

**Observaciones de
Giovanni Bisignani
Director General y CEO**

**Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)
*International Air Transport Association (IATA)***

Buenos Aires, Argentina

24 de agosto 2009

Mis agradecimientos a JURCA por ser la anfitriona de este desayuno y por su gran cooperación en muchos exitosos proyectos conjuntos.

Habiendo vivido aquí en mi juventud, sigo muy de cerca la situación de Argentina. Es siempre muy grato viajar hasta aquí para renovar la experiencia de la pasión de este gran país y participar en los debates sobre los desafíos actuales y futuros de la aviación.

IATA

IATA tiene una larga historia en Argentina. Nuestra oficina local fue creada en el año 1995 y hoy, nuestras liquidaciones totalizan más de \$1,0 billones anuales con 39 aerolíneas y 855 agentes en BSP, 27 aerolíneas y 217 agentes de transporte en CASS. Nuestra oficina local pone a disposición toda la experiencia de IATA. Desde aspectos relativos a la seguridad e infraestructura hasta Simplificando el Negocio. Esta dirigida por una nueva Gerente, María José Taveira. Ella asumió el cargo dejado por Raphael Schwartzman, quien ahora desempeña funciones de dirección y liderazgo en nuestra oficina de Madrid.

Crisis Financiera

IATA es una asociación profesional única porque desarrollamos muchas funciones clave para la industria como servicio común prestado a la industria. Al igual que todos los miembros de JURCA sabemos que corren tiempos difíciles. En el 2008, las aerolíneas han perdido \$10,4 billones. Comenzó con altos precios de petróleo en la primera mitad del año pasado. Hoy, la enferma economía mundial está destruyendo la rentabilidad de las aerolíneas. Nadie sabe cuánto durará ni cuán profunda será esta recesión.

El tráfico de carga internacional es un barómetro de la salud económica. Las aerolíneas transportan 35% del valor de los bienes comercializados internacionalmente. El transporte de carga tocó fondo en diciembre con -23%. En junio fue de -16.5% mejor, pero no constituye una recuperación. La demanda de pasajes se ha estabilizado alrededor de -7% pero, los fuertes descuentos significan que los ingresos internacionales han bajado hasta 30%. Esperamos pérdidas de \$9 billones este año.

Muchos pensaron que el "9.11" era lo peor que le podría ocurrir a la industria. Hoy, la situación es aún más difícil. Manteniendo la seguridad como la primera prioridad para sobrevivir, las aerolíneas deben conservar la liquidez, administrar la capacidad efectivamente recortar costos. Simultáneamente, debemos seguir desarrollando competitividad, enfrentar los desafíos del H1N1, abordar el cambio climático reduciendo nuestras emisiones de carbón y encontrar una estructura mundial para la industria que sea sustentable.

Argentina

Argentina enfrenta estos desafíos en momentos en que su economía nacional se está todavía recuperando de la crisis de endeudamiento de 2001 y que la su industria local se encuentra en crisis. Aerolíneas Argentinas ha sido re-nacionalizada y el tráfico se está desplomando con la tóxica combinación de los temores ante el H1N1 y el colapso financiero internacional. El transporte aéreo es vital para Argentina conectando los productos con los mercados y las personas con los negocios. En

total, más del 8% de la economía argentina y 1,7 millones de puestos de trabajo argentinos dependen del transporte aéreo. Un sector competitivo sano debe ser un elemento crucial de la política nacional. Existen muchos temas específicos del transporte aéreo que deben ser abordados.

Infraestructura

No es ningún secreto que la privatización de los aeropuertos argentinos generó grandes desafíos. El objetivo de mi última visita consistió en abordar algunos de los problemas, particularmente aquellos relacionados con las elevadas tasas de concesión.

Trabajamos activamente con JURCA y con todos los actores: El Ministerio, ORSNA, el Congreso y AA2000 para obtener una reducción de 30% de dichos cargos para los vuelos internacionales. Esto fue un logro de grandes proporciones. Quisiera hacer un público agradecimiento a: Julio De Vido, Ministro de Planificación Federal, al Brigadier General Horacio Orefice, de ORSNA, al Senado Nacional, representado por el Senador Jorge Capitanich, y a Ernesto Gutiérrez, Gustavo Lupetti y Diego González - los negociadores clave de AA2000 por su apoyo.

