

Mayo 7 de 2020

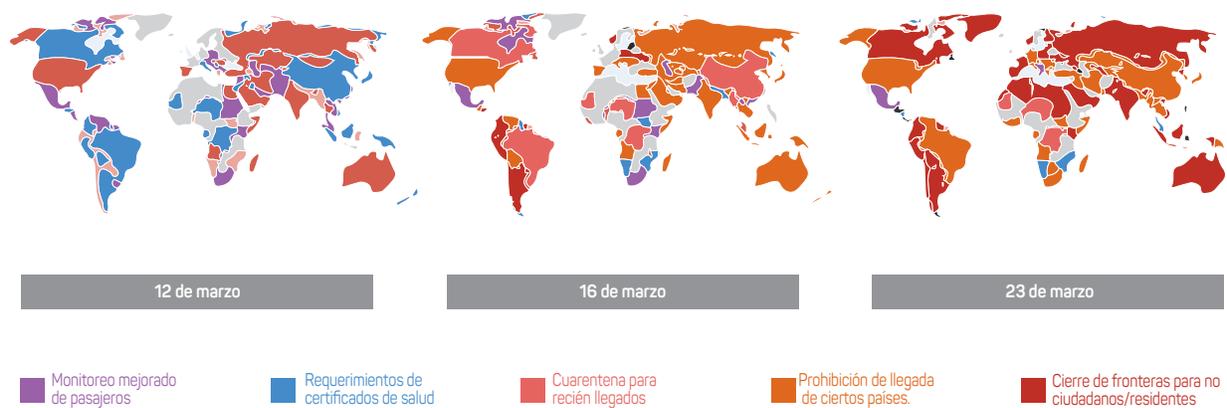
## Secuelas del SARS-CoV-2 en el transporte aéreo y propuestas de alivio

El sector aeronáutico es quizás una de las industrias más golpeadas a nivel global por la propagación del SARS-CoV-2, dado el cierre de fronteras decretado en la mayoría de países desde marzo de 2020, como medida de contención del virus (ver gráfico adjunto).

Esta situación condujo a que el 80% (aproximadamente) de la capacidad de vuelo, en el mundo, se encuentre inactiva respecto al registro de inicios de año. Las pérdidas de ingresos para las aerolíneas se proyectan entre US\$200.000-US\$300.000 millones para 2020, de acuerdo con la Asociación Inter-

nacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés). Esto se traduce en considerables dificultades para el cumplimiento de las obligaciones de pago de las compañías, debiéndose cubrir no solo los costos de nómina (que representan 25 millones de empleos), sino además los elevados costos de parqueo y mantenimiento de las aeronaves (aun cuando no se encuentran en operación). Esto ya se refleja en los resultados del mercado accionario, con desvalorizaciones en el componente aeronáutico del S&P500 de 60% en lo corrido del año a abril (vs. caídas de 10% en el índice total) y de 52% en el total de las bolsas europeas (vs. 20%).

Evolución de las restricciones para el tráfico aéreo por país (12 de marzo a 23 de marzo de 2020)



Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Continúa

**Mauricio Santa María S.**  
Presidente de ANIF

**Carlos Felipe Prada L.**  
Vicepresidente de ANIF

**Ekaterina Cuéllar K.**  
Jefe de Investigaciones de ANIF

**Daniel Beltrán**  
Investigador de ANIF

**Créditos de Liquidez y Cartera Ordinaria.**

Dos excelentes alternativas para poner en marcha los proyectos más importantes de su empresa

Consulta más información en [www.avillas.com.co](http://www.avillas.com.co) / Banca Empresarial

Esta compleja situación llevó a la industria aeronáutica a solicitar alivios económicos por parte de los gobiernos para sobrellevar la crisis y prepararse para una paulatina recuperación económica. De no contar con esas ayudas o estímulos, probablemente cerca de la mitad de las compañías no estará en capacidad de operar en el futuro, teniendo en cuenta que la normalización de las operaciones tardará más de un año. En efecto, cerca del 40% de los viajeros recientes afirma que esperarán al menos 6 meses para volver a viajar (ver Bloomberg, “How Coronavirus Will Forever Change Airlines and the Way We Fly”, 24 de abril de 2020).

