



# EL VALOR DE LA AVIACIÓN EN CUBA

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PARA EL FUTURO





## EL VALOR DE LA AVIACIÓN EN CUBA

### RETOS Y OPORTUNIDADES PARA EL FUTURO

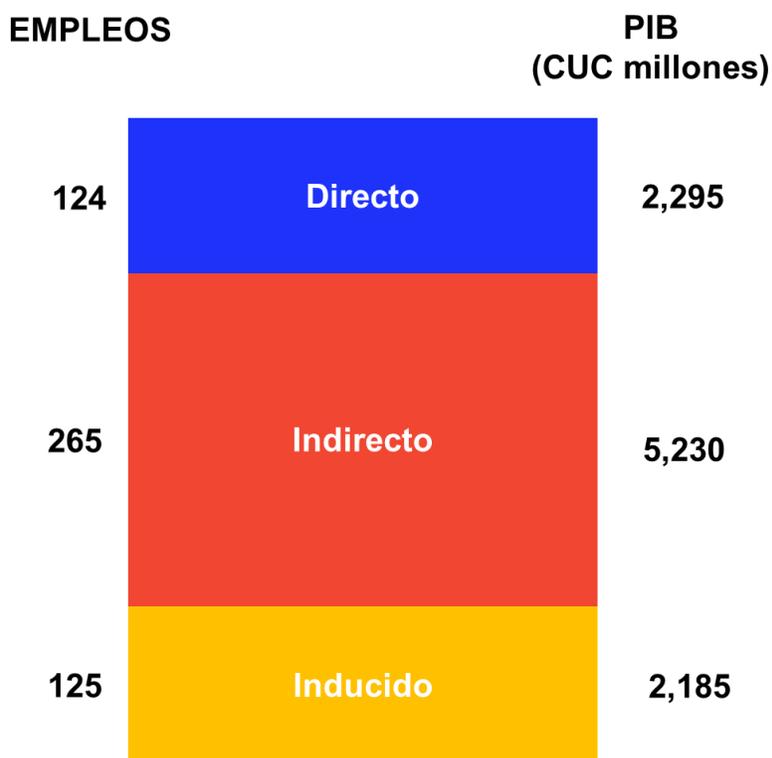
- La aviación es un facilitador importante de la actividad económica y el desarrollo social de un país. De acuerdo a estadísticas del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC, por sus siglas en inglés), el sector de turismo contribuyó en CUC 9.7 mil millones a la economía cubana en 2017, lo que equivale al 10.7% del PIB del país el mismo año, creando una cifra superior a 500,000 de empleos. Por otro lado, las cifras informadas por la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (UNWTO) señalan que la gran mayoría de los visitantes internacionales que llegan a Cuba lo hacen por vía aérea, resaltando las actividades del sector aeronáutico para el desarrollo de la economía del país.
- La conectividad aérea brinda soporte al turismo y facilita el comercio. También promueve el intercambio de conocimiento e ideas y reúne a familias y amigos. La conectividad aérea también apoya la competitividad económica, aumenta la productividad, mejora la eficiencia y promueve la innovación.
- El Mercado de la aviación en Cuba tiene gran potencial de crecer aún más, particularmente en términos de diversificación de conexiones internacionales directas. Sin embargo, para alcanzar esto, es esencial fortalecer y modernizar algunos aspectos claves dentro del sector de la aviación del país. Si bien, existen otros retos para la industria aeronáutica en el país, surgen tres temas claves para su crecimiento:
  - Modernización y desarrollo de los aeropuertos y de la infraestructura de gestión de tránsito aéreo.
  - Mejoras de la eficiencia de las operaciones.
  - Armonización de la política regulatoria con normas y prácticas internacionales.
- De mejorar las condiciones actuales en estos tres aspectos, los cuales limitan actualmente el potencial del mercado aéreo, los resultados podrían ser muy significativos. Se pronostica que la demanda actual de pasajeros se duplicará en los próximos 20 años, por lo que la contribución del sector aéreo para la economía en Cuba podría incrementarse en CUC 34mil millones por año, apoyando a 900,000 puestos de trabajo.

## LA MAGIA DE LA AVIACIÓN

En la actualidad, el transporte aéreo genera una gran contribución a la economía cubana y su sociedad, mediante la creación de empleos y la estimulación de la actividad económica y social. Esto es de vital importancia para una isla que se basa en la aviación para atraer a sus visitantes.