Ahora necesitamos adoptar una visión integral respecto de lo que es necesario hacer con la infraestructura para asegurar el futuro de largo plazo de la aviación argentina. La clave para la competitividad está en mantener costos bajos y hay muchas más áreas en las que estamos trabajando juntos de manera efectiva. Hacemos un seguimiento a las positivas medidas tendientes a reestructurar la ANAC como una organización civil para satisfacer los principios de OACI cuyo objetivo es una mayor eficiencia, mejores servicios y costos más bajos.

Las aerolíneas, los gobiernos y los proveedores de infraestructura comparten una base común. Un sector de transporte aéreo exitoso es beneficioso para todos. La clave para este éxito es un proceso de consultas transparente en el que IATA tiene el gusto de participar. Junto con JURCA hemos logrado importantes progresos con 30% de descuento. La crisis es una oportunidad que destaca la necesidad de avanzar rápidamente para resolver estos temas.

Simplificando el negocio

Disponer de la infraestructura correcta es importante pero es solo una parte de la solución. Una industria competitiva necesita procesos eficientes. Por esta razón en el 2004 nos embarcamos en nuestro programa *Simplificando el Negocio* incorporando a todos los actores y partes interesadas de la industria. Este programa ha sido un éxito mundialmente. En escasos 48 meses llevamos el *e-ticketing* a todos los rincones del planeta. Argentina comparte los \$3 billones anuales de ahorro por la eliminación del papel. Adicionalmente, \$1 billón se está ahorrando mediante la utilización de Kioscos de Autoservicio en aeropuertos alrededor del mundo disponibles también en el Aeropuerto Ministro Pistarini.

Aún hay \$10 billones que están esperando ser ahorrados. Nuestra próxima meta es ahorrar \$1,5 billones utilizando tarjetas de embarque con códigos de barra para fines del 2010. También haremos trabajar a nuestros kioscos mucho más intensamente desde escanear documentos en los puntos de ingreso (*check-in*). Hasta ayudar a pasajeros a recuperar equipaje mal manejado. Lo anterior ahorrará \$1,6 billones. El correcto manejo del equipaje es también importante. El Programa BIP para Mejorar el Manejo de Equipaje de IATA proyecta un ahorro de \$1,9 billones a través de reducir las instancias de mal manejo. Este programa incluye la seguridad y el robo de equipaje lo que -según entiendo- constituye un problema aquí.

Por lo tanto, soy optimista respecto a que pronto podremos traer un equipo (*go-team*) de equipajes de IATA a Buenos Aires para ayudar a abordar este tema pronto. El componente final de Simplificando el Negocio es la carga electrónica o *e-freight* de IATA. Existe potencial para eliminar unos \$4,9 billones en costos del negocio de carga aérea con procesos sin papel. Tuve mucho gusto al saber que a comienzos de este mes, Argentina ratificó la Convención de Montreal que permite a las aduanas reconocer la validez de las facturaciones electrónicas. Espero que nos podamos mover rápidamente con todos los actores y partes interesadas de la industria para traer las ventajas competitivas de la carga electrónica (*e-freight*) a las industrias exportadoras de Argentina. Para fines del año 2010, nuestro objetivo es cubrir el 81% de

los mercados con las capacidades de la carga electrónica. Argentina es demasiado importante como para ser dejada fuera. No obstante, la velocidad en la que se desarrollen estas actividades es crucial.

A(H1N1)

Otro tema que requiere de agilidad es la respuesta a los desafíos del virus A(H1N1). Años de preparación para la Gripe Aviar luego de nuestra experiencia con SARS significaron que la industria estaba preparada. IATA trabajó intensamente para diseminar el mensaje de la OMS que las restricciones a los viajes no ayudarían a combatir el A(H1N1). La mayoría de los gobiernos comprendió el mensaje.

La confianza pública es frágil. Hasta el manejo temporalmente descoordinado de Brasil y Argentina resultó en el desplome de los números de llegadas a algunos de los grandes centros de Argentina hasta un 40%.

