



COMUNICADO

No: 24

Maximizar los beneficios económicos de la aviación -La IATA propone una nueva colaboración con los gobiernos-

11 de junio, 2012 (Pekín) – La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) instó a los gobiernos a aumentar su participación con el fin de maximizar los beneficios económicos y sociales de la aviación.

"El crecimiento de nuestra industria crece gracias a la colaboración con los gobiernos para conseguir que el transporte aéreo sea cada vez más seguro y más sostenible. Ahora necesitamos un programa para evitar que las medidas fiscales terminen con el crecimiento, la regulación facilite el crecimiento y las infraestructuras acomoden de manera eficaz el crecimiento. De esta forma, conseguiremos los beneficios económicos —trabajo y crecimiento— que proporciona la conectividad global", señaló Tony Tyler, consejero delegado de la IATA, en su discurso sobre el Estado de la Industria durante la apertura de la 68ª Asamblea General Anual de la IATA (AGM por sus siglas en inglés) y la Cumbre Internacional del Transporte Aéreo.

La aviación es un motor clave de crecimiento económico, trabajo y prosperidad:

- En 2011, la aviación transportó de forma segura alrededor de 2.800 millones de pasajeros y 48 millones de toneladas de carga. El valor de las mercancías transportadas por vía aérea se estima en 5,3 billones de dólares, lo que equivale al 35% del transporte comercial internacional. Un estudio reciente realizado por Oxford Economics confirma que la aviación genera 57 millones de puestos de trabajo y una actividad económica de 2,2 billones de dólares.
- Según el informe de Oxford Economics la aviación crecerá alrededor del 5% anual hasta 2030. Este crecimiento irá acompañado de un aumento del número de pasajeros hasta los 5.900 millones, y del transporte de carga, que podría triplicarse hasta las 150 millones de toneladas. Esta conectividad generará 82 millones de puestos de trabajo y contribuirá con 6,9 billones de dólares al PIB mundial.
- Si el crecimiento retrocediera un punto porcentual, la economía mundial perdería 14 millones de puestos de trabajo y más de 1 billón de dólares en el PIB mundial.

"Los beneficios de la aviación no están garantizados. Se espera que la aviación crezca alrededor del 5% anual hasta el año 2030. Si ese crecimiento retrocede tan solo un punto porcentual, la economía mundial puede perder más de un billón de dólares y 14 millones de puestos de trabajo. Las economías modernas no pueden prosperar y crear puestos de trabajo si se restringe el acceso a las oportunidades globales que la aviación facilita. Los gobiernos deben liberar la aviación para impulsar el empleo y el crecimiento. Y las compañías aéreas necesitan ser rentables —consiguiendo que sus ingresos sean superiores a los costes y generando beneficios a sus socios— para contribuir al beneficio económico", dijo Tyler.

Tyler ha elaborado un programa en materia de impuestos, regulación e infraestructura para un crecimiento rentable:

Impuestos: "La excesiva presión fiscal no tiene sentido. Los impuestos frenan el crecimiento — con un efecto en cadena sobre el empleo y la economía en general. Para ser franco, encarecer la conectividad destruye el empleo y frena el crecimiento económico. El Reino Unido ha tenido que admitirlo tras comprobar que el incremento de las tasas para pasajeros (APD por sus siglas en inglés) en 2.600 millones de libras esterlinas, amenazaba la conectividad con Irlanda del Norte. El gobierno decidió reducir la APD para Irlanda del Norte al poner en peligro la inversión extranjera y el empleo. Lamentablemente, el gobierno aumentó este impuesto, que causa tanto daño al empleo, en el resto del Reino Unido el lugar de abolirlo en su totalidad", dijo Tyler.

Tyler también hizo alusión al impacto positivo de programas fiscales más benévolos. "Hong Kong, Singapur y los Emiratos Árabes Unidos se encuentran entre los gobiernos que construyen sus economías en torno a la conectividad aérea. El resultado es un círculo virtuoso. Se trata de grandes mercados para las aerolíneas. Las empresas prosperaron gracias a la conectividad. Y los gobiernos recogen los beneficios del aumento del empleo y una mayor recaudación fiscal. Los gobiernos deben mirar a la aviación como una fuente de ingresos pero no como una mina de oro. El potencial de la aviación es enorme. Actuando de forma inteligente, proporcionará beneficios a toda la economía", dijo Tyler.

Regulación: "Una regulación sensata que aumente la seguridad o mejore la competitividad es buena. Pero con frecuencia, hasta la mejor regulación puede tener consecuencias inesperadas y perjudiciales", dijo Tyler, y destacó la legislación punitiva sobre los derechos de los pasajeros en los Estados Unidos y Europa, como ejemplos de una regulación equivocada:

- El Reglamento 261 de la UE obligó a las aerolíneas a indemnizar a los pasajeros por la precipitada e innecesaria decisión de los gobiernos de cerrar el espacio aéreo europeo en 2010 a consecuencia de la erupción del volcán islandés.
- Los Estados Unidos introdujeron fuertes sanciones por las largas demoras en la pista de despegue. Para evitar las sanciones, el número de cancelaciones de vuelos se ha incrementado.

