						
	PCR	X	X	X	X	X	
	Antígenos	X	X				
	Segundo Test a algunos países		X				
	Posible confinamiento		X		X	X	
	Exámenes médicos en el aeropuerto					X	
	Haber pasado el virus	X				X	
	Rellenar formulario de control sanitario	X			X	X	X

IATA – Elaboración propia

Estados Unidos restringe la entrada a los países europeos y países donde se han desarrollado cepas como India, Brasil o China. Canadá por el contrario, restringe la entrada a cualquier país y solo permite la entrada de canadienses, y por extensión, a familiares directos de canadienses, y a residentes del país, ya sea por motivos profesionales, académicos, o cualquier índole. Además, tiene bloqueados los estados de India y Pakistán.

Colombia tiene cerradas sus fronteras a los viajeros que han transitado por la India en los últimos catorce días. El resto de los viajeros sólo necesitan presentar una PCR negativa realizada 96 horas antes de realizar el trayecto. Brasil también bloquea a la India y va más allá, bloqueando Sudáfrica y Reino Unido, o viajeros que han transitado por esos países en los últimos catorce días. En el caso de los brasileños



procedentes de estos países, podrán entrar al país, pero se pueden ver obligados a realizar un confinamiento, también de 14 días.

Chile mantiene cerrada sus fronteras a todo el mundo. Solo permite la entrada de extranjeros por razones diplomáticas. Los chilenos pueden regresar presentando una prueba PCR negativa o con certificados médicos de haber pasado el virus hace más de dos semanas, pero no más tarde que un mes.

Brasil mantiene intensifica los bloqueos que sus vecinos mantienen a la comunidad internacional. Además de Brasil, India y Reino Unido, la administración bloquea los vuelos desde Chile y Turquía. Sin embargo, la lista de países abiertos al tráfico aéreo es muy superior a la de los países bloqueados. La entrada de viajeros de más de ochenta estados está permitida siempre que se presenten las pruebas médicas pertinentes.

- Asia/Oceanía

Asia/Oceanía	País:	China	India	Japón	Malasia	Australia	Nueva Zelanda
Restricciones:	Vacunados						
	PCR	X	X	X	X	X	X
	Antígenos		X	X		X	X
	Segundo Test		X				
	Posible confinamiento	X	X	X	X	X	X
	Exámenes médicos en el aeropuerto	X	X	X	X		X
	Haber pasado el virus						
	Rellenar formulario de control sanitario	X				X	X

IATA – Elaboración propia

La administración de China solo permite la entrada de nacionales extranjeros que viajen por motivos económicos, científicos, tecnológicos o relacionadas con la ayuda



humanitaria una vez se emitan las visas en la embajada o consulados de China. El resto de los viajeros tiene bloqueada la entrada debido a los repuntes por la nueva cepa. En el caso de India, los vuelos están cerrados hasta el 30 de junio. Solo pueden cruzar las fronteras nacionales los ciudadanos indios fuera del país.

Japón es uno de los países más restringidos de todo el mundo. La lista de estados bloqueados alcanza los ciento ochenta. Como China, ha suspendido todos los visados emitidos hasta próximo aviso. De esta forma, el país trata de aislarse hasta que los nuevos brotes asiáticos cesen aprovechando sus características geográficas. Malasia restringe directamente los vuelos de cualquier procedencia. Además, veta los países con nuevas cepas como Brasil, Bangladés, India, Nepal, Pakistán o Sri Lanka. De nuevo solo se permiten los viajeros nacionales que regresan, y si vinieran de alguno de estos países, tendrían que realizar una cuarentena a sus expensas.

En el caso de Oceanía, Nueva Zelanda se mantiene cerrada al tráfico aéreo. Solo permite la entrada a vuelos despegados en Australia y la isla Cook, los cuales tiene que realizar un confinamiento de los catorce días posteriores al aterrizaje. Los viajeros neozelandeses que vengan de Brasil, India, Pakistán, Papúa Nueva Guinea o China deberán hacer el mismo confinamiento.

Australia mantiene las mismas restricciones que para los viajeros procedentes de Nueva Zelanda. Deben realizar un confinamiento, además de presentar las pruebas PCR negativas. Las tripulaciones de los aviones o pasajeros que estén de paso en el país entre siete y setenta y dos horas pueden verse obligados a mantenerse en el aeropuerto o aislarse en el hotel del aeropuerto hasta el siguiente vuelo.



- África/Oriente Medio

África/Oriente Medio	País:	Marruecos	Egipto	Iraq	Etiopia	Congo (Rep. Dem.)	Sudáfrica	Chad
Restricciones:	Vacunados							
	PCR	X	X	X	X	X	X	X
	Antígenos							
	Segundo Test							
	Posible confinamiento			X				X
	Exámenes médicos en el aeropuerto		X	X		X	X	
	Haber pasado el virus							
	Rellenar formulario de control sanitario	X					X	X

IATA – Elaboración propia

En Oriente Medio, en Irán, las fronteras están abiertas. Es necesario presentar una prueba de detección del virus negativa. Los viajeros que procedan de la India, Indonesia, Bagdad o Basra, ciudades de Irak podrán ser sujetos a realizar un confinamiento. En Israel se restringe el tránsito de viajeros procedentes de países europeos. Para el resto de los viajeros, se debe presentar una PCR o Antígenos y se debe rellenar un formulario de entrada en el que declaren los países en los que se ha estado en los últimos catorce días, si el viajero se ha vacunado, la intención del viaje y los datos de contacto para poder localizarle. El control en las fronteras de todo el mundo es muy alto.

En el continente africano, Libia es el único país que se encuentra aislado a nivel internacional, pero se debe a razones políticas. Los vuelos al país están suspendidos desde julio de 2020. Marruecos mantiene sus fronteras cerradas para los siguientes países: Albania, Algeria, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bosnia - Herzegovina, Botswana, Brasil, Bulgaria, Camerún, Congo (Rep. Dem.), Croacia, Chipre, República Checa, Dinamarca, Egipto, Estonia, Finlandia, France, Germany, Ghana, Grecia, Guinea, Hungría India, Irlanda (Rep.), Italia, Kuwait, Lavita, Líbano, Libia, Lituania,



Luxemburgo, Mali, Malta, Mozambique, Países Bajos, Nueva Zelanda, Noruega, Polonia Portugal, Rumania, Serbia, Sierra Leone, Eslovaquia, Sudáfrica, España, Suecia, Suiza, Turquía, Ucrania o Reino Unido.

En el caso de Egipto, las fronteras se encuentran abiertas. Es necesario presentar una prueba PCR negativa para poder entrar al país. Para las administraciones africanas el método de detección más eficaz es esta prueba, y podemos observar como la prueba de antígenos no sirve a los viajeros para cumplir los requisitos sanitarios.

El resto de los países africanos Sudáfrica, Chad, República Democrática del Congo o Etiopía imponen los niveles de restricciones más bajos del continente. Ninguno de los tres países tiene bloqueado algún país. Para ingresar al estado, los tres países coinciden en la obligatoriedad de presentar una prueba de detección del virus negativa, realizada en las 72 horas antes de realizar el trayecto. En el caso de Chad, los viajeros pueden verse sometidos a una cuarentena de siete días. Por otro lado, en el Congo, los viajeros se pueden someter a exámenes médicos al llegar al país.

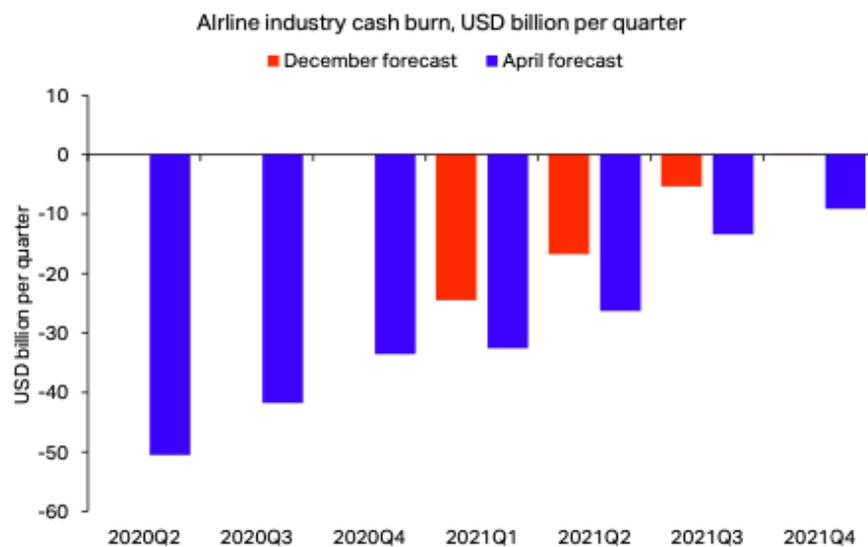
Tras haber analizado las restricciones a nivel mundial, se pueden extraer las siguientes conclusiones. Todos los países exigen una prueba de detección del virus negativa antes de realizar el viaje. Muy pocos incluyen la vacunación como prueba para transitar libremente. Los requisitos de entrada son comunes entre los países. Se puede observar cómo los países en los que se desarrolló una cepa nueva del virus se mantienen aislados del resto de países. Brasil, Reino Unido, China han sido países muy repetidos a lo largo de este análisis.

