



## **Discurso (grabado en vídeo) del Director General y CEO de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)**

### **Conferencia de ALTA Cartagena, Colombia**

- El Foro de Líderes de ALTA
  - Es uno de los puntos destacados
  - de mi año calendario.
- Y Lamento no estar personalmente con ustedes.
- La economía mundial
  - está comenzando a hacer negocios nuevamente.
- Esto lo podemos apreciar en la carga aérea,
- cuyos volúmenes son 12%
  - superiores que en diciembre pasado.
- Pero todavía nos encontramos
  - 16% por debajo del nivel logrado previo a la crisis.
- Algo similar ocurre con el tráfico de pasajeros:
  - está 6% mejor que cuando tocamos fondo.
  - Pero todavía está 5% por debajo de su punto más alto.
- Los aviones, efectivamente, viajan más llenos,
  - pero las rentabilidades son un desastre.
- US\$80 billones
  - 15%
  - De ingresos menos en el 2009.
- Y nos enfrentamos a otro año de grandes pérdidas:
  - \$11 billones
- Contra este sombrío telón de fondo,
  - las aerolíneas Latinoamericanas
  - han sido las operadoras más exitosas.
    - al terminar este año en equilibrio.

- Pese al impacto
  - Del virus H1N1 que se inició en abril,
  - las aerolíneas regionales
  - generaron US\$500 millones
  - de utilidades durante el 2° trimestre.
- ¿Qué hay detrás de esto?
- El sistema bancario operó de manera sólida
  - y la economía se mantuvo fuerte.
- A nivel de las aerolíneas
  - se observaron 2 realidades:
- Algunas de ellas están siendo muy exitosas,
  - y otras batallan por su supervivencia.
- ¿Qué es lo que marca esta diferencia?
- Un elemento común es la liberalización.
- Chile, Brasil y Panamá
  - se encuentran entre los países más liberales
  - y tienen las aerolíneas más sólidas.
- Las marcas multinacionales,
  - que se han estado desarrollando en esta región,
  - son un modelo
  - que está siendo emulado
  - en el sector de bajo costo de Asia.
- La aviación no es
  - una función diplomática.
- Somos un negocio.
- Nuestro éxito
  - no debe estar restringido
  - por normas ancestrales
  - que restrinjan el acceso
    - a los mercados
    - y al capital mundial.
- Esta crisis
  - deja absolutamente en claro
  - que la progresiva liberalización de nuestra industria
  - es el camino al futuro.
- Este próximo mes
  - América Latina desempeñará una función de liderazgo
  - en la Agenda for Freedom in Montreal.
- Nuestra meta es ayudar a los gobiernos

- a desarrollar herramientas efectivas
- para hacer de la aviación una industria normal,
- capaz de generar utilidades sustentables.

## **Hoy**

- América Latina
  - está desarrollando una función modelo
  - en cuanto a liberalización.
- Pero hay muchas áreas
  - sobre las que debemos enviarle
  - mensajes muy fuertes y definidos a los gobiernos:
    - Impuestos y Cargos,
    - Seguridad, y
    - Medio Ambiente.

## **Impuestos y cargos**

- Trabajando conjuntamente, hemos logrado
  - eliminar el impuesto PIS/COFINS de Brasil
  - y obtener un descuento de 30% con Aeropuertos 2000 de Argentina.
- Pero...
- Quito está ignorando los principios de la OACI,
  - al imponer fuertes cargos/impuestos
  - para financiar su futuro aeropuerto.
- Brasil
  - infla artificialmente los precios del combustible
  - haciendo un subsidio cruzado entre aeropuertos con el impuesto ATAERO de 50%.
- Por otra parte, la privatización de los aeropuertos mexicanos,
  - sin una sólida regulación,
  - han resultado en un mal servicio de alto costo.
- Estos son solo algunos de los ejemplos
  - de los problemas que todavía subsisten en la región.
- ¿Cuáles son las soluciones?
- Primero,
  - El dinero percibido por la industria.
  - se debe quedar en la industria,
  - financiando su propia infraestructura,
  - incluyendo una aeronavegación avanzada.

