

**Palabras de**  
**Willie Walsh**  
**Director General**  
**Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**  
**Foro de Líderes ALTA**  
**Bogotá**  
**25 de octubre de 2021**

Buenos días, bom dia, good morning,

Es un gran placer dirigirme a ustedes en persona, en el que es mi primer viaje a América Latina desde que asumí mi cargo en IATA en abril de este año.

Los últimos 18 meses nos han hecho darnos cuenta de lo importante -de hecho, lo valioso- que es poder reunirnos cara a cara. Y al hacerlo, renovamos nuestro entendimiento del papel de la aviación en nuestro mundo. Nuestro sector hace posible el cara a cara. Por muy eficientes que sean los sistemas tecnológicos como Zoom o Teams -y voy a ser sincero, las odio-, no pueden compararse con lo que hacemos ahora. Y esto no sería posible sin la aviación.

Agradezco a ALTA su invitación. Me comprometí a ello hace muchos meses porque quería conocer mejor el sector en esta región y porque sé lo importantes que son las asociaciones regionales para el éxito de nuestra industria. IATA reúne al sector para debatir y acordar un camino global para las aerolíneas. Pero tenemos más éxito cuando trabajamos a través de nuestras oficinas regionales con asociaciones como ALTA para impulsar el cambio. Y sé que ustedes trabajan muy bien con nuestro equipo de las Américas bajo el liderazgo de Peter Cerdá. Trabajando juntos conseguiremos que la aviación se recupere.

### **Perspectivas de la industria**

No es ningún secreto que el COVID-19 ha devastado la industria de la aviación. En 2020, las aerolíneas de todo el mundo perdieron 138.000 millones de dólares. Las pérdidas se reducirán a 52.000 millones de dólares este año. Y esperamos una nueva reducción a una pérdida de 12.000 millones de dólares en 2022. Si sumamos todo esto, el efecto que el COVID-19 supondrá para las finanzas de la industria supera los 201.000 millones de dólares.

Para las aerolíneas con sede en esta región, estimamos una pérdida acumulada de 5.600 millones de dólares para este año, con una mejora a 3.700 millones de dólares en pérdidas para el próximo año.

Esta crisis va más allá de cualquier otra que hayamos experimentado antes.

Sin embargo, ya hemos pasado el peor momento. Y podemos ver un camino hacia la normalidad.

El negocio de la carga ya está operando a un 8% por encima de los niveles anteriores a la crisis. La carga aérea ha sido un salvavidas para muchos, ya que ha transportado vacunas, equipos de protección personal, equipos médicos e incluso comercio electrónico. Al hacerlo, también ha sido la estrella de los ingresos de muchas aerolíneas de nuestro sector.

Allí donde los gobiernos no han restringido los viajes, la recuperación del transporte de pasajeros ha sido rápida. Se espera que los mercados nacionales alcancen casi el 75% de los niveles anteriores a la crisis a finales de este año, pero desgraciadamente los viajes internacionales -donde vemos que continúan las restricciones - sólo se espera que alcancen el 22%. El año que viene esperamos que los mercados domésticos estén casi donde estaban en 2019. Pero el mercado internacional se quedará en un 44%.

Nos estamos moviendo en la dirección correcta, aunque no tan rápido como nos gustaría. Y el estado de ánimo general del sector es de cauteloso optimismo. Pero la tarea que tenemos por delante es tremenda.

## **COVID-19 y la reconexión del mundo**

La situación de esta región es única. Fue la última en ser golpeada por la pandemia. Tiene algunas de las restricciones de viaje y cierres de fronteras más largos y estrictos, pero, al mismo tiempo, la buena noticia es que la conectividad internacional se está recuperando más rápidamente en América Latina y el Caribe que en cualquier otra parte del mundo.

