



COMUNICADO

No: 13

Enfoque colaborativo para impulsar la infraestructura aérea en Japón -Las Olimpiadas, una oportunidad para el cambio decisivo-

09 de marzo, 2017 (Tokio) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) instó a Japón a que abordara la modernización de su infraestructura aeroportuaria para los Juegos Olímpicos de 2020 y el crecimiento futuro de la industria del turismo desde un enfoque colaborativo, con especial hincapié en la participación de la industria del transporte aéreo.

Japón ha fijado objetivos ambiciosos para atraer al turismo internacional. En 2016 Japón recibió cerca de 24 millones de turistas internacionales. En el año olímpico de 2020, Japón espera dar la bienvenida a 40 millones de visitantes, que gastarán unos 70.000 millones de dólares (8.000 millones de yenes). Para 2030 se espera alcanzar los 60 millones de visitantes extranjeros, que dejarán en el país 130.000 millones de dólares (15 billones de yenes).

Costes en infraestructuras

Una buena planificación de las infraestructuras es determinante para un crecimiento sostenido del turismo en Japón. El desarrollo del tráfico internacional del aeropuerto Tokio Haneda, la privatización del aeropuerto de Sendai y de los aeropuertos de Osaka, Kansai e Itami; y los continuos esfuerzos para mejorar la competitividad mediante la reducción de costes y la optimización de las infraestructuras son todos bienvenidos.

"No hace mucho que los aeropuertos japoneses eran los más caros del mundo. Y aunque no han dejado de ser caros, Kansai y Narita han pasado de estar entre los diez aeropuertos más caros del mundo a ocupar la 13ª y 23ª posición, respectivamente. Avanzamos por la senda correcta, pero todavía queda mucho por hacer, en particular en Haneda, donde la subida de las tasas frena el crecimiento", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA, en su discurso de hoy ante la Cámara de Comercio Americana en Japón.

La IATA urge una regulación económica de los aeropuertos que garantice el equilibrio entre los intereses públicos y empresariales. Como infraestructuras de primer orden, los aeropuertos son un elemento clave en la construcción de la competitividad de un país. Sin embargo, en su calidad de proveedores exclusivos de servicios, no siempre existe el incentivo para potenciar este importante papel.

"Es un problema real para las aerolíneas. En este entorno altamente competitivo, las aerolíneas han reestructurado y mejorado la eficiencia de sus operaciones y han logrado aumentar su rentabilidad, incluso a pesar de la caída del 45% que han experimentado las tarifas aéreas promedio desde el año 2000, al tiempo que los costes globales aeroportuarios aumentaban un 29%", apuntó De Juniac.

Los primeros resultados de la privatización de los aeropuertos japoneses han sido positivos. En las últimas semanas se han firmado acuerdos para la reducción de las tasas en los aeropuertos de Kansai y Sendai. "Es un comienzo positivo, sobre todo teniendo en cuenta que en Japón no existe regulación económica al respecto. Espero que Japón haya encontrado una fórmula que funcione a largo plazo. La comunidad mundial de la aviación seguirá de cerca la evolución", dijo De Juniac.

Eficiencia y capacidad

Además de ser competitivos y asequibles, los aeropuertos deben ser eficientes y proporcionar capacidad suficiente para satisfacer la demanda del mercado. Para abordar el crecimiento, la IATA urgió a Japón un plan integral para el desarrollo de una infraestructura de transporte aéreo más competitiva:

- **Smart Security.** En enero, Japón estrenó Smart Security en el Aeropuerto Internacional de Kansai. Smart Security ofrece una experiencia mejor del pasajero y una seguridad más eficaz. El próximo aeropuerto será Narita, donde el estudio para su puesta en funcionamiento ya ha finalizado. De Juniac animó a Japón a tenerlo listo para los Juegos Olímpicos de 2020.
- **Terminales eficientes.** Si bien Japón es un líder en tecnología de autoservicio para operaciones domésticas, los viajeros internacionales no disfrutaban de las mismas ventajas. Con el fin de optimizar la eficiencia de las terminales antes de los Juegos Olímpicos, la IATA destacó la necesidad de implementar el uso de la tarjeta de embarque móvil y de las etiquetas de equipaje impresas en casa o en los quioscos del aeropuerto.
- **Eficiencia del espacio aéreo.** La IATA expresó su apoyo a las acciones conjuntas para la renovación de los sistemas de tránsito aéreo (CARATS, por sus siglas en inglés) para lograr duplicar la capacidad del espacio aéreo prevista. El espacio aéreo es una importante limitación en Tokio. La IATA instó al gobierno a que liberara más espacio aéreo sobre el centro de Tokio. A largo plazo, las autoridades militares estadounidenses, que controlan una parte importante del espacio aéreo de Tokio, también deberían contribuir a esta necesidad.
- **Terminales de bajo coste.** La IATA reconoce la importante mejora de la capacidad gracias a las "terminales de bajo coste" en los aeropuertos de Kansai y Narita. Sin embargo, es necesario analizar cuidadosamente los costes y los beneficios de la construcción de nuevas terminales. "Todas las aerolíneas quieren reducir costes, pero, antes de construir nuevas infraestructuras para un modelo de negocio específico, debemos maximizar la utilización de las instalaciones existentes. Además, antes de construir nuevas terminales, es necesario establecer una gestión de costes adecuada y compromisos a largo plazo con los principales usuarios", dijo De Juniac.
- **Coordinación.** Tokio seguirá siendo la principal puerta de entrada a Japón. El papel que juegan los dos aeropuertos de la capital, Haneda y Narita, debe estar bien definido para que la capacidad se desarrolle en consonancia con la demanda del mercado y con visión de futuro en el marco de la colaboración.

Importancia de la conectividad

"Los Juegos Olímpicos son un hito importante y un impulso para nuevas empresas. Pero deben entenderse dentro de un proceso de planificación a largo plazo con el objetivo puesto en el

gran reto de dar la bienvenida a 60 millones de visitantes anuales y mantener a las empresas y a la población japonesa conectadas de manera eficiente con el mundo entero", dijo De Juniac.

La aviación representa el 1,8% del PIB de Japón. En Corea, el 3,1%. "El rápido crecimiento de la industria turística ayudará a cerrar esa brecha, a lo que contribuirán de forma significativa los operadores de bajo coste en las rutas de corto recorrido, un mercado que no deja de crecer. Sin embargo, no debemos perder de vista la importancia que tiene el mercado de largo alcance y el potencial de los centros de conexión para hacer frente al crecimiento futuro. Pero las condiciones deben ser adecuadas: suficiente capacidad, operaciones eficientes y costes asequibles. Para aprovechar el potencial de la aviación en Japón, necesitamos un enfoque colaborativo y una visión clara a largo plazo. Hay mucho en juego. Una industria de la aviación saludable favorece el desarrollo económico y social para un mundo mejor. La aviación es, en definitiva, el negocio de la libertad", dijo De Juniac.

En Japón, De Juniac abordó además el [Consejo Internacional de Aeropuertos en Japón](#).

[Discurso de Alexandre de Juniac en la Cámara de Comercio Americana en Japón](#)

[Discurso de Alexandre de Juniac en el 14º Consejo Internacional de Aeropuertos en Japón](#)

—IATA—

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 265 líneas aéreas que constituyen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>