La sensación es que, si no se toman medidas pertinentes para agilizar el levantamiento de restricciones del transporte aéreo, los estragos dejados por la pandemia pueden arrastrarse mucho más en el tiempo. (8)

- Organizaciones que han recibido crédito público en forma de deuda privilegiada. La deuda privilegiada se resume unos bajos tipos de interés, en plazos accesibles y tras un periodo en el que no se paga nada.

- Por último, organizaciones en las que el dinero público ha entrado en el accionariado de la empresa a modo de rescate. Este tipo de acciones suele implicar la sustitución de la junta directiva de la compañía.

Hay que entender que las aerolíneas son empresas estratégicas para un estado. Hoy en día, sería impensable para un país desarrollado no disponer de una red de aviación competitiva. Es por eso por lo que los rescates con dinero público están más que justificados, aunque se trate de empresas privadas. Además, las grandes corporativas se justifican en que la mala situación que atraviesa el sector no se debe a una mala gestión de los activos o el capital utilizado, sino a un impedimento que supera sus capacidades.



IATA Economics Airline Industry Forecast

Actualmente, las grandes aerolíneas ya han generado las suficientes reservas para soportar los próximos años de pérdidas. Pérdidas generadas por el efectivo quemado para poder aguantar los costes derivados de esta pandemia.



Corporativamente hablando, el *cash burn* o consumo de efectivo, se conoce como el resultado negativo de un periodo. Es decir, los *cash flows* compañía son negativos, lo que significa que se gasta más de lo que se ingresa. El informe de la IATA de la industria prevé un consumo de efectivo de ochenta y un mil millones de dólares en 2021. Sin embargo, muchas compañías de menor tamaño se han visto desamparadas y sin capacidad para pagar los costes derivados de la pandemia.

Se puede observar el caso de aerolíneas de origen africano o latino, en las cuales la intervención del estado fue mínima y terminaron en bancarrota. En el caso de América Latina, las aerolíneas Aeromexico, Airanca o Latam, las cuales tuvieron que adherirse de forma tardía al capítulo 11 de Ley de Quiebras de Estados Unidos. Este proceso permite a la empresa realizar la correspondiente restructuración financiera bajo el amparo de los tribunales, mientras que continúa con la actividad regular de sus operaciones.

Algo similar ocurrió con aerolíneas africanas. Concretamente Airmauritius, la aerolínea de la isla Mauricio. En abril de 2020 anunció que cedía de forma voluntaria la gestión de la compañía en favor de evitar la bancarrota. La misma medida fue tomada por la aerolínea australiana Virgin Australia. De esta forma, la empresa mantuvo su actividad, pero se centró en refinanciarse.

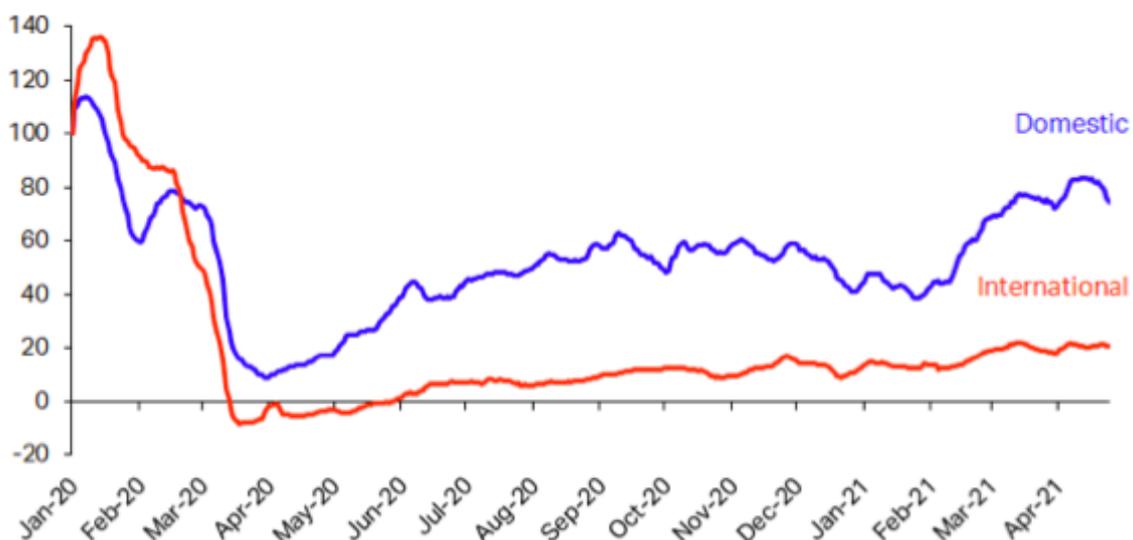
Y es que la IATA afirma qué sin la intervención estatal recibida, la crisis no hubiera sido evitada de la forma en la que ha sido. Considera que para el buen porvenir de la industria es necesaria la alianza con los gobiernos. Así mismo lo dice la agencia en su informe y lo reiteró Alexandre de Juniac, el director general y CEO de la agencia, en una entrevista realizada por People&Profit of France 24.

“Muchos gobiernos han hecho un buen trabajo apoyando financieramente al empleo en la aviación. (...). Donde esto no ha pasado, en Latinoamérica, por ejemplo, vemos bancarrotas. Las aerolíneas continúan gastando dinero y se espera que esto

persista el año que viene. Sin un segundo tramo de ayudas financieras muchas empresas no llegarán al invierno.” Alexandre de Juniac, (2020)

Existen aerolíneas de distintos países que, debido a las condiciones de dichos países, van a experimentar un mayor crecimiento que el resto de las aerolíneas. En Australia, Rusia, China o Estados Unidos han logrado una gestión muy eficaz de la vacunación y por el tamaño de su mercado doméstico, las aerolíneas de estos países podrán respaldarse en ese tipo de desplazamientos. En el caso de Estados Unidos, las previsiones para 2021 son mejores que las realizadas en diciembre, reduciendo las pérdidas a los cinco mil millones de dólares, frente a los once mil millones anteriormente previstos. (5)

Comparación vuelos domésticos – internacionales



IATA Economics

Debido a las restricciones de movilidad que todavía se mantienen, la situación actual se resume en un estancamiento a nivel internacional en contraposición con el auge de los mercados domésticos. Actualmente, más de la mitad de los vuelos en todo el mundo son de carácter doméstico, ya que estos mercados se encuentran en cerca del 80% en comparación con los niveles pre-pandémicos. Por el otro lado, podemos observar cómo los vuelos internacionales solo alcanzan el 20%. Para poder



realizar cualquier comparación debemos utilizar de referencia el año 2019, el cual representa los niveles normales.

El siguiente cuadro muestra una comparación entre los resultados del mercado doméstico en 2019 frente a las proyecciones de 2021.

