



Palavras de:

Alexandre de Juniac
Diretor Geral e CEO
Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA)

Dia Global da Mídia

Genebra
08 de dezembro de 2016

Bom dia. E boas-vindas à casa da IATA em Genebra. Sei que muitos de vocês viajaram longas distâncias para estar aqui conosco. Agradecemos o seu esforço. E temos planejado um grande dia de *briefings* para vocês.

Como vocês sabem, eu sou relativamente novo na IATA. Assumi as minhas responsabilidades como Diretor Geral e CEO no início de setembro. Tem sido um período intenso desde então. Eu quis conhecer os stakeholders da IATA – compreender como as pessoas nos veem em diversas partes do mundo. Nos últimos meses, visitei todos os continentes, menos Austrália e Antártica!

Em cada viagem, eu também fiz questão de encontrar com colegas da mídia. Vocês desempenham um papel de vital importância – ajudando as pessoas a compreender esta indústria maravilhosa que conecta o nosso mundo de forma segura e eficiente.

A aviação é uma indústria em que tenho me focado durante boa parte da minha vida.

- Passei muitos anos na Thales, que sustenta a indústria com tecnologia vital.
- E dirigi a Air France e, depois, a Air France-KLM, durante os últimos cinco anos.
- Eu também trabalhei no governo, lidando, principalmente com questões econômicas.

E, agora, estou com a IATA, que tem uma missão especialmente crucial. Nós representamos, dirigimos e servimos a indústria do transporte aéreo. Em nível mais profundo, quero mencionar quatro elementos essenciais:

- **Primeiro, a IATA precisa ser altamente respeitada como órgão representante de uma indústria global importante.**
- **Segundo, a IATA precisa ser referência, autoridade, curadora e inovadora das normas globais que facilitam esse negócio global.**
- **Terceiro, a IATA precisa ser sólida, financeiramente, com produtos e serviços que agregam valor à indústria, e inculcar disciplina comercial na organização.**
- **E, finalmente, a IATA precisa ser rápida, a fim de ficar pelo menos um passo à frente das mudanças que impactam a indústria.**

Tudo isso significa que vocês podem contar com a IATA em ser um bom parceiro para vocês à medida que divulgam a aviação. Nossa equipe de comunicações corporativas está ansiosa para ajudá-los a contar a história da indústria com precisão.

Segurança, Sustentabilidade e Normas Globais

O sucesso da aviação global baseia-se na segurança, sustentabilidade e normas globais. Acima de tudo, essas são as minhas principais prioridades.

Para começar, é seguro voar. Mas não é livre de acidentes. Nessa última semana, tivemos duas tragédias: uma no Paquistão e outra na Colômbia. Os pensamentos e as orações de todos na indústria estão com as vítimas, suas familiares e seus amigos. Cada acidente nos faz ainda mais determinados a fazer a nossa indústria mais segura.

Mais tarde, nesta manhã, o nosso Vice-Presidente Senior para Segurança e Operações de Voo, Gilberto Lopez-Meyer, vai colocar todos em dia sobre os nossos esforços. Isso inclui o fortalecimento da nossa Auditoria IATA de Operações Seguras (IATA Operational Safety Audit) e o progresso do projeto Gestão dos Dados da Aviação Global (Global Aviation Data Management-GADM). Ambas dessas iniciativas irão facilitarão a troca de informações de segurança entre as empresas aéreas. E ao coletar e analisar os dados da aviação, conseguimos identificar e mitigar os riscos.

Em conjunto com a segurança relacionada com acidentes é a prioridade da segurança relacionada com os maus elementos humanos. No último ano, dois aeroportos foram atacados – um tentado de explodir um jato malogrou, terroristas assumiram a derrubada de outro jato e destinos populares dos turistas viram o derramamento de sangue.