Las cifras detalladas a continuación, muestran que los beneficios que atrae el transporte aéreo en Cuba van más allá de los estrechos límites del sector en el país, y, de hecho, es posible que muchos de los que se benefician de la conectividad aérea de Cuba aún no sean viajeros regulares.

**Figura 1: Contribución del Sector de Viaje y Turismo a las cifras de empleo y al PIB Cuba**



*Fuente: WTTC*

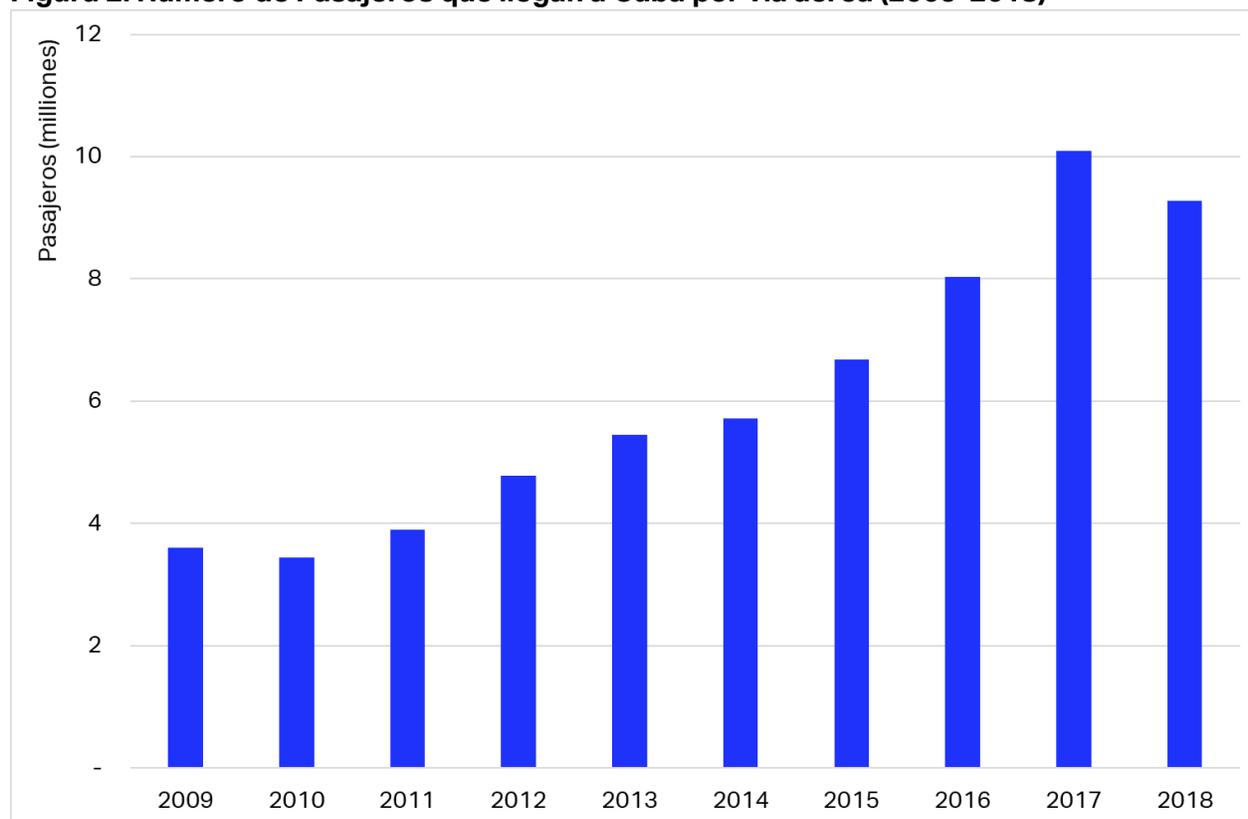
Todos estos beneficios serán reforzados y magnificados si Cuba moderniza y mejora su infraestructura, así como el entorno operativo y regulatorio, con base en los estándares globales y las mejores prácticas.

## LA IMPORTANCIA DE CONECTIVIDAD AÉREA

La conectividad aérea es una muestra del potencial desarrollo de la economía cubana y la oportunidad que ello representa. Cuanto más conectado esté un país por vía aérea, mayor será su capacidad para capitalizar los beneficios económicos y sociales que el transporte aéreo puede ofrecer.