Domestic Passenger Markets

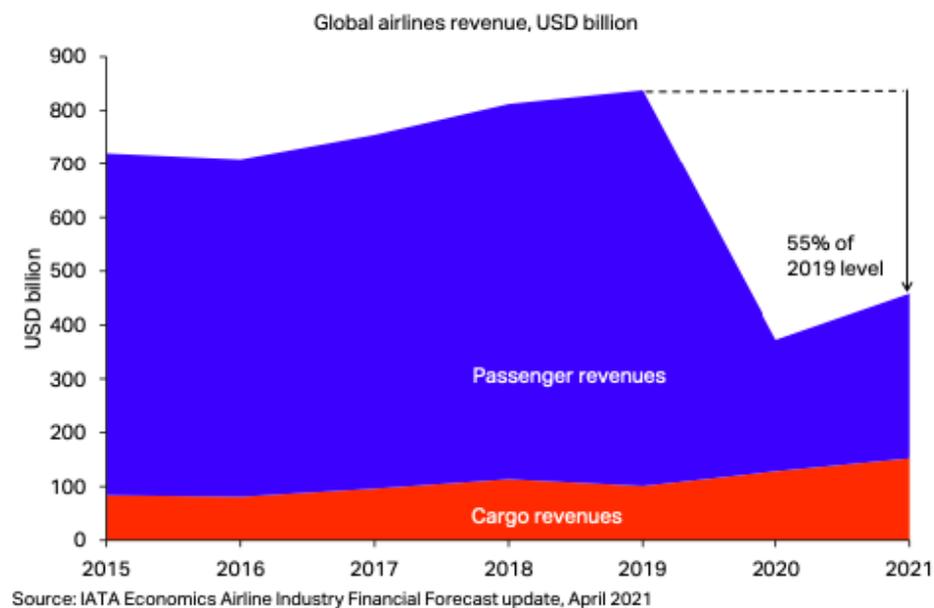
APRIL 2021 (%VS
APRIL 2019) WORLD SHARE1 RPK

Domestic	54.3%	-25.7%
Dom. Australia	0.7%	-34.4%
Dom. Brazil	1.6%	-60.9%
Dom. China P.R.	19.9%	6.8%
Dom India	2.1%	-42.0%
Dom. Japan	1.5%	-54.9%
Dom. Russian Fed.	3.4%	11.0%
Dom. US	16.6%	-34.9%

IATA Economics

Podemos observar como solo los RPKs de China y Rusia se mantienen positivos. La demanda de vuelos domésticos en China aumento hasta el 6,8% en comparación con los niveles pre-pandémicos de 2019. En el caso de los Estados Unidos, el mercado doméstico se espera que se recupere a niveles normales a finales de este año o comienzos de 2022.

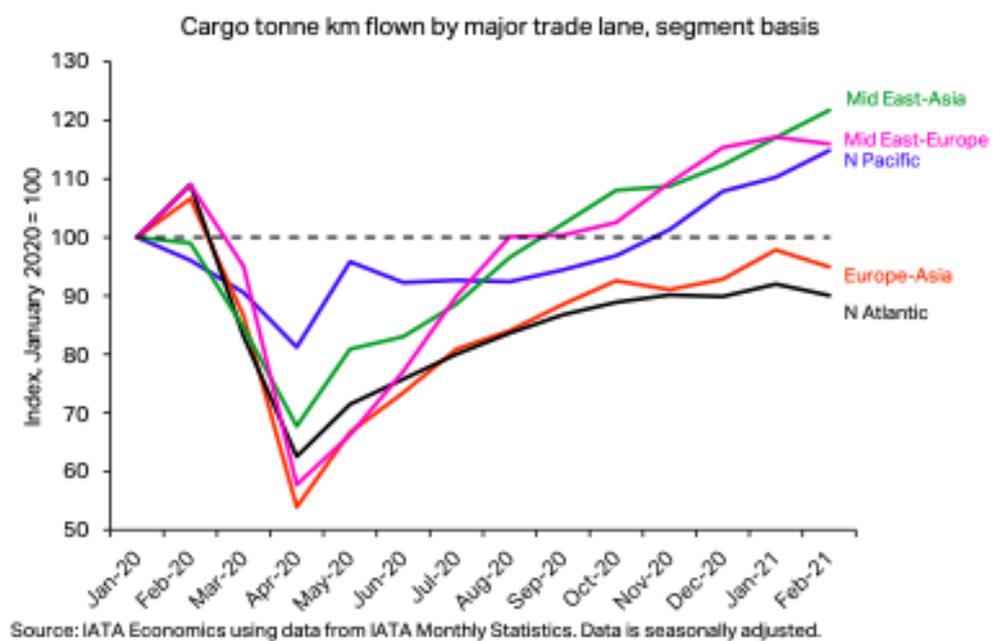
Otra buena noticia que muestra el informe es la notable presencia de sector del cargo en la industria de la aviación. Actualmente, los ingresos que este sector representan sobre el total de la industria son del 33%, cuando en niveles normales solía estar en torno al 10-12%. Para 2021, la previsión es que los ingresos superen los ciento cincuenta mil millones de dólares. La industria ha experimentado un incremento del 13,1% respecto a 2019, debido a la alta demanda de productos que se reciben por paquetería. El confinamiento y las restricciones han cambiado la forma de consumir del comprador medio y el sector de la distribución es uno de los más beneficiados.



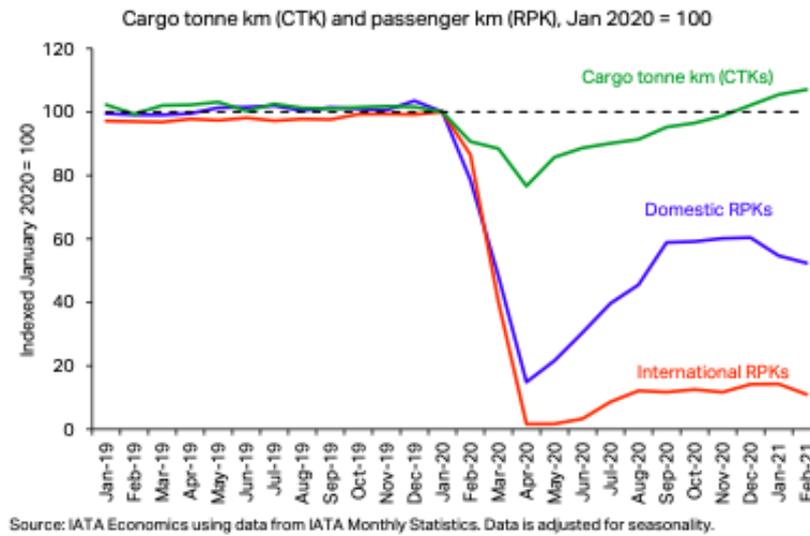
Con la pandemia, el sector del cargo sufrió una reducción superior al 30% de los niveles normales, debido a medidas de confinamiento de los primeros meses. El consumo a nivel mundial se redujo y provocó una parada generalizada de estas entregas. Sin embargo, este sector experimentó una recuperación

considerablemente rápida, pero se espera que con el paso del tiempo sea desigual. En la siguiente gráfica se puede observar la evidencia.

Las regiones que se encuentran entre las relaciones comerciales entre Estados Unidos y China se verán beneficiados por el aumento en el tráfico entre ambos estados. Sin embargo, se prevé que la industria a nivel europeo tarde más en recuperarse debido a confinamientos impuestos por los gobiernos.



Otro factor para considerar es que el CTK, la medida de rendimiento de esta industria. Se aprecia cómo con la pandemia, el CTK no se redujo de la misma forma que la de los vuelos comerciales. Esto se debe a los altos costes que han tenido que soportar las aerolíneas para continuar operando. Costes que, por otro lado, no han sido tan considerables para estas empresas por el modelo de negocio que tienen.



Para terminar con el informe, la agencia advierte de que los próximos años serán difíciles para toda la industria. La previsión de 2021 son unas pérdidas 47 mil millones de dólares en todo el mundo. Para agravar el problema, es bastante probable que los crecimientos y recuperaciones se den a distintos ritmos en cada región. En zonas donde las restricciones de transporte entre países todavía son estrictas, la recuperación será más lenta. En Europa, por ejemplo, esto es lo más probable que ocurra, debido a que, en condiciones normales, la mayoría de los vuelos son entre países europeos, y actualmente, éstos dependen del levantamiento de restricciones.



- Confianza y ahorro

Sin embargo, la población tiene ganas de retomar los viajes, y, se prevé que una vez haya libertad de movimiento se recuperen los niveles de tráfico anteriores a la pandemia. En una entrevista realizada a Alexandre de Juniac, se pone en duda la confianza que tienen los viajeros en viajar, a lo que él responde:

“Lo primero de todo, creemos que los pasajeros tienen confianza. Hemos hecho mucha labor de investigación que muestra que los pasajeros se sienten seguros cuando viajan debido a las medidas implantadas por las aerolíneas en cada vuelo: la mascarilla obligatoria, control de temperatura, desinfección de la cabina del avión. Ósea que sí, hay confianza. Hemos observado cómo siempre que se levantan las restricciones de movimiento los pasajeros aparecen, por lo que el apetito de volar está ahí. La parte más difícil es la de convencer a los gobiernos para que levantes las restricciones para viajar y medidas de cuarentena. Son estas medidas las que impiden que el tráfico se recupere.”

