



NOTICIAS

No: 25

La industria se rediseña y redimensiona para salir fortalecida

8 de junio de 2009 (Kuala Lumpur) - La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) reclamó un gran redimensionamiento y rediseño de todo el transporte aéreo, en momentos en que las líneas aéreas se esfuerzan por superar la crisis económica mundial. Se estima que este año las compañías facturarán 448.000 millones de dólares, con una merma en sus ingresos del orden del 15%, es decir 80.000 millones de dólares y pérdidas de 9.000 millones de dólares.

“Aunque esta crisis sea corta o larga, no hay duda de que el mundo está cambiando. Los presupuestos de viaje han sufrido fuertes recortes y los consumidores tendrán deudas que cancelar. En el mundo que emerge de la crisis, las cosas no serán como de costumbre. Debemos aprovechar esta crisis para construir una industria más fuerte. Esto quiere decir redimensionarla y rediseñarla,” dijo Giovanni Bisignani, Director General y CEO de IATA en su discurso *Estado de la Industria* ante 500 de los máximos líderes del sector, que participan en Kuala Lumpur en la Asamblea General Anual de IATA y Cumbre del Transporte Aéreo Mundial.

El programa Simplificación del Negocio, de IATA, ha implicado grandes ventajas iniciales en materia de reducción de costes. En 2008 se ahorraron 4.000 millones de dólares con la eliminación de los billetes de avión en papel y la difusión de los kioscos de auto-servicio y usos generales (CUSS). “Apenas hemos arrancado. Ahora queremos ahorrar otros 10.000 millones de dólares mejorando la gestión del equipaje, los procesos de viajes y la tramitación electrónica de la carga aérea,” dijo Bisignani.

Bisignani señaló que toda la cadena de valor del sector deberá compartir la carga acarreada por el cambio. “El rediseño y el redimensionamiento no son problema exclusivo de las aerolíneas. Todos los eslabones de la cadena de valor del negocio viven de nuestros ingresos. Por ello, todos deben hacer su parte para que la industria cambie,” sentenció.

Empleo: “No podemos cambiar sin flexibilidad. No es hora de aumentarse los sueldos. Para proteger los empleos, debemos modernizar nuestras prácticas laborales y cada uno deberá hacer más con menos,” aclaró Bisignani.

Agentes de Viaje: “El reloj no volverá atrás. Para sobrevivir en el mercado global de las líneas aéreas, los agentes de viaje tendrán que rediseñar sus servicios y modelos de negocio a fin de ofrecer mayores atractivos por los cuales haya clientes dispuestos a pagar,” anunció Bisignani.

Proveedores Monopólicos: “Todo proveedor -incluidos los monopolios- deberá adaptar sus productos y servicios para bajar sus costos y los nuestros. No es posible que, cuando cae la demanda, simplemente repartan sus costos entre menos clientes,” criticó Bisignani. IATA colocó un Muro de la Vergüenza (*Wall of Shame*) con menciones especiales de los casos más serios de suministradores de infraestructura que no se atienen a la necesidad que el sector tiene de aumentar su eficiencia: La BAA (empresa

explotadora de aeropuertos ingleses) y la Autoridad de Aviación Civil Británica por acordar un aumento del 86% en las tasas cobradas en el aeropuerto Londres Heathrow en 2008-2013; Aeropuertos de Nueva Delhi y Bombai por un aumento del 207%, Quiport de Ecuador por haber aumentado sus tasas un 79% desde 2005 para pre-financiar un aeropuerto que quizá jamás se construya; Air Taffic and Navigation Services de Sudáfrica (ATNS) por proponer un aumento del 44% en las tasas para 2010/2011 y AENA de España por mantener las tasas de aeronavegación más altas de Europa.

Bisignani instó además al redimensionamiento y el rediseño en las relaciones entre las aerolíneas y los gobiernos. “Nuestra relación con los estados debe pasar de micro-normativas punitivas a la solución conjunta de problemas,” dijo Bisignani, citando cuatro puntos centrales para una mayor cooperación.