É seguro voar. Eu voou com confiança e você deve fazer isso, também. Mas existem riscos e desafios – ameaças internas, exposição em terra nos aeroportos, voos sobre zonas de conflito e segurança cibernética. Pontos eficientes de controle aeroportuários são importantes. E nosso programa de Smart Security (Segurança Inteligente) está fazendo com que são mais eficazes e convenientes. Mas só isso não é o suficiente para ficar um passo na frente daqueles que queriam nos fazer mal.

Uma Resolução recente do Conselho de Segurança das Nações Unidas lembra os governos que manter a segurança da aviação faz parte integral da responsabilidade do Estado pela segurança nacional. Os governos podem e precisam fazer mais – melhorando sua coleta de inteligência e compartilhando informações vitais entre si e com a indústria. Essa é a única maneira que os terroristas podem ser mantidos longe dos aeroportos e das aeronaves.

A indústria também tem um papel para desempenhar. Meu empregador anterior, a Air France, foi mencionada especificamente nos sites da ISIS na internet. Portanto, eu já pensei muito e profundamente sobre a segurança. E vocês irão ver a IATA se tornar mais ativa nesse espaço. Mais tarde, hoje, Nick Careen, nosso Vice-Presidente Senior para Aeroportos, Passageiros, Carga e Segurança, vai atualizar vocês sobre as nossas atividades atuais e planejadas.

Como acontece com todo negócio responsável, **as atividades da indústria da aviação precisa ser sustentável**. Esse é um desafio para uma indústria que é intensiva em carbono e está crescendo para atender à demanda.

Em outubro, tivemos um grande exemplo da liderança da aviação na área da sustentabilidade. Os governos presentes à 39ª Assembleia da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) concordaram com um Esquema de Compensação e Redução do Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA). Isso não foi imposto à indústria. Nós é que pedimos!

A aviação se compromete com o crescimento neutro do carbono a partir de 2020. E até 2050 queremos cortar as nossas emissões totais para metade dos níveis de 2005. A CORSIA é uma realização histórica e pioneira que é crucial para atingirmos o nosso alvo de crescimento neutro de carbono. E a IATA está dando pleno apoio à ICAO, aos governos e às empresas aéreas para trabalhar com os detalhes, para que seja implantado com êxito.

A CORSIA, porém, não é a solução completa para a sustentabilidade. É uma medida baseada no mercado global que é um dos quatro pilares da estratégia da indústria. Em conjunto com a CORSIA precisamos continuar a melhorar a tecnologia, as operações e a infraestrutura. E esperamos o mesmo empenho da parte dos governos – particularmente com relação à eliminação da ineficiência na gestão do tráfego aéreo e no apoio à comercialização bem-sucedida de combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação.

Paul Steele, o nosso Vice-Presidente para Relações Externas e com os Membros, vai atualizar vocês em tudo, mais tarde hoje, sobre os nossos esforços no meio ambiente.

E, por fim, subjacentes aos esforços em todas essas áreas estão as **Normas Globais**. A aviação não existiria na escala que tem hoje sem normas globais.

A IATA facilita o desenvolvimento de normas globais através dos esforços combinado dos nossos membros – agora sendo 269 empresas aéreas com diversos modelos de negócios. E onde não são desenvolvidas normas globais pelos governos, via a ICAO, nós apoiamos os seus esforços com a expertise da indústria.

Além de formular as normas, um grande desafio que temos é de fazer com que os governos implantem-as. No momento, o que é de especial importância são:

- A adoção da Convenção de Montreal 1999 para permitir a modernização dos processos de carga e fornecer uma compensação justa às vítimas de tragédias aéreas;
- A harmonização de regulamentos para a proteção do consumidor em torno dos princípios da ICAO;
- A adoção do Protocolo 14 de Montreal para lidar com passageiros fora de controle;
- A harmonização das atribuições de faixas horárias através do cumprimento das Diretrizes Mundiais para Faixas Horárias/

Vocês ouvirão mais sobre cada um desses tópicos mais tarde, hoje.

O Negócio

A segurança, sustentabilidade e normas globais estão no cerne da existência da aviação. Ao mesmo tempo em que respeite esses, as companhias aéreas precisam administrar negócios eficientes e gerar excedentes suficientes para recompensar seus acionistas. Eu sei, com experiência própria, como é difícil isso. Aliás, se estudamos a história da aviação, registramos que mal administramos a lucratividade.