Alexandre de Juniac (2020)

Se ha comprobado que los contagios durante los vuelos son de muy baja probabilidad, siempre que los pasajeros y la tripulación cumplan con las medidas impuestas. Desde el comienzo de 2020, se han contabilizado cuarenta y cuatro casos de coronavirus por contagio en avión. En ese mismo periodo, han viajado mil doscientos millones de pasajeros. Eso se traduce en un contagio por cada veintisiete millones de pasajeros.

Un estudio realizado por Airbus y Boeing ha revelado el motivo por el cuál el número de contagios es tan bajo. De forma lógica cabe pensar que el cumplimiento de las medidas de seguridad proporciona el menor riesgo al viajero. Y es cierto. Sin embargo, los aviones ya incorporaban ciertas características que en favor de los requisitos de seguridad para evitar la transmisión del virus. En primer lugar, el

sistema *High Efficiency Particulate Air* (HEPA) renueva el aire cada dos o tres minutos, integrado en la mayoría de los aviones. También debemos tener en cuenta que todos los pasajeros miran hacia delante y que el asiento del viajero de delante proporciona la barrera física necesaria para evitar la transmisión frente a frente. Además, el sentido en el que fluye el aire hacia abajo provoca que el aire que se respira se comparta lo más mínimo.

Las aerolíneas también están jugando su papel para transmitir confianza a la población. Por medio de publicaciones en sus redes sociales o a través de sus webs corporativas, las compañías tratan de mostrar la seguridad que brindan los viajes en avión. Con las medidas implementadas por todas las aerolíneas para cada vuelo, se demuestra el compromiso que estas organizaciones tienen para superar esta pandemia, porque su futuro depende de ello. En esta imagen, extraída de un vídeo promocional de Iberia, destaca la importancia que se le da a la seguridad de los transportes aéreos.

Medidas de seguridad



Fuente: Iberia

Cuando las restricciones se levanten y el virus no suponga un peligro, se experimentará un incremento lineal de la demanda hasta llegar a los niveles normales. Los informes de la IATA proyectan una recuperación total de la industria en 2023-2024. (8) Este fenómeno será posible porque la tendencia en 2020 ha sido la de ahorrar. En España, el informe del INE de 2020 así lo mostraba, aumentando el ahorro doméstico del 17% al 30%. (10) Este incremento se debe a la sensación de incertidumbre que se mantuvo a lo largo del año. Los españoles veían un futuro apretado, con un ciclo económico superior al de 2008 a la vuelta de la esquina. Como se ha visto anteriormente en el marco teórico/descriptivo en las gráficas de las bolsas mundiales, el desplome provocado por la pandemia fue inimaginable. A pesar

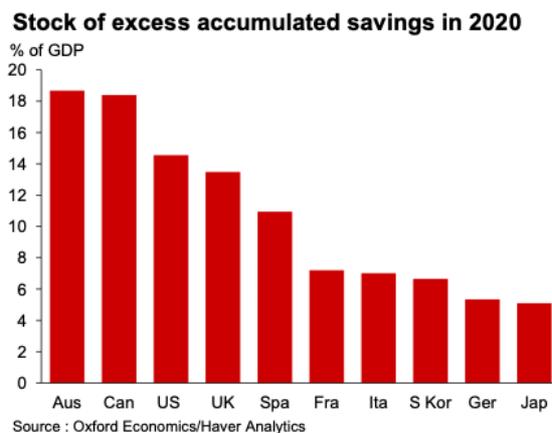
de ello, la recuperación de la economía global está siendo más rápida de lo que cabía esperar.

El virus pasará, o al menos se aprenderá a convivir con él. Los ritmos de vacunación podrían ser más altos, o al menos más homogéneos, pero la mayoría de la población de riesgo está vacunada y fuera de peligro, incluso ante una supuesta recaída. Sin embargo, el objetivo debe ser conseguir la vacunación de la totalidad de la población para lograr así la inmunización global del virus, lo que se espera que se consiga a lo largo de este año y el próximo.

Una vez la situación sanitaria se haya regulado por completo y reine la estabilidad económica, la población comenzará a gastar parte de esos ahorros, por lo que la inversión y el consumo aumentarán. Si la estabilidad se mantuviera en el tiempo, lo que es de esperar una vez se haya controlado el virus, y más importante todavía, se suelten las restricciones de movilidad, el sector iniciará una tendencia de recuperación con la que podrá afrontar las pérdidas millonarias provocadas por la crisis.

En la siguiente tabla podemos observar como el fenómeno del ahorro en 2020 no solo se ha dado en España, sino también en resto del mundo.

Consumers have accumulated savings to spend In some markets (US, UK) consumers 'excess' savings exceed 10% of GDP

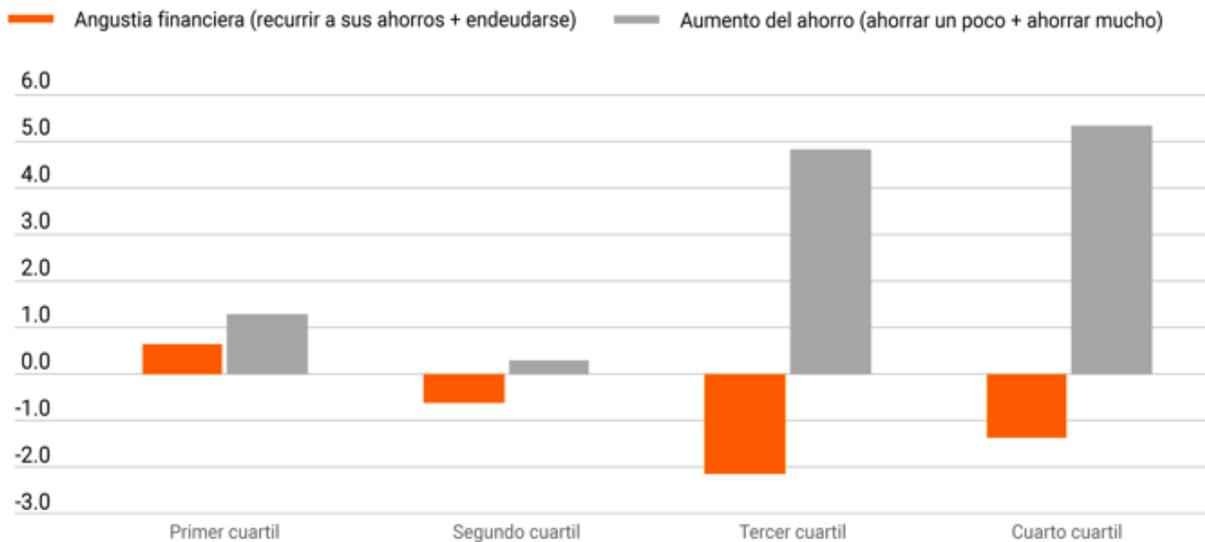


Source: IATA Economics using data from Oxford Economics



En Europa, se calcula que el capital se encuentra en torno a los 600 mil millones de euros. Sin embargo, el impacto que este exceso de ahorros suponga para la economía será menor del que se esperaba. Lo cierto es que la distribución de esos ahorros es desigual. Los hogares con mayores rentas son las que acumulan el mayor porcentaje de ahorro a lo largo del año. En contraposición, los que tenían una renta menor han visto como sus ingresos se reducían o incluso perdían el trabajo, en el peor de los casos. (11)

Variación en el ahorro desde febrero de 2020 hasta marzo 2021



Comisión Europea: Variación en el ahorro desde febrero de 2020 hasta marzo 2021

La Comisión Europea clasifica las rentas en cuartiles según el nivel de renta. Como se puede apreciar en el gráfico, los grupos con mayores rentas presentan unos niveles de variación en el ahorro muy superiores a los otros grupos. Debemos tener en cuenta la gráfica esta expresada porcentajes, por lo que los incrementos de patrimonio que dichos grupos han experimentado son enormes, considerando que se trata sólo de un año. La reducción de patrimonio del tercer y cuarto cuartil también es considerable, por la misma razón, la envergadura del patrimonio. Sin embargo, la reducción de patrimonio no posiciona a estos grupos en riesgo económico.



