



COMUNICADO

No: 32

Asegurando el futuro de la aviación -Regulación inteligente, estándares globales, infraestructura-

4 de junio, 2018 (Sídney) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) pidió a los gobiernos que faciliten el crecimiento de la conectividad global evitando la re-regulación, manteniendo la integridad de los estándares globales y abordando la crisis de capacidad.

El llamamiento se ha realizado durante la presentación por el consejero de la IATA del Informe de la Industria del Transporte Aéreo de la asociación, en la 74ª Asamblea General Anual (AGM) de la IATA y la Cumbre Mundial del Transporte Aéreo.

“La seguridad física y operacional, la accesibilidad y la conectividad sostenible son objetivos prioritarios de nuestra industria. Y con niveles de rentabilidad normales, podemos seguir extendiendo aún más los beneficios de la aviación. Pero hay desafíos. La tendencia progresiva a la re-regulación debe contrarrestarse con una regulación inteligente; los gobiernos deben mantener su compromiso de cumplir los estándares globales; y necesitamos encontrar soluciones eficientes a la incipiente crisis de capacidad”, declaró Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

Re-Regulación

La desregulación de la industria del transporte aéreo, iniciada en 1978 en los Estados Unidos, provocó cambios globales que facilitaron la difusión de los beneficios del transporte aéreo. El precio de la conectividad aérea comenzaba a disminuir y hacía más accesible el transporte aéreo. En 1978, una persona había volado un promedio de una vez cada 6,6 años. Hoy, el promedio se acerca a una vez cada dos años.

Sin embargo, la tendencia progresiva a la re-regulación pone en riesgo los beneficios de la desregulación. Citando acciones regulatorias de todo el mundo, De Juniac destacó que el alcance de la sobrerregulación trata ahora de regular la compensación a los pasajeros, la asignación de asientos, las distintas opciones de billetes de vuelo y los precios de los servicios complementarios.

"Las regulaciones deben agregar valor. Los reguladores deben reconocer el poder de la competencia y de las redes sociales para proteger los intereses de los consumidores. Los gobiernos no deben distorsionar la efectividad del mercado con regulaciones que se anticipan a lo que quieren los consumidores", dijo De Juniac.

Este es el espíritu de la campaña de la IATA a favor de una "regulación inteligente", en su intento para conseguir que los gobiernos apliquen regulaciones en sintonía con los estándares globales, cooperen con la industria y evalúen el impacto negativo de la regulación excesiva sobre los beneficios. De Juniac señaló que uno de los desarrollos regulatorios actuales más emocionantes

es la revisión exhaustiva de las regulaciones comerciales de EE. UU. con el objetivo de mantener solo aquellas en las que los beneficios superan a los costes, tanto para los viajeros como para la industria.

Estándares globales

De Juniac instó a que se defiendan firmemente los estándares globales que han guiado el desarrollo de la aviación de forma segura y eficiente. "Debemos conseguir que los gobiernos asuman esta tarea. Es inaceptable que los propios gobiernos ignoren los estándares globales que ellos mismos crearon", dijo De Juniac.

De Juniac señaló varios ejemplos:

- India grava billetes internacionales, contraviniendo las resoluciones de la OACI.
- Los estados planean establecer nuevos impuestos ambientales, incluso cuando el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) de la OACI está a punto de arrancar para el control de emisiones a nivel global.
- Casi dos décadas después de la firma del Convenio de Montreal en 1999, este aún no se ha ratificado universalmente. Sus importantes avances se aplican solo en 130 estados.
- Los requisitos del Anexo 13 del Convenio de Chicago en materia de investigación de accidentes no se están cumpliendo íntegramente. De los cerca de 1.000 accidentes ocurridos en la última década, solo se han concluido alrededor de 300 investigaciones y se han publicado los respectivos informes.
- El Anexo 17 del Convenio de Chicago establece las medidas básicas de seguridad. Sin embargo, las auditorías de la OACI revelan que solo el 28% de los estados las cumplen. Además, el 37% de los estados fallan en las resoluciones de problemas de seguridad.

Infraestructura

La IATA urgió a los gobiernos que encuentren soluciones sostenibles para garantizar la infraestructura necesaria capaz de satisfacer la creciente demanda de conectividad.

"Estamos en una crisis de capacidad. Y no vemos la inversión necesaria para afrontarla. Los gobiernos quieren agilizar la construcción. Pero la falta de financiación les obliga a acudir al sector privado. Necesitamos más capacidad aeroportuaria. Pero debemos ser prudentes. Confiar en que la privatización puede ser la solución mágica es un error", dijo De Juniac.

La privatización de los aeropuertos no ha estado a la altura de las expectativas de las aerolíneas. "Como clientes de muchos aeropuertos en manos privadas, las aerolíneas están sufriendo algunas experiencias negativas. Los viajeros también perciben el problema. Según Skytrax, cinco de los seis principales aeropuertos preferidos por los viajeros son públicos. La frustración de nuestros miembros nos ha llevado a realizar un estudio comparativo. Los aeropuertos privatizados son definitivamente más caros. Sin embargo, apenas difieren de aquellos en manos públicas en términos de eficiencia o inversión", dijo De Juniac.

"Los resultados de la privatización de los aeropuertos van en la dirección opuesta a los resultados de la privatización de las aerolíneas, que vieron disminuir el coste de los viajes aéreos drásticamente. Las aerolíneas no admiten que la privatización de los aeropuertos deba incrementar los costes. Y tampoco deberían admitirlo los usuarios o los votantes. ¿Cómo puede un poder público legitimar el encarecimiento de una infraestructura de transporte, que solo puede minar la competitividad?", dijo De Juniac.

Si bien la investigación de la IATA no revela una solución única que garantice una infraestructura aeroportuaria suficiente, adecuada y asequible, sí recoge experiencias positivas para usuarios y aerolíneas respecto a algunas variantes de corporatización.

La 74.^a Asamblea General de la IATA considerará una resolución sobre la privatización de la infraestructura aeroportuaria e insta a los gobiernos a que:

- Se centren en los beneficios económicos y sociales a largo plazo de un aeropuerto eficiente que representa una infraestructura crítica del país.
- Tengan en cuenta las experiencias positivas de la corporatización, los nuevos modelos de financiación y las diferentes alternativas de aprovechar la participación del sector privado.
- Tomen decisiones informadas sobre los diferentes modelos de propiedad y operacionales con el fin de proteger los intereses del consumidor.
- Garanticen mediante una regulación firme los beneficios de una infraestructura aeroportuaria competitiva.

[Comentarios de Alexandre de Juniac sobre el Informe de la Industria del Transporte Aéreo](#)

- IATA -

Más información:

Corporate Communications (Sídney)

Tel: +61292157380

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La 74.^a Asamblea General Anual de la IATA y la Cumbre del Transporte Aéreo reúne a más de 1.000 líderes de la industria y de los medios de comunicación en Sídney, Australia, del 3 al 5 de junio. Visita la [Sala de prensa de la AGM](#) y descarga las últimas noticias y contenido multimedia; y sigue todos los debates de la AGM en [#IATAAGM](#)
- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas, que constituyen el 82% del tráfico aéreo internacional.
- Encuentra toda la información actualizada en <http://twitter.com/iata2press>