La objetividad es importante. Cada año la influenza estacional resulta en miles de víctimas mortales en Argentina. La OMS ha señalado que la vida normal debe continuar su curso y las restricciones a los viajes harán muy poco para detener la diseminación del virus. Aún falta mucho para que esta pandemia se termine. La escala de 6 etapas de la OMS hizo un eficiente seguimiento de la diseminación geográfica del A(H1N1) pero no indicó la severidad de la enfermedad. Este es un aspecto crítico para que la industria y los gobiernos puedan reaccionar adecuadamente. Una solución de más largo plazo podría consistir en una escala de colores para indicar la severidad de cada una de las 6 fases.

El desafío inmediato para todos es comunicarse de manera efectiva y coordinarse mundialmente bajo la dirección de la OMS. Argentina puede jugar un rol de liderazgo ayudando a alinear la respuesta de los gobiernos latinoamericanos hacia esta crisis en desarrollo.

Seguridad

El desafío más importante es la seguridad. Volar es seguro pero la tragedia del Air France 447 fue un recuerdo de que la seguridad es un constante desafío. Le siguieron otras 2 tragedias en Irán y en las Comoras. En total, han habido 49 accidentes aéreos este año 11 de ellos fatales. Esto es menos que los ocurridos a estas alturas el año pasado. Por lo que la tasa de accidentes ha mejorado pero la cantidad de fatalidades ahora llegan a 650.

Nuestra meta deberá siempre ser 0 accidentes, y 0 fatalidades. Razón por la que tenemos más trabajo que hacer respecto de nuestra prioridad número uno.

La *Auditoría de Seguridad Operativa* de IATA (IOSA, en su sigla inglesa) es condición para ser miembro de IATA. Desde Abril todos nuestros miembros se encuentran en este registro. Aerolíneas Argentinas, Austral y LAN Argentina ya están registradas en IOSA que ahora incluye 325 aerolíneas. Las líneas aéreas argentinas han demostrado su compromiso con los estándares mundiales de seguridad. Insto al Gobierno de la República Argentina a ejercer su influencia respecto de este compromiso y de unirse a otros gobiernos de América Latina Brasil, Chile, Panamá y México haciendo que IOSA sea un requisito para volar.

Medio Ambiente

Abordar el cambio climático es una prioridad política de primer nivel. La aviación tiene un buen historial que ha limitado nuestra huella de carbono a 2% de las emisiones mundiales. Al igual que todas las industrias estamos desafiados a mejorar nuestro rendimiento. Más adelante este año los gobiernos se reunirán en Copenhague para planificar el período post-Kyoto. Conforme al Protocolo de Kyoto la Organización de Aviación Civil Internacional es responsable por las emisiones de la aviación internacional. IATA ha asumido un rol de liderazgo al desarrollar una forma mundial, unida y transversal de abordar este tema en la industria de la aviación.

Hace 2 años anuncié nuestra visión para lograr un crecimiento neutro -en términos de emisiones de carbono- y encaminado hacia un futuro libre de carbono. En junio de este año, en nuestra Asamblea General Anual en Kuala Lumpur las aerolíneas se comprometieron con 3 objetivos:

- Mejorar la eficiencia de consumo de combustible en 1,5% anual hasta el año 2020
- Disminuir en 50% -en términos absolutos- las emisiones para el año 2050, comparadas con las del año 2005, y
- Lograr un crecimiento neutro -en términos de emisiones de carbono- para el año 2020.

El crecimiento neutro -en términos de emisiones de carbono- fue una decisión osada. Ninguna otra industria mundial se ha comprometido a lograr esta meta. Menos aún dentro de un período de 11 años. La industria, es decir, las aerolíneas, los aeropuertos y los productores, se han unido en una estrategia de 4 pilares para lograrla: Inversiones en nuevas tecnologías, operaciones más eficientes, infraestructura más eficiente, y medidas económicas positivas.

Este año esperamos que nuestra huella de carbono disminuya en 7%, lo que incluye un 5% causada por la recesión y 2% como resultado directa de la estrategia.

Ahora necesitamos que los gobiernos se comprometan de la misma manera para comenzar. Los gobiernos deben mejorar la administración del tráfico aéreo proveyendo un marco fiscal y legal apropiado. Para generar inversiones más importantes en biocombustibles los que tienen el potencial de reducir nuestra huella de carbono en 80%.

