# Patricio Sepúlveda

Vicepresidente Regional - América Latina y El Caribe

**World-Class Sustainable Competitive Tourism Clusters**
**Dominican Republic, Punta Cana**
**Abril 9 de 2010**

**To represent, lead and serve the airline industry**

# Clusters **Turísticos**

- **Conjunto de empresas con características similares**

- **Interrelación: competencia y cooperación entre organizaciones**

# Clusters **Turísticos**

- **Generación de valor a través de los enlaces productivos con las industrias vinculadas**

- **El consumidor debe trasladarse al lugar de producción**

# Claves para un cluster exitoso

- Competidores = Socios
- Profesionalismo
- Competitividad
- Marco regulatorio estimulante
- Transporte aéreo: eficiente, seguro y de bajo costo

# Terremotos

# La aviación contribuye con **recursos vitales** para los esfuerzos de rescate

# La aviación es esencial para **reactivar la economía**

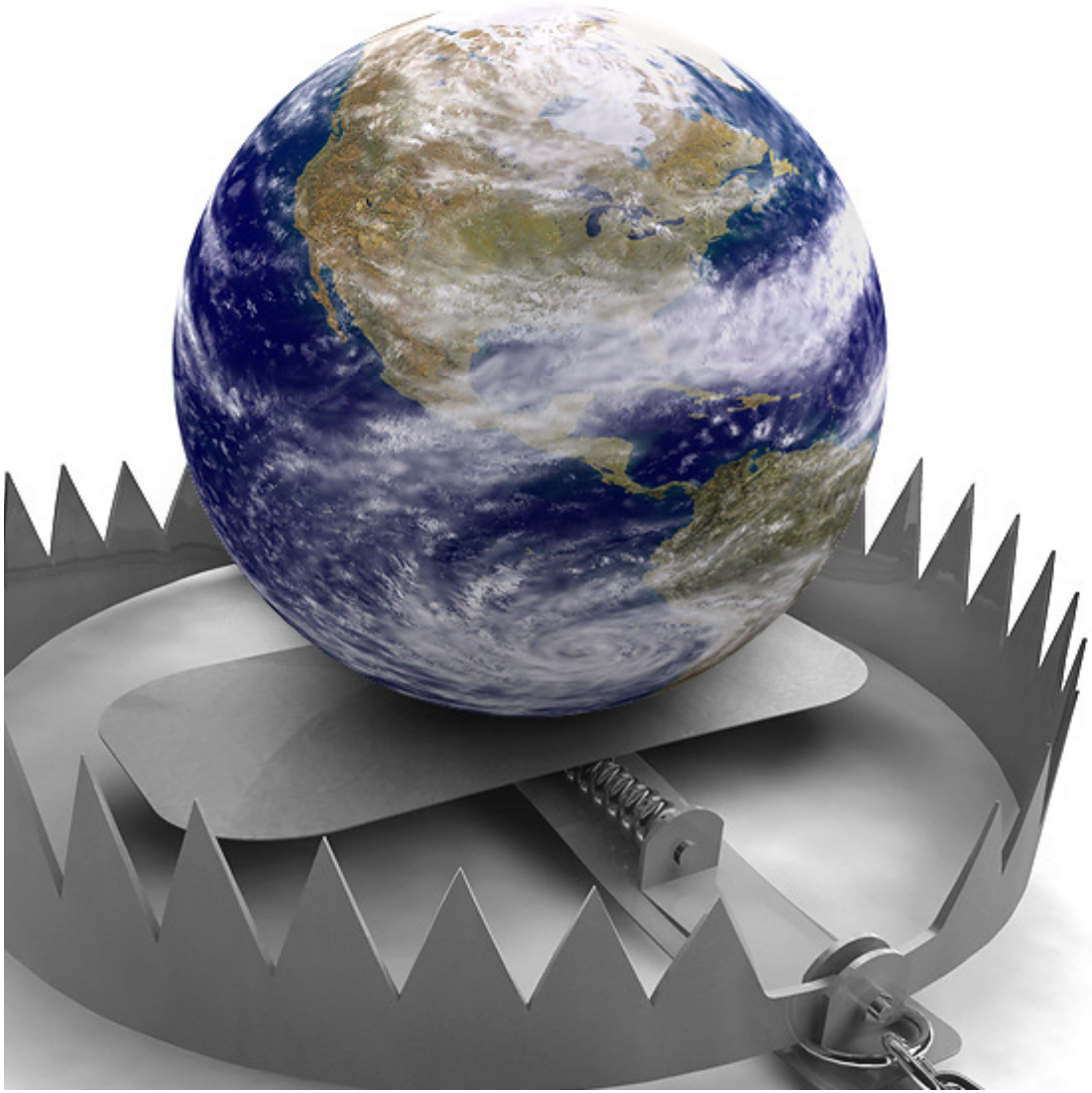
# **Podemos estar orgullosos**
de nuestra contribución

# Entregando provisiones vitales de ayuda

La aviación, globalmente mantiene actualmente **32 millones de empleos** y **$3.5 trillones** en actividad económica

# ¿Cómo podemos fortalecer la aviación en América Latina?

Las aerolíneas perdieron en promedio **$5.5 billones anuales**



# Lo peor quedó en el pasado

- **2009 terminó con un fuerte crecimiento de la demanda**
- **Esperamos para 2010 un aumento de 5.6% en pasajeros**
- **Y aún mayor para carga: 12%**
- **Rentabilidades crecerán más lentamente: 2-3%**