- Segundo,
  - Necesitamos partners eficientes.
  
- Singapur
  - redujo sus impuestos/cargos de aterrizaje en 25%
- Malasia
  - en 50%
- Toronto
  - Mostró
  - eficiencias y reducción de costos por 3 años consecutivo.
  
- ¿Qué hacen nuestros partners de LatAm ?
- Y, por lo tanto, nuestro mensaje a los gobiernos es que:
  - regulaciones efectivas,
  - conformes a los principios de OACI
  - deben conducir hacia una mayor eficiencia.
  
- La seguridad es siempre nuestra primera prioridad
- Aún durante la crisis
  - logramos un 100% de inscripciones para nuestras auditorías operacionales IOSA:
  - Un hecho histórico.
- Felicitaciones a todos
- ya que, gracias a nuestros esfuerzos,
  - volar
  - Es hoy casi lo más seguro
  - que cualquier persona puede hacer.
  
- Durante estos últimos años
  - la tasa de accidentes de LatAm
  - ha permanecido consistentemente
  - 2 ó 3 veces peor que el promedio mundial.
  
- Este año a la fecha, sin embargo,
  - ha exhibido un historial perfecto.
- ¡Felicitaciones!
  - Pero lo anterior no constituye una licencia
  - para relajarse.
  
- Cinco gobiernos de LatAm
  - Brasil, Chile, Panamá, Costa Rica y México
  - ya han incorporado las auditorías operacionales IOSA
  - a sus respectivas legislaciones nacionales.
- Hace más de 3 años que CLAC
  - Hizo de las auditorías IOSA un compromiso regional.

- Nuestro mensaje a los gobiernos es:
  - Es tiempo que otros gobiernos
  - cumplan con el compromiso contraído.

## **Medio ambiente**

- La última área es el medio ambiente.
- La manera cómo enfrentemos el cambio climático
  - moldeará el futuro de nuestra industria.
- La actitud responsable de la industria
  - para reducir sus emisiones de carbono
  - va muy adelantada con respecto a la de los gobiernos
- Nuestra Estrategia de 4 pilares
  - ha representado un ahorro
  - de casi 79 millones de toneladas de carbón.
- Las emisiones de carbón de este año
  - Caerán en 7%;
    - 5% debido a la recesión, y
    - 2% debido a nuestra estrategia
- En nuestra Asamblea General
  - Nuestro directorio acordó 3 duras metas:
    - Mejorar nuestra eficiencia, en términos de consumo de combustible, en 1,5% anual
      - hasta el año 2020;
    - estabilizar nuestras emisiones,
      - mediante un crecimiento neutro, en términos de emisiones de carbón, a partir del año 2020; y
    - recortar nuestras emisiones por la mitad para el año 2050.
      - en comparación con el año 2005.
- Para cumplir con estas metas
  - Necesitamos adoptar una estrategia sectorial a nivel mundial
  - dentro del marco del Acuerdo de Kioto II
- Una estrategia mundial, significa que
  - las emisiones de la aviación son contabilizadas
    - como un sector económico mundial, no por estado.
  - La aviación es y será completamente responsable de sus propias emisiones;
  - La aviación tiene acceso a los mercados mundiales de carbón.
- Hemos trabajado con
  - ACI, CANSO, ICCAIA

- representando aeropuertos, ANSPs y productores
- para hacer de ésta una posición conjunta de la industria.
- La Reunión de la OACI no ha terminado mientras estoy grabando.
- Y Paul Steele presentara un update.
  
- El mensaje que presentare el lunes al Secretary General de las Naciones Unidas Ban Ki-Moon es claro.
  - La aviación tiene un sólido compromiso
    - y un historial impresionante.
  - Y nuestros targets son un ejemplo para otras industria.
  
- En conclusión
  - Nuestra meta común con los gobiernos
  - debe ser que la aviación sea
  - más segura, más verde y más rentable.
- ¡Espero que tengan una reunión muy productiva!
  - ¡Muchas Gracias

\* \* \*