Sin embargo, la apertura de los mercados a los viajes internacionales varía mucho en la región. México, por ejemplo, no ha cerrado nunca sus fronteras. Colombia, junto con muchos estados de Centroamérica y el Caribe, se reabrieron gradualmente con ciertos controles. Y Chile, a pesar de tener altos niveles de vacunación, mantiene medidas de cuarentena que matan la demanda incluso para los viajeros vacunados.

¿Cómo es posible que llevemos más de 18 meses con esta pandemia y sigamos teniendo enfoques tan diferentes? ¿Especialmente cuando los datos nos dicen que restringir severamente los viajes a estas alturas de la pandemia tiene poco sentido? Los datos de las pruebas realizadas en el Reino Unido durante el periodo de febrero a septiembre muestran, por ejemplo, que la positividad de las pruebas de los viajeros entrantes fue del 1%, en comparación con el 7% de la población general.

Por supuesto, como compañías aéreas, queremos volver a la normalidad lo antes posible. Pero a todos nos interesa recuperar la libertad de viajar. Y, sobre todo, a los gobiernos les interesa que la reactivación del sector de la aviación impulse la recuperación económica.

Nuestra visión del restablecimiento de la conectividad aérea coincide ampliamente con las conclusiones de la Conferencia de Alto Nivel de la OACI sobre COVID-19 que acaba de concluir la semana pasada. Son buenas noticias. Pero, por supuesto, las palabras de una declaración deben ponerse en práctica. Recordar a los gobiernos sus compromisos será un punto importante en esta región y en todo el mundo.

Garantizar el restablecimiento de la libertad de volar es sólo una parte de la ecuación. Debemos hacerlo mejor. Esto cobra mayor relevancia en esta región, en la que no podemos volver al entorno operativo anterior al COVID-19.

Hemos visto que todo el mundo sufre cuando la aviación se detiene. El COVID-19 ha desmontado el mito de que volar sólo beneficia a los más ricos. Y nunca ha estado más claro que la aviación es demasiado importante para ser tratada como una vaca lechera que los gobiernos puedan ordeñar. Más concretamente, las compañías aéreas no pueden tolerar que los socios de la cadena de valor se beneficien literalmente a nuestra costa.

Desde el inicio de la pandemia, las aerolíneas emprendieron una drástica reducción en sus costos. Los costes de operación se redujeron en un 35% en comparación con los anteriores a la crisis. Por medio de préstamos comerciales y en la contribución de los accionistas como medio de supervivencia.

Sí, algunos gobiernos intervinieron y proporcionaron apoyo al sector. En todo el mundo se pusieron a disposición de las aerolíneas 243.000 millones de dólares, de los cuales 81.000 millones apoyaron las nóminas y aproximadamente 110.000 millones se proporcionaron en forma de ayudas que deben ser devueltas. Lamentablemente, en esta región ni un solo gobierno proporcionó ayuda financiera directa a las aerolíneas. En la mayoría de los casos, el alivio financiero llegó en forma de impuestos diferidos o de reducción o exención de tasas.

Estamos viendo que el tráfico repunta de forma constante, lo que demuestra que la recuperación está en marcha. Sin embargo, paralelamente estamos viendo una tendencia creciente por parte de nuestros "socios" en la cadena de valor de la aviación a aumentar los impuestos y las tasas. Ya hay muchos ejemplos en esta región:

- Argentina no sólo ha implantado impuestos adicionales sobre la venta de billetes en moneda local, sino que también ha aumentado la tasa de salida internacional de 51 a 57 dólares.
- Costa Rica tiene previsto aumentar la tasa de seguridad aeroportuaria en el aeropuerto de San José en más de un 70%.
- República Dominicana tiene previsto aumentar las tasas de asistencia en tierra en algo más del 6% en 2022.
- El Salvador tiene previsto añadir a los billetes de avión una tasa de inspección agrícola de 1,50 dólares por pasajero.

Esto es inaceptable en esta época de crisis. Y no podemos tolerar que otros sigan sus pasos.