La **Figura 2** muestra que, a pesar de haber un retroceso entre el 2017 y 2018, el número de pasajeros que llegan por vía aérea se ha más que duplicado entre los años 2009 y 2018.

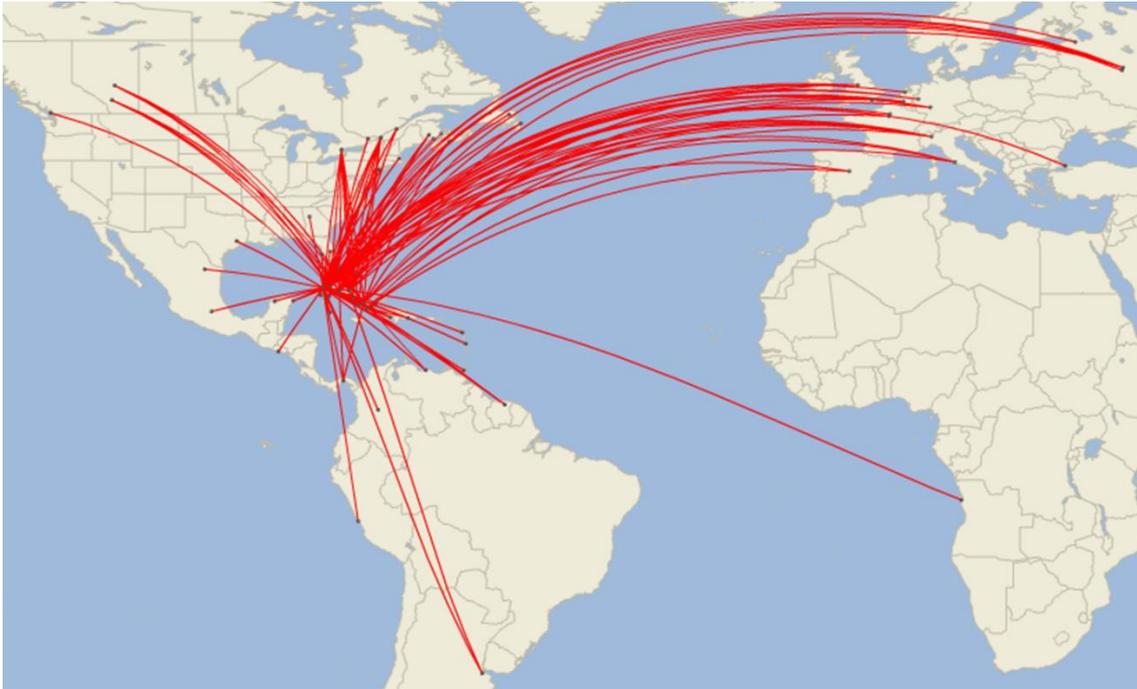
**Figura 2: Número de Pasajeros que Llegan a Cuba por vía aérea (2009-2018)**



*Fuente: IATA Economics basado en cifras de PaxIS (mayo 2019)*

Como se ilustra en la **Figura 3**, en el caso de Cuba, además de una red doméstica considerable, la mayoría de los servicios directos conectan a Cuba con puntos en Europa. A pesar de la proximidad geográfica con América del Norte como con América del Sur, esta conectividad se encuentra mucho menos desarrollada.

**Figure 3: Conectividad directa desde Cuba**



*Fuente: SRS Analyser (mayo 2019)*

*¿Como medir la conectividad?*

La conectividad aérea tiene múltiples dimensiones incluyendo: el número de rutas, la frecuencia del servicio, el número de asientos disponibles y la relevancia de los destinos. Para conexiones indirectas, la duración de la conexión y el grado de desvío de una ruta directa también es importante ya que estos factores afectan el tiempo total del viaje.