Felizmente, as coisas têm melhorado nos últimos anos. Os lucros líquidos são gerados todo ano desde 2010. Isso é impressionante, considerando que a meda dos preços do petróleo foi de \$100/barril Brent, ou mais, durante três desses anos. A transformação da indústria nesses últimos anos está fazendo com que as empresas aéreas sejam melhores negócios. E isso vai ajudar as aéreas a servirem melhor os quase quatro bilhões de viajantes que prevemos para 2017.

Com 18 mil rotas diretas e a média dos preços das passagens mais baixos em 60% (em termos reais) comparado com os níveis de 1995, viajar é melhor que nunca. Aliás, existem mais escolhas de serviços que nunca, à medida que as empresas aéreas vão investindo em serviços e produtos inovadores, a fim de atender as necessidades personalizadas dos viajantes com mais eficácia.

Neste ano, prevemos que as companhias aéreas irão ganhar \$35,6 bilhões. São lucros recorde, mesmo que um pouco menos que a nossa previsão original. Esse desempenho forte, em termos de lucratividade, vai se estender até o ano de 2017. Ainda que prevejamos que as condições sejam mais difíceis, enxergamos um pouso macio e seguro no território da lucratividade. Lucros líquidos de \$29,8 bilhões em 2017 significarão que a indústria passou oito anos no azul. E será o terceiro ano em seguida quando o retorno sobre capital investido (7,9%) vai exceder o custo do capital (6.9%).

Quero pausar, aqui, e refletir um pouco. Este é o melhor desempenho na história da indústria – independentemente das muitas incertezas que enfrentamos.

Com essa ênfase positiva, vou abrir aqui para Brian Pearce, o nosso Economista Chefe, apresentar os detalhes da nossa previsão.

Obrigado, Brian. Eu gostaria de enfatizar dois pontos importantes apresentados pelo Brian.

- O primeiro é que a indústria melhorou sua resistência financeira. Enfrentamos riscos e o vai e vem do ciclo dos negócios. E as empresas aéreas estão se dando melhor para continuar sendo lucrativas, enquanto enfrentam esses desafios. Então, vemos um pouso macio e seguro no território da lucratividade em 2017.
- O segundo é que o desempenho em toda a indústria não se mostra uniforme. Os benefícios de uma estrutura melhorada na indústria estão mantendo as companhias aéreas na América do Norte no topo da liga da lucratividade. Mas com a margem de lucro líquido, nessa região, projetada para ser 8,5%, isso é apenas um retorno “normal” para os investidores. Para se ter uma indústria realmente sadia, nós devíamos ver níveis semelhantes em toda a indústria. Portanto, tem muito a se fazer, ainda!

Antes de responder às suas perguntas, eu queria destacar algumas outras áreas chaves para as atividades da IATA.

Inovação

A primeira é a utilização da tecnologia para apoiar o processo da inovação. Isso envolve uma grande área do trabalho realizado pela IATA. Smart Security, Fast Travel, e-Air Waybill e New Distribution Capability (NDC) são exemplos.

Estou especialmente entusiasmado com a NDC – outra norma global da IATA – que vai modernizar o processo da distribuição de maneira fundamental. Yanik Hoyles, o nosso Diretor para a NDC, vai atualizar vocês quanto ao programa, hoje à tarde. Já temos 86 companhias aéreas que utilizam partes da NDC ou que já disseram que vão implantar o programa. Então, o programa está ganhando força.

E isso é uma situação de *win-win*. Com a NDC, as empresas aéreas vão compreender melhor as necessidades de seus clientes. E os viajantes irão aproveitar de mais escolhas e transparência quando compram viagens via agentes.

