



NEWS BRIEF

IATA Hace una Actualización Sobre la Aviación en América Latina

28 de octubre de 2019 (Brasilia) - Con motivo de la 16 edición del [ALTA Airline Leaders Forum](#), el Vicepresidente Regional para las Américas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés), Peter Cerdá, ofreció un panorama sobre el desarrollo del transporte aéreo en la región.

La aviación en la región aporta 156.000 millones de dólares en PIB, apoya 7,2 millones de puestos de trabajo y une a América Latina con 160 ciudades de todo el mundo, conectando personas, facilitando el turismo, comercio e impulsando el desarrollo económico y social de los países.

Sin embargo, la industria se enfrenta actualmente a duras condiciones comerciales, tanto a nivel mundial como regional, provocadas por el clima político general y las guerras comerciales. Los ingresos totales por kilómetro de pasajeros o RPK de la región aumentaron un 3,4% en agosto de 2019, con respecto al mismo período del año anterior, mientras que las toneladas-kilómetro de mercancías o FKT se mantuvieron estables en un 0,1% de crecimiento durante el mismo período. Con los altos costos operativos en la región, la rentabilidad sigue siendo un desafío clave.

"Las estimaciones a largo plazo apuntan a que el tráfico de pasajeros en la región seguirá creciendo anualmente en torno al 4,1%, mientras que las clases medias en ascenso impulsarán una parte sustancial de esta demanda. Para conseguirlo, necesitamos estabilidad política en la región y los últimos acontecimientos han demostrado una vez más que no es algo que se pueda dar por sentado", comentó el ejecutivo.

Cerdá hizo un llamado a los gobiernos para que apoyen a la industria teniendo en cuenta lo siguiente:

Reducción de costes: América Latina sigue siendo una región con altos costos operativos, impulsados por los altos impuestos y tasas que imponen los gobiernos y los proveedores de servicios.

"Los costos inflados artificialmente deben terminar. No puede ser que, por ejemplo, en Brasil, el combustible de aviación sea uno de los más caros del mundo debido a la falta de

competencia a lo largo de la cadena de valor. Los recientes intentos en México y Panamá de aumentar o introducir impuestos y tasas a los pasajeros, son un recordatorio de que los gobiernos todavía ven esta industria como un ganso de oro que puede ser utilizado para generar ingresos para las arcas del estado", continuó Cerdá.

Infraestructura: La provisión de una infraestructura adecuada a un precio asequible es una necesidad. Dado que el número de pasajeros en la región se duplicará en los próximos 20 años y que la mayoría de los centros de conexiones (hubs) de la región ya están saturados, las autoridades competentes deben conceder la máxima prioridad a esta cuestión.

"Necesitamos un compromiso adecuado con la industria desde el principio para asegurar que se construya la infraestructura necesaria para servir a los pasajeros de la manera más eficiente, segura y amigable para el cliente. Un ejemplo de ello es Santiago de Chile, donde el proceso de consulta se inició demasiado tarde, o Lima, donde la falta de apoyo gubernamental está poniendo en riesgo la finalización a tiempo de la segunda pista y terminal".

Sobre la detención de uno de los pocos proyectos aeroportuarios nuevos -Texcoco en la Ciudad de México- Cerdá afirmó que "Necesitamos urgentemente que el gobierno mexicano divulgue sus planes para el sistema de tres aeropuertos en la capital, ya que esto implica una modernización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y la eficiencia de las operaciones".

Y citó a Bogotá como un ejemplo en el que se podría crear más capacidad sin necesidad de construir un nuevo aeropuerto, simplemente levantando restricciones obsoletas. "El aeropuerto de El Dorado tiene restricciones nocturnas que no tienen en cuenta el progreso que se ha hecho en cuanto a la reducción del ruido de los aviones. Como resultado, la congestión en las horas de la mañana causa retrasos, interrupciones en los vuelos e inconvenientes para los pasajeros. El gobierno podría aliviar esto fácilmente con una acción inmediata".

Como ejemplos positivos, Cerdá destacó los avances logrados en Argentina por su proveedor de servicios de navegación aérea EANA, en la mejora de la infraestructura de control de tráfico aéreo (ATC) en el país mediante la incorporación de la Navegación Basada en el Rendimiento (PBN), la implementación de una cobertura de radar del 100% y el rediseño del espacio aéreo de Baires.

Una regulación más inteligente: La aviación es una industria global y, como tal, existen normas mundiales para tratar temas como los derechos de los consumidores, por lo que instamos a los gobiernos a que se adhieran estrechamente al Convenio de Montreal de 1999 (MC-99). En la región nos enfrentamos una vez más a un mosaico de normas y reglamentos locales, que en apariencia parecen ser de interés para los consumidores, pero que en última instancia incrementan los costes de las compañías aéreas, minimizando así el potencial de reducción de las tarifas.

"Por ejemplo, Brasil necesita alinearse con las normas mundiales de responsabilidad de las líneas aéreas, especialmente en áreas como retrasos y cancelaciones de vuelos, cuando éstas quedan fuera del control de la aerolínea. Las compañías aéreas que operan

en el país siguen teniendo que hacer frente a un número desproporcionado de demandas judiciales por daños morales, que se traducen en daños económicos punitivos, por perturbaciones de los vuelos que escapan a su control. Esta práctica es injusta y aumenta significativamente el costo del viaje para todos, ya que estas multas y pagos deben ser recuperados".

En cuanto al crecimiento sostenible, Cerdá destacó que la industria ha tenido como objetivo limitar las emisiones a partir de 2020 durante más de una década: "Este objetivo está garantizado por el Sistema de compensación y reducción de emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA), que se acordó en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2016 y se reafirmó en la 40ª Asamblea de la OACI a principios de este mes. Para 2050, el objetivo de la industria es reducir las emisiones netas de CO2 a la mitad de los niveles de 2005. Actualmente un vuelo produce la mitad de CO2 que el mismo en 1990. Los Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) ofrecen la oportunidad más grande y práctica para reducir el carbono. Aquí vemos la oportunidad para que los gobiernos de la región aprovechen el potencial de los SAF, mediante la creación de iniciativas que apoyen su desarrollo".

Por último, Cerdá recordó que volar es el [negocio de la libertad](#) y que la aviación conecta familias y amigos y promueve el intercambio de conocimiento e ideas. Las personas pueden explorar nuevas oportunidades en todo el mundo, formarse o, simplemente, viajar por placer.

El transporte aéreo juega un papel clave en el bienestar económico de los países. Con el fin de promover mejor este hecho, especialmente entre los principales responsables políticos, IATA publica regularmente los [estudios económicos](#) sobre el valor del transporte aéreo en los mercados clave.

Para más información:

Comunicación Corporativa - América Latina

Tel: +1 – 438 – 258 3155

Email : ruedigerm@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en <https://twitter.com/iata>