



OBS Business
School

Claves para entender el impacto del COVID-19 en el sector aéreo

Rut Abad Mijarra

Profesora Colaboradora de OBS Business School

Mayo, 2020

Partners Académicos:



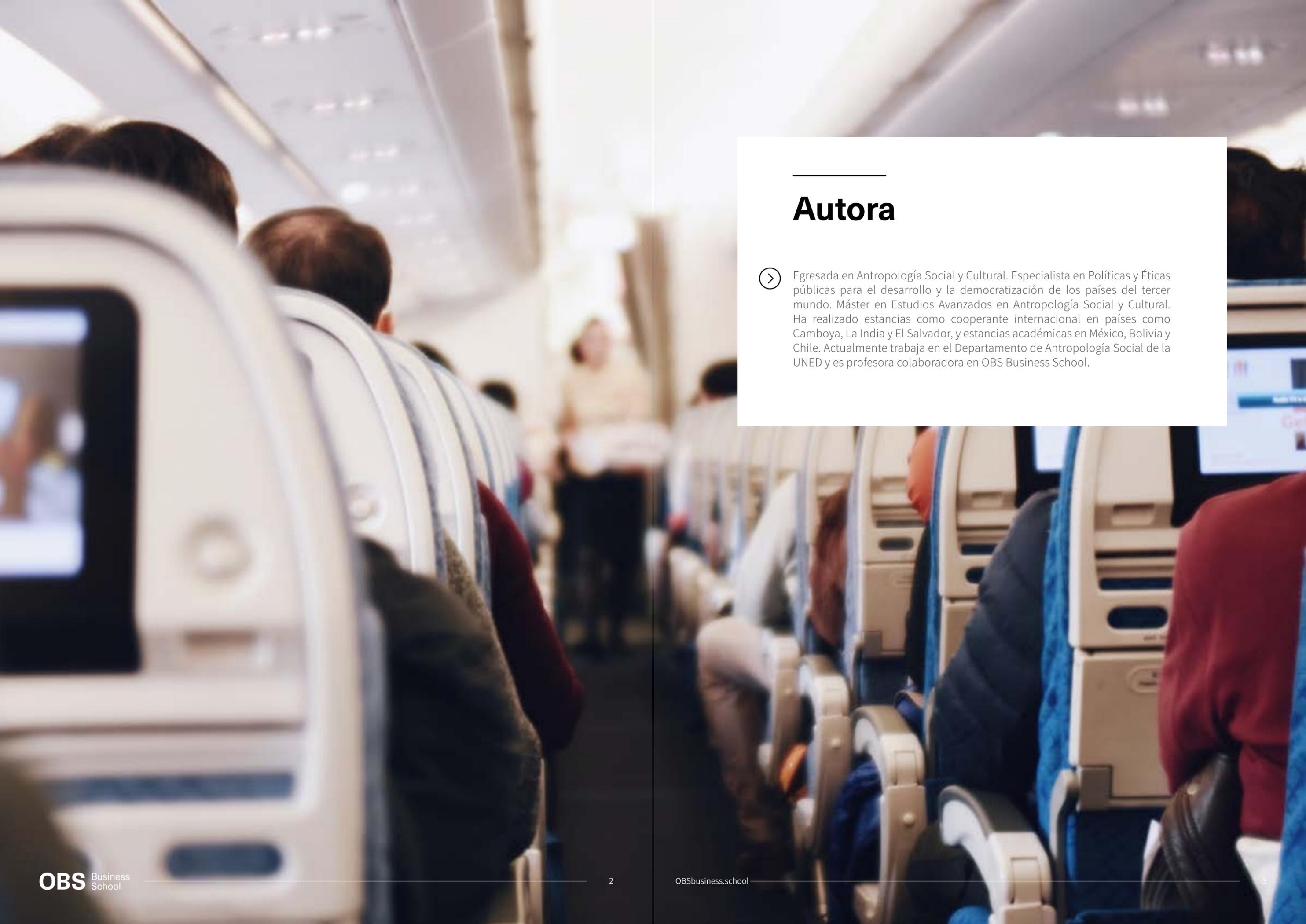
UNIVERSITAT DE
BARCELONA



UNIVERSITAT POLITÈCNICA
DE CATALUNYA
BARCELONATECH

UIC
barcelona

OBSbusiness.school



Autora

- Egresada en Antropología Social y Cultural. Especialista en Políticas y Éticas públicas para el desarrollo y la democratización de los países del tercer mundo. Máster en Estudios Avanzados en Antropología Social y Cultural. Ha realizado estancias como cooperante internacional en países como Camboya, La India y El Salvador, y estancias académicas en México, Bolivia y Chile. Actualmente trabaja en el Departamento de Antropología Social de la UNED y es profesora colaboradora en OBS Business School.



Índice

Capítulo 1	Introducción _____	06
Capítulo 2	El sector aéreo en cifras _____	09
Capítulo 3	Las aerolíneas mejor y peor valoradas _____	13
Capítulo 4	Marzo 2020, marcado por el avance del COVID-19 _____	14
Capítulo 5	El sector aéreo y las medidas del Gobierno _____	16
Capítulo 6	Peticiones de la patronal _____	19
Capítulo 7	Aerolíneas que han anunciado ERTE _____	20
Capítulo 8	Sector aéreo y turismo _____	22
Capítulo 9	Conclusiones _____	25
Capítulo 10	Referencias bibliográficas _____	28



Capítulo 1

Introducción

Este informe tiene como objetivo ofrecer una fotografía de algunas dimensiones clave del sector aéreo en el momento actual, en el contexto de pandemia global, considerando algunos elementos relevantes y propios de la casuística del sector aéreo justo antes de la llegada de la pandemia.

