



COMUNICADO

No: 12

Trazando el camino hacia el éxito en Latinoamérica

Santiago, Chile 26 de marzo de 2014. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha instado a los gobiernos de Latinoamérica y el Caribe a aprovechar al máximo los beneficios de la conectividad que proporciona la aviación para trazar el camino hacia un futuro más prometedor en la región.

"Latinoamérica tiene un gran potencial de crecimiento. Cuenta con una industria aérea dinámica que ha apostado por la consolidación transfronteriza para aumentar la eficiencia y la competitividad, y ofrecer más valor a sus clientes. Por otro lado, la geografía de la región depende en gran medida del transporte aéreo", señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA, en el discurso de apertura de la Conferencia Wings of Change, en Santiago de Chile.

Los beneficios económicos y sociales de la aviación están claros: 4,6 millones de puestos de trabajo y 107.000 millones de dólares en producto interior bruto (PIB). Sin embargo, muchos gobiernos consideran la aviación un artículo de lujo —o peor aún, como un paria—, en lugar de verla como un catalizador de crecimiento económico. "Mientras que algunos países de la región —como Chile y Panamá— reconocen el valor de la aviación, otros establecen barreras físicas y financieras que frenan el éxito, ignorando las lecciones de lugares como Corea del Sur, El Golfo o Singapur, para los que la conectividad de la aviación está en el núcleo de sus planes de desarrollo", añadió Tyler.

El cumplimiento de estándares y prácticas globales es un requisito fundamental para una aviación de éxito. "Las políticas deben tener en cuenta los estándares y prácticas globales para crear un entorno donde se pueda desarrollar una aviación saludable que sirva de catalizador económico. Es evidente que no existe una única fórmula para alcanzar el éxito. Pero sí existe una serie de firmes principios que han resistido la prueba del tiempo, como aquellos contenidos en el Convenio de Chicago de 1944. La aviación comercial celebra su primer centenario. Y el

Convenio de Chicago ha guiado a la industria a través del trabajo clave de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) durante 70 años”, manifestó Tyler.

Tyler destacó tres temas que los gobiernos deben priorizar para aprovechar todo el potencial de la región:

- Impuestos y costos
- Infraestructura
- Regulación

Impuestos y costos

La aplicación del IVA y otros impuestos, por parte de ciertos estados en Latinoamérica, al combustible para la aviación en vuelos internacionales se desvía de los estándares globales y vulnera los acuerdos del Convenio de Chicago y de la OACI. El costo del combustible en la región es un 14% más alto que la media global, y aún es más alto en Brasil, donde supera el promedio mundial en un 17%.

El elevado costo del combustible, entre otros gastos, perjudican la competitividad de Latinoamérica y limitan sus perspectivas económicas. Según el informe de Competitividad de Viajes y Turismo del Foro Económico Mundial, Brasil ocupa el puesto 118 entre 140 países en términos de tasas e impuestos a los pasajes y tarifas aeroportuarias. Colombia ocupa el puesto 125. México está en el puesto 87. Venezuela y Perú se encuentran en los últimos puestos, 134 y 135 respectivamente. Los elevados impuestos y costos reducen el atractivo de un país como destino turístico y limitan su competitividad como exportador”, apuntó Tyler.

Tyler destacó, también, la inaceptable situación en Venezuela, donde el gobierno ha bloqueado la repatriación de casi 3.800 millones de dólares de ingresos que pertenecen a las aerolíneas por la venta de billetes. “No es dinero del gobierno. Este dinero pertenece a las aerolíneas por sus servicios de transporte aéreo a ciudadanos de Venezuela y otros países. Si las aerolíneas no reciben el pago por sus servicios, será insostenible seguir cumpliendo su compromiso con el mercado venezolano”.

Al largo de los últimos 12 meses, 11 compañías aéreas redujeron el número de operaciones entre un 15% y un 78%, y algunas cesaron sus operaciones. “El gobierno de Venezuela se ha comprometido recientemente a que las aerolíneas puedan repatriar sus fondos. Ahora, sólo

falta que el gobierno cumpla su compromiso y devuelva el dinero a un tipo de cambio justo”, señaló Tyler.

Infraestructura

Los gobiernos de Latinoamérica están comenzando a privatizar u otorgar concesiones para acelerar el desarrollo de infraestructuras. El resultado de anteriores privatizaciones en la región ha sumado costos al transporte aéreo sin mejorar ni eficiencia ni capacidad. Los estándares globales contribuyen a asegurar que no se vuelvan a repetir fallos tan graves.

“Sobra decir que los aeropuertos de la región carecen de capacidad suficiente. De hecho, sólo dos economías, Panamá y Barbados, están entre los 35 primeros países con mejores infraestructuras aéreas, según el Foro Mundial Económico. “Nuevas fórmulas de financiación son bien recibidas siempre que se ajusten a las políticas de la OACI en materia de costos, que encomiendan al Estado la responsabilidad de la supervisión económica de los aeropuertos comercializados o privatizados. El Estado debe garantizar el cumplimiento de los principios básicos de la fijación de derechos: la no discriminación, la relación con los costos, la transparencia y la consulta con los usuarios”, apuntó Tyler.

La construcción de infraestructuras para resolver el problema de la capacidad no es una solución de hoy para mañana. A la espera de una solución definitiva, la falta de capacidad debe ser gestionada de acuerdo a los estándares globales.

El reglamento global para la gestión de la capacidad está recogido en las Directrices Mundiales de Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines), que asegura unas prácticas coherentes. Cerca de 165 aeropuertos de todo el mundo utilizan la WSG, por lo que cualquier medida o norma local que se desvíe de estas directrices puede ser muy perjudicial. “Nos preocupa ver cómo algunos gobiernos de la región cambian el reglamento de slots con la esperanza equivocada de aumentar la capacidad de aeropuertos congestionados. Una aerolínea que opera de Sao Paulo a Londres necesita una regulación coherente en los puntos de origen y destino”, dijo Tyler.

Regulación

El planteamiento global de la regulación debe hacerse extensivo a otras áreas, como el derecho de los pasajeros. Actualmente, unos 50 países —11 en Latinoamérica— han implementado reglamentos de derechos de los pasajeros. El resultado es un desastre de reglas complejas y contradictorias difíciles de aplicar. “Una maraña de reglas que se solapan y

contradicen no es el sistema de trazar el camino hacia el éxito. Los estados miembro de la OACI reconocieron, en la 38 Asamblea celebrada el pasado otoño, que un exceso de reglamentos sobre los derechos de los pasajeros no añade valor”, dijo Tyler.

Los gobiernos, en cambio, deben:

- Reconocer que las aerolíneas quieren llevar a sus pasajeros a sus destinos, con su equipaje, a la hora programada, siempre
- Entender que operamos en un sector altamente competitivo en el que los clientes mandan con sus billetteros
- Tener en cuenta la opinión de la industria y realizar un análisis riguroso costo-beneficio antes de considerar una nueva normativa
- Donde exista una normativa global, usarla

“La industria de aerolíneas es un sector altamente competitivo, y ninguna aerolínea desea decepcionar a sus pasajeros. Las regulaciones deben tener en cuenta estos factores. Y los estados deben abordar las causas subyacentes de los retrasos y las cancelaciones a través de la inversión en infraestructuras aeroportuarias y gestión del tráfico aéreo”, añadió Tyler.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Síguenos en <http://twitter.com/iata2press> para más información sobre la industria de la aviación.