Y lo más importante, necesitamos que en Copenhague los gobiernos adopten un método sectorial mundial para la aviación, según lo recientemente respaldado por los líderes del G8 en L'Aquila, Italia. Esto contempla 2 hechos importantes: que un solo vuelo puede cruzar muchas fronteras y que la aviación es una industria que fue desarrollada sobre estándares mundiales. Contabilizar las emisiones de la aviación a nivel mundial como un sector, en vez de por estado, tiene sentido por el propio interés del medio ambiente. Contamos con el apoyo de la República de Argentina para cumplir las ambiciosas metas y objetivos mundiales de la industria de la aviación.

Liberalización

Por último, quisiera detenerme un momento en el tema de la liberalización. Al igual que todas las industrias las aerolíneas viven en un mundo competitivo. Pero, a diferencia de casi todas las demás nosotros no contamos con todas las herramientas para competir. Las aerolíneas no pueden vender su producto internacionalmente sin acuerdos inter-gubernamentales. Y, las aerolíneas no se pueden fusionar transfronterizamente debido a restricciones caducas sobre los derechos de propiedad. El resultado es el de una industria que es estructuralmente débil, que tiene baja rentabilidad en los tiempos buenos, y que experimenta pérdidas masivas en los tiempos malos.

La industria no puede ser viable con su estructura actual. Se requieren cambios. A los pasajeros no les importa quién es el propietario de una aerolínea o si acaso es pública o privada, nacional o multinacional. Lo que les importa es la seguridad y el servicio. Dentro del contexto latinoamericano, existe una clara correlación entre políticas liberales y crecimiento económico. Si tomamos el año 2001 como base la industria chilena creció 60%, la brasileña 25% y la argentina 10%. Lo anterior demuestra que la capacidad de la aviación para generar crecimiento económico es mayor en los mercados liberales. América Latina está jugando un papel crucial en cuanto a lograr hacer avanzar a la aviación. Panamá es probablemente el país más liberal del planeta en cuanto a explorar la posibilidad de no imponer restricciones a los derechos de propiedad. Otras partes del mundo también están cambiando. Estados Unidos y la Unión Europea están analizando la Etapa 2 de su Acuerdo de Cielos Abiertos. Los países de la ASEAN se están moviendo hacia la implementación de un acuerdo de cielos abiertos.

A nivel mundial, la Agenda Pro Liberalización de IATA está operando con 15 gobiernos clave. Para desarrollar una declaración multilateral de principios de política ayudando a guiar el proceso de liberalización.

El Viernes me reuní con la Presidenta de la República, discutimos la difícil decisión de estabilizar los servicios aéreos a través de nacionalizar Aerolíneas Argentinas. Este fue el resultado de una privatización infructuosa que comenzó hace cerca de dos décadas atrás. La compañía perdió muchos años de crecimiento y oportunidades dejando al gobierno con muy pocas opciones.

IATA acordó con el gobierno trabajar como su consultor. Presentaremos al gobierno un estudio que destaca los beneficios sociales y económicos de la liberalización. Ayudaremos en los esfuerzos para colocar a Aerolíneas Argentinas nuevamente de pie, reconstruyendo su competitividad de manera que pueda competir en el mercado abierto

Conclusión

La situación es hoy urgente. Hay muchos temas críticos en la agenda desde el tema de la infraestructura, del virus H1N1 hasta el de la seguridad, del medio ambiente y de la liberalización. El transporte aéreo es una industria resistente y flexible. Sobreviviremos a la actual crisis de una manera u otra. La manera como abordemos estos temas hoy determinará si acaso emergemos como un industria más fuerte capaz de generar beneficios económicos aún más amplios. Argentina es un gran ejemplo de lo que se puede obtener trabajando en forma conjunta. El acuerdo de descuento entre ORSNA, AA2000 y las aerolíneas con la ayuda de JURCA abordó problemas de infraestructura mayores. Ahora estamos complacidos de ampliar nuestra cooperación para desarrollar un sector de Aviación de Argentina más fuerte que será más "verde", más seguro y un generador rentable de su economía.