Es importante recordar que la sostenibilidad de esta industria es trascendental para el funcionamiento de las principales redes de transporte global, las cuales permiten (entre otras cosas): (i) acceder a cadenas de suministros y mercados globales; y (ii) promover el desarrollo de sectores tan relevantes como el turismo, con una participación cercana a 10% en el PIB global y que moviliza a cerca de 1.400 millones de personas al año, 57% por vía aérea.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en este *Comentario Económico* describiremos los principales apoyos recibidos por esta industria a nivel global ante la crisis generada por la propagación del SARS-CoV-2, destacándose el acceso a generosas líneas de crédito, programas de rescate gubernamental y algunos alivios tributarios relacionados con mayores plazos para el pago de impuestos y la reducción del IVA para insumos como los combustibles (estos últimos aún en discusión). Adicionalmente, analizaremos la situación que enfrenta el sector aeronáutico en Colombia y hacemos una propuesta que permita conservar una industria muy importante para la economía del país, dadas las severas restricciones implementadas desde finales de marzo.

### **Estrategias internacionales de alivio al sector aeronáutico**

En el caso de Estados Unidos, se destinaron cerca de US\$58.000 millones o 0.3% del PIB (del total de US\$2.000 billones aprobados bajo la Ley de Estímulo Económico por el Coronavirus, CARES) a las aerolíneas, distribuidos así: (i) US\$25.000 millones en préstamos y garantías para aerolíneas de pasajeros; (ii) US\$25.000 millones para el pago de

salarios; y (iii) US\$8.000 millones para aerolíneas de carga. Estos recursos tienen condiciones favorables con plazos a 10 años y bajas tasas de interés (Libor+1% los primeros 5 años y Libor+2% el resto del período).

Este plan de rescate está condicionado al cumplimiento de: (i) no despido de trabajadores hasta septiembre de 2020, cuando se espera que reinicie la mayoría de las operaciones aéreas; (ii) no realizar recompra (o *buy-backs*) de acciones y emisión de dividendos durante al menos un año después de que los préstamos hayan sido reembolsados; y (iii) no incrementar la remuneración de los ejecutivos (poniendo un techo en el nivel de 2019). Adicionalmente, el gobierno obtendrá una participación accionaria o como acreedor de la deuda de las compañías (a modo de compensación por la asistencia gubernamental), hasta el momento en que se repaguen los créditos otorgados.

En el caso de Europa, los rescates a las aerolíneas han tenido diferentes características. En efecto, Italia, el país europeo más afectado por la pandemia, comprometió US\$650 millones para apoyar a la aerolínea estatal Alitalia (esto se suma a los US\$1.400 millones que el gobierno le otorgó a la compañía desde que inició su nacionalización en 2017, proceso que culminará en junio de este año). Por su parte, los gobiernos de Francia y Holanda, dueños del 14% de las acciones de Air France-KLM, acordaron otorgar garantías crediticias y préstamos directos por US\$10.800 millones, todavía estando en discusión la posibilidad de que la compañía emita acciones (posiblemente aumentará la participación de los gobiernos). De manera similar, el gobierno de Alemania discute brindar auxilios para Lufthansa por aproximadamente US\$9.000 millones mediante créditos, garantías o compra directa de acciones. Esto último condicionado a que el gobierno tenga un puesto en la Junta Directiva de la compañía. Por otro lado, el gobierno de Noruega decidió apoyar a las aerolíneas con US\$280 millones en garantías crediticias, condicionadas a que las compañías logren reestructurar su deuda actual y consigan recursos a través del sector privado, lo que las ha llevado a buscar acuerdos con sus acreedores para convertir la deuda en *equity*. En Reino Unido, se ha dicho que solo se aprobará el uso de recursos públicos como última opción, una vez se hayan agotado

otras opciones como la capitalización por parte de los accionistas o créditos del sector financiero.

### **Apoyo al sector aeronáutico en Colombia debido a su valor estratégico**

Colombia no es ajena a esta problemática. El sector aeronáutico enfrenta una caída de casi la totalidad de las operaciones (de acuerdo con la información de la Aerocivil), dada la suspensión de vuelos tanto nacionales como internacionales desde finales de marzo, como medida de contención del virus. En efecto, solo se mantienen las operaciones de carga y algunos vuelos humanitarios.

El Gobierno buscó mitigar ese impacto con políticas como: (i) la disminución de la tarifa del IVA de 19% a 5% para el combustible de aviación y al transporte aéreo de pasajeros; y (ii) alivios tributarios para las inversiones superiores a los \$70.000 millones en el sector aeronáutico a ejecutarse antes de 2021, según el Decreto 575 de 2020.

