

**Discurso de  
Alexandre de Juniac  
Director General y CEO  
Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA)**

**Aviation Summit Mexico**

**Ciudad de México  
28 de febrero, 2019**

La aviación es el «negocio de la libertad»

Elimina las barreras geográficas y acorta distancias. Conecta personas y empresas en todo el mundo. Y, al hacerlo, genera prosperidad y mejora nuestra calidad de vida.

Los beneficios de la aviación son claros. La aviación genera 65 millones de puestos de trabajo en todo el mundo y aporta 2,7 billones de dólares a la economía mundial, equivalente al 3,6 por ciento del PIB mundial. Un tercio del comercio mundial se transporta por vía aérea.

La aviación es uno de los principales impulsores de la globalización —un hecho que ha sacado de la pobreza a más de mil millones de personas desde 1990. Se prevé que la industria duplique su tamaño con los 8.200 millones de personas que surcarán el cielo en 2037, lo que convertirá a nuestra industria en un impulsor aún más fuerte para una globalización aún más inclusiva.

**Necesidades fundamentales de la aviación**

Para garantizar el potencial del «negocio de la libertad», es fundamental que las fronteras estén abiertas a las personas y al comercio. No me canso de repetir este mensaje en mi esfuerzo por combatir las fuerzas del proteccionismo y las guerras comerciales. Y les invito a participar en esta tarea.

Una aviación próspera debe ser una aviación segura y sostenible; debe desarrollarse en un mercado competitivo y debe contar con una infraestructura adecuada.

## ***¿Está México a la altura?***

La aviación es crítica en el desarrollo de México. Las aerolíneas están en el núcleo de una cadena de valor que aporta 38.000 millones de dólares a la economía mexicana y genera 1,4 millones de puestos de trabajo en el país.

La aviación está presente en todo el país. Atrae a turistas que quieren explorar sus fabulosas playas, conocer su fantástica herencia cultural y sus vibrantes ciudades. Respalda, también, las cadenas globales de suministro que abastecen a las fábricas. Y conecta el comercio mexicano con un mundo lleno de oportunidades.

Y no subestimemos el valor que la aviación aporta a todas las personas sin excepción. No es una industria para ricos. La enorme competencia —como el sector de bajo coste, de rápido crecimiento— beneficia a los consumidores de todos los niveles. Se puede viajar a Miami y regresar por menos de lo que cuesta una noche en este hotel. Y los destinos domésticos cuestan incluso la mitad, cuando no más baratos.

Con el fin de mostrar el impacto positivo de la aviación a la economía mexicana, hoy publicamos un informe actualizado sobre el valor de la aviación en México.

## **Seguridad**

Los viajeros mexicanos pueden confiar en una industria segura. Sin embargo, la seguridad aérea tiene que seguir siendo la máxima prioridad de la aviación. Los estándares globales son la clave para mejorar la seguridad. Por eso es tan importante que las aerolíneas miembro de IATA y ALTA estén incluidas en el registro de la Auditoría de Seguridad Operacional (IOSA) de IATA. Y animó al gobierno a que haga uso de estas auditorías para agregar una nueva dimensión al programa de seguridad del país. Es un buen paso el anuncio de la creación de la Agencia Federal de Aviación, que será una entidad independiente y se complementará con la modernización de la normatividad en materia de reglamentación, supervisión e infraestructura.

## **Sostenibilidad**

En cuanto a la sostenibilidad, esperamos contar con el apoyo continuo del gobierno mexicano al *Plan de compensación y reducción de emisiones de carbono para la aviación internacional* (CORSIA) [en sus siglas en inglés], un acuerdo histórico alcanzado a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que pretende estabilizar las emisiones a partir de 2020. Encomiamos a los dirigentes mexicanos por unirse al plan durante el período voluntario de implementación.

CORSIA es una iniciativa fantástica. Las aerolíneas entendieron desde un principio que la sostenibilidad es su licencia para crecer, y por ello se comprometieron a alcanzar un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. Trabajaron, a través de la IATA, con los gobiernos de todo el mundo para lograr CORSIA en un proceso dirigido por la OACI. CORSIA ha colocado a la aviación a la vanguardia de toda la industria global en la gestión del impacto del cambio climático. Y con los combustibles de aviación sostenibles y otros avances tecnológicos esperamos reducir nuestra huella de carbono a la mitad en 2050 respecto a niveles de 2005.

## **Costes competitivos**

Los costes son también importantes. Para ser competitivo, las aerolíneas deben controlar sus costes. Pero no todos están bajo su control, como los que establecen los gobiernos en forma de tasas e impuestos.

En general, México está considerado un destino con una gran relación calidad precio. Sin embargo, ocupa el puesto 89 de una lista de 136 países en el ranking del Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial respecto a los impuestos que gravan los billetes de vuelo y las tasas aeroportuarias. Uno de los costes que sitúan a México en un puesto tan bajo es la cuota del precio del combustible en el país, responsable de aumentar la cuenta anual de gastos de las aerolíneas en 44 millones de dólares.

