

Aerolínea de Fomento – La innovación para el desarrollo sostenible en la crisis del COVID-19

Resumen

La crisis planetaria del COVID-19 muestra su alcance sobre la industria aeronáutica. En este contexto, se impone imperativamente la búsqueda de herramientas que promuevan y estimulen no solo su reinicio y reactivación, sino también los procesos de desarrollo sostenible sobre los que impacta.

La evaluación temprana de esta crisis, a través de diferentes escenarios operacionales a mediano y corto plazo indican que en la industria del transporte aéreo tendrá lugar una redefinición estructural, de carácter integral.

La situación de destrucción de valor observada hace prever que numerosos operadores aéreos desaparecerán, otros reducirán su actividad intentando encontrar un modelo que les permita sobrevivir conservando aquellas rutas de mayor rentabilidad. Los Estados serán solicitados, en este contexto, para sostener mediante ayudas económicas las conexiones. Es de suponer que tendremos en el corto plazo un cambio de comportamiento en la oferta como así también de la demanda, atento a la confianza que los usuarios deben recuperar, resultando en un cambio sociocultural, económico y regulatorio, que nos dejará la pandemia

En este contexto, La crisis de COVID-19 nos obliga a diseñar herramientas de mejor desempeño para cruzar barreras en relación con los procesos de desarrollo sostenible. En algunos casos, las intervenciones innovadoras representan una posibilidad única para evitar un retraso permanente en el desarrollo aeronáutico y de las regiones no conectadas de un país.

La promoción del transporte aéreo puede utilizarse como catalizador del desarrollo, a favor de la conectividad e integración territorial, y la equidad social y económica. La fundación de una aerolínea especializada en desarrollo, que nombramos como Aerolínea de Fomento, se presenta como una herramienta de intervención práctica, que da perspectivas de superación de las limitaciones históricas que han condicionado desarrollo de regiones distantes, particularmente pertinente para la crisis desatada por la pandemia de COVID-19.

Joaquín Piechocki, Alejandro Di Bernardi

Grupo Transporte Aéreo (GTA) – UIDET “GTA-GIAI”

Departamento de Aeronáutica - Facultad de Ingeniería - Universidad Nacional de La Plata

Calle 116 s/n e 47 y 48, (1900) La Plata, Provincia de Buenos Aires - Argentina

Marcelo Rabert

Instituto de Ingeniería y Agronomía, Universidad Nacional Arturo Jauretche

joaquin.piechocki@ing.unlp.edu.ar

cadibern@ing.unlp.edu.ar

marcerabert@gmail.com

Desarrollo

El escenario de crisis COVID-19 impone imperativamente la búsqueda de herramientas que promuevan y estimulen el reinicio, y la reactivación de la actividad del transporte comercial, en un escenario de alto impacto negativo en los sistemas económicos financieros de destrucción de valor general, y en particular en la industria del transporte aéreo, que impacta con más fuerza en países en vías de desarrollo.

La intersección que se dilucida entre el desarrollo de rutas, la promoción de la demanda y las herramientas de gestión, es el argumento central que hace pensar que un instrumento general de intervención para promover el efecto catalítico del transporte aéreo sobre las economías locales, puede estar dada por un nuevo modelo de aerolínea: que nombraremos como Aerolínea de Fomento, o AF.

En países en vías de desarrollo, la conectividad entre regiones es clave para sostener los procesos de desarrollo. La crisis de COVID-19 en el transporte aéreo da muestras de su impacto en la retracción oferta de transporte aéreo. Una de sus implicancias es el efecto de barrera de los procesos de desarrollo económico, en un escenario de reestructuración de los mercados, que promueve la profundización de las desigualdades sociales y geográficas.

En este sentido, es posible pensar en el diseño de un modelo de aerolínea innovador, AF, que se adapte a distintos proyectos locales de promoción de la demanda y apertura de rutas. Este modelo de intervención pública muestra relaciones causales que permiten pensar en que existen ventajas comparativas del agente para generar un desempeño acorde a su función de desarrollo.

