



COMUNICADO

No: 31

Defendiendo el negocio de la libertad

5 de junio, 2016 (Cancún) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha anunciado que el desempeño de la industria de aerolíneas en seguridad, sostenibilidad y rentabilidad es sólido, pero las medidas proteccionistas de los gobiernos amenazan la industria. La IATA ha pedido a los gobiernos una mayor cooperación con la industria para impulsar la mejora en la seguridad aérea, evitar las crisis de infraestructura y construir una regulación inteligente.

El *Informe sobre la industria global de transporte aéreo del Consejero Delegado* se ha entregado durante la celebración de la Asamblea General Anual (AGM) y la Cumbre del Transporte Aéreo de la IATA. La 73ª edición de la AGM reúne a cerca de mil representantes y socios de la industria en Cancún, México.

Aspectos destacados de las declaraciones de De Juniac

Desempeño financiero de la industria: A pesar de las diferencias regionales, la industria de transporte aéreo sigue generando ganancias sobre la inversión. En 2007 se espera que la industria obtenga 31.400 millones de dólares de beneficios sobre unos ingresos de 743.000 millones de dólares, equivalente a un beneficio medio de 7,69 dólares por pasajero.

Políticas proteccionistas: “Nada debería interponerse en el camino de la aviación –el negocio de la libertad–. La aviación significa globalización en el mejor de los sentidos. Pero para poder aprovechar los grandes beneficios de la aviación, es necesario abrir las fronteras a las personas y al comercio. Aquellos que dan la espalda a los beneficios de la globalización y se empeñan en aplicar políticas proteccionistas representan una amenaza para la aviación. No debemos olvidar el progreso económico y social que proporciona la conectividad aérea. Y debemos asegurar que las futuras generaciones sigan disfrutando de las ventajas de la aviación”, dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

Seguridad aérea: Volar sigue siendo la forma más segura de viajar largas distancias. En 2016 la industria realizó 40,4 millones de vuelos y se registraron diez accidentes mortales. El mejor desempeño fue para África subsahariana, con cero accidentes de reactores con pérdida de casco.

La seguridad es la prioridad número uno para la IATA, como se desprende de su compromiso en las investigaciones de accidentes aéreos. “Es raro que ocurra un accidente, pero cada uno es una oportunidad para mejorar la seguridad aérea. El Anexo 13 al Convenio de Chicago recoge la obligatoriedad de la investigación. Pero de los mil accidentes investigados en la

última década sólo disponemos de 300 informes, y muchos de estos no son exhaustivos. No hay excusa para este nivel de precariedad. Los gobiernos deben hacerlo mejor”, señaló De Juniac.

Sostenibilidad: El mayor logro en 2016 fue el acuerdo del Plan de Compensación y Reducción de Emisiones de Carbono de la Aviación (CORSIA, por sus siglas en inglés), aprobado en la 39ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Unos 70 países, que representan cerca del 80 % del crecimiento futuro, participan voluntariamente en este plan, el más importante hasta ahora, que ayudará a la industria a alcanzar su objetivo de crecimiento neutro a partir de 2020 y a reducir sus emisiones a la mitad respecto a niveles de 2005.

La retirada de EE.UU. del Acuerdo de París no afecta a la implementación de CORSIA. “CORSIA sigue adelante, a pesar de la lamentable decisión de Estados Unidos de abandonar el Acuerdo de París. Son acuerdos completamente distintos. Cualquier alternativa a CORSIA sería un mosaico de medidas costosas, difíciles de gestionar e ineficaces. La unión de nuestros miembros subyace a CORSIA y a nuestra lucha contra el cambio climático”, dijo De Juniac.

La AGM ha aprobado una resolución en la que se insta a los gobiernos a que concluyan los detalles de CORSIA con tiempo suficiente para su implementación por las aerolíneas; apoyen la comercialización de combustibles alternativos sostenibles; y modernicen la gestión del tráfico aéreo.

Colaboración para abordar la seguridad: La IATA advirtió de la necesidad de encontrar alternativas a las medidas que prohíben el transporte de aparatos electrónicos de gran tamaño en cabina en algunos vuelos hacia Estados Unidos y Reino Unido, procedentes de Oriente Medio y Norte de África

“No es nuestra intención cuestionar los motivos que han llevado al Reino Unido y a Estados Unidos a prohibir aparatos electrónicos de gran tamaño en cabina en algunos vuelos hacia esos países, desde algunos aeropuertos de Oriente Medio y Norte de África. Pero estas medidas ponen a prueba la confianza de la industria y del público. Queremos una industria segura. Y los gobiernos deben garantizar medidas lógicas, eficaces y eficientes. Pero las medidas que han tomado en esta ocasión no son las más correctas. Y eso debe cambiar”, señaló De Juniac.

