

Problemática Logística Aérea a causa del Sars-Covid 19

Diplomado Logística Integral



Sebastian Pachon Unibio

Tutor

Carlos Kennedy Veloza Lancheros

Universidad Militar Nueva Granda

Administración de Empresas

Facultad Ciencias Económicas

2022

Objetivo General

En el presente documento se presentará los diferentes factores del antes y después del sector logístico aéreo, y cómo la pandemia influyó tanto negativa, como positivamente.

Objetivos Específicos

- Conceptualización de las cadenas de suministros con fin de reducir la incertidumbre de las empresas aéreas.
- Desarrollo de un plan estratégico logístico con fin de observar una evolución a corto, mediano y largo plazo.
- Observar como los recursos logísticos y costos del sistema internacional impacto a los factores internos y externo de las empresas aéreas.
- Analizar las planeaciones estratégicas, tácticas y operacionales que las empresas aéreas abordaron para la superación de la crisis.

Justificación

La logística ha sido uno de los sectores que más ha sufrido la pandemia, a diferencia de otros que tuvieron que parar sus operaciones. La logística fue uno de los sectores que no tuvo receso y sobre todo tuvo que operar en un punto de vista mucho más difícil con cambios en reglas, en normativas sanitarias, en permisos de circulación en muchos países, cambios de comportamiento de las personas y cambio de procedimientos y acciones en los diferentes países.

Movilizar las cadenas de suministro se vieron afectadas y están totalmente colapsadas, existen cadenas en donde los flujos se han caído debido a la menor demanda que se asoció a la pandemia. Esto generó una presión sobre los stocks e impulso a las empresas a generar más órdenes de compra para poder atender sus mercados, en donde ya venía siendo afectado por la primera atención de la pandemia que fue en Asia.

Marco Teórico

El transporte se define como el movimiento de personas y bienes (bienes) dentro de un cierto rango Espacio físico, utilizando tres modalidades: terrestre, aérea o fluvial (y sus combinaciones). Esta, Por un lado, el transporte terrestre consiste en el transporte por carretera Varios vehículos para el transporte de mercancías y pasajeros, por otro lado, para el transporte. Locomotora de ferrocarril. El transporte aéreo incluye el uso del espacio aéreo Varios transportes aéreos y fluviales implican el transporte por mar, ríos y lagos.

Ahora podemos ver cómo la comercialización de los productos y servicios de continúa extendiéndose a un ritmo cada vez más rápido, gracias a las nuevas alianzas que existen no solo entre empresas sino también entre empresas de regiones o un mismo país del mundo. Esta comercialización se logra a través de una gestión logística que abarca diferentes aspectos donde la infraestructura se considera la herramienta básica y en términos de competitividad en todas las transacciones. Transacción es el acto de intercambiar un determinado producto o servicio por una cantidad de dinero. Por lo tanto, es importante aclarar algunos de los conceptos básicos para el desarrollo y comprensión de este análisis.

LOGÍSTICA

Según el autor Soret Los Santos, I (2006) en su libro sobre logística y marketing, esta define y conecta toda la cadena de suministro, no solo un paso destacado; es encontrar el momento óptimo para crear la mejor experiencia del cliente. Según Soret, Logística “es el proceso de gestión de la cadena de suministro responsable de la planificación, ejecución y control eficientes y efectivos del flujo inverso de mercancías.

Su almacenamiento y toda la información al respecto entre el punto de origen y el punto de origen-destino, todo ello con el objetivo de satisfacer las expectativas del consumidor. (Soret Los Santos, 2006).

Basados en la definición anterior se puede confirmar que existen muchos momentos del proceso logístico que pueden ofrecer calidad al servicio. Los productos y servicios en sí se pueden copiar con gran facilidad; pero optar por una estrategia la diferenciación se ve reflejada en la mejora del servicio, es sin lugar a dudas la manera de generar valor al consumidor y por ende fidelizarlo. Para Enrique B. Franklin la logística es “el movimiento de los bienes correctos en la cantidad adecuada hacia el lugar correcto en el momento apropiado” (Franklin, 2001). Se supone que la descripción de este autor es el concepto con el que comenzó este estudio y lo que pretende el modelo de transporte aéreo intrarregional para mejorar la relación comercial entre dos partes interesadas. Mejorar el servicio para mover mercancías de un lugar a otro con la cantidad adecuada de demanda y en el momento adecuado serán las características analíticas de un modelo de transporte eficiente y creador de valor.