No es el caso de los dos primeros cuartiles. La información relevante presentada es negativa. De esta gráfica se puede extraer que los hogares con menos renta no han conseguido generar ahorros durante el 2020. Este grupo es el más numeroso en la economía europea y es el que tira de ella. La reducción de estos patrimonios puede poner en riesgo la solvencia económica de la familia. Esto conllevará repercusiones económicas para el continente, ya que el aumento del consumo en estos cuartiles podría ser el empujón que necesita la economía.

Pero los informes de emitidos desde Bruselas confirman que efectivamente, el empuje será menor del esperado. Se destaca que se ha iniciado una tendencia que aumentará la desigualdad económica en el continente. Los grupos de los dos primeros cuartiles, que no han logrado ahorrar hasta ahora, pretenden hacerlo ahora, que comienza a estabilizarse la situación. Por lo que no se espera un aumento el consumo, al menos a medio o largo plazo.

En mayor o menor medida, el ahorro ha aumentado. Aunque puede que no implique un aumento muy relevante para la economía mundial, pero puede ser la chispa que inicie los motores de los aviones. Si el panorama sanitario lo permite, la tendencia a viajar será positiva y aumentarán los niveles de demanda. Antes solo volaban los ricos, pero hoy en día todo el mundo viaja en avión. En ocasiones, resulta incluso más económico. Por lo que, aunque la sociedad reduzca su consumo a lo largo del año, la gran mayoría realizará un viaje en sus vacaciones, y se lo permite y el destino lo requiere, realizar el trayecto en avión.

Por estas razones la IATA dispone de soluciones y medidas que se deben implementar para favorecer la recuperación económica del sector, que favorecerá el crecimiento económico a nivel global. Estas indicaciones tocan temas como la cooperación internacional, el tratamiento y ritmo de las vacunas o implementaciones de cosecha propia, creadas por la propia agencia. Con este informe la agencia pretende facilitar la toma de decisiones a los gobiernos y tranquilizar a la sociedad sobre la gestión del virus en cada vuelo.



- Soluciones IATA

Desde el punto de vista de la IATA, es estrictamente necesario que las administraciones estatales, las empresas que forman el sector y las agencias de aviación de todo el mundo cooperen de forma simultánea y conjunta para regresar a los niveles normales. Este objetivo se debe conseguir en el menor de los tiempos, y de la forma más eficiente, tratando así de minimizar el impacto de la pandemia en el sector. Decenas de miles de puestos de trabajo, cientos de empresas, pueden ser salvadas si la inyección de liquidez está ajustada a las necesidades del sector. La agencia insta de la necesidad de que la industria reciba más fondos por parte de las administraciones estatales.

Sin embargo, las acciones de la IATA para influir en esas decisiones se basan en la transmisión de la información del sector de forma transparente y actualizada. Esta información se encuentra a disposición de cualquiera para poder enriquecerse de ella y visualizar el panorama de la aviación a nivel mundial.

La agencia preparar el terreno para cuando las restricciones se levanten. La IATA destaca el freno que está suponiendo para la industria la vigencia de las restricciones de movilidad. Restricciones que no tienen tanto sentido una vez se haya controlado la crisis sanitaria. Se ha demostrado que en los trayectos en avión el riesgo de contagio para los pasajeros es mínimo. Si se cumplen los requisitos de entrada al país, como presentar una prueba de vacunación o una prueba negativa de detección del virus, ya sea PCR o Antígenos, fechada en los últimos tres días, no cabe pensar que se producirá un aumento en los contagios diarios en el lugar de destino. Realizar un confinamiento de dos semanas una vez se haya entrado al país también falta al sentido común si ya se ha demostrado un buen estado de salud. La solución para relanzar la industria consiste en recrear un escenario atractivo para el viajero para que retome la costumbre de viajar en avión. Es lo que necesita la industria y la recuperación económica mundial.

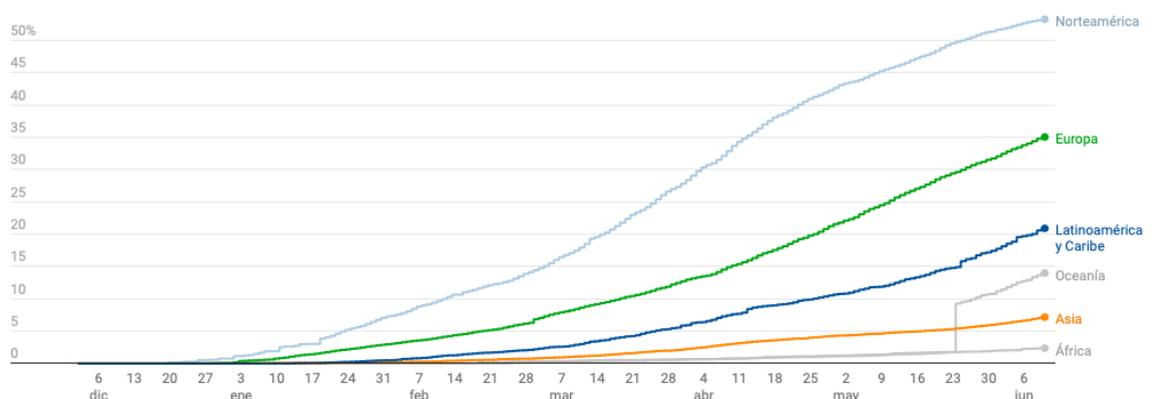
La IATA dispone de una serie de pautas que incluye en su informe de recomendaciones anual, explicadas a continuación.

- Vacunas

En primer lugar, la agencia solicita que se cumplan los plazos de vacunación establecidos por los países, y recomienda que se incrementen en la medida de lo posible, ya que sería muy favorable para el sector lograr un porcentaje elevado de población vacunada para el verano de 2021. Hoy en día, más de novecientos millones de personas han recibido la primera dosis de la vacuna (12).

Sin embargo, a la agencia le preocupa la brecha que hay entre diferentes administraciones, marcado en gran medida por la cantidad de dinero que mueven dichas administraciones. Por ejemplo, en Norte América, en torno al 65% ya ha recibido la primera dosis, frente al 20% que podemos encontrar en continentes como Oceanía o África. En Europa el porcentaje supera la mitad de la población, sin embargo, también encontramos una gran diferencia entre los países más potentes del continente con el resto de los países del continente. Reino Unido ha proporcionado para la primera dosis ciento dos vacunas por cada cien habitantes.

IATA: Porcentaje de vacunación – Primera dosis



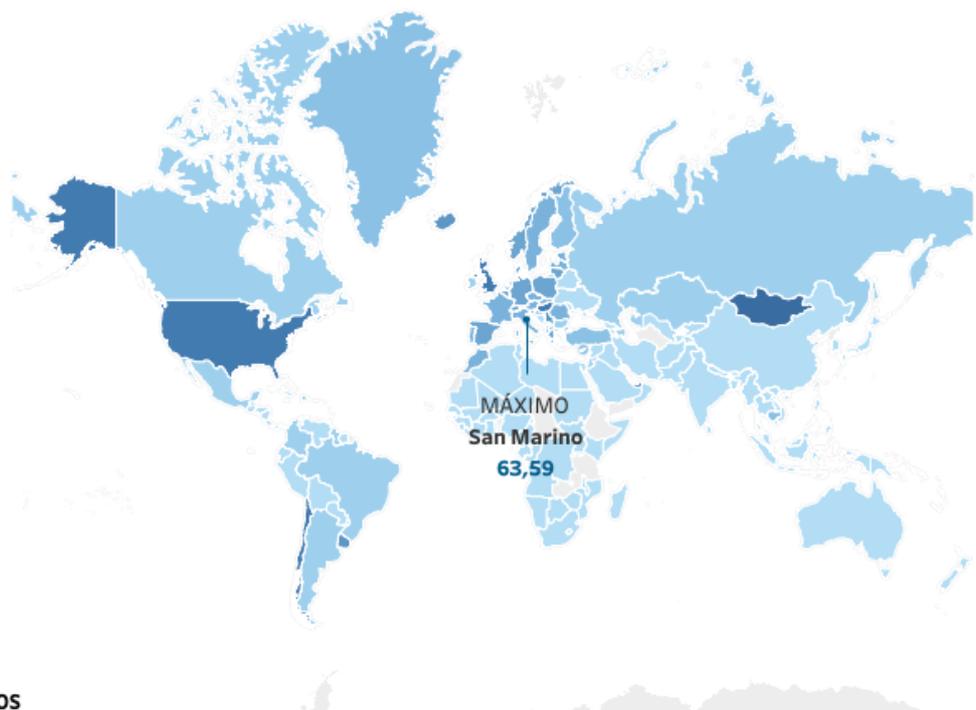
IATA: Porcentaje de vacunación – Primera dosis

El país con mayor porcentaje de vacunación con pauta completa es San Marino, con un porcentaje de 63,59%. En Estados Unidos mas del 40%, similar al ritmo de Reino Unido. Francia, España, Alemania e Italia en torno al 20%. En Latinoamérica encontramos un porcentaje inferior al 10% de media.