Para realizar un análisis pormenorizado del sector aéreo hay que situar la mirada en el contexto socioeconómico en el que está inserto, es decir, en la estructura generada por la globalización neoliberal, y así podrá atenderse al impacto de la crisis del coronavirus en todas sus dimensiones: social, económica, política, medioambiental y cultural.

La movilidad humana a través del transporte aéreo ha sufrido grandes transformaciones en los últimos años a raíz de la liberalización de servicios, la incorporación de líneas low cost, la desregulación y el incremento en la construcción de aeropuertos.

El sector aéreo ha permitido la internacionalización del mercado, de los intercambios materiales y económicos y de las relaciones sociopolíticas entre países. Los transportes de mercancías han colaborado en el desarrollo económico y tecnológico, todo ello bajo un modelo sistémico liberal. A su vez, el impacto negativo de las recesiones económicas recientes, el alto coste de los carburantes, la feroz competitividad que caracteriza a este sector y el surgimiento de las compañías *low cost* han reconfigurado significativamente el sector aéreo.

En el informe anual presentado por Aena a finales de 2019, *Estado de la información no financiera*, se analizan las principales tendencias y riesgos a corto, medio y largo plazo para el sector aéreo español, las cuales se articulan

y no pueden aislarse, como ya se ha referido, del contexto geopolítico y económico a nivel internacional.

Es 2018 el año en que la economía mundial se encuentra en una fase de desaceleración que se inicia en su segundo trimestre y se atribuye principalmente al debilitamiento de la actividad manufacturera, no afectando por igual a las actividades de servicios, que se mantienen dinámicas.

El sector aéreo, sometido a las fluctuaciones de la economía mundial, también recibe el impacto de las tendencias sociales como, por ejemplo, la preocupación por el medio ambiente, al que las principales aerolíneas se han sumado de uno u otro modo.

Los cambios y las transformaciones sociales, así como el perfil sociodemográfico de los pasajeros, configuran también el sector, las necesidades, las demandas y los servicios que ofrece, el aumento en la esperanza de vida de una buena parte de la población mundial ha generado la necesidad de ofrecer una atención especializada a las personas dependientes.

Aena identifica como principales riesgos para el sector:

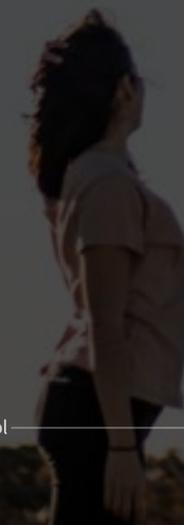
- La situación política: en 2019 el Brexit supuso un desafío para las aerolíneas.
- La situación económica y la evolución del sector turístico.
- La evolución del perfil de las aerolíneas. Incremento de la cuota de pasajeros y aerolíneas low cost. La tendencia a la consolidación de aerolíneas puede tener como consecuencia una menor competitividad.

- La seguridad operacional y física, que incluye los actos terroristas. Sucesos como atentados, guerras, epidemias globales o accidentes de aviación podrían tener un impacto negativo en el tráfico aéreo.
- Las tecnologías de información y la ciberseguridad. Ciberataques.
- La estructura accionarial. Sector regulado con criterios de servicio público.
- El cambio climático. Puede afectar a la capacidad operativa, a la seguridad y a la eficiencia de los aeropuertos.
- La atención a las comunidades locales. Adecuación de las infraestructuras aeroportuarias a los entornos locales (ruido, etc.).
- Las demandas de los grupos de interés. Ética, transparencia, desarrollo sostenible.
- El cumplimiento normativo. Mayor foco.



Capítulo 2

El sector aéreo en cifras



➤ A continuación, se detallan los datos oficiales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

Datos de interés

- Compañías aéreas que operan en España (red AENA): 1036 compañías operan en España (comercial y otras clases de tráfico). Conectan con 157 países y 1192 destinos internacionales.
- Aerolíneas españolas: 25 compañías que movieron 113,83 millones de pasajeros (41,4% del tráfico total).
- Pasajeros: 275,36 millones pasaron por los aeropuertos de interés general españoles, un 4,4 % más que en 2018.
- Vuelos: por los aeropuertos de la red AENA se movieron 275,24 millones de pasajeros, y el aeropuerto de Castellón tuvo 125 mil pasajeros.
- Espacio aéreo (ENAIRE): 2 190 000 kilómetros cuadrados, que comprende la península Ibérica (excepto Portugal), Canarias, Baleares, parte del Atlántico norte, del oeste del Mediterráneo y el Sahara Occidental.

Los datos de tráfico de pasajeros, de operaciones y de toneladas de carga transportadas antes de la pandemia en los aeropuertos españoles aumentaban exponencialmente, según los datos aportados por la red de Aena, que gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos, con una capacidad estimada para 335 millones de pasajeros.

1 275,36 millones de pasajeros en aeropuertos españoles en 2019

El volumen de pasajeros que pasó por los aeropuertos españoles de Aena creció un 4,4 % respecto a 2018. 188,8 millones fueron pasajeros de vuelos internacionales, lo que significa un récord histórico, con un aumento del 3,5 % frente a 2018. Los pasajeros de vuelos nacionales sumaron más de 85,5 millones, un 6,4 % más que en el año anterior.

2 España es el tercer país de Europa en volumen de tráfico aéreo, por detrás del Reino Unido y Alemania

Aporta a Europa el 11 % del total de pasajeros y el 10 % de las operaciones de aeronaves.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas es el cuarto aeropuerto de la UE en el ranking de pasajeros de 2019, mientras que Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ocupó el quinto lugar.