"Hacer pagar a las aerolíneas los errores de los gobiernos o provocar un aumento de las cancelaciones de vuelos son los efectos secundarios de una legislación punitiva equivocada

sobre los derechos de los pasajeros en ambos lados del Atlántico. Las compañías aéreas no quieren retrasos. Y las multas no resuelven las principales causas. La libre competencia en los mercados da más autonomía a los pasajeros y es la mejor manera de aumentar la calidad del servicio, siempre y cuando los gobiernos pongan de su parte", dijo Tyler.

A la hora de regular, los gobiernos deberían consultar con la industria, evaluar los costes y los beneficios y mantener la mirada fija en la capacidad de la aviación para generar empleo y crecimiento", dijo Tyler.

Tyler alentó también una regulación económica más rigurosa de los proveedores de infraestructuras. Recientemente, el regulador sudafricano consintió un aumento del 161% en tasas aeroportuarias y un aumento del 70% en tasas de navegación aérea. Del mismo modo, el regulador de la India autorizó un aumento del 346% de las tasas en Delhi. "Ambos reguladores siguieron las directrices establecidas, pero no para proteger el interés público. Debemos trabajar con los gobiernos para crear una regulación que apoye el empleo y el crecimiento económico, manteniendo un coste razonable de la conectividad", dijo Tyler.

Infraestructura: "En la medida en que los gobiernos se centran en el empleo y el crecimiento, es evidente la necesidad de dar una respuesta urgente a la creciente demanda de la conectividad. De nada sirve liberar la industria para impulsar los beneficios económicos si no se tiene capacidad de crecimiento", dijo Tyler.

Tyler culpó a los gobiernos europeos por su fracaso del Cielo Único Europeo (SES). "En 2020, el Cielo Único Europeo (SES) reducirá los costes de navegación aérea a la mitad y aumentará la capacidad en un 70% —objetivos importantes para la economía europea. Pero los estados se rinden ante el primer obstáculo. Han rebajado el objetivo propuesto por la Comisión Europea para aumentar la eficiencia, de un modesto 4,5% al 3,5%. Y la última revisión del comité de evaluación de resultados es deprimente. La mayoría de los estados no van a conseguir ni tan siquiera los objetivos poco ambiciosos que se habían acordado. Y como resultado, las compañías aéreas se enfrentan a unos costes por valor de 189 millones de euros más en 2014.

"El SES tiene un fuerte apoyo de la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y el vicepresidente Siim Kallas. Cuentan con el apoyo total de la industria para impulsar un enfoque descendente. Esto debería incluir serias consecuencias para los estados y proveedores de servicios de navegación aérea que no cumplan los objetivos", dijo Tyler.

Tyler destacó también la necesidad de los gobiernos de dotar a los aeropuertos con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda de la conectividad. "Unos pocos kilómetros de pista y una infraestructura eficiente de las terminales puede poner los mercados globales en la misma puerta de cada economía local. Algunos gobiernos lo entienden y se están dando cuenta de los beneficios que pueden generar si dan prioridad a las inversiones aeroportuarias. Pero también hay una larga lista de países que no están aprovechando al máximo el potencial económico de la aviación. El Reino Unido no ha ampliado la capacidad de las pistas de Heathrow. Alemania prohíbe los vuelos nocturnos en Frankfurt. Australia necesita un plan a

largo plazo para resolver el problema de la capacidad de Sydney. Y la India no ha hecho acopio de la voluntad política para construir un nuevo aeropuerto que atienda las necesidades de su capital financiera, Bombay. Y esto es sólo el comienzo de una larga lista", dijo Tyler.

La Asamblea General Anual de la IATA y la Cumbre Internacional del Transporte Aéreo tiene lugar en Pekín. Más de 750 líderes de la industria de la aviación se reúnen en este evento.

Más información:

Corporate Communications

Sala de prensa de la AGM: +86 10 6505 0879

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 regular internacional.
- Puedes seguirnos en <http://twitter.com/iata2press> para mantenerte actualizado en la industria de la aviación.
- La 68ª Asamblea General Anual de la IATA se celebra entre los días 10 y 12 de junio en el hotel China World, Pekín.
- El AGM de la IATA reúne en su 68ª edición cerca de 750 líderes de la aviación y 350 representantes de diferentes medios de comunicación.
- Las notas de prensa y otro material del AGM está disponible en www.iata.org/agmnews
- Fotografías de alta resolución en www.iata.org/photos
- Material de calidad B-roll y aspectos destacados de los discursos, disponibles en www.iata.org/videos