



# COMUNICADO

No: 11

## Una aviación latinoamericana libre para alcanzar el éxito

**28 de marzo, 2012 (Santiago)** – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) instó a gobiernos y socios de la industria latinoamericana a la colaboración para mejorar la seguridad aérea, aumentar la inversión en infraestructuras y reducir la presión fiscal, con el fin de conseguir una mayor libertad de la aviación latinoamericana para alcanzar el éxito. “La libertad para conseguir el éxito requiere unas condiciones adecuadas. Pero muchas de esas condiciones están fuera del control de las compañías aéreas. Como mínimo, industria y gobiernos deberían colaborar conjuntamente con una visión y objetivos comunes”, declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

Tyler instó a los gobiernos a utilizar la aviación como un catalizador para el crecimiento económico y el desarrollo en la región. La aviación genera más de 4,6 millones de puestos de trabajo y un PIB de 107.000 millones de dólares en América Latina/Caribe. Pero estas cifras aún pueden ser mucho más grandes. Los americanos viajan un promedio de 1,8 veces al año. Chile es el país con más tendencia a viajar. Sin embargo, su promedio es de 0,7 viajes al año. “El potencial es enorme, pero para aprovecharlo debemos colaborar estrechamente con los gobiernos asegurando, así, nuestro futuro”, dijo Tyler.

Tyler señaló que la IATA colabora de cerca con la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA) para contribuir al desarrollo del potencial económico de la aviación latinoamericana. “ALTA es socio de la IATA y juntos trabajamos bajo la misma visión para conseguir el progreso de la aviación”.

Tyler identificó tres áreas vitales para el desarrollo del potencial económico de la aviación en la región.

**Seguridad operacional:** “La libertad para alcanzar el éxito comienza con la seguridad porque sin ella, el éxito no es sostenible. A principios de este mes, anunciamos el análisis del desempeño de seguridad de nuestra industria de 2011. Fue un año estelar —el mejor de la historia: 2.800 millones de personas volaron seguras en 38 millones de vuelos”. Sin embargo, Tyler remarcó que el panorama en América Latina/Caribe fue igual de bueno”. Aunque las aerolíneas latinoamericanas lograron una mejora del 32% en la tasa de accidentes de aviones construidos en occidente en comparación con 2010, el rendimiento en 2011 fue 3,5 veces peor que la tasa global. El transporte aéreo de LATAM representa el 6% del tráfico mundial, pero el número de accidentes con pérdida de avión en la región representó el 27% del total. Si esto no mejora, con la actual tasa de crecimiento del tráfico aéreo, en un plazo de seis años las

aerolíneas sufrirían un accidente con pérdida de avión cada ocho semanas. Es evidente que no es sostenible".

"Si la aviación latinoamericana sigue cumpliendo su promesa, la seguridad debe ser abordada en colaboración con los gobiernos. Y los estándares internacionales deben ser el núcleo de nuestro esfuerzo común". Tyler destacó el éxito de la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA —condición necesaria para ser miembro de la IATA y ALTA— como un medio para mejorar la seguridad. "La tasa de accidentes de aerolíneas no miembro de IOSA es cinco veces superior al de aquellas que cumplen la normativa IOSA. Chile, Brasil, Costa Rica, México y Panamá, conscientes de ello, han incorporado IOSA en el control de la seguridad. Se espera que Perú lo haga en 2014. No puedo entender por qué el resto de los gobiernos latinoamericanos no siguen el mismo camino. Solo puede servir para mejorar".

A IOSA le sigue la Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra de la IATA (ISAGO), que mejora la seguridad y ayuda a reducir el coste anual de 4.000 millones de dólares por daños en tierra. Once aeropuertos y cuatro reguladores de seguridad de la región han confirmado su participación. Cuatro aerolíneas forman parte de este grupo y en breve se unirán más.

Tyler resaltó la importancia del intercambio de información con el fin de identificar nuevas tendencias en materia de seguridad y diseñar medidas que reduzcan riesgos. "IATA y ALTA trabajan mano a mano en este tema con un acuerdo histórico de participación de los miembros de ALTA con el Centro de Información de Seguridad Global (GSIC por sus siglas en inglés) de la IATA, al tiempo que se benefician de este servicio".

**Seguridad integral:** "Una década después de los trágicos acontecimientos del 11-S, nuestra seguridad es mayor, pero quizá no estemos obrando de manera muy inteligente en la forma que abordamos la seguridad de los pasajeros. ¿Son necesarias largas colas de espera —especialmente en varios *hubs* en Latinoamérica—, desembalar el equipaje, desnudarse y someterse a molestos registros, para la seguridad?" Tyler destacó el Control de Seguridad del Futuro de la IATA, capaz de realizar una detección sistemática partiendo de información recopilada a priori y que actualmente se está aplicando en materia de inmigración. La información se combina con una tecnología de escaneo que permite a los pasajeros caminar a través de control de seguridad sin detenerse, desnudarse o el desembalar su equipaje.

Tyler citó la necesidad de unificar el intercambio de información de los pasajeros en la región. "Al igual que con la seguridad operacional, la seguridad integral necesita estándares globales. Muchas de las bases de datos de pasajeros y carga de LATAM utilizan métodos de intercambio de datos no estandarizados que no se compaginan con las compañías aéreas. Y aunque lo hicieran, no serían eficaces ni estarían unificados con los datos del resto del mundo. La IATA trabaja para concienciar las autoridades de la necesidad de cambio y ofrecer alternativas".

**Infraestructura:** Tyler señaló que la sostenibilidad del transporte aéreo depende también en gran medida de infraestructuras adecuadas en aeropuertos y gestión del tráfico aéreo. "Siendo franco, me preocupa esta región. La infraestructura es claramente deficiente en muchos países, pero no veo que la aplicación de soluciones integrales sea una prioridad para los gobiernos. La negligencia y la falta de inversión podrían frenar el crecimiento futuro".

Tyler destacó que las recientes privatizaciones aeroportuarias en Brasil pretenden ser una medida rápida para realizar las urgentes inversiones en infraestructuras de cara a la Copa Mundial de la FIFA y los Juegos Olímpicos. Sin embargo, el elevado precio pagado por las

concesiones es preocupante. "Los inversores deben recuperar la inversión a través de mejoras eficientes que contribuyan al crecimiento del transporte aéreo, y no a través de elevados impuestos a las compañías aéreas", declaró Tyler.

Tyler también mencionó la necesidad de ampliar el espacio aéreo, parte limitado a uso militar, y reducir las elevadas tarifas y tasas aplicadas a los viajes y al turismo en toda la región. "Se recaudan, por lo menos, unos 4.000 millones de dólares de las líneas aéreas y sus clientes. Hay muy poca transparencia sobre el destino de ese dinero. Pero seguro que menos de un tercio se queda en el sector".

"La aviación latinoamericana tiene un futuro brillante. Ahora, los gobiernos de la región deben poner de su parte trabajando conjuntamente con todos los socios del sector, en materia de seguridad operacional, seguridad integral, infraestructuras e impuestos, para garantizar que "la libertad para conseguir el éxito" no sea una frase sin contenido. IATA es un socio dispuesto a contribuir en este esfuerzo común", dijo Tyler.

**Más información:**

Anthony Concil

Director Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notas para los Editores:**

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