3 68,6 % de tráfico internacional de pasajeros

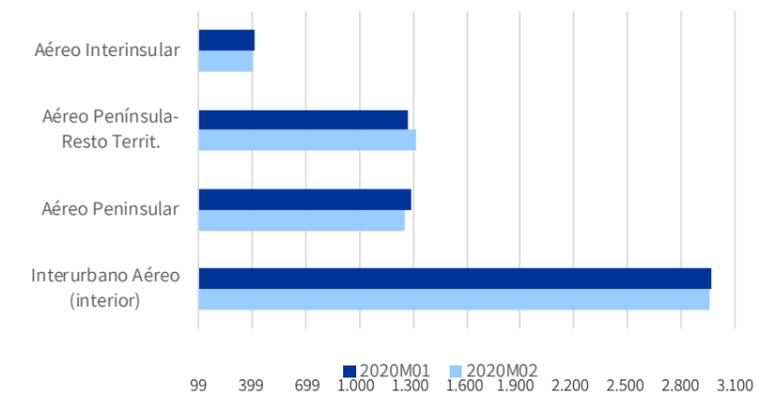
En 2019 el tráfico internacional de pasajeros creció un 3,5 % mientras que el nacional lo hizo en un 6,4 %.

Gráfico I → DESGLOSE POR TIPO DE MOVILIDAD

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Total de viajeros por tipo, medio de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y distancia

Estadística de transporte de viajeros, tipo de transporte, viajeros transportados



4 2,36 millones de operaciones en 2019

Los aeropuertos españoles registraron más de 2,36 millones de operaciones durante 2019, un 2,6 % más que en 2018.

5 1.068.394 toneladas de carga en 2019

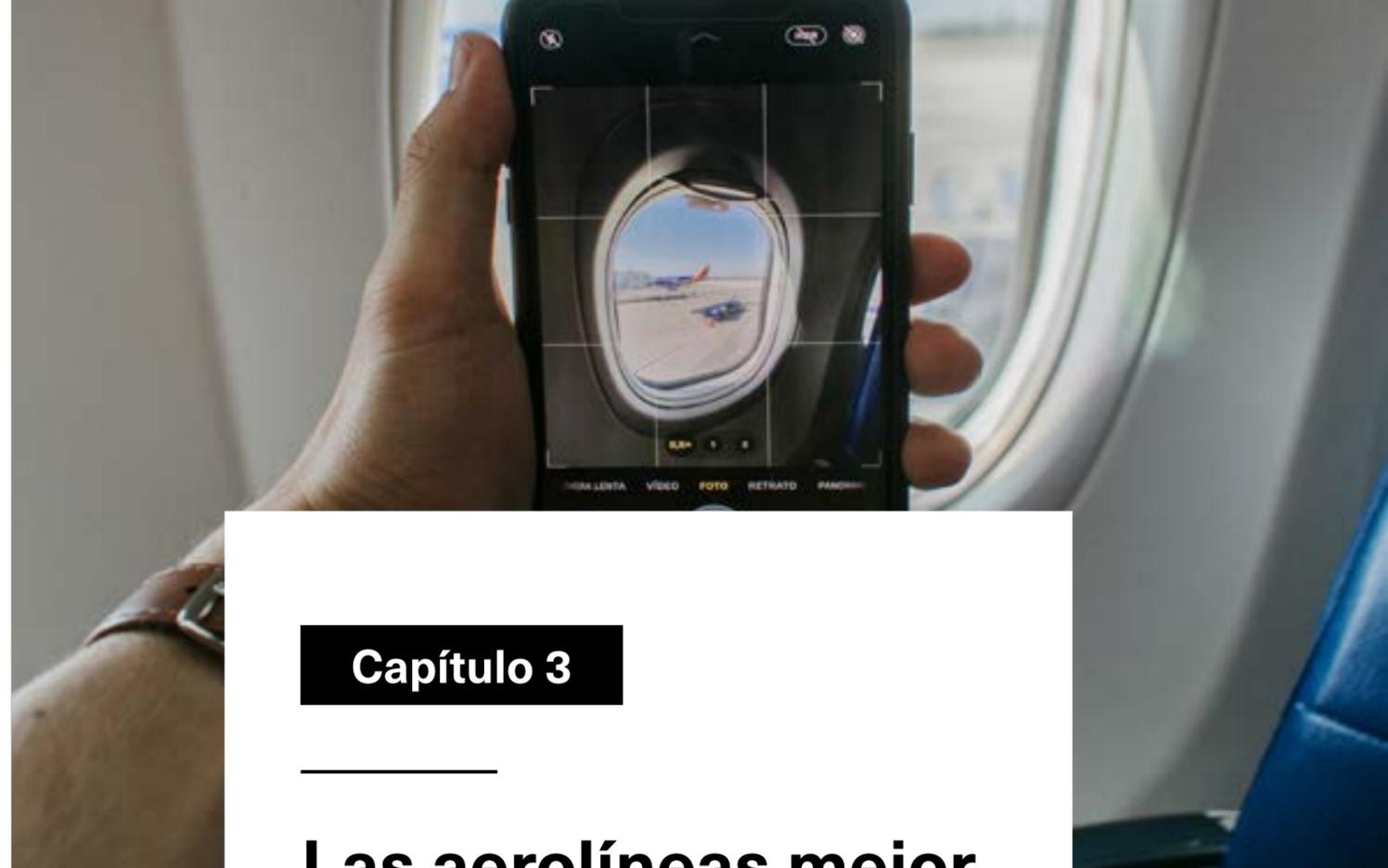
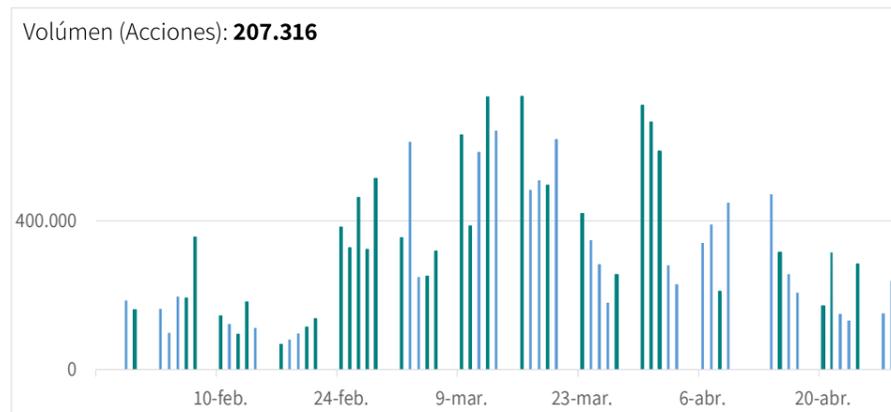
El tráfico de mercancías en los aeropuertos españoles superó en 2019 el millón de toneladas, un 5,6 % más que el año anterior.