INFRAESTRUCTURA

LOGÍSTICA

La infraestructura logística se refiere a todas las instalaciones que permiten el desarrollo del transporte, almacenamiento o manipulación de mercancías con el fin de crear una comercialización eficaz. (Centro de Innovación en Logística y Comercio, 2011)

La infraestructura logística ayuda a aumentar o disminuir el nivel de competencia, porque al poder transportar los productos por el medio más adecuado, moverlos entre dos puntos con menos recursos y poder almacenarlos mientras se envían al distribuidor o al cliente final agrega valor al proceso final de comercialización de Es

importante tener en cuenta que existe una infraestructura logística de diferentes tamaños y características.

El cierre de la frontera aérea para el tránsito de pasajeros nacionales y turistas internacionales ha sumido a la industria aeronáutica en una grave crisis. Se estima que en los primeros 8 meses de 2020, las aerolíneas a nivel mundial perdieron ingresos del orden de \$.256 millones, de los cuales el 7% (\$19 mil millones) corresponde a una pérdida de América Latina y el Caribe. Solo en esta región, el colapso puso en peligro más de cinco millones de empleos del (directa e indirectamente), además de impactar severamente la industria del turismo del, particularmente en el Caribe, que depende de la cantidad de turistas extranjeros que llegan (OACI, 2020a). La pandemia del también está generando dudas sobre muchos planes para expandir los aeropuertos del y la infraestructura de logística aérea, ya que no se espera que el tráfico de pasajeros se recupere a mediano plazo. Sector industria aeroespacial, tanto para reparación y certificación de aeronaves, como para Cadena de Comercio Internacional.

También se ha determinado el mercado de repuestos, mantenimiento de aeronaves, reparación y vida útil. Afectados por la crisis. Se estima que la demanda de estos servicios se reducirá a la mitad para 2020 (de \$91,200 millones a \$42,700 millones) y no volverá a los niveles previos a la pandemia en menos de diez años, amenazando la existencia de muchos pequeños proveedores y vulnerable. Incluso los principales fabricantes de motores y otras piezas de aeronaves, como General Electric (EE. UU.) y Rolls-Royce (Reino Unido) anunciaron reducciones de 2,5 mil y 9 mil VND Reclutamiento (Strickland, 2020). Es claro que el transporte de pasajeros y mercancías por vía aérea se ha visto severamente afectado, Como se muestra abajo.

primero. Influencia en el transporte de pasajeros Según los datos de las organizaciones internacionales de aviación civil (ICAO), número de fuentes Antena en marzo de 2020, cuando se anunció la epidemia, 53.5% disminuyó

(of 198 millones de personas) en comparación con el mismo último mes. Por supuesto, Los resultados comenzaron a sentirse en febrero de 2020 en la ³

4

región de Asia-Pacífico, COVID-19, luego encabezado por todas las demás áreas. Debido a la órbita global de la infección y el impacto de la pandemia del transporte aéreo Los pasajeros en regiones como África, América Latina y el Caribe, están en cierta medida, retrasadas En comparación con otras áreas. Las posibilidades se han confirmado incluso una caída significativa en el tráfico aéreo para los pasajeros. Durante el monitor de meses. Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA),

El RPK se estrechó en marzo de 2020 fue del 52.9% en comparación con el mismo mes. Anteriormente, condujo a 2006 después de un largo tiempo de crecimiento continuo. Los Al mes siguiente, en abril de 2020, el índice fue un 94,3% inferior al de abril de 2019, Darse cuenta de lo que parece ser la esencia de la situación actual. De mayo a julio de 2020,

El efecto sobre el RPK se reduce gradualmente, lo que lleva a la experiencia del indicador, Respectivamente, disminuyeron 91,3%, 86,5% y 79,8% con respecto al mismo período del año anterior.

³³ <https://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADAE0000779/C2.pdf>
<http://biblioteca.usbbog.edu.co:8080/Biblioteca/BDigital/82313.pdf>

⁴ <http://virtual.urbe.edu/tesispub/0107565/cap02.pdf>

Desarrollo de Tema

Este documento cubrirá los diferentes factores antes y después del sector de la logística aérea, y cómo la pandemia ha tenido impactos tanto negativos como positivos. donde mostraran diferentes cifras las cuales se tienen en cuenta al respecto la pandemia COVID 19, esto con el fin de tener una variable de conceptos más trascendentes de lo sucedido con la finalidad de saber que acciones tuvieron en cuenta para la mitigación y resolución de conflictos para que el mencionado sector no se viera tan golpeado por la pandemia del Sars-covid 19.