Pero la situación en Asia, África, Oceanía es alarmante. El porcentaje de población vacunada no supera de media 5% en media, con países en los que no se alcanza ni el 1%, como la mayoría de los países de la región de Sahara. En África, Marruecos es el único país que presenta progreso en el ritmo de vacunación según los porcentajes del 18% que ha conseguido vacunar.

PERSONAS VACUNADAS EN EL MUNDO CON PAUTA COMPLETA

% de personas vacunadas completamente. Se muestran los países que han publicado datos.



FUENTE: Our World in Data
ELSA MARTÍN | EL MUNDO GRÁFICOS

Our world in data El Mundo Gráficos: Porcentaje de personas vacunadas – Segunda dosis



Esta situación es alarmante ya que podría tirar meses de trabajo duro y esfuerzo por la borda. Es más, debido a estas diferencias, las restricciones en el tráfico aéreo estarán más tiempo impuestas y será más difícil recuperar la libertad de movilidad y alcanzar los niveles normales de previos a la pandemia.

Por estas razones la agencia hace un llamamiento al sentido común y plantea un esfuerzo de solidaridad por parte de países desarrollados. Ahora que en estos países la población de riesgo ya esta vacunada, y por lo tanto fuera de peligro, se podrían destinar parte de los recursos hacia países menos desarrollados, que están experimentando un ritmo muy lento de vacunación por falta de medios.

En favor de la inmunización global, la agencia promueve la armonización de las vacunas. Todas las vacunas suministradas deberían ser igual de válidas a ojos de cualquier administración estatal o sanitaria del mundo. No se puede permitir que haya vacunas de segunda, que aumenten más la brecha del sistema. La agencia pide que se establezca un marco fiable que ampare la legislación de las vacunas. Para garantiza la homogeneidad de las vacunas.

Después del análisis de las restricciones, podemos concluir como el certificado de vacunación del Covid no sirve para muchos países. Lo cierto es que se ha generado mucha desconfianza sobre las vacunas. Se ha demostrado que fallan y que una persona puede ser transmisora del virus, aunque este vacunado. Si bien es cierto que, para las personas sintomáticas, los efectos de la enfermedad son mucho más leves debido a la vacuna. Sin embargo, hay muchas regiones del mundo donde los índices de vacunación son muy bajos, por lo que es comprensible el temor de ciertas naciones hacia un nuevo brote en sus fronteras.

La IATA asegura que la inmunización global es la acción más relevante que se puede conseguir a corto plazo. Una vez se consiga este objetivo, el freno de las restricciones se levantará y se allanará el camino para la industria de la aviación.



- Test

Los porcentajes de vacunación todavía no son absolutos, lo que se traduce en que falta mucha población por vacunar. Mantener el control y detección de nuevos posibles contagios es fundamental para no retroceder en esta crisis sanitaria. Por eso, la IATA reafirma la importancia de las tests rápidos en los aeropuertos de destino, para evitar así que se esparza el virus por el mundo. En el avión, durante el trayecto, es muy probable que no contagie a nadie, pero una vez en tierra se puede desatar un nuevo brote.

Para evitar que esto ocurra, como se ha visto en la parte de este trabajo de las restricciones, todos los países exigen pruebas negativas de distintos tipos. Las pruebas PCR, Antígenos o moleculares garantizan la entrada en la mayoría de los países, pero no en todos. Sólo la PCR es la única que se repite. La agencia demanda a los estados de todo el mundo que garanticen el abastecimiento de este tipo de pruebas a cualquier lugar del planeta.

Sin embargo, entramos en el debate de quien debe pagar por estos tests: los pasajeros, las aerolíneas o los estados. Alexandre de Juniac responde a esta cuestión en la misma entrevista mencionada anteriormente.

“Esa es una muy buena pregunta porque es algo que podemos soportar entre todos. Normalmente la regulación internacional de salud, respaldada por la Organización Mundial de la Salud, dice que si un gobierno impone medidas sanitarias, son ellos los que deberían pagar por ellas. Además, el coste de realizar pruebas de detección de Covid se ha reducido considerablemente, por lo que recomendamos el uso de pruebas de Antígenos o PCR para evitar el contagio del virus de un país a otro”.

Alexandre de Juniac – CEO de IATA (2020)



El punto de vista de la IATA tiene su sentido. Nadie es el culpable de esta pandemia y se debe realizar un esfuerzo común para superar esta crisis. La población no merece que los estados se comporten regidos por el individualismo después de el año que ha vivido. La financiación que se ha levantado a raíz de la pandemia debe ser respondida por todos.

- Tripulación

La agencia también remarca la importancia de mantener a la tripulación bajo control. Hasta el momento en el que estén vacunados al completo, las aerolíneas deberán realizar pruebas de detección del virus a la tripulación.

El coste de estas en un primer momento será asumido por las empresas. Sin embargo, y si fuera necesario para la industria, sería justo que se recibiera algún tipo de ayuda o subvención estatal, una inyección líquida, en definitiva, para poder soportar tan altos pagos.

Algunas administraciones consideraron estos puestos de trabajo como vitales para la economía, y fueron vacunados dentro de los grupos prioritarios. Sin embargo, una vez se reinició de forma progresiva la industria de la aviación, es lógico pensar que todas las administraciones tomarían esa medida. Pero no ha sido así.

En marzo de 2021 la OMS, en colaboración con la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, publicaba un comunicado sobre la necesidad de vacunar este grupo al completo. La siguiente cita está extraída de este comunicado:

“Son trabajadores clave que deben viajar a través de las fronteras en todo momento, así que pueden verse en la necesidad de tener que presentar una prueba de vacuna Covid-19 como condición para la entrada en algunos países.”



El problema al que se enfrentan estas tripulaciones es más serio de lo que parece, Es muy alto el porcentaje de los países que obligan a realizar un confinamiento en el aeropuerto, o en el mejor de los casos, un hotel, a los pilotos y el resto de la tripulación. Lo cierto es que la tripulación de un avión puede estar en los cinco continentes a lo largo de una semana, por lo que esta medida tiene sentido. Pero esta restricción podría eliminarse si se vacunara a este grupo. No solo por los propios trabajadores, sino también porque son claros ejemplos de trabajadores internacionales.

- Pasaporte IATA

La última de las medidas que la agencia propone es el Pasaporte IATA. Esta acreditación identifica al viajero que ha sido vacunado. El IATA Travel Pass se trata del primer pasaporte sanitario digital del mundo. Este documento pone a disposición de viajero información muy útil sobre el país de destino. Por ejemplo, el usuario puede revisar sus itinerarios de viaje, así como ver las restricciones sanitarias de entrada al país de destino. Pero lo más destacado de este pasaporte digital es que en él se pueden almacenar las pruebas de vacunación del viajero. De esta forma, el viajero llevará consigo dichas pruebas y se las podrá mostrar a cualquier gobierno.

Se trata de una aplicación gratuita. La intención de la agencia no es generar beneficios sino brindar un servicio informativo. La IATA promueve este tipo de alternativas para incentivar el ritmo de vacunación. Se trata de una aplicación móvil desarrollada por la propia agencia a lo largo de la pandemia. En abril fue lanzada al público. Toda persona vacunada puede disfrutar de los servicios que ofrece desde el momento de su vacunación. El eje central de la aplicación es poder descargar las pruebas de detección del virus, y demostrar en cualquier lugar del mundo la vacunación del viajero o si no, la prueba de detección del virus negativa. Hoy en día es necesario presentar una de las dos.