La Aerolínea de Fomento, se presenta entonces como un instrumento asociado a una dinámica complementaria de innovación que puede tener un efecto decisivo en favor del desarrollo inicial de regiones periféricas en la crisis de transporte aéreo posterior a COVIDS-19. Parte de las relaciones causales que permiten esta expectativa son las que surgen de la generación y circulación de saberes específicos en torno a la promoción de rutas, otras son relativas a la búsqueda de complementariedades y de economías a partir de la articulación sociotécnica.

La evaluación temprana del impacto a mediano y corto plazo del COVID-19 en la industria del transporte aéreo indica que tendrá lugar su redefinición estructural. Se espera un cambio de comportamiento en la oferta y en la demanda, resultado del cambio cultural y regulatorio que dejará la pandemia. Sumado a esto, IATA predice una recuperación muy lenta con origen en la segunda mitad de 2020, expresado en una reducción general de 48% en términos de ingresos por pasajero kilómetro y de 55% en los ingresos para 2020. Por otra parte, los distintos escenarios de proyección de demanda siguen siendo totalmente inciertos en la actualidad. Ejemplo de ello dan las proyecciones que al inicio de la pandemia pronosticaban una recuperación para fines del 2022, y que hoy la estimas hacia fines de 2024. Naturalmente cualquier proyección, en este contexto, conllevará errores de magnitud y por tanto un alto impacto en el sistema de transporte aéreo. Este escenario estará sujeto a una incertidumbre particularmente agravada en los países en vías de desarrollo, en donde se espera la consolidación de una industria de menor tamaño, que ralentizará su evolución.

Existe un consenso general que el transporte aéreo tiene un impacto positivo en los procesos de desarrollo sostenible. Este efecto, muy estudiado, ha dado muestra de su potencia en la experiencia mundial. El resultado ha sido, por un lado, la catálisis en la generación de empleo, directo, indirecto e inducido; y por otro lado, la habilitación de cadenas de suministros, la integración productiva y de mercado. La manifestación concurrente ha sido, entonces, la correlación entre unidades transportadas y crecimiento local del PBI.

La actividad del transporte aéreo, directamente implicada en la circulación personas y bienes, y sus saberes contenidos, desencadena la actividad económica de manera extensiva, desde la industria cultural hasta la manufacturera. Estos mecanismos de apalancamiento, estudiados por las ciencias de la economía (Greenwald & Stiglitz, 2013), habilitan trayectorias de desarrollo que sin ellos estarían negados. Por otro lado, la conexión aérea regular promueve el despliegue de políticas públicas (sanitarias, de incentivo económico, de turismo).

En particular, el transporte aéreo muestra una codependencia estructural con la industria del turismo, y el comercio exterior. Es posible observar entonces que las regiones no vinculadas al sistema de conexiones del transporte aéreo encontrarán en este hecho una barrera al desarrollo sostenible. Este hecho se verá entonces particularmente agravado por la crisis del COVID-19.

Este comportamiento sistémico de realimentación económica es la razón explícita por la cual diferentes estados nacionales han promovido la apertura de rutas de regiones distantes alrededor del globo. En este mismo sentido, han sido gobiernos nacionales quienes han ejercido un rol central en la mayoría de las aerolíneas que más crecieron en los últimos tiempos, como ser Vietnam Airlines, Qatar Airways, Turkish Airlines and Dubai's Emirates Airlines.

La crisis que introdujo el COVID-19, acoplada a las condiciones de debilidad relativa de la estructura económica de la mayor parte de los países periféricos, hace que el despliegue de políticas de promoción del transporte aéreo sea imperativo para el desarrollo sostenible. El transporte aéreo tiene la característica de oficiar de herramienta de desarrollo, inhomogénea, contribuyendo decisivamente a la dimensión económica y social, en función de la capacidad de acceso de la población y la alineación con la planificación regional (UNCSD, EUROCONTROL, ATAG).