Si bien la pandemia fue el detonante de lo que estaba mal en el sector aéreo se evidencio como esta estuvo afectada por las normas y restricciones implementadas en todos los países y esto contrajo como problema principal a este documento la estancación de mercancías y elementos de primera necesidad para la atención de esta pandemia.

El sector aéreo tuvo una evolución en plena pandemia se pudo observar cómo países como Colombia, Argentina, Chile implementaron vuelos con ayuda humanitaria para la repatriación y el manejo de mercancía de primera necesidad para la atención de esta pandemia, también traemos a colación como se ha implementado la logística, tiempos-movimientos y distribución de lo que actualmente es el nuevo reto del sector que es la distribución a nivel mundial de las dosis para las vacunas contra el Covid-19 aprobadas por la (OMS) Organización mundial de la Salud .

Como es bien sabido el transporte de mercancía al rededor del mundo se reinventa y busca siempre dar respuesta oportuna y directa a las necesidades de la sociedad, si bien hoy en día la logística área juega un papel muy importante en el envío y recepción de estas mercancías, que se han evidenciado en estos tiempos actuales de pandemia de Covid-19.

La logística área ofrece grandes ventajas del traslado de un país al otro ya que este tipo de movimientos sirven más que todo a productos perecederos, que el cliente y destinatario requieren con suma urgencia y rapidez esta encomienda queremos recalcar que este tipo de logística también genera una rápida y eficiente cobertura y penetración al mercado porque hace posible que los enlaces comerciales cuenten con estas mercancías en poco tiempo y estas puedan suplir la demanda de su mercado.

Por otra parte, la movilización de este sector tiene una gran simplificación en la documentación porque si es comparada con el transporte marítimo este tiene muchos más trámites en la documentación requerida por este sector.

Como pilar fundamental este sector tiene integridad y seguridad de la mercancía transportada porque esta pasa menos tiempo en el traslado y las cargas movilizadas no se encuentran expuestas al deterioro, daños o pérdidas que suelen pasar durante la movilización de mercancía en cualquier otro sector.

Claramente A diferencia de otras industrias que han tenido que parar operaciones, la logística ha sido una de las industrias que más ha sufrido por la pandemia. La logística es una de las industrias que no tiene período de descanso, y lo más importante, con los cambios en las normas sanitarias y las reglas para las licencias de circulación en muchos países, los cambios en el comportamiento de las personas y los cambios en

los procedimientos y acciones, la industria logística debe operar desde una perspectiva más difícil a Diferentes países.

Donde dejaron sin stock a las empresas que se situaban más que todo en Sudamérica que fue al continente en donde demoró en llegar la pandemia y fue cuando estos países no se encontraron con stocks o mercancía de inventarios disponible para la atención de esta pandemia.

Como era de esperarse, las empresas de transporte aéreo fueron fuertemente golpeadas por el paso de la pandemia Covid-19. Esto significó grandes pérdidas en este sector al desincentivar el uso de este medio de transporte. Transcurrido ya más de dos en pandemia, las empresas se están reactivando para cumplir con su actividad económica, claro está que con algunas medidas, pero esto conlleva a las empresas a enfrentar algunos retos como lo mencionó (Walsh, 2021) en la cumbre mundial del transporte que se realizó el pasado 5 de octubre del año pasado, los retos que se presentan actualmente para el desarrollo normal del sector aéreo son convencer a las personas de que los vuelos nacionales e internacionales son seguros y no representa mayor riesgo del que ya se percibe en cada país.

La gente sigue con el temor de salir y contagiarse del virus que nos azota actualmente, es por esto que las aerolíneas comerciales aún no experimentan el 100% de su capacidad de transporte y el segundo reto importante que se destacó en esta cumbre según (Sciacchitano, 2021) el hecho de que la **IATA** va a poner su esfuerzo en reducir la contaminación por carbono en pro del cambio climático, así volver a las empresas aéreas más amigables con el medio ambiente.

Como punto adicional, en este encuentro se destacó el esfuerzo que pusieron los diferentes gobiernos en el mundo para no descuidar a las distintas aerolíneas durante

el tiempo que estas no operan por las restricciones de movilidad implantadas a nivel mundial.

Se evidencio como desde ASIA hubo un stock y aumento de sus inventarios y agotamiento de materia prima a nivel mundial cubriendo en esos países la demanda de equipos de primera necesidad y en donde empresas en Latinoamérica vivieron crisis por falta de mercancía y el agotamiento o la extinción de sus inventarios entrando en crisis financieras creadas por el no manejo y el no aprovechamiento de suplir sus inventarios para esta problemática.