Existen tres (3) tipos de conectividad aérea: directa, indirecta y mediante centros de conexiones (hub), los cuales se describen a continuación:

- i. **Conectividad directa:** refleja los vuelos directos disponibles desde una ciudad o un país. Puede ser medida no solo en términos del número o de la importancia económica de los destinos, sino también en términos de frecuencia. Por ejemplo, una ciudad con cinco (5) vuelos diarios a otra ciudad registraría un puntaje mayor a una con solamente cuatro (4) vuelos directos;
- ii. **Conectividad indirecta:** mide el número de destinos a los que un pasajero puede viajar mediante vuelos de conexión en aeropuertos. Por ejemplo, para un vuelo entre La Habana y la Ciudad de Panamá, el gran número de conexiones disponibles desde la Ciudad de Panamá expande la gama de destinos internacionales disponibles para los pasajeros que originan en La Habana. La conectividad indirecta puede ser ponderada de acuerdo con su calidad dependiendo del tiempo de conexión y

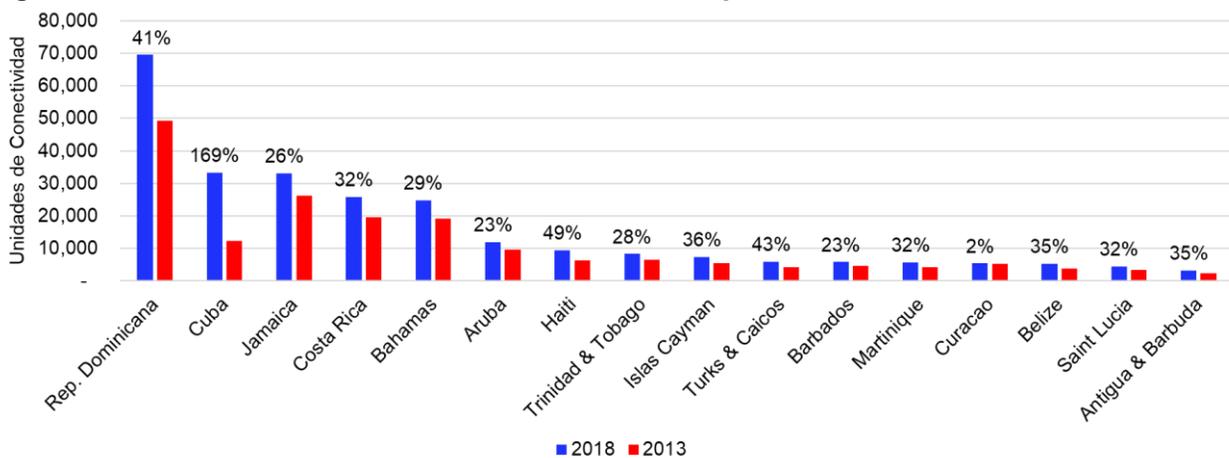
desviación relativa. En este aspecto, un itinerario de La Habana a Santiago de Chile a través de Panamá se considera mejor que una ruta alterna vía Bogotá si el tiempo total del viaje es más corto;

- iii. **Conectividad mediante un centro de conexiones (hub):** Para un aeropuerto con un centro de conexiones, esto refleja el número de vuelos en conexión que pueden proveerse en un aeropuerto tomando en cuenta los tiempos mínimos y máximos de conexión. Por la misma línea que la conectividad indirecta, las conexiones en un hub pueden ser ponderadas de acuerdo con su calidad en términos de desviación relativa y en tiempos de conexión.

Basado en lo anterior, IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el nivel de integración de los países a la red global de transporte aéreo. Es una medida cualitativa basada en: número de destinos ofrecidos y su importancia económica; la frecuencia de servicios a cada destino y el número de futuras conexiones disponibles desde cada destino. La medida de conectividad aumenta basado en el número de destinos ofrecidos, la frecuencia de los servicios y/o destinos a los aeropuertos centrales más grandes.

A modo de ilustración, la **Figura 4** muestra cómo la conectividad de Cuba ha evolucionado en los últimos cinco años en relación con relación a otros Estados en el Caribe. El cuadro confirma que la conectividad aérea en Cuba tuvo un crecimiento más rápido en comparación con otros países en la región en el período comprendido entre 2013 a 2018.

