



NOTICIA

No: 24

Nuevo Enfoque Estratégico para la Aviación de los EE.UU.

31 de marzo de 2011 (Nueva York) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) ha hecho un llamamiento al gobierno de los Estados Unidos (EE.UU.) para que fortalezca la competitividad del transporte aéreo americano poniendo en marcha estrategias a largo plazo. IATA, en colaboración con la industria aeronáutica, urgió a los EE.UU. para que aceleren la implementación de NextGen, reanude su focalización en la liberalización del transporte aéreo, revise las propuestas sobre los derechos de los pasajeros y haga frente al aumento cada vez mayor de los costes en materia de seguridad.

“La aviación mantiene la unión de los EE.UU., facilita su conexión con el resto del mundo, genera 11 millones de puestos de trabajo en América y mueve 1,2 billones en actividad económica. Sin embargo, la aviación no se encuentra entre las prioridades de la Casa Blanca. La agenda política de la aviación estadounidense está repleta de mediocres medidas a corto plazo centradas en un tipo de gestión muy reducida. Debemos tener una visión mucho más amplia y el coraje de enfrentarnos a los cambios”, declaró Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA, ante el Wings Club en Nueva York.

Bisignani remarcó los siguientes aspectos en su discurso:

Seguridad: “El planteamiento global sobre seguridad de la Secretaria del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos, Janet Napolitano, y que incluye el compromiso de la industria aeronáutica, es moderno y eficaz. Cada crisis en materia de seguridad se ha traducido en la aplicación de nuevas normativas y nuevos procesos burocráticos. Debemos estudiar bien las soluciones que se aplican para garantizar que las medidas que se toman son eficaces frente a los terroristas y no perjudican a los pasajeros”, dijo Bisignani al filo de su propuesta para llevar a cabo un replanteamiento sobre el modelo de control de seguridad en los aeropuertos, desarrollado hace 40, para evitar la introducción de metales por los secuestradores. “Desde mi perspectiva, el control de seguridad debe combinar tecnología e inteligencia. Los pasajeros podrían caminar a lo largo de un pasillo cerrado equipado con la tecnología apropiada capaz de identificarlos sin necesidad de parar, despojarse de su atuendo o mostrar sus pertenencias”, añadió Bisignani.

El concepto de Control de Seguridad del Futuro sigue avanzando. OACI y 19 gobiernos, incluidos los EE.UU. cooperan en el diseño, ensayos e implementación de un nuevo modelo de control. Bisignani urgió a los EE.UU. y a otros gobiernos para que aceleraran la instalación de los principios de detección mediante escáner.

Costes en Seguridad: La estimación de IATA sobre el gasto actual de las aerolíneas en materia de seguridad es de 7.400 millones de dólares anuales. Esta nueva cantidad es un 25% más respecto a los 5.900 millones de dólares previstos anteriormente. Este aumento se debe, en parte, a la inflación y al crecimiento, pero los principales motivos son el incremento del registro y transmisión de datos, los programas de seguridad aduanera y control policial, la inversión de

capital y los costes por los retrasos derivados de la gestión de la seguridad y sus consecuencias. "Estos costes no deberían afectar a las aerolíneas. Los gobiernos deben responsabilizarse de la seguridad en el transporte aéreo de la misma forma que se responsabilizan de la seguridad en los parques públicos, pasos subterráneos o campos de hockey. Los gobiernos deben asumir el coste y espero que los EE.UU. jueguen un papel de liderazgo a nivel global para tratar de equilibrar costes y responsabilidades", apuntó Bisignani.

NextGen: "El eficiente programa NextGen tendrá un papel fundamental en la consecución de los objetivos del sector aeronáutico para mitigar su impacto en el calentamiento global. Será un millón de veces más efectivo que las propuestas ilegales europeas sobre su esquema de comercio de emisiones (ETS). Los EE.UU. no están de acuerdo con el ETS pero deberían posicionarse más en contra del ETS y agilizar la puesta en marcha de NextGen", dijo Bisignani. "Es increíble que un programa tan importante como NextGen para mejorar la competitividad, se encuentre atrapado con 18 extensiones en la legislación para reautorizar la financiación de la Administración de la Aviación Federal (FAA). La nueva legislación para reautorizar la financiación de la FAA es mejor que la versión anterior de 2010, pero es fundamental que se agilice para conseguir más ganancias, un mayor ahorro en costes así como mejorar la experiencia de volar", añadió Bisignani.

Derechos de los pasajeros: Bisignani se refirió a la normativa del Departamento de Transporte estadounidense sobre sanciones a las aerolíneas por los retrasos de salida. "Las aerolíneas están deseando nuevas propuestas que mejoren la eficiencia operativa y eviten los retrasos. Pero las sanciones – no importa su cuantía – no derretirán la nieve ni pararán las tormentas, tampoco abrirán las puertas de embarque, no construirán nuevas infraestructuras ni ampliarán el servicio al pasajero. Es dinero desperdiciado. Estamos deseando cooperar con el DOT sobre un reglamento que sea el reflejo de la visión que tiene el presidente Obama de promover el crecimiento económico, reducir la incertidumbre y pasar a un análisis de coste-beneficio. La actual propuesta debe ser desestimada", dijo Bisignani.

Liberalización: "EE.UU. ha dado origen a algunas de las más grandes ideas de la aviación, que incluyen la liberalización y los acuerdos del cielo único. El siguiente paso lógico sería liberalizar la propiedad. Creía que el Acuerdo sobre el Cielo Único entre los EE.UU. y Europa iba a ser la gran oportunidad para que la industria de la aviación tuviese la libertad comercial que tienen todas las demás empresas. La oposición de los EE.UU. nos hizo perder esta oportunidad. Las restricciones a la propiedad del sistema bilateral han puesto freno al crecimiento de las compañías aéreas nacionales. Tengo la confianza de que China e India reconozcan que los acuerdos de 1945 se han quedado obsoletos en el nuevo milenio. EE.UU. y Europa sólo tienen una elección: o lideran ellos el cambio o serán liderados por otros. Mi única preocupación es acelerar el proceso para que las compañías aéreas puedan generar beneficios normales con las libertades comerciales normales", dijo Bisignani.

Bisignani realizó estos comentarios en el contexto de un escenario aeronáutico mundial que cambia muy deprisa. "El centro de gravedad de la industria se está desplazando hacia el este. Encontrar un lugar en este nuevo orden mundial será un desafío para los líderes tradicionales, como los EE.UU.", dijo Bisignani. América del Norte y Asia-Pacífico compartían el 26% de la cuota mundial de pasajeros en 2009. Para 2014 se espera que Asia-Pacífico alcance el 30%, mientras que el mercado norteamericano crecerá más lentamente, alcanzando una cuota del 23% de los pasajeros.

A principios de semana, en Washington, DC, Bisignani fue condecorado con el premio L. Welch Pogue por el International Aviation Club de Washington, Aviation Week y Jones Day. El premio conmemora a L. Welch Pogue, quien, tras haber firmado el Convenio de Chicago en nombre del Gobierno de los EE.UU., fue uno de los arquitectos de la aviación moderna. "Pogue tenía una visión más allá de su época. Podía ver una industria donde las compañías aéreas conectaran el planeta a través de un cielo seguro y abierto a una regulación global. Me siento muy honrado al

recibir este premio. A lo largo de todo este tiempo en IATA, espero haber contribuido con mi labor, aunque sólo sea un poco, a difundir la visión de Welch Pogue", dijo Bisignani.

- IATA -

Contacto:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
Tel: + 41 22 770 2967
Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 230 líneas aéreas, que suponen el 93% de tráfico aéreo regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.