Hay mucho stress en las cadenas de suministro esto no solo se da a nivel nacional si no a el comercio internacional el movimiento de contenedores ha sido más complejo en China al implementar nuevas normas y regulaciones sanitarias hace que los desembarcos de los contenedores sea lento y esto genera que haya más barcos en el mar esperando su turno de desembarco de contenedores y con los costos que esto trae, fue cuando entonces el sector aéreo empezó a movilizar sus aeronaves pero operar a través de los aeropuertos se volvió complejo.

El desafío del transporte aéreo post pandemia después de 16 años en américa latina retrocedió un 59,2% debido a la coyuntura del covid 19.

¿Qué le Aporta esta Investigación a la Universidad?

Este ensayo critico tiene como finalidad evidenciar los principales retos para la logística aérea, se puedo observar que las cadenas de suministro estaban en una línea delgada entre la eficacia de sus entregas y la demora total de estas, ya que se evidenció una vez la pandemia de covid-19 el colapso de esta logística aérea ya que este sector no estaba preparado para la gran demanda que se les avecinaba y esta industria había colocado sus pretensiones en el transporte de pasajeros dejando una vez al lado a la aviación de carga, una vez ya en pandemia se pudo evidenciar cómo los gobiernos y las aerolíneas implementarán estas aeronaves de uso comercial como cargueros de primera línea en insumos médicos y en equipos médicos de primera necesidad.

¿El trabajo que le aporta a su formación profesional?

La gente sigue con el temor de salir y contagiarse del virus que nos azota actualmente, es por esto que las aerolíneas comerciales aún no experimentan el 100% de su capacidad de transporte y el segundo reto importante que se destacó en esta cumbre según (Sciacchitano, 2021) el hecho de que la **IATA** va a poner su esfuerzo en reducir la contaminación por carbono en pro del cambio climático, así volver a las empresas aéreas más amigables con el medio ambiente.

Esta contingencia ayudo a evidenciar como es de importante tener las empresas con stock necesario para poder operar con sus relaciones comerciales antes y después de la pandemia, este análisis pone una perspectiva y enseñanza a la cual debemos estar siempre informados sobre la situaciones económicas, políticas y sociales cuyas

repercusiones pueden afectar a largo mediano o corto plazo a la normal operación de las empresas del país y del mundo.

Enfoque Critico

A critica personal esto trajo consigo mayor papeleo mayores demoras para el ciclo normal de la logística. Según la asociación internacional de transporte aéreo para abril del año 2020 el transporte aéreo de mercancías cayó en un 25.7% a esto se le sumó que la capacidad global se redujo un 42% y en el sector aeronáutico el transporte de pasajeros bajó un 57%.

TOTAL LOSSES (EST. 2020 US\$)		DEMAND (RPM, 2020)
✖ \$84.3 billion		↓ 66%
GLOBAL FLIGHTS SEPTEMBER		
SEPT 2019 2.97 million	SEPT 2020 1.44 million	↓ 51%
TOTAL REVENUE LOSSES (EST. 2020 US\$)		
✖ \$419 billion		↓ 50%

Fuente: IATA, 2020

A nivel mundial la pérdida en el sector aéreo por carga de pasajeros se situó en un 66% esto trajo consigo que las líneas aéreas para suplir dicho mercado que dejó de funcionar adecuarán sus aviones de uso comercial es decir de pasajeros para líneas de carga y pudieran transportar carga en sus bodegas sin embargo estas medidas no fueron del todo buenas ya que estos aviones al tener sillas e implementos para transportar pasajeros le quitaba peso y capacidad de carga comparándolos con aviones cargueros netos.

