



COMUNICADO

No: 28

Infraestructura y regulación inteligente, claves del éxito para la aviación latinoamericana

4 de junio, 2017 (Cancún) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) urgió a los gobiernos de la región latinoamericana a que maximicen los beneficios de la aviación con la mejora de sus infraestructuras y la aplicación de una regulación inteligente.

"Si, como se espera, se duplica el tráfico de pasajeros en 2034 en Latinoamérica, la contribución de la industria del transporte aéreo al PIB regional podría pasar de 140.000 millones de dólares a 322.000 millones de dólares. La industria camina en la senda para alcanzar ese crecimiento de forma sostenible. La población latinoamericana quiere –y necesita– viajar dentro y fuera de su continente. Y los negocios dependen de enlaces aéreos eficientes entre mercados alejados. Desafortunadamente, los gobiernos de la región frenan el crecimiento sostenible con sus infraestructuras deficitarias y una regulación débil", dijo Peter Cerdá, vicepresidente regional de IATA para las Américas.

Infraestructuras eficientes

Unas tarifas aéreas más bajas, el aumento de la renta y el crecimiento demográfico están favoreciendo el progresivo aumento de la demanda de pasajeros en Latinoamérica. Sin embargo, muchos de los principales aeropuertos de la región no tienen capacidad para absorber la elevada demanda. Los casos más críticos son:

- **El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**, en Lima. Su baja capacidad está frenando la expansión y la oportunidad de convertirse en un centro de conexiones. Con una terminal diseñada para atender a 10 millones de pasajeros al año, el aeropuerto recibe actualmente la visita de 17 millones de pasajeros, lo que impide que las aerolíneas puedan aumentar su capacidad para satisfacer la creciente demanda.
- **Ciudad de México**, uno de los principales *hubs* de la región, limitado también por una infraestructura obsoleta. El nuevo aeropuerto resolverá las limitaciones actuales, pero pasarán varios años antes de que México disfrute de sus ventajas. Mientras, el aeropuerto actual –en el límite de su capacidad operativa– sólo puede añadir nuevos vuelos en horario nocturno. Es necesario que el aeropuerto aplique plenamente las Directrices mundiales de slots (WGS, por sus siglas en inglés) de la IATA para optimizar su capacidad.
- En Argentina, la gestión arcaica del tráfico aéreo en **Buenos Aires** y sus alrededores socava la competitividad de las aerolíneas de la región y provoca retrasos y vuelos más largos. El gobierno ha introducido cambios positivos en el marco regulatorio del país con la aprobación de nuevas rutas y nuevos operadores; pero urge la modernización del sistema de control de tránsito aéreo argentino para una aviación próspera.

“El gobierno tiene la responsabilidad de proporcionar infraestructuras eficientes. Para que las aerolíneas puedan desempeñar su papel vital de conectar comunidades y economías a nivel mundial, los gobiernos también deben desempeñar su papel para garantizar una capacidad adecuada con una calidad acorde a las necesidades de las aerolíneas y a costes asequibles”, explicó Cerdá.

Regulación inteligente

Cerdá también pidió a los gobiernos de la región que velen por una supervisión regulatoria alineada con los principios de la regulación inteligente: "Toda regulación debe perseguir objetivos bien definidos y mensurables que se puedan cumplir de la forma menos onerosa posible. La cooperación transparente entre gobiernos e industria favorece cualquier marco regulatorio", señaló Cerdá.

- Brasil es uno de los ejemplos regionales donde la regulación poco ortodoxa frena la expansión de la industria aérea y, por tanto, el desarrollo económico y social que genera. Entre los ejemplos más onerosos cabe destacar su política de combustible, que aumenta los costes de las aerolíneas en 660 millones de dólares anuales, y las normas que sancionan a las aerolíneas por retrasos y cancelaciones –incluso por motivos ajenos a la propia compañía aérea.
- México, otra potencia económica regional, aprobó recientemente en el Congreso una legislación que, si se convierte en ley, debilitará la competitividad de las aerolíneas que operan en el país. La legislación, que modifica la Ley de Aviación Civil del país, permite el uso no secuencial de billetes aéreos, la obligación de indemnizar a los pasajeros por retrasos y la facturación gratuita de equipaje en vuelos domésticos.

“Latinoamérica tiene todos los elementos necesarios para convertirse en una historia de éxito de la aviación: aerolíneas competitivas y eficientes, una clase media en crecimiento, unas condiciones demográficas favorables y una orografía difícil que exige viajar en avión. Sin embargo, a excepción de Panamá y Chile, los gobiernos de la región no tratan a las aerolíneas como socios valiosos capaces de impulsar el desarrollo económico y social. Si Latinoamérica no atiende urgentemente sus problemas de infraestructura, podría dejar de ganar unos 42.000 millones de dólares en 2034”, añadió Cerdá.

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](#)
- 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>