Respecto a la dimensión económica, los datos de 2019 arrojan una cifra de hasta **4503,3 millones de euros en ingresos totales**, de los cuales, 2901,1 millones corresponden al negocio aeronáutico, 1252 al comercial, 80,2 a los servicios inmobiliarios y 270,4 al internacional. **Con un beneficio neto de 1442 millones de euros**. El beneficio neto consolidado se incrementa un 8,6 % respecto a 2018.

Respecto a los datos de cotización, asciende a 116,30 € (teniendo en cuenta que 117,30 € es el máximo y 114,50 € el mínimo), con una subida del 1,66 %, a fecha de 30 de abril de 2020.

Gráfico II → GRÁFICO DE COTIZACIONES DE AENA

Fuente: Euroland.com



Capítulo 3

Las aerolíneas mejor y peor valoradas

➤ El *ranking* Air Help Score 2019 sitúa a Qatar Airways como la aerolínea mejor valorada de 2019, que lidera la posición desde 2018. Air Help, organización para la defensa de los derechos de los pasajeros, presenta su valoración en función de la calidad del servicio, la puntualidad, el procesamiento de las reclamaciones y la calidad de los alimentos y tiendas, teniendo en cuenta los servicios de vuelo y post vuelo.

Qatar Airways ha destacado por su procesamiento de reclamaciones y su alta puntualidad. A nivel nacional, la aerolínea Iberia se posiciona en el puesto 35 de la lista.

Algunas de las aerolíneas con posiciones inferiores en el ranking precisamente han sido las peor valoradas por su atención a los pasajeros, Ryanair, Korean Air, Kuwait Airways, EasyJet y Thomas Cook Airlines.

El caso de la compañía Ryanair es reseñable, lleva ocupando 7 años el puesto de la peor aerolínea en trayectos cortos en la encuesta realizada por Which? Travel, organización de consumidores. American Airlines y British Airways son calificadas como las dos peores en vuelos de larga distancia.

Capítulo 4

Marzo 2020, marcado por el avance el COVID-19



Alexandre de Juniac, consejero delegado de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), que representa alrededor de 290 líneas aéreas, las cuales constituyen el 82 % del tráfico aéreo global, en su comunicado con fecha 29 de abril de 2020, afirma que **«los ingresos por pasajeros y por kilómetros (RPK) de toda la industria cayeron un enorme 52,9 % interanual en marzo, la mayor disminución en la historia reciente. Los volúmenes globales de pasajeros volvieron a los niveles vistos por última vez en 2006. (...) Los asientos por kilómetro ofertados (ASK) se contrajeron en un 36,2 % interanual en marzo, lo que resultó en una disminución del factor de carga global de 21,4 ppts a 60,6 % (...) Y lo que es peor, sabemos que la situación se ha agravado en abril, y la mayoría de los indicadores apuntan a una recuperación lenta».**

Tabla I →

TRÁFICO REGULAR INTERNACIONAL Y DOMÉSTICO AÉREO

Fuente: IATA, 29/04/2020

Marzo 2020 (% interanual)	RPK	ASK	
TOTAL MERCADO	100%	-52,9%	-36,2%
África	2,1%	-44,6%	-34,4%
Asia-Pacífico	34,7%	-59,9%	-44,4%
Europa	26,8%	-51,8%	-39,7%
Latinoamérica	5,1%	-39,3%	-27,2%
Oriente Medio	9,0%	-46,0%	-33,6%
Norteamérica	22,2%	-49,8%	-22,8%

Nota: las cifras son provisionales.

Representan los totales en el momento de su publicación más los estimados de los datos que faltan. Los datos del tráfico aéreo de una aerolínea se incorporan al tráfico aéreo de la región donde la aerolínea tiene su domicilio social. Las cifras históricas pueden ser revisadas. Las estadísticas de la IATA engloban el tráfico regular internacional y doméstico de todas las aerolíneas del mundo, sean miembros o no de la IATA. RPK de la industria en 2019.

La demanda internacional de pasajeros de marzo se contrajo un 55,8 % interanual. Asia-Pacífico fue la región más afectada, con un desplome de la demanda internacional de pasajeros del 65,5 % interanual, más del doble respecto a la caída del 30,7 % de febrero.

En Europa los RPK internacionales cayeron un 54,3 % interanual, frente al crecimiento interanual prácticamente plano de febrero.