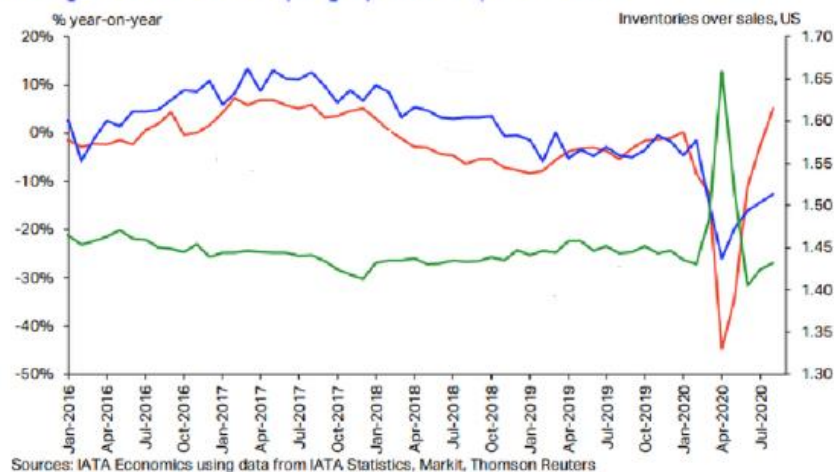
otra problemática fue la evidenciación de que a nivel mundial los vuelos comerciales y de carga se redujeron en un 51% esto trajo consigo que mucho negocio que requerían su presencialidad tuviese que ser pactados de manera virtual y la adaptación de esta manera remota trajo consigo despachos y/o entregas mal hechas entre las fábricas y compradores.

Otra problemática fue el crecimiento de los niveles de inventario si bien el crecer en mercancía y en inventario no está mal, pero mezclado con los bajos índices de crecimiento a nivel mundial esto trajo consigo una caída de exportaciones a nivel mundial.

La logística aérea tuvo una respuesta rápida a las restricciones tomadas por los gobiernos y a las nuevas maneras de extender su alcance sin embargo esto ayudó a generar confianza en los productos y suministros médicos vitales para la atención de esta pandemia, también ayudaron a la distribución de alimentos de primera necesidad durante la pandemia atendiendo largas distancias en el globo terráqueo en el menor tiempo posible.

La falta de capacidad de los aviones cargueros de aerolíneas especializadas y la gran demanda de la logística aérea llevó a las empresas a pensar en cómo vienen prestando el servicio y a pensar en cómo están llevando sus políticas medio ambientales y sociales en fin de prestar un buen servicio a sus clientes finales.

Air cargo traffic not keeping up with export orders



Fuente: IATA Economics usando data de IATA Statistics, Markit, Thomson Reuters, 2020

En el anterior gráfico podemos evidenciar que:

- La línea roja muestra cómo venían las órdenes de trabajo del sector aéreo y al momento de observar la línea entre abril y marzo del 2020 hubo una fuerte caída pues en esa fecha fue cuando se declaró pandemia mundial y empezaron los cierres de fronteras ETC. A su vez muestra cómo el sector aéreo tuvo una fuerte recuperación 1 mes después y empezó a tener una línea ascendente hacia el cumplimiento de vuelos y entrega de mercancía ya programados para la atención de esta pandemia.
- La línea azul muestra el comportamiento de las industrias fabricantes que también tuvo una desaceleración debido a las cuarentenas y a las excepciones objetadas por sus gobiernos locales esta línea azul empezó una breve mejora durante en el 2 trimestre del año 2020

- La línea verde muestra que entre abril y julio del año 2020 los inventarios tuvieron una gran rotación pues al tener baja producción en sus plantas y al tener las cadenas de suministro casi quietas aquellas empresas que tenían stock de mercancía fueron saliendo de ellas y aquellas empresas que fueron visionarias vieron en la pandemia una oportunidad de negocio en donde acapararon mercado de guantes de nitrilo y tapabocas, elementos de primera atención de la pandemia para meses después venderlos con sus precios incrementados.

Recomendaciones

En Colombia la logística aérea fue uno de los sectores más golpeados hoy en día este sector muestra una recuperación del 51.6%, se vieron envueltos en una estrategia en corto plazo que fue el confinamiento, también se pensó en el largo y mediano, y en el corto plazo. se implementaron medidas las cuales buscaban reducción de gastos y a su vez buscaron rutas aéreas anteriormente no rentables pero que ayudaron a mantener conectividades mínimas entre los demás países, en mediano plazo se observó la sostenibilidad todas las medidas con las que entró el sector aéreo como hicieron la recuperación de despacho de mercancías, y a largo plazo la recuperación se ve demorado y se debe trabajar en la búsqueda de estabilización del sector.

Como primera instancia, los almacenes y fabricantes de elementos de primera necesidad como lo fueron los tapabocas y elementos estériles para el uso médico de la atención de esta pandemia, en donde la gestión de planificación, control, estandarización estructurada para guardar y conservar la existencia de alguna mercancía en particular, esto con ayuda de la logística la cual, esta permite garantizar un mejor control y protección del inventario de los diferentes paquetes. Con una buena

logística de estas, permitirá la prevención de alguna rotura o exceso por parte de los inventarios, lo que también como bien sabemos, permitirá no tener costes adicionales o pérdida de ventas que permita alguna manifestación negativa dentro de las empresas.