Entendemos muy bien la prioridad del gobierno en atender aquellas inversiones para el desarrollo de la nación. Pero los políticos deben tener presente que una industria de la aviación competitiva contribuye a alcanzar ese objetivo mediante la generación de empleo y actividad económica.

Echemos una mirada a lo que ocurre cuando se reducen los impuestos. En 2015, Cartagena, en Colombia, redujo su tarifa aeroportuaria de 92 dólares a 38. En consecuencia, el turismo aumentó un 38%. El aumento del gasto turístico aportó mucho más a la economía de lo que habría aportado la tarifa aeroportuaria.

La lección que debemos aprender es que el valor de la aviación no se encuentra en los ingresos fiscales, sino en el crecimiento económico y la creación de empleo que genera.

### **Infraestructura aeroportuaria**

Pero sin duda el asunto más urgente que afecta hoy a la aviación mexicana es la infraestructura aeroportuaria.

México tiene alrededor de 50 aeropuertos, de los cuales, los 20 principales atienden a más de un millón de pasajeros anualmente y los demás presentan un tráfico anual que ronda 100.000 pasajeros cada uno. Todos ellos cumplen un papel vital de conectar eficazmente el país, tanto en su interior como con el resto del mundo.

Sin embargo, al comparar el número de aeropuertos comerciales con la población de México, el Índice del Foro Económico Mundial clasifica a México en el 103º lugar entre 136 países, lo que pone de relieve la necesidad de que el gobierno priorice las inversiones en infraestructura aeroportuaria, empezando por la Ciudad de México.

La decisión de México de construir un nuevo *hub* en la Ciudad de México (NAIM) fue un alivio para la industria. El aeropuerto actual fue diseñado para atender 32 millones de pasajeros anualmente. Pero el año pasado pasaron 48 millones. Y lleva varios años a punto de reventar.

El ambicioso proyecto del NAIM fue diseñado para servir a 120 millones de pasajeros cada año, lo que habría asegurado la posición a largo plazo de la Ciudad de México como un actor global importante en la industria de la aviación. Pero con la elección del nuevo gobierno, los planes han cambiado de rumbo.

No es ningún secreto nuestra decepción tras la decisión de paralizar el proyecto del NAIM. Nuestro informe muestra que pone en riesgo 200.000 empleos futuros y un impulso económico de 20.000

millones de dólares anuales en 2035. No cabe duda del impacto negativo de esta decisión a largo plazo en la economía de México, su industria de aviación y su población.

Somos conscientes de la decisión que se ha tomado, pero detener el NAIM solo agrava el problema. ¿Cómo se puede adaptar el país a la creciente demanda con una infraestructura incapaz de absorberla?

Se espera que el tráfico de pasajeros en México crezca un 3,6% anual durante las próximas dos décadas. No hay tiempo que perder.

Resulta irónico que cierto alivio pueda provenir de *hubs* competidores. Las inversiones en la Ciudad de Panamá, en Panamá, y Bogotá, en Colombia, para crear centros de conexión más grandes entre el norte y el sur preparan a estas ciudades para captar algunos de los negocios que deberían ser atendidos por Ciudad de México. Pero incluso en el escenario más optimista, la demanda seguirá superando a la capacidad en esta ciudad.

IATA está comprometida y deseando trabajar con el gobierno para buscar soluciones eficientes que puedan responder a la creciente demanda y favorecer el desarrollo de la Ciudad de México —y de la industria mexicana en general—. Espero que la cumbre de hoy sea un paso importante en el diálogo más profundo y constructivo entre industria y gobierno para encontrar las mejores soluciones en las circunstancias actuales.

IATA está lista para aportar su conocimiento y experiencia global. Nuestro objetivo es ayudar al gobierno mexicano y a las aerolíneas del país a satisfacer las necesidades de los pasajeros, transportistas, inversores, turistas y empresas para lograr una conectividad aérea eficiente.

### ***¿Hacia dónde caminamos?***

El gobierno tiene previsto que tres aeropuertos presten servicio a la Ciudad de México: el aeropuerto actual, Toluca y la base aérea de Santa Lucía. Voy a ser franco: conseguir este objetivo será todo un desafío.

- El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México opera actualmente por encima de su capacidad. Es poco probable que la conversión del hangar del gobierno a terminal mejore significativamente la situación cuando no se puede construir una tercera pista.
- La única pista del Aeropuerto de Toluca sí puede optimizar su uso. Pero probablemente para servicios punto a punto. Los 70 kilómetros que lo separan del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hacen prácticamente inviables las conexiones.
- La conversión de la base aérea de Santa Lucía a aeropuerto civil llevará tiempo y una inversión significativa. Y los militares tendrán que adquirir experiencia en la gestión de un aeropuerto civil, algo muy diferente en comparación con una base aérea.