**Figura 4: Conectividad Aérea en Cuba, 2018 vs 2013 (países seleccionados)**

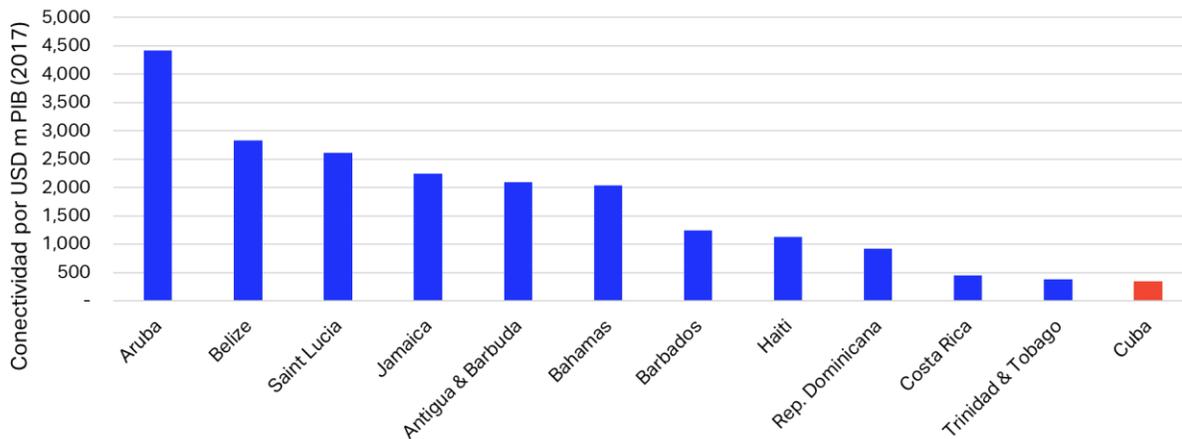


*Fuente IATA Economics (mayo 2019)*

El nivel de conectividad depende, en cierta medida, del tamaño de la economía de un país y del número y tamaño de las empresas atendidas por su sector de transporte aéreo. Naturalmente, las economías más grandes están conectadas con más destinos y tienen una disponibilidad de asientos superior a otros. Sin embargo, esta cantidad no es necesariamente una medida de calidad. Por tal motivo, otra medida clave que se debe considerar en este caso es el nivel de

conectividad en relación con el Producto Interno Bruto (PIB) en términos de su relación con la productividad y crecimiento económico. Usando esta definición, Cuba se ubica detrás de sus pares regionales, especialmente en comparación con otros destinos turísticos. Esto resalta el considerable potencial que representa para Cuba continuar desarrollando el sector de aviación y su conectividad aérea.

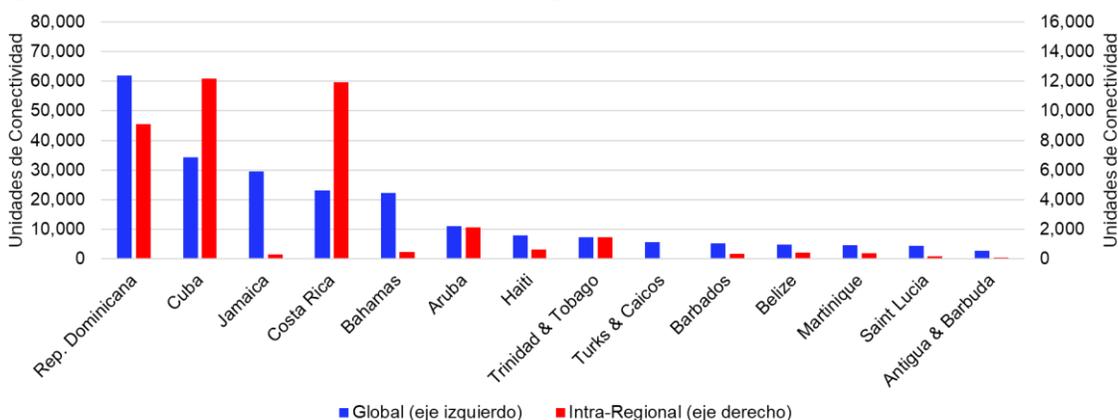
**Figura 5: Conectividad aérea ajustada al PIB (países seleccionados)**



*Fuente: IATA Economics*

La conectividad también se puede medir tanto a nivel intrarregional como a nivel global, como se muestra en la **Figura 6** que compara la conectividad global con la conectividad dentro del Caribe. A diferencia de todos los mercados de comparación, con la excepción de Costa Rica y República Dominicana, Cuba tiene una conectividad relativamente bien desarrollada con el resto de América Latina, lo que sugiere que su atractivo como destino es mayor que algunos países del Caribe.