La demanda de los viajes nacionales se contrajo un 47,8 % interanual en marzo, frente al declive del 21,3 % que sufrió el sector en febrero.

En China las aerolíneas volvieron a registrar el peor desempeño con una desaceleración del 65,5 % interanual. No obstante, el dato de marzo mejora respecto a la caída del 85 % interanual de febrero, tras la reapertura de los viajes domésticos.

En Japón las aerolíneas registraron un declive del 55,8 % interanual, a pesar de no haber implementado ningún cierre generalizado en el país.

Capítulo 5

El sector aéreo y las medidas del Gobierno

- El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud elevó la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional. El 14 de marzo de 2020 el Gobierno de España decretaba el estado de alarma, y en los siguientes puntos se recogían directrices que afectaron de forma directa al sector:

Art.14 R.D.463/2020, de 14 de marzo

2.a. *En los servicios de transporte público de viajeros (...) aéreo (...) que no están sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público (OSP), (...), reducirán la oferta total de operaciones en, al menos, un 50 %.*

2. b. (...) *los que están sometidos a contrato público u OSP reducirán su oferta total de operaciones en, al menos, los siguientes porcentajes:*

iv. *Servicios de transporte aéreo sometidos a OSP: 50 %.*

3. (...) *el ajuste más rápido posible de los servicios, que no podrá durar más de cinco días*

Dentro del Plan de Medidas Urgentes aprobado por el Consejo de Ministros para responder al impacto del COVID-19 en el sector aéreo se recogen las siguientes:

- Una línea de **financiación del Instituto de Crédito Oficial (ICO) de 400 millones de euros** para atender a las empresas y autónomos afectados en todo el territorio nacional por el COVID-19 en el sector del turismo y el transporte y sus actividades conexas.
- Se promoverá a nivel europeo la **modificación inmediata del Reglamento (CEE) nº 95/93** relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (slots), con objeto de que se exceptúe del cumplimiento de la regla de utilización mínima del 80 % a las series de franjas horarias aeroportuarias asignadas que no lleguen a ser utilizadas en ese porcentaje mínimo por razón de las cancelaciones que se están produciendo en el sector aéreo como consecuencia del COVID-19.
- La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) ha aplicado las **medidas de flexibilidad establecidas en la normativa comunitaria**, en el ámbito del entrenamiento de las tripulaciones del uso de simuladores de vuelo por parte de los pilotos. Con ello se solventarán las dificultades en materia de entrenamiento y verificación de tripulaciones derivadas del escenario actual. El 25 de marzo se adoptó la Orden TMA/285/2020 dentro del plan de medidas para responder al impacto del COVID-19 en el sector del transporte y la movilidad del Ministerio de Transportes, con medidas extraordinarias de flexibilidad en los ámbitos de la aviación civil no regulados por la normativa de la Unión Europea. Debido a las drásticas restricciones de movilidad, que impiden que las organizaciones y los profesionales aeronáuticos puedan cumplir con los requisitos exigidos para el mantenimiento de los certificados, licencias y otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad, esta orden concede ciertas exenciones en el cumplimiento de algunos de los requisitos aplicables para su emisión por la AESA.

Capítulo 6

Peticiones de la patronal

➤ La patronal y algunos sindicatos del sector aéreo se unieron para firmar un comunicado publicado a principios de abril de 2020, en el que solicitaron al Gobierno la adopción de medidas para la supervivencia y recuperación del sector en el mínimo plazo.

Los firmantes del comunicado son: SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas), ALA (Asociación de Líneas Aéreas), USO (Unión Sindical Obrera), ASETMA (Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico), SITCPLA (Sindicato de Tripulantes de Cabina de Pasajeros de Líneas Aéreas), STAVLA –(Sindicato de Tripulantes Auxiliares de Vuelo de Líneas Aéreas)

Entre las medidas más destacables hay que señalar la solicitud de exenciones fiscales y bonificaciones de la seguridad social más allá de la suspensión del estado de alarma, la agilización en la concesión de líneas ICO para las aerolíneas, la no restricción de la capacidad a bordo una vez que se alcance una fase de normalización y la flexibilización en los reembolsos de los vuelos. Esto es, el alivio de la carga financiera y fiscal de las aerolíneas.

Respecto a la movilidad de la ciudadanía en el ámbito nacional, el Instituto Nacional de Estadística (INE) ha desarrollado un estudio de la movilidad de la población durante el estado de alarma.

Los datos obtenidos provienen del análisis de la posición de más del 80 % de los teléfonos móviles en toda España. El análisis ha sido elaborado por el INE con la estrecha colaboración de los tres principales operadores de telefonía móvil (Orange, Telefónica y Vodafone).

Los últimos datos recogidos en el momento de la elaboración de este informe corresponden al 21 de abril de 2020:

- Población total del área (España): **47.026.208 personas.**
- Población total que se mantiene en su área de residencia: **41.844.815 personas (88,98 %).**
- Población total que sale: **5.181.393 personas (11,02 %).**

Como puede apreciarse, durante el estado de alarma, la movilidad de la ciudadanía se ha reducido considerablemente suscribiéndose a las restricciones establecidas por el Gobierno para la contención del virus. Los algo más de 5 millones de personas que han mantenido sus desplazamientos son los considerados trabajadores/as esenciales tales como personal sociosanitario, de servicios sociales, de seguridad y protección de la ciudadanía, etc.



Capítulo 7

Aerolíneas que han anunciado ERTE



El sindicato USO calcula que el sector aéreo emplea a unos/as 30.000 trabajadores/as, tanto en vuelo como en tierra. Según el sindicato se han registrado numerosos Expedientes de Regulación de Empleo Temporal (ERTE) que afectan directamente a tripulantes de cabina, pilotos, personal de tierra y *handling*.