Es posible observar que la introducción de nuevos servicios regulares de conexión aérea tiene a la aerolínea como agente central, alrededor del cual las condiciones de la infraestructura, la capacidad de gestión, las regulaciones, y las interrelaciones socio-productivas, se asocian. Distintas investigaciones han mostrado que cuando este proceso inicia, es difícilmente revertido (OACI).

Las políticas de promoción del transporte aérea en la historia convergen en dos objetivos generales para la inducción de demanda en una región objetivo: la regularización de la operación aérea en una frecuencia mínima, y el establecimiento de un precio de billete que garantice su efecto promotor. Ambos están intrínsecamente asociados a la gestión del transportista, que es la estructura nuclear que sostiene las operaciones en su ensamblaje productivo.

Cabe preguntarse entonces qué configuración resulta de un modelo de aerolínea que adopte como función la de dirigir el fomento de conexiones aéreas, que cubra el espacio vacante entre la creación de rutas hasta su integración al mercado general. Por otro lado, también cabe preguntarse qué beneficios ofrece este modelo al respecto de su función promoción de desarrollo.

Es posible identificar una intersección entre los modelos de desarrollo de rutas, las técnicas de promoción y el desarrollo sostenible, que representa una brecha no cubierta por el mercado aerocomercial, que puede ser cubierta por un nuevo tipo de aerolínea, llamada Aerolínea de Fomento, AF, con una expectativa de resultados diferenciales, sobre todo en la escala local de promoción y su articulación con el transporte nacional.

Las ventajas diferenciales de la AF se basan en: reducción de los costos de transacción, configuración orientada por complementariedades productivas, gestión adaptada a la función

de desarrollo (que no se limita al tamaño de la operación aeronáutica), configuración técnica y de integración de sistemas.

El estudio de la función de promoción muestra que una aerolínea puede aglomerar muchos instrumentos diferentes que potencien el impacto del servicio de conexión sobre la demanda. La AF establece la relación de alineación funcional más directa entre los fondos promocionales y la constitución de precios. El desarrollo de rutas, por otro lado, presenta ventajas relativas cuando se desarrolla junto con configuraciones técnicas complementarias y de la infraestructura aeroportuaria existente.

El papel de inducir la demanda puede centrarse en la AF para producir acciones conjuntas que van desde regulaciones hasta la gestión del conocimiento. El despliegue de la AF implica la ejecución de proyectos de promoción que comprenden el uso intensivo del conocimiento acumulado bajo una marca, similar al modelo de franquicia en muchos aspectos.

El papel de una aerolínea de promoción cubre un vacío en la industria del transporte aéreo, que contribuye a la expansión del mercado general del transporte aéreo. Por lo tanto, la AF propondría una dirección de la relación con las economías centrales para la región conectada, como el primer paso hacia la integración dentro del sistema aerocomercial de mayor escala (nacional o global, por ejemplo).

Conclusión

Es posible pensar entonces, que la AF podría centralizar la actividad de promoción para los países subdesarrollados, como un articulador de políticas y actores, con el apoyo de la industria local. Por lo tanto, el modelo de AF funda un campo de actividad innovador, que incluye la gestión de herramientas de políticas públicas y la articulación técnica. Este campo representa una línea de investigación y acción pública, como una política de desarrollo sostenible.

La crisis de COVID-19 obliga a diseñar herramientas de mejor desempeño para cruzar barreras en relación con los procesos de desarrollo sostenible. En algunos casos, las intervenciones innovadoras representan una posibilidad única para evitar un retraso permanente en el desarrollo de las regiones no conectadas.

La promoción del transporte aéreo puede utilizarse como catalizador del desarrollo, a favor de la conectividad e integración territorial, y la equidad social y económica. La fundación de una aerolínea especializada en desarrollo, AF, se presenta como una herramienta de intervención práctica que da perspectivas de superación de las limitaciones históricas que han condicionado desarrollo de regiones distantes, particularmente pertinente para la crisis desatada por la pandemia de COVID-19.