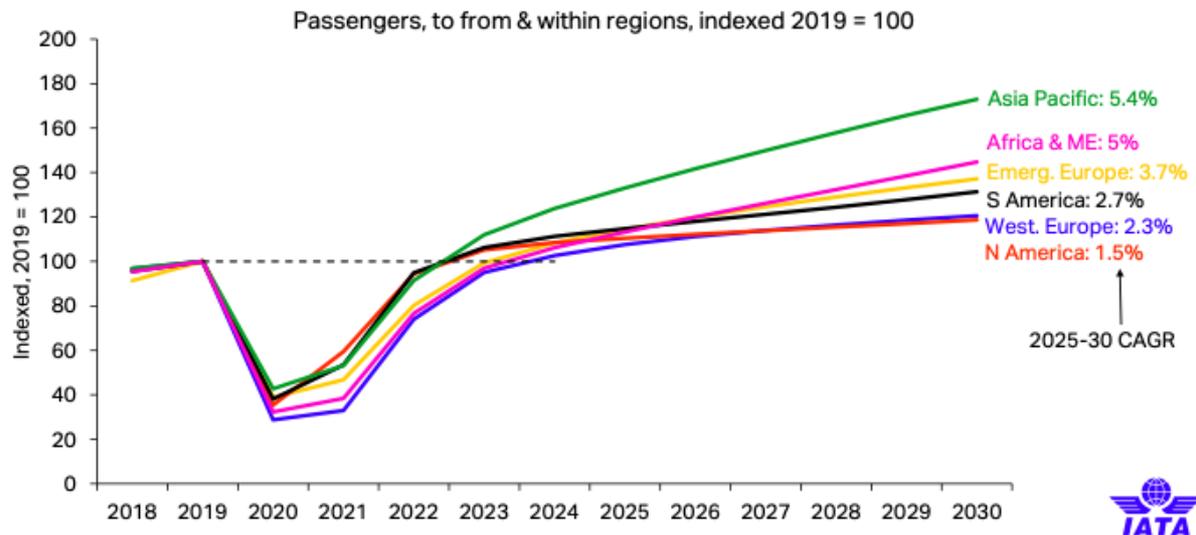


Los beneficios de la IATA Travel Pass son varios. Aparte de las ventajas ya mencionadas, la aplicación permite ubicar los laboratorios, clínicas o centros de salud autorizados para poder realizarse las pruebas PCR, así como los centros de vacunación en todo el mundo. Esta información puede ser muy valiosa si el viajero se encuentra en una región desconocida y necesita realizarse una prueba.

El pasaporte digital también permite agilizar los trámites en los aeropuertos que los viajeros realizan. El aumento del tiempo medio que los viajeros pasan en los aeropuertos es uno de los efectos que más está costando revertir. Con esta aplicación, se dispone de información actualizada sobre cambios de vuelos, los tiempos y las puertas de embarque, si el viajero ha respetado las restricciones sanitarias de los países de origen y destino presentando pruebas actualizadas.

3. Análisis de datos

Regions with large domestic markets recover first European, Africa & Middle East regions lags due to international markets



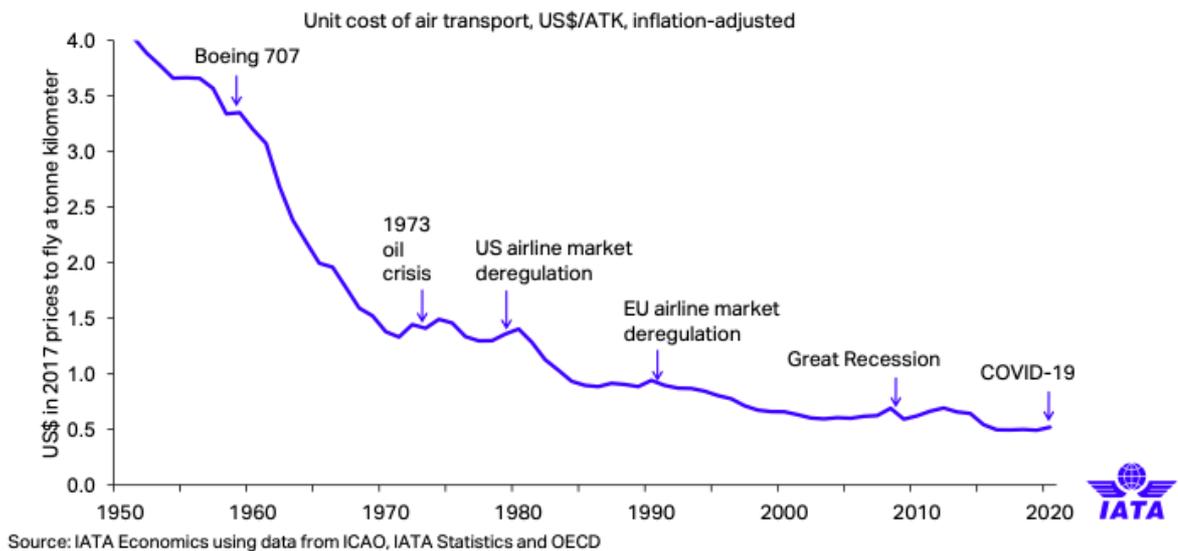
Source: IATA Economics using data from Tourism Economic/IATA Air Passenger Forecast, April 2021.

Los mercados se recuperarán a distintos niveles. Debido a la imposición de restricciones entre países, la tendencia del sector se traduce en un estancamiento a nivel internacional frente al auge de los mercados domésticos, que alcanzan en algunos países el 90% de los niveles anteriores a la pandemia.

Sin embargo, los RPKs del mercado doméstico del resto del mundo son negativos, excepto los de China y Rusia. Ambos países, presentan en la actualidad los niveles mencionados anteriormente, por lo que se espera un crecimiento aun mayor para el 2021.

El siguiente gráfico nos indica que las regiones con mercados domésticos grandes experimentan un crecimiento mayor que otras regiones. Esto ocurrirá porque las aerolíneas de estas regiones se respaldarán en las rutas domesticas hasta que la situación internacional se calme, en términos de restricciones.

Structural change in aviation driven by the supply-side Technology, liberalization & innovation drove unit costs down 90%



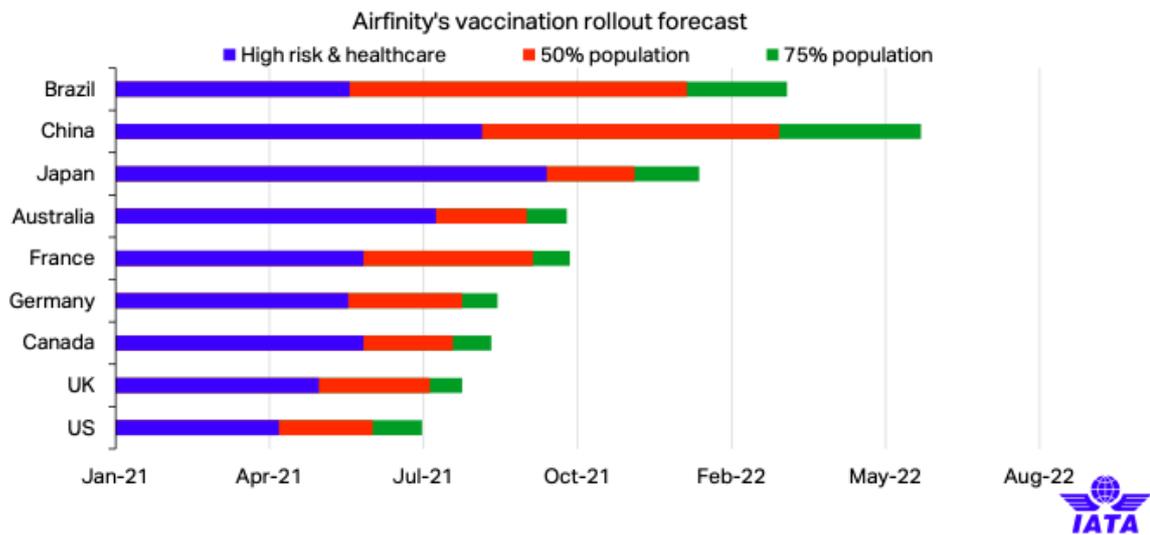
El siguiente gráfico muestra como la tecnología, innovación y liberación de los mercados han reducido los costes unitarios en un 90%, desde 1950. Gracias a este abaratamiento de los costes, el efecto de la pandemia ha sido menor del que podía haber sido.