Tabla II →

ERTES REALIZADOS DURANTE CRISIS COVID-19

Fuente: Elaboración propia.

AEROLÍNEA	lavanguardia.com 24/03/2020	SINDICATO USO (27/03/2020)
IBERIA	13.900 trabajadores. 3 meses.	18.000 trabajadores. 3 meses.
NORWEGIAN	90 % de la plantilla. 7.300 trabajadores.	Ha planteado un ERTE por causa de fuerza mayor. En el largo radio, del 13 de marzo al 13 de abril, y en el corto radio, del 19 de marzo hasta el 13 de abril, con posibilidad de prórroga. En total, casi 1.000 tripulantes de cabina afectados.
VUELING	Más de 3800 trabajadores. 3 meses	Más de 3.800 trabajadores. 3 meses.
AIR NOSTRUM	1.439 trabajadores. Toda la plantilla	Hasta el 31 de mayo.
RYANAIR	1500 trabajadores en España.	Hasta el 31 de mayo.

Según lavanguardia.com (24/03/2020), otras compañías que han planteado ERTE son:

Volotea. La aerolínea ha suspendido su actividad hasta el próximo 8 de abril y ha presentado un Expediente de Regulación Temporal de Empleo para sus 1.100 empleados.

Globalia. El grupo turístico de la familia Hidalgo prepara un ERTE que afectará a sus distintas divisiones de negocio y se extenderá a la gran mayoría de su plantilla, compuesta por un total de 16 000 trabajadores. En las últimas semanas se ha producido una reducción del 90 % en la operativa de su aerolínea **Air Europa**, así como el cierre de la red de agencias de viajes **Halcón** y **Ecuador**.

Según el Sindicato USO (27/03/2020) también las siguientes aerolíneas han ejecutado expedientes de regulación temporal:

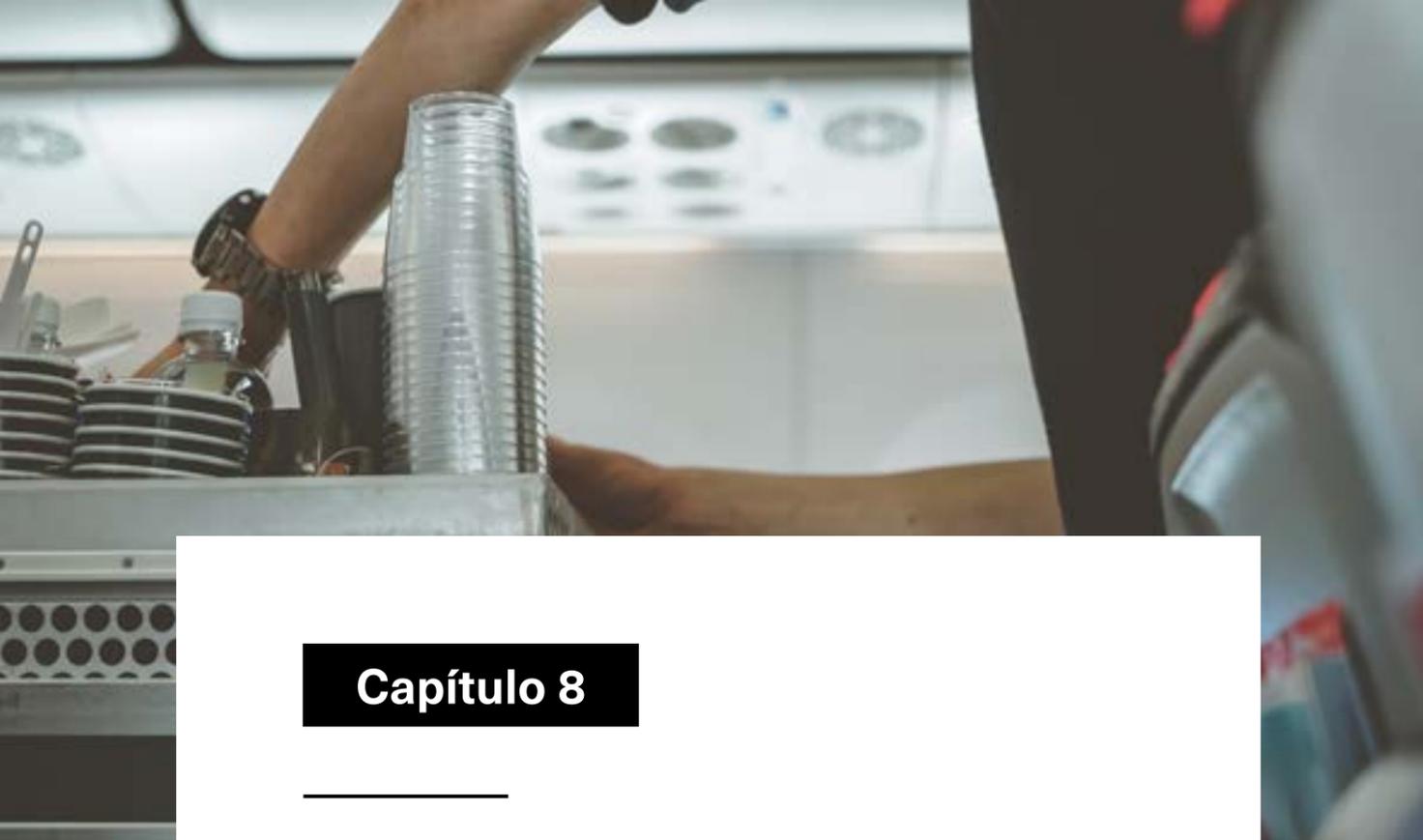
Air Europa. El 90 % de su plantilla de vuelo, es decir, más de 3500 trabajadores, se verán afectados por el ERTE presentado por la compañía hasta final de junio.