Com a NDC levantando voo, agora, estamos lidando com o *back office*. E-ticketing tornou-se a norma global em 2008. Mas as informações sobre os passageiros, necessárias para facilitar a viagem, estão guardadas em lugares diferentes. Você tem o número do bilhete e o registro do nome do passageiro que poderiam ter números de referência diferentes na companhia aérea e no GDS (sistema de distribuição global). E os dados das vendas auxiliares poderão estar guardados num registro diferente. Cada uma dessas fontes implica em processos caros de *back office*, e ter vários documentos e múltiplos registros confunde o viajante.

Por isso, lançamos o ONE Order (UM SÓ Pedido). O objetivo é de simplificar os processos *back office*, a fim de mudar para uma norma que reflete mais de perto a viagem sem bilhete que é oferecido por muitas companhias aéreas que têm um novo modelo de negócios. Mas, vamos manter o benefício de poder acomodar a viagem entre muitas empresas – o sistema interlinha. Sebastian Touraine, o Chefe do nosso programa ONE Order vai atualizar vocês sobre esse projeto transformacional, mais tarde, hoje.

Custos: Impostos e Taxas

Também, precisamos que os governos inovem na sua maneira de pensar sobre a indústria e o impacto dos altos custos provocados por impostos e taxas.

As empresas aéreas são catalisadores do desenvolvimento econômico. Elas entregam cerca de um terço dos bens comercializados internacionalmente – em termos de valor. Elas sustentam em torno de \$2,7 trilhões do PIB. E os níveis de empregos associados com a aviação já alcançaram quase 69 milhões. A conectividade global promove a prosperidade. Mas os impostos e as taxas inibem a demanda. E isso vem com custo econômico.

É por isso que a IATA gasta muito tempo combatendo impostos e taxas. E, às vezes, o resultado são políticas governamentais esclarecidas. Por exemplo, quando a taxa de embarque do aeroporto de Cartagena foi reduzida de US\$92 para US\$38, em 2015, os passageiros

internacionais aumentaram em 30%. Isso criou empregos e oportunidades de negócios com valor muito maior que a taxa havia rendido.

Se você duvida da sensibilidade dos viajantes quanto ao preço, lembre-se que as empresas aéreas, em 2017, na média, ganharão lucro líquido de \$7,54 por passageiro que embarca. Todo imposto ou taxa é significativo. Apesar do exemplo positivo de Cartagena, muitos governos ainda não enxergam isso.

- A Austrália pretende aumentar a sua taxa de movimentação de passageiros até A\$60.
- A República das Maldivas – que depende totalmente do turismo – pretende acrescentar mais US\$25 à sua “taxa de desenvolvimento aeroportuário”, mesmo que nenhuma parte do dinheiro seria gasta no aeroporto.
- A Alemanha está acrescentando até EUR 50 centavos por passageiro à sua taxa de embarque, que já coleta mais que EUR 1 bilhão por ano.
- A Noruega introduziu um novo imposto de passageiro no início deste ano com outro aumento previsto para 2017 e a Suécia considera um imposto de até SEK430 (US\$47).
- O Reino Unido continua a aumentar o poder destrutivo da sua Tarifa de Passageiro Aéreo, de acordo com a inflação, apesar da evidência que essa APD custa £16 bilhões à economia do Reino Unido.
- E aumentos combinados nas taxas de passageiros nas UAE e no Qatar estão pondo em risco a incrível história de sucesso do Golfo com US\$700 milhões em novos custos.

Como vocês podem ver, é uma batalha constante conseguir que os governos vejam o valor da aviação de uma perspectiva mais longa!

Infraestrutura

É uma batalha constante conseguir que os governos compreendam e atendam as necessidades da indústria, em termos de infraestrutura. Prevemos quase quatro bilhões de viajantes em 2017. Em 2035, projetamos que isso seja 7,2 bilhões. Esse crescimento vai trazer benefícios econômicos gerais. Mas somente se o desenvolvimento da infraestrutura acompanhar esse ritmo.

As nossas demandas são relativamente simples. As companhias aéreas precisam de capacidade suficiente. Essa capacidade precisa ser eficiente. E precisa estar disponível a preços acessíveis. Infelizmente, eu creio que estamos caminhando para uma crise de infraestrutura.