La IATA urgió a los gobiernos a que adoptarán medidas alternativas a la prohibición actual. “A corto plazo, esto significa intensificar el escaneado en los aeropuertos y mejorar las destrezas. A medio plazo, es necesario aplicar tecnologías más avanzadas para la detección de explosivos. Pero también se deben acelerar los lentos procesos de certificación para poder poner en marcha todas estas medidas lo antes posible”, explicó De Juniac.

De Juniac Remarcó la importancia de trabajar con los gobiernos en materia de seguridad. “El responsable último de la seguridad es el gobierno. Pero las aerolíneas también tienen una importante participación en este tema. Garantizar la seguridad integral de nuestros pasajeros y de nuestras tripulaciones es nuestra máxima prioridad. Nuestra experiencia puede ayudar a los

gobiernos, y es difícil entender su resistencia a una mayor colaboración que, sin duda, contribuiría alcanzar mejores soluciones”, dijo De Juniac.

Otra de las resoluciones de la AGM pide a los gobiernos una mayor cooperación entre ellos y con la industria para mejorar la seguridad aérea. La Resolución reconoce los esfuerzos de la OACI para establecer un plan de seguridad aérea global (GASeP, por sus siglas en inglés) que definirá las bases para una colaboración más efectiva en materia de seguridad.

Infraestructura: “La crisis de infraestructura representa un problema importante en muchas partes del mundo donde apenas pueden absorber la demanda actual. Los planes de desarrollo no son lo suficientemente ambiciosos para dar respuesta a los 7.200 millones de pasajeros que pasarán por nuestros aeropuertos dentro de 20 años”, apuntó De Juniac. La congestión aérea y la precariedad tanto de aeropuertos como de servicios de navegación aérea están presentes en todos los rincones de la tierra.

La IATA ha instado a los gobiernos a que implementen las Directrices mundiales de slots de la IATA para gestionar la escasa capacidad de una forma más eficiente. Pero advirtió que estas directrices no son la solución a los problemas de capacidad. “Los gobiernos tienen la responsabilidad de proporcionar una capacidad acorde a la demanda, con una calidad en línea a las necesidades de los usuarios y a costes asequibles. No dejamos de insistir en la necesidad de diálogo con los gobiernos”, dijo De Juniac.

La IATA también pidió cautela a los gobiernos en la privatización de los activos de las infraestructuras de la aviación. “La privatización no ha logrado los beneficios prometidos en muchos países, como se ha visto en India, Brasil, Francia y Australia, por nombrar sólo algunos. La concesionaria gana dinero. El gobierno recibe su parte. Las aerolíneas pagan la factura, por lo general una factura cuantiosa. Y los pasajeros y las economías locales afrontan los mayores costes. La regulación económica es esencial a la hora de privatizar las infraestructuras principales. Hasta la fecha no puedo nombrar una sola historia de éxito a largo plazo. Encontrar soluciones adecuadas requiere la colaboración de gobiernos e industria. La cooperación es la única vía para equilibrar los intereses económicos de los inversionistas con una relación justa coste-eficiencia de la conectividad aérea”, dijo De Juniac.

Regulación inteligente: Construir una regulación inteligente en una era centrada en la gratificación inmediata es un desafío.

La mayoría de los 100.000 vuelos que operan cada día lo hacen sin ningún incidente. Sin embargo, cuando las cosas van mal, las redes sociales responsabilizan de inmediato a la aerolínea y a toda la industria.

“Los reguladores y los políticos pueden estar seguros de que las fuerzas del mercado se han disparado. Y los mismos reguladores lo tienen difícil para calmar la turbulencia en las redes sociales con soluciones inmediatas. Precipitarse a la hora de regular puede traer consecuencias imprevistas y no deseadas. Por eso, es imprescindible aplicar los principios de una regulación inteligente”, dijo De Juniac.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications (Cancún)

Tel: +52-998-8813299 EXT 4974

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La 73ª Asamblea General Anual (AGM) y la Cumbre del Transporte Aéreo de la IATA reúne a cerca de 1.000 delegados y periodistas en Cancún, México, del 4 al 6 de junio. Visita la [Sala de prensa de la AGM](#) para conocer toda la información de última hora y los debates con #IATAAGM.
- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 275 líneas aéreas que constituyen el 83% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>