**Figura 6: Conectividad Global vs Intrarregional (países seleccionados)**



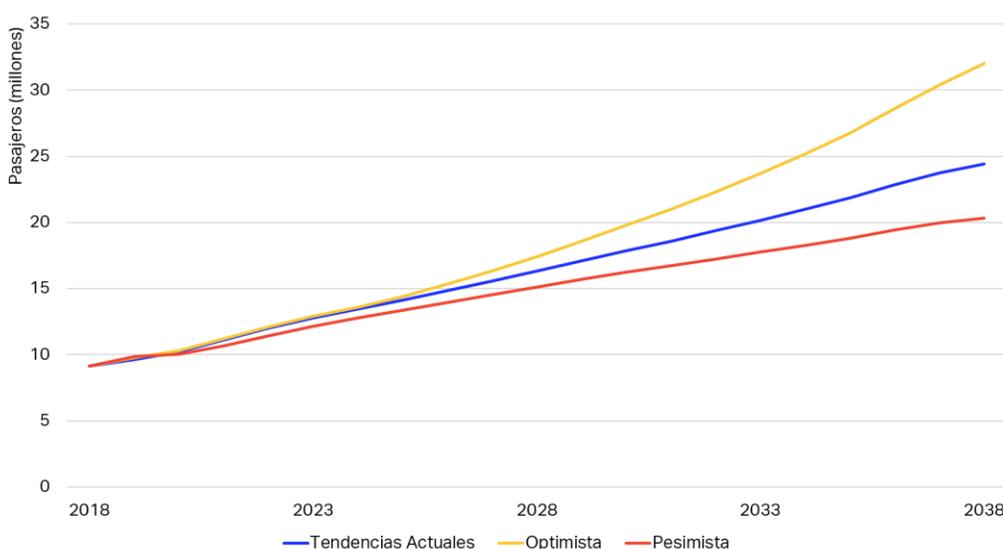
*Fuente: IATA Economics*

## EL VALOR DEL TRANSPORTE AÉREO: CONVIRTIENDO EL POTENCIAL EN REALIDAD

Se pronostica que la demanda por el transporte aéreo desde, hacia, y dentro de Cuba se duplicará en los próximos 20 años. Sin embargo, para que esto suceda, se requiere de un marco regulatorio favorable y un entorno operativo que facilite los viajes y permita a las aerolíneas ofrecer cada vez más opciones y valor a los viajeros de Cuba, así como a las empresas, y a los visitantes a la isla.

Los ejemplos de políticas favorables que abordarían los desafíos identificados en este informe y permitirían a Cuba alcanzar su pleno potencial de crecimiento incluyen: medidas para modernizar la infraestructura de gestión de tránsito aéreo y aeroportuario; armonización reglamentaria basada en mejores prácticas internacionales, en particular con respecto a las franjas de horarios en los aeropuertos; y optimización de la eficiencia operativa para hacer un mejor uso de la infraestructura existente y reducir la congestión y retrasos.

**Figura 7: Crecimiento de la demanda bajo escenarios de políticas alternativas (2018-38)**



*Fuente: IATA / TE Previsiones de demanda de pasajeros a largo plazo (mayo 2019)*

Este crecimiento en la demanda no solo beneficiaría a la aviación en Cuba, sino que también puede estimular el tráfico y permitir que la conectividad nacional e internacional alcance su máximo potencial. Adicionalmente, el aumento en la demanda aérea brindaría un gran impulso a la economía del país y su competitividad, además de hacer que el transporte aéreo sea más accesible para una porción aún mayor de ciudadanos cubanos.

La **Figura 8** muestra el impacto económico que representaría afrontar los desafíos para el crecimiento del sector aéreo con la creación de un entorno operativo y regulatorio favorable. A su vez, este crecimiento aumentaría el número total de empleos sustentados por la aviación a más de 900,000 y contribuiría anualmente a generar hasta CUC 34 mil millones al PIB para el 2038.

**Figura 8: Valor potencial del transporte aéreo con políticas favorables**

		Pasajeros	PIB (CUC)	Empleos
<b>2018</b>		<b>9,1 m</b>	<b>9.710,2 m</b>	<b>513.000</b>
<b>2038</b>	<b>Tendencias Actuales</b>	<b>24,4 m</b>	<b>25.988,8 m</b>	<b>697.171</b>
	<b>Escenario Optimista</b>	<b>32,0 m</b>	<b>34.060,0 m</b>	<b>922.187</b>
	<b>Escenario Pesimista</b>	<b>20,3 m</b>	<b>21.602,1 m</b>	<b>575.797</b>

*Fuente: IATA Economics (mayo 2019)*



[WWW.IATA.ORG/ECONOMICS](http://WWW.IATA.ORG/ECONOMICS)