A lo largo de 2020, la reducción del número de vuelos se tradujo en un aumento del gasto en los aviones. Los aviones en tierra cuestan dinero. Mientras el avión está parado, las aerolíneas no pueden facturar a través de su actividad normal y la compañía tiene que pagar el espacio que ocupa la aeronave. Esta situación prolongada puede terminar con las reservas de cualquier empresa del mundo.

De hecho, las aerolíneas arrastran las consecuencias de la pandemia, y se calcula que se perderán catorce euros por cada billete vendido. La cifra es alarmante, pero tiene que ser recibida con buenos ojos, ya que, en comparación con los resultados de 2020, las pérdidas de 2021 se espera que sean un 62% menores que las del año anterior.

Vaccination should allow staged reopening of air travel

Widespread vaccination should allow some key market to open in H2



Source: IATA Economics using forecasts from Airfinity Science Tracker <https://science.airfinity.com/covid-19-science-macro> as of 11 May 2021

El siguiente gráfico muestra el progreso y el pronóstico del ritmo de vacunación de países europeos, asiáticos y americanos. Se puede observar como en el mes de junio, la población de riesgo se encuentra vacunada en estos países, exceptuando Japón, China y Australia. En Japón, los valores de este grupo son considerablemente más altos que el resto. Se aprecia la poca diferencia entre el 50% de la población japonesa y la población de riesgo del país. Esto denota que el país tiene una población anciana. Además, de los países desarrollados, tiene uno de los tiempos de vacunación más lentos.

Por otro lado, los países europeos muestran porcentajes más equilibrados en tiempo a la hora de lograr la vacunación de la población de riesgo, el 50% y el 75% de la población. Francia presenta los peores resultados, pero espera haber alcanzado el tercer cuartil al terminar el verano.

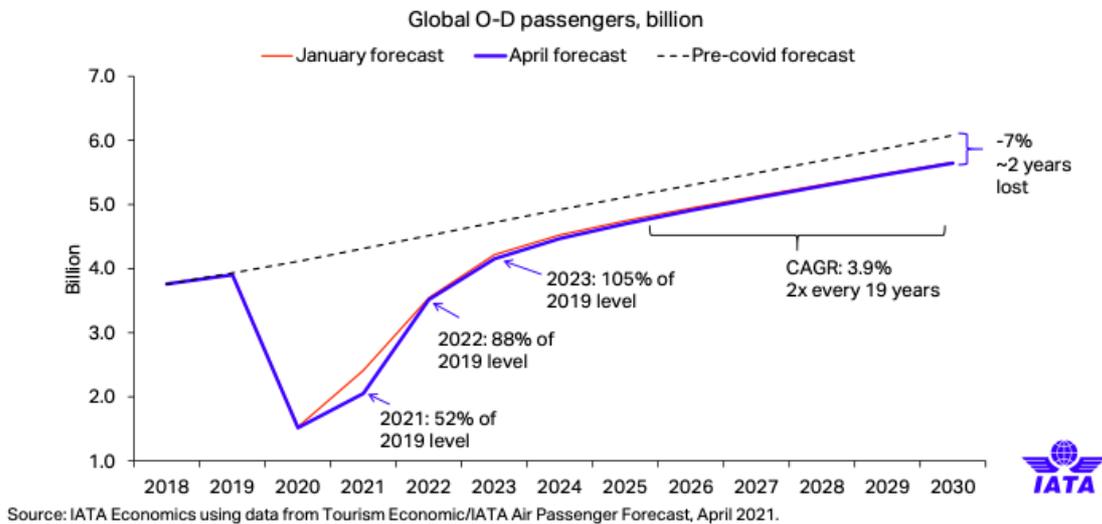
Estados Unidos presenta los mejores datos de la gráfica. Los esfuerzos de la administración muestran como lograrán vacunar a más del 75% de la población para este verano. Sin embargo, una gran parte de la población estadounidense rechaza las vacunas por la especulación que han generado.



China, Japón y Brasil presentan los peores índices del gráfico. La administración de China espera alcanzar la vacunación del 75% de la población en mayo de 2022. Si bien es cierto que se trata del país más poblado del mundo. India, aunque no aparece en el gráfico, tiene el mismo problema. Solo Brasil ha conseguido vacunar a su población de riesgo antes de verano. Sin embargo, la gestión de la vacunación está siendo más lenta de lo que cabría esperar y los pronósticos posicionan el 75% de la población vacunada para 2022. En el caso de Japón

El panorama mundial no es muy favorable. Algunas administraciones lograrán la vacunación total a lo largo del 2021. Pero serán muchas las que se retrasen. Los índices de vacunación apuntan a lograr la inmunización global a finales de 2022. En línea con esta evidencia, la OMS emitió un comunicado anunciando que no se logrará la inmunidad del virus en 2021. Como dice la jefe de la OMS, Soumya Swaminathan: “Se trata de miles de millones de vacunas que hay que distribuir por todo el mundo. Las vacunas llegaran.” Muchas industrias, y no solo la industria de la aviación, no podrán soportar tal prórroga. Por eso es de vital importancia lograr la vacunación de la totalidad de la población de riesgo, por problemas de salud o por cualquier otro motivo.

We estimate COVID-19 long-term loss of 2 years growth Strong rebound when border travel barriers removed but not full recovery



Este gráfico muestra que la industria espera que se mantenga un crecimiento estable prolongado los siguientes años. Durante los próximos dos años se mantendrán pérdidas que inducirán a una lenta pero ansiada recuperación de la industria. Para este año, se espera alcanzar el 52% de los niveles de 2019. Para el 2022, prácticamente el 90%. De un año para otro la recuperación se acelerará debido a la mejora del panorama de las restricciones. En 2023, los niveles parecen superar los resultados de 2019.

Se puede observar como los pronósticos realizados en enero indican una recuperación algo más rápida. Sin embargo, las nuevas predicciones realizadas en abril, basadas en la información que va de año, apuntan a que el ritmo será menor.

Los dos años de pérdidas provocarán a largo plazo una diferencia del 7% respecto a la tendencia que tenía la industria en los años previos a la pandemia. Sin embargo, esta cifra no es tan importante puesto que lo relevante es volver a los niveles normales lo antes posible. La pandemia solamente ha retrasado el momento en el que se alcanzaría dicho momento.

4. Conclusiones

El sector de la aviación ha sido de los más afectados por el coronavirus. A nivel económico, esta actividad supone menos del 1% del agregado de servicios de los miembros integrantes de la OCDE. Sin embargo, las consecuencias de las restricciones de movilidad han supuesto un cambio en el panorama mundial.

En primer lugar, las restricciones han provocado la ralentización de la recuperación económica de la industria. Los estados deben realizar de forma conjunta toda acción que favorezca el levantamiento de restricciones en el tráfico aéreo. Estas acciones tienen como objetivo conseguir la inmunización a nivel global. El progreso de vacunación es tan importante porque marcará los tiempos en los que se levanten las restricciones por completo.

Hasta que esto ocurra, las restricciones deberían levantarse poco a poco. Por ejemplo, los estados deben lograr que no haya ningún país aislado del resto del mundo por su situación sanitaria. Para facilitar el tránsito de personas, se deben armonizar los requisitos de entrada de los países para facilitar la gestión al viajero. En parte la recuperación se basa en eso, en facilitar los procesos para los pasajeros para que viajar en avión vuelva a ser atractivo para los consumidores.

Otro factor importante es la financiación que las empresas han conseguido levantar para hacer frente a los costes de la pandemia. El papel que han jugado los estados ha sido determinante para evitar mayores consecuencias en la industria. Solo cuarenta aerolíneas se han declarado en bancarrota en todo el mundo. Esta cifra implica, por un lado, que había grandes compañías con los recursos propios suficientes, o la capacidad de generarlos, para afrontar el cash burn de 2020 y de los próximos años. Por otro lado, que los 220 mil millones de deuda que se han adquirido a lo largo del año han respaldado la mala situación del resto de las compañías del sector y han frenado un colapso de mayores proporciones.