EasyJet. La aerolínea aplicará un ERTE para sus 700 empleados en España, que incluye a pilotos, tripulantes de cabina y personal de tierra.

Iberia Express. Un total de 711 trabajadores serán incluidos en el ERTE que pone en marcha Iberia Express del 1 de abril al 30 de junio.

Ryanair ya realizó un ERTE en enero de este año a 224 trabajadores del archipiélago y la Audiencia Nacional, justo antes de la declaración del estado de alarma, anuló el despido colectivo y obligó a la aerolínea a readmitir a los trabajadores en las mismas condiciones laborales que tenían antes del despido.

Respecto a las fábricas de aviones civiles como Airbus o Boeing, también han procedido a realizar expedientes de regulación temporal a sus empleados. Airbus ha planteado ERTE para 3.200 empleados en el Reino Unido, 3.000 en Francia (aunque esa cifra ascenderá hasta unos 7.000), 1.200 en España y, en Alemania, lo está preparando.



Capítulo 8

Sector aéreo y turismo

Según eleconomista.es (22/02/2020): “el sector del turismo y el de las aerolíneas es el que más tarde va a recuperar la normalidad. De hecho, las aerolíneas se preparan para volar bajo mínimos hasta el año que viene”. Sin embargo, Aena prevé, una vez que se alivie la crisis desatada por el coronavirus, una vuelta a la normalidad en tres fases.

La primera de las fases recuperará los vuelos domésticos, la segunda, las rutas con países de la Unión Europea y, la tercera, las conexiones con el resto de países. Aena ha conformado un grupo de recuperación operativa para elaborar protocolos de seguridad y protección de los pasajeros.

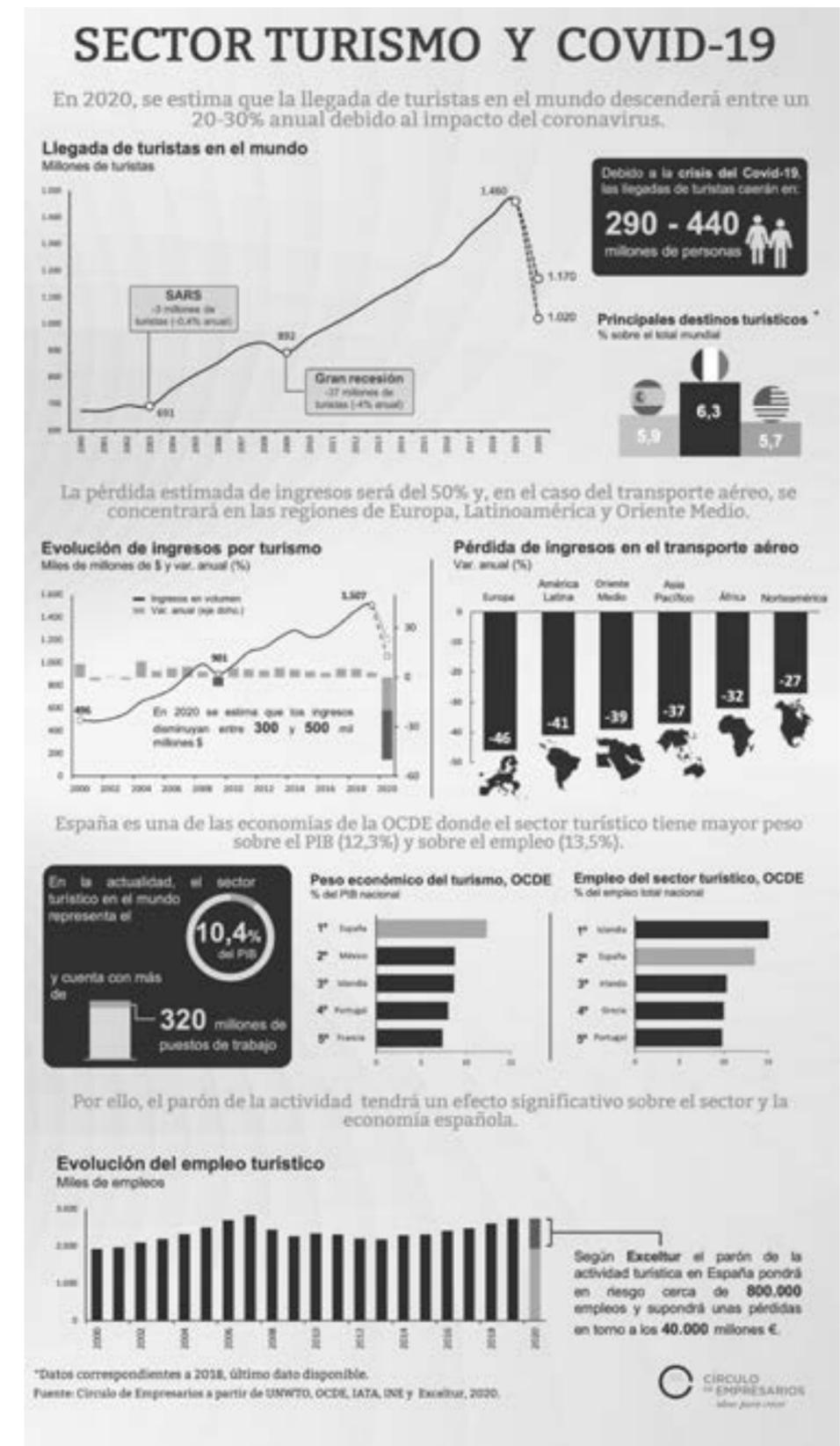
En 2020, se estima que la llegada de turistas en el mundo descenderá entre un 20 y un 30 % anual debido al impacto del coronavirus.