Y a medida que el sector está aumentando sus operaciones para satisfacer la recuperación de la demanda, las aerolíneas también se enfrentan a una falta de planificación operativa. Un ejemplo es el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, donde los programas de retraso en tierra se han utilizado casi a diario desde finales de mayo, afectando a más de 850.000 viajeros con retrasos de entre 2 y 4 horas. Sin embargo, la buena noticia es que esta mañana hemos tenido una excelente reunión con el Presidente Iván Duque. El aeropuerto El Dorado

de Bogotá es un activo fantástico para este país, con un enorme potencial y trabajando juntos podemos mejorar la situación actual.

## **Sostenibilidad**

El otro gran tema del día es la sostenibilidad. Todos reconocemos que la libertad de volar dependerá de nuestra capacidad de hacerlo de forma sostenible. A pocas semanas de la inauguración de la COP26 en Glasgow, el cambio climático ocupa un lugar destacado en la agenda de todo el mundo.

En la 77<sup>a</sup> asamblea general de IATA, sus miembros tomaron la decisión histórica de alcanzar las emisiones netas de carbono cero para 2050. Agradecemos el apoyo de los miembros de IATA en esta sala. Y esperamos trabajar con ustedes y con ALTA mientras abordamos este desafío monumental y existencial.

También debemos poner en perspectiva lo que esto significará. En 2009 ya nos comprometimos a reducir las emisiones netas a la mitad de los niveles de 2005 para 2050. Eso habría dejado 325 millones de toneladas de emisiones de la aviación en 2050, y las previsiones de crecimiento de la industria esperaban casi 3 gigatoneladas de emisiones si no hacíamos nada. Ahora tenemos que conseguir que eso sea cero.

Es posible lograrlo. Se necesitará una combinación de combustibles de aviación sostenibles (SAF), diseños radicales de fuselaje, métodos de propulsión de vanguardia, aumentos de eficiencia, tecnología de captura de carbono y compensación.

Este es un compromiso de las aerolíneas. Y nosotros impulsaremos la necesidad de cambiar. Y para tener éxito, necesitamos el alineamiento de todas las partes interesadas, incluidos los gobiernos.

La hoja de ruta tecnológica de la aviación sostenible es más compleja que la del transporte por carretera. Pero el mecanismo para lograr el cambio es el mismo. Los gobiernos deben liderar con incentivos. Y el área más importante de preocupación inmediata es el SAF.

La resolución de ALTA en la que se pide a los gobiernos que apoyen el desarrollo de una industria de SAF en América Latina y el Caribe establece el tono adecuado para el progreso en esta región. Las acciones específicas que los gobiernos pueden llevar a cabo incluyen:

- Financiar programas de investigación y desarrollo y estudios de viabilidad en la región para identificar las materias primas que podrían utilizarse para desarrollar una industria local de SAF
- Aplicar políticas para reducir el riesgo de las inversiones en plantas de producción de SAF, incluida la seguridad legislativa para atraer inversiones en nuevas instalaciones de producción.
- Atraer capital para ampliar el suministro de SAF mediante programas de garantía de préstamos o créditos fiscales basados en el rendimiento.

Es importante recordar a los gobiernos que los mandatos de SAF para las compañías aéreas no son el camino para seguir. El reto del SAF no está en la demanda. Las aerolíneas quieren comprarlo. Pero no hay suficiente cantidad disponible a precios comercialmente aceptables. No se puede imponer la compra de algo que no existe. Tenemos que trabajar con los gobiernos para garantizar unos precios de mercado razonables y una fuerte disponibilidad de SAF.

### **Conclusión**

Quiero concluir dando las gracias a ALTA y felicitándoles por el excelente trabajo que realizan para sus miembros. Es un gran ejemplo para las asociaciones regionales de lo que hay que hacer. Me he comprometido, en nombre de IATA, a trabajar juntos para promover los objetivos de nuestra industria, incluido el objetivo crítico de la red cero.

Les deseo lo mejor a todos y espero verlos durante el resto de la conferencia.

Thank you, gracias, obrigado