Dicho esto, anteriormente podemos tomar diferentes variables para tener en cuenta tales como:

- El volumen de las mercancías que podemos tener en los inventarios para no tener costes adicionales.
- Peso máximo que pueden soportar.
- La diferente accesibilidad que pueda tener el producto tanto fuera, como dentro de la empresa.
- Diferentes características como el peso, tamaño, tipo de embalaje, etc.
- Diferenciación con códigos de barras o referencias.

Todas estas características se pueden tomar para fácil almacenamiento. En concordancia con la distribución, teniendo en cuenta el tamaño, peso, referencia, etc. Es mucho más fácil su distribución teniendo en cuenta las características que tienen y con esto, calcular el tiempo de envío teniendo una mejor planificación para su eficiencia, eficacia y productividad.

Nadie estaba preparado para afrontar una pandemia una de las más mayores afectaciones de la pandemia fue el hecho de que la mayoría de países registraron y optaron por la declaración de nuevas medidas de seguridad y salud para la no propagación del virus y esto afectó a toda la logística mundial.

Conclusiones.

- Las aerolíneas y empresas en la aviación buscan perdurar en el mercado y cada día tienen que ser más competitivas no solo en su talento humano si no en su avance tecnológico y deben estar a la vanguardia de las nuevas tecnologías.
- Si bien hoy en día las aerolíneas no cuentan con flotas de aeronaves propias, estas aeronaves son totalmente arrendadas y el parón del covid-19 obligó a muchas empresas tecnológicas en Malasia, China, Europa a cerrar este parón de actividades tuvo repercusiones inmediatas en la aviación.
- Un año después es que se puede evidenciar que estas empresas se están quedando sin chips sin tarjetas gráficas utilizadas por los sistemas de navegación de las aeronaves y las empresas no pueden suplir sus órdenes de compra por falta de materia prima y esto ocurre porque si una de estas empresas se arriesgara a operar estos aviones incurrirán en faltas muy graves en el sector por la poca seguridad y fiabilidad en la que estos equipos podrían dictar al momento de ser operados.
- Si bien la base de esta complejidad reside en las personas y nos obliga a ser cada vez más efectivos y competitivos al utilizar óptimamente los recursos contribuyendo a los logros marcados por las empresas y esto ayude a suplir estos objetivos ya trazados.
- Al estar las personas cumpliendo el aislamiento se empieza hacer uso de las plataformas virtuales para la adquisición de bienes y servicios; lo cual perjudicó los centros comerciales, hotelería, turismo, transporte etc. Por esta razón se empezó a ver problemas de tipo social como el desempleo, ya que las

empresas despiden trabajadores, disminuye la producción afectando las importaciones y exportaciones.

Bibliografía.

colombiatic.mintic. (2020). *IMPACTO DEL COVID-19 SOBRE EL COMERCIO ELECTRONICO EN COLOMBIA*. Recuperado el 10 de OCTUBRE de 2021, de https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-151267_recurso_1.pdf

Mariño, L. (5 de febrero de 2021). *slideshare*. Obtenido de Que es el E-Commerce y como funciona en colombia : <https://es.slideshare.net/LauraMario3/qu-es-ecommerce-y-como-funciona-en-colombia>

colombiatic.mintic. (2020). *IMPACTO DEL COVID-19 SOBRE EL COMERCIO ELECTRONICO EN COLOMBIA*. Recuperado el 10 de OCTUBRE de 2021, de https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-151267_recurso_1.pdf

Mariño, L. (5 de febrero de 2021). *slideshare*. Obtenido de Que es el E-Commerce y como funciona en colombia : <https://es.slideshare.net/LauraMario3/qu-es-ecommerce-y-como-funciona-en-colombia>

Sciacchitano, S. (4 de Octubre de 2021). Obtenido de cumbre mundial de transporte aéreo de la IATA en Boston; retos : <https://www.valoraanalitik.com/2021/10/04/inicia-cumbre-mundial-de-transporte-aereo-de-la-iata/>

Walsh, W. (4 de octubre de 2021). Obtenido de cumbre mundial de transporte aéreo de la IATA en Boston; retos : <https://www.valoraanalitik.com/2021/10/04/inicia-cumbre-mundial-de-transporte-aereo-de-la-iata/>