La pérdida estimada de ingresos será del 50 % y, en el caso del transporte aéreo, se concentrará en las regiones de Europa, Latinoamérica y Oriente Medio.

España es una de las economías de la OCDE donde el sector turístico tiene mayor peso sobre el PIB (12,3 %) y sobre el empleo (13,5 %).

Ilustración I → SECTOR TURISMO Y COVID-19

Fuente: Círculo de Empresarios a partir de UNWTO, OCDE, IATA, INE y Exceltur, 2020



El Gobierno prevé que el derrumbe de la economía será del 9,2 % en 2020, según desvela el Plan de Estabilidad que el Ejecutivo ha enviado a Bruselas. Y en 2021 prevé una recuperación del 6,8 %. Para lo que el Gobierno ha elaborado un Programa de Estabilidad 2020-2022. No se restablecerán los niveles perdidos hasta 2022, y hay que tener en cuenta que este escenario está sometido a una gran incertidumbre con el riesgo de rebotes en el otoño.

Iberia y Vueling, ambas aerolíneas adscritas al International Airline Group (IAG), han suscrito con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) un contrato de financiación por 1010 millones de euros de hasta cinco años, dentro del Programa de Estabilidad del Gobierno de España.

La Comisión Europea está en el periodo de consultas y de preparación de un marco legal para cubrir ayudas públicas al sector

Capítulo 9

Conclusiones



- Las decisiones inevitables de los gobiernos para contener la pandemia por el COVID-19 han detenido casi en su totalidad al sector aéreo y al sector turístico. Las cancelaciones masivas de viajes, el cierre de las fronteras y el confinamiento de la mitad de la población mundial están causando una salida relevante de liquidez en las compañías aéreas, operadores turísticos y agencias de viajes.
- En esta fase de desescalada del coronavirus el nuevo reto para las aerolíneas es evitar el riesgo de contagios. La caída de contagios y muertes avala la contención del virus en este momento, pero la posibilidad del rebrote pandémico obliga a las aerolíneas a estudiar detenidamente los protocolos de seguridad y protección.
- La respuesta de las aerolíneas hasta el momento ante la pandemia ha sido variada, pero ha destacado la cancelación de vuelo y de operaciones aéreas. Las cifras del sector han caído hasta un 90 %.
- Los pasajeros que actualmente siguen volando lo hacen por motivos laborales, de salud y para regresar a sus lugares de residencia.
- La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha afirmado la necesidad urgente de reducir el riesgo sanitario y tiene como objetivo la protección de la salud tanto de pasajeros como de profesionales del sector. También ha planteado la necesidad de realizar un trabajo coordinado entre los estados, la ONU, IATA y ACI, el representante comercial global de los aeropuertos del mundo, así como con el resto de entidades y agentes que intervienen en el sector.
- Aena está llamada a jugar un papel clave en el plan de recuperación del sector aéreo que está diseñando el Ministerio de Transportes en colaboración con las compañías aéreas. El frente empresarial demanda un esquema de ayudas específico mientras dure la crisis, pero el ministro José Luis Ábalos está remitiendo hasta ahora a las líneas de crédito del ICO y al programa de avales lanzado por el Gobierno.

Referencias bibliográficas

- 1 AENA. (2020). Aena.es – Web Oficial - Aena.es. Recuperado de <http://www.aena.es/es/pasajeros/pasajeros.html>
- 2 Aéreo | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (2020). Recuperado de <https://www.mitma.gob.es/aereo>
- 3 NAgencia Efe. (2020a). Airbus en pérdidas, se protege con ERTE para miles de empleados. Recuperado de <https://www.efecom/efe/english/4>
- 4 IPAgencia Efe. (2020b). Boeing incurre en pérdidas trimestrales por la Covid-19 y recorta 16.000 empleos. Recuperado de <https://www.efecom/efe/english/4>
- 5 IPAgencia Efe. (2020). Iberia y Vueling suscriben con ICO financiación por 1.010 millones de euros. Recuperado de <https://www.efecom/efe/english/4>
- 6 IPAir Help Rankin Aerolíneas. (2019). Recuperado de <https://www.airhelp.com/es/airhelp-score/ranking-aerolineas/>
- 7 IPAsociación de Líneas Aéreas | Asociación de Líneas Aéreas. (2020). Recuperado de <https://alaspain.com/>
- 8 FriATA. (2020). Recuperado de <https://www.iata.org/>
- 9 WQuelart, R. (2020, marzo 29). La lista de grandes empresas que han anunciado ERTE por el coronavirus. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/economia/20200324/4883188753/lista-empresas-erte-crisis-coronavirus.html>
- 10 DUnión Sindical Obrera. (2020, marzo 26). Los ERTE en aerolíneas golpean duramente a sus trabajadores. Recuperado de <https://www.uso.es/erte-en-aerolineas/>
- 11 HVega, P. (2020, abril 22). La infografía que mide el impacto de Covid-19 en la red europea de tráfico aéreo. Recuperado de <https://www.economista.es/status/noticias/10497634/04/20/La-infografia-que-mide-el-impacto-de-Covid19-en-la-red-europea-de-trafico-aereo.html>



OBS Business School

School of **Business Administration & Leadership**

School of **Innovation, & Technology Management**

School of **Health Management**



De:

 Planeta Formación y Universidades