Una aviación más limpia: Las emisiones de la aviación se reducirán un 7% en 2009; un 5% por la menor demanda y un 2% como resultado directo de la estrategia de cuatro ejes respecto del cambio climático. Las aerolíneas se han comprometido a llegar a 2020 con un crecimiento que no implique una mayor impronta de carbono. Éste será un paso previo a una reducción del 50% en las emisiones para 2050. No podremos alcanzar objetivos tan ambiciosos por nuestra cuenta. Los estados deberán pasar de las imposiciones punitivas a las acciones que propicien menores emisiones de CO₂. Ello implica promover mejoras tecnológicas, operacionales y de infraestructura, e implementar medidas económicas positivas en Kioto 2, con un enfoque sectorial global respecto a las emisiones aeronáuticas,” explicó Bisignani.

Una mayor seguridad que proteja a los ciudadanos: Deberemos gastar más acertadamente los 5.900 millones dólares que las aerolíneas y los pasajeros pagan al año en material de seguridad, enfocándonos más en las amenazas y no en el 99,9% de los viajeros que no representan riesgo alguno,” reclamó Bisignani. Desafió a los gobiernos a coordinar las medidas y normativas de seguridad entre países vecinos, a fin de evitar la doble revisión del casi millón de pasajeros que hacen conexiones de vuelos diariamente. “Europa avanza progresivamente en este sentido, con el concepto One-Stop Security. Es hora de avanzar en esta dirección,” reflexionó.

Una mayor eficiencia con menores retrasos: Las aerolíneas invierten miles de millones de dólares en volar de manera más eficiente, reducir sus demoras y mejorar su desempeño ecológico. Bisignani señaló el progreso significativo del Cielo Europeo Único (Single European Sky) e instó al Presidente Barack Obama a concretar para su país el programa de aeronavegación NextGen. “Los miles de millones invertidos en programas de estímulo son una gran oportunidad de mejorar la infraestructura. Para 2030, NextGen y el Cielo Europeo Único permitirían ahorrar 41 millones de toneladas de CO₂ y 21.000 millones de dólares en combustible. Pero para alcanzarlas, necesitamos que la inversión se haga ahora,” reclamó.

La conservación de empleos y el estímulo de la economía: “No queremos rescates. Todo lo que pedimos es tener acceso al capital global. Si no podemos pagar nuestras cuentas, el preservar la bandera nacional en la cola de los aviones no protegerá los puestos de trabajo,” dijo Bisignani al pedir a los gobiernos que liberen progresivamente el acceso a los mercados y al capital. “Sería un estímulo barato. La liberalización de rutas claves incrementaría nuestra actividad en 490.000 millones y crearía 24 millones de empleos. El próximo paso lógico sería que Estados Unidos y Europa avanzaran de Cielos Abiertos a Aviación Abierta,” anunció Bisignani. IATA sigue reclamando en todo el mundo avances similares mediante su Agenda por la Libertad, un grupo de 15 gobiernos de responsabilidad esencial para la política aerocomercial. “En los próximos meses, la Agenda por la Libertad producirá una importante herramienta normativa y los gobiernos firmarán una Declaración Multilateral de Principios Políticos,” reveló Bisignani.

“El transporte aéreo es una industria responsable, en los buenos tiempos y en crisis. Vivimos nuestros momentos más difíciles, pero tenemos resistencia y podemos cambiar muchas cosas. Estamos convirtiendo los desafíos en oportunidades. Ahora nos toca trabajar en colaboración con otros actores y los gobiernos para rediseñarnos y redimensionarnos, para ser más seguros, más respetuosos con el medio ambiente y más rentables,” concluyó Bisignani.

- IATA -

Contacto:

Anthony Concil
Director Corporate Communications
Tel: +603 233 08759
Email: corpcomms@iata.org

Notes for Editors:

- IATA (la Asociación Internacional del Transporte Aéreo) representa a unas 230 aerolíneas que suman el 93% del transporte aéreo regular internacional de todo el mundo.