Sin embargo, la compleja coyuntura llevó a las aerolíneas a solicitar ayudas directas al Gobierno por más de US\$1.000 millones para superar la crisis. Recordemos que esta industria, incluidos algunos de sus encadenamientos, le aporta al país cerca de \$7.5 billones al PIB (0.75%), \$1 billón en impuestos entre renta e IVA, genera 600.000 empleos (entre directos, indirectos e inducidos) y el valor de la nómina es de \$1 billón cada año. Esto sin mencionar el papel clave que cumplen las aerolíneas locales en materia de conectividad y desarrollo regional, pues son las únicas autorizadas para operar vuelos domésticos. En efecto, el desarrollo de este sector y las importantes inversiones en infraestructura aérea de los últimos años permitieron ampliar significativamente la oferta de rutas locales e internacionales, con lo cual se impulsó el desarrollo de sectores clave como el turismo, el comercio y los servicios en buena parte del país.

Teniendo en cuenta el valor estratégico de la industria de transporte aéreo, **ANIF considera que el Gobierno deberá evaluar alternativas de alivio para este sector**, dado el fuerte golpe en los ingresos a estas compañías ante la crisis desata-

da por la propagación del virus. No olvidemos que está en juego la prestación de un servicio público esencial, clave para la productividad, el proceso de recuperación económica del país y, en especial, la conectividad de regiones, que por sus condiciones geográficas, únicamente se puede acceder a través del transporte aéreo. Adicionalmente, debemos recordar que no hay otro sistema de transporte alternativo (como los trenes) que permita movilizar los pasajeros y la carga que hoy en día cubren las aerolíneas.

En este sentido, consideramos que el Gobierno Nacional debería encontrar la fórmula para proporcionar la liquidez que le permita a la industria del transporte aéreo sobrepasar las dificultades que enfrenta actualmente. Ese apoyo se podría hacer a través de créditos puente con la banca comercial, esquema de garantías, compra de bonos o acciones que emitan las aerolíneas, o el mecanismo que el Gobierno Nacional considere más apropiado. El asunto fundamental es que el país debe reconocer el valor estratégico de las aerolíneas y, tal como lo dijimos antes, su importancia en términos de valor agregado, impuestos y generación de empleo.

Los recursos por financiar corresponderían a una parte importante de los ingresos que se dejarán de recibir entre marzo y mayo, que de acuerdo con nuestros cálculos están entre \$2.8 y \$3.0 billones. El acceso a este alivio estaría sujeto a tres condiciones: (i) disposición de la información financiera y administrativa que permita conocer las condiciones actuales de cada una de las aerolíneas; (ii) compromiso de mantener la planta de empleados; y (iii) establecer un esquema detallado sobre el programa de pago de la deuda.

Nótese cómo todo esto refuerza la urgencia de reactivar paulatinamente la economía, incluyendo cada vez un mayor número de actividades productivas, las cuales podrán retomar sus operaciones bajo condiciones ajustadas a cada sector y la implementación de estrictos protocolos de bioseguridad, tal como se ha hecho con la construcción y la industria. En el caso del sector aeronáutico, se requerirá como mínimo de: (i) controles de temperatura en los aeropuertos; (ii) protocolos de esteri-

lización en aeropuertos y aeronaves; (iii) reducción del número de pasajeros por trayecto, cumpliendo con las normas de distancia (discutiéndose recientemente una apertura basada en la capacidad de los aeropuertos comenzando por Bogotá, Medellín y Cali); y (iv) uso obligatorio de implementos de prevención para pasajeros y tripulación (mascarillas, guantes, visores, etc.).

### **Conclusión**

Sin lugar a dudas, la industria aeronáutica tiene los mayores impactos negativos derivados de la propagación del SARS-CoV-2, dado el cierre de fronteras decretado en la mayoría de países como medida de contención del virus. Esto significa una compleja situación para las aerolíneas que, a diferencia de otras actividades de comercio y servicios, no cuentan con alternativas diferentes para operar, obligándolas a solicitar gruesos alivios económicos por parte de los gobiernos. Estos han apoyado esas estrategias decididamente, teniendo en cuenta la

importancia del transporte aéreo para la economía de sus países. Esas ayudas han variado significativamente tanto en materia de modalidad (créditos, garantías o nacionalizaciones) como de condiciones pactadas (prohibición de despidos, dividendos o bonos gerenciales; apoyo adicional del sector privado; nacionalizaciones temporales; entre otros).

A nivel local, se deberían discutir prontamente las estrategias del Gobierno Nacional para que esta industria no colapse (similar a lo actuado en la mayoría de países), la cual cumple funciones estratégicas en el desarrollo de la economía y la conectividad regional. En opinión de ANIF, este alivio podría hacerse a través de créditos puente con la banca comercial, esquema de garantías, compra de bonos o acciones que emitan las aerolíneas, o el mecanismo que el Gobierno Nacional considere más apropiado. El acceso a estas ayudas estará condicionado al no despido de empleados y al plan de pago detallado que propongan las diferentes aerolíneas.