Incluso si resolvemos el problema del aeropuerto, se nos plantea el desafío de proporcionar una gestión segura y eficiente del tráfico aéreo. Los tres aeropuertos están muy cerca y las orientaciones de las pistas no son paralelas, lo que dificulta la tarea. Las pistas de aterrizaje y despegue están más restringidas por el terreno montañoso. Y la altitud elevada y temperaturas estacionales altas son un desafío técnico adicional.

No puedo hacer demasiado hincapié en la necesidad de coordinación técnica con los operadores para administrar cuidadosamente estos parámetros. La seguridad nunca debe comprometerse. Y esperamos que las inversiones en estos tres aeropuertos no se vean comprometidas por los requisitos de gestión del tráfico aéreo que, en última instancia, limitan su uso. Lograr una buena gestión del tráfico aéreo es fundamental para la misión.

En relación a esto también necesitamos asegurar la correcta gestión de los slots, para ello es necesario que estén de acuerdo con las *Directrices mundiales de Slots (WSG)*, un sistema justo, transparente que funciona con estándares globales aceptados en más de 200 aeropuertos en todo el mundo. Es buen observar que el actual aeropuerto de la Ciudad de México está en el proceso de alinearse a los WSG (en sus siglas en inglés).

Esperamos con impaciencia más detalles sobre cómo el gobierno pretende superar estos desafíos mientras trabajan en estos tres aeropuertos.

Mientras, el gobierno puede apoyarse en los siguientes principios:

- Los gobiernos deben proporcionar infraestructura suficiente para satisfacer la demanda, adaptada a las necesidades de los usuarios y a costes asequibles.
- Las aerolíneas entienden mejor las necesidades de los pasajeros y del mercado. Por lo tanto, están más capacitadas para tomar decisiones sobre qué aeropuerto deben servir en el escenario comercial real.

El sistema de "hub and spoke" en una red de una línea aérea está calibrado de tal forma que intentar mover de manera arbitraria ciertas rutas desde un *hub* principal a otro aeropuerto, puede desequilibrar toda la red.

Las aerolíneas internacionales que vuelan a la Ciudad de México transportan pasajeros hacia este destino. Pero la viabilidad de la ruta también dependerá de la facilidad de las conexiones domésticas, tanto para el transporte de pasajeros como de carga. Por lo tanto, la separación arbitraria de aeropuertos para el tráfico internacional y nacional tampoco funcionará.

Los responsables políticos tampoco deben osar colocar todo el tráfico de bajo coste y punto a punto en un solo aeropuerto. En la actualidad, los modelos de negocio convergen hacia nuevos modelos más eficientes que responden a las exigencias del mercado actual.

Lo primero es que las aerolíneas conozcan urgentemente qué infraestructura estará disponible y cuándo. Entonces podremos iniciar un diálogo sobre la mejor manera de usarla. Si las decisiones están influenciadas por intereses políticos o burocráticos, es probable que los resultados no sean óptimos. Y eso lo hemos visto en Tokio. La decisión del gobierno de abrir el aeropuerto nacional al tráfico internacional ha traído consigo un aumento del tráfico aéreo y del turismo entrante.

Y, por último, permítanme añadir que apenas hay un margen para equivocarnos. Si bien las aerolíneas están disfrutando de un mejor desempeño financiero que en cualquier otro momento de su historia, la ganancia promedio por pasajero solo es de 7 dólares. Y eso se reduce a 2 dólares en el caso de las aerolíneas latinoamericanas.

### **Caminando hacia el éxito**

La aviación, el negocio de la libertad, desempeña un papel importante en nuestra sociedad. Dirigir una aerolínea es una responsabilidad importante y una empresa difícil. Por eso es necesario que los responsables políticos conozcan los desafíos que enfrentan las aerolíneas.

La decisión de cancelar el NAIM dificulta el desarrollo de las aerolíneas. El impacto negativo en toda la economía mexicana también se hará sentir. Las alternativas al NAIM distan de ser mejores. Pero debemos trabajar juntos aprovechando todo el potencial que tenemos.

Hemos creado una "lista de tareas" para el nuevo gobierno:

- Consultar y trabajar con la industria.
- Mantener la seguridad como máxima prioridad, especialmente en la difícil tarea de rediseñar el espacio aéreo alrededor de la Ciudad de México
- Respetar la realidad comercial de las aerolíneas y asignar la capacidad conforme a las *Directrices mundiales de Slots*.
- Continuar con CORSIA
- Evitar nuevos impuestos que limiten el desarrollo de la aviación y reducir los actuales en la medida de lo posible.
- Y, por último, adoptar un enfoque holístico de la industria de la aviación en todo el país, puesto que muchos otros aeropuertos también juegan un papel importante en el desarrollo económico de México.

Si logramos esto, estoy convencido de que la aviación continuará desempeñando un papel vital en el desarrollo económico y social de México.

Gracias.