- Os benefícios prometidos pelo programa Single European Sky estão longe de serem alcançados, apesar o impulso econômico de EUR 245 bilhões que isso geraria até 2035.
- Prevê-se um déficit de 12% na capacidade de aeroportos europeus em 2035, de acordo com a Eurocontrol. Atualmente, 102 dos 175 aeroportos controlados por *slots* estão na Europa. E eu não vejo nenhum plano ambicioso o bastante para mudar a situação de maneira significativa.
- O programa NextGen dos EUA está preso a um processo orçamentário politizado e guiado por interesses especiais.
- Os esforços para cooperação trans-fronteira, para reduzir atrasos no Golfo, não está produzindo resultado com a devida rapidez.

- Semelhantemente, a China luta para melhorar os atrasos do tráfego aéreo.
- Construir a capacidade aeroportuária é uma luta em hubs espalhados entre Nova York, Bangcoc, Mumbai, Cidade do México, São Paulo, e outras cidades.
- E vai aqui uma menção especial da terceira pista de pouso e decolagem proposta para o aeroporto de Heathrow. Damos boas-vindas à decisão de construir...mas o custo estimado de £17 bilhões é exorbitante. Colocando isso num contexto, com esse dinheiro, o Reino Unido poderia construir e sediar os Jogos Olímpicos de 2012 duas vezes.

Não há uma solução mágica para a infraestrutura. Cada situação é um caso único que envolve considerações tanto políticas como técnicas. Mas há dois pontos que gostaria de enfatizar.

O primeiro tem a ver com consulta e parceria. É responsabilidade do governo de fornecer a infraestrutura de que a economia da nação depende. Quando se trata de aeroportos e do controle de tráfego aéreo, isso traz melhores resultados se realizado em consulta e parceria com as companhias aéreas que são os usuários. Isso é a melhor maneira de assegurar que acertemos o alvo em termos de capacidade, eficiência e acessibilidade.

E o segundo é de levantar a voz alerta sobre a privatização da infraestrutura – especialmente nos aeroportos. Compreendemos o desejo de utilizar a disciplina comercial ao gerenciar peças importantes da infraestrutura. Mas, e serei totalmente franco ao dizer que, apesar de muitas privatizações em todo o mundo, não vimos muitos exemplos de privatizações que realmente atenderam as expectativas de capacidade suficiente, operações eficientes e custos acessíveis.

Os governos precisam ser mais cuidadosos para equilibrar, de forma eficaz, os interesses públicos e privados. Isso começa com a licitação para escolher a concessionária. Encontrar aquela que entra com a oferta mais alta não deveria ser o motivo principal. O foco precisa ser na melhor solução de longo-prazo, para apoiar a economia local e nacional. E todo o projeto precisa ser orientado por regulamentos rígidos, para garantir que a entidade privatizada não se torne em monopólio fora de controle.

O Negócio da Liberdade

O último pensamento que quero deixar com vocês é a minha visão sobre a importância da indústria da aviação. Claro que precisa ser julgada à luz de fatores de sucesso, como qualquer outro negócio. Mas a sua contribuição para o nosso mundo é única e especial. A meu ver, a aviação é o negócio da liberdade.

Ao conectar o nosso mundo, a aviação melhora as vidas das pessoas. Ela apoia o comércio, cria oportunidades de negócios, facilita a troca de ideias, constrói amizades atravessando fronteiras e desenvolve uma compreensão global.

Precisamos nos preocupar com a atual retórica “protecionista” que está cada vez mais popular e ganhando alcance geográfico. A tarefa da IATA é de abrir o caminho para o sucesso do negócio da liberdade – lembrando os governos:

- Dos benefícios gerados pela aviação,
- Das políticas e da infraestrutura exigidas para ser bem-sucedidos, e

- Da importância de manter as fronteiras abertas para o exercício do comércio e dar boas-vindas às pessoas.

Assim, espero que temos estimulado vocês a fazerem boas perguntas!