# Esto contribuirá a recuperar los **ingresos** perdidos

- **Que descendieron $79 billones en 2009**
- **Crecerán $43 billones en 2010**

…con este cauto optimismo
**estamos rebajando nuestra proyección de pérdidas a la mitad**

# El petróleo es un comodín

- ↗ **El precio puede aumentar más rápidamente que la recuperación**

# Sobre-capacidad

- **Con 1.400 aeronaves a ser entregadas por las fábricas en 2010**

# Huelgas

- **Huelgas en Lufthansa y British**
- **Amenazas de huelgas en Air France, TAP y Alitalia…**

# El comportamiento financiero de América Latina se destaca por ser **positivo**

- Los lazos con China han aumentado el comercio
- Déficits bajo control
- Tráfico de pasajeros estable
- Esperamos aumentar la demanda en un 12.2% (2010)

# En el 2009 América Latina consignó <u>utilidades</u> por $800 millones

- ↗ La única región del mundo con cifras azules
- ↗ Esperamos similares utilidades para 2010

# Actuación de algunos Gobiernos : fué clave.

## Tuvieron el el **coraje para cambiar**

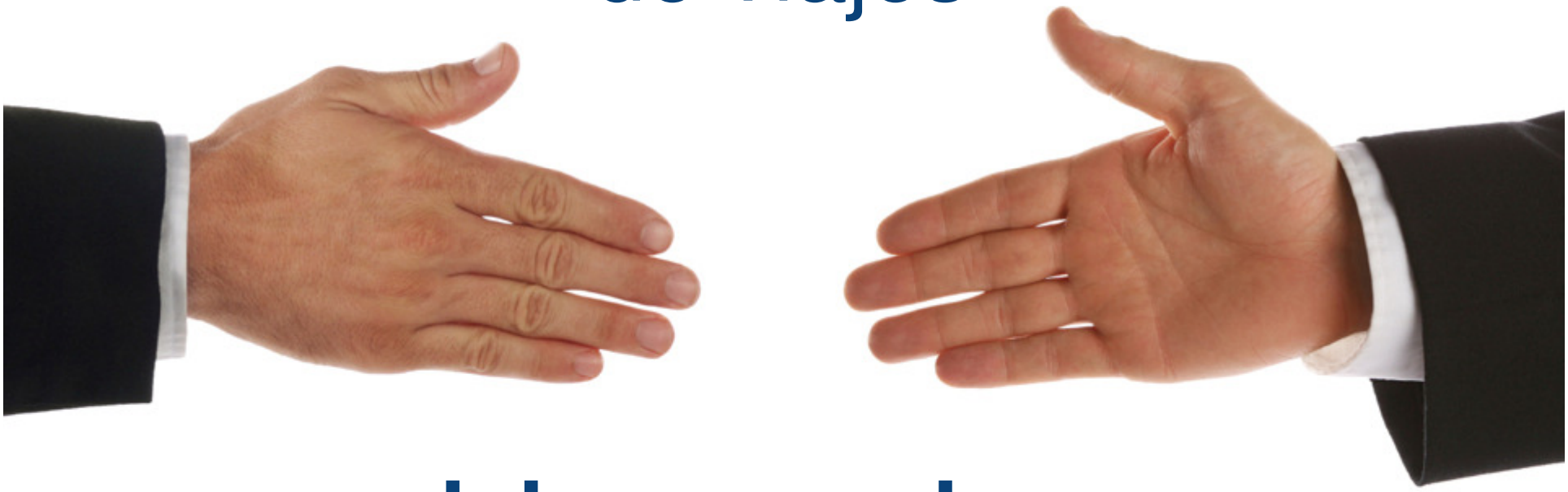
# Las mejoras más significativas ocurrieron donde los gobiernos...

- **Liberalizaron**
- **Mejoraron la infraestructura**
- **Regularon la seguridad**
- **Permitieron a las aerolíneas operar como cualquier industria**

# Pero no toda la región se está moviendo al mismo ritmo….

Debemos encontrar formas para hacer de Latinoamérica **un lugar aún mejor para los negocios de la Industria de Viajes**

Gobiernos, aeropuertos, administración del tráfico aéreo, fabricantes, aerolíneas, industria de viajes



**deben asociarse para tener éxito**

# **Visión** de **IATA** de cómo podrían operar estas asociaciones

# Nuestra máxima prioridad es la **seguridad** operacional

# Latinoamérica debe ser **elogiada**

- **Sin pérdida de aviones en 2009**
- **Un enorme progreso comparado con los 2.6 accidentes por cada millón de vuelos jet en 2008**

# El **compromiso** asumido por los miembros de IATA para asegurar la operación mediante IOSA

- 35 aerolíneas latinoamericanas inscritas
- Incluyendo 25 miembros de IATA
- 5 gobiernos de la Región han establecido obligatoriedad para IOSA

# No podemos ser complacientes en materia de seguridad

- Incluyendo aviones a turbo-propulsión y jets, hubo 90 accidentes en 2009

# Una alarma que nos alertó…

York Times

Late Edition

Today, clouds breaking for sun, breezy. High 48. Tonight, mostly cloudy, light snow later. Low 34. Tomorrow, colder, snow. High 38. Details, SportsSunday, Page 6.

K, SUNDAY, DECEMBER 27, 2009

$5.00

## Suspect in Terror Attempt Claims Ties to Al Qaeda

### Passengers' Actions Thwart a Plan To Down a Jet

By SCOTT SHANE and ERIC LIPTON

Despite the billions spent since 2001 on intelligence and counterterrorism programs, sophisticated airport scanners and elaborate watch lists, it was something simpler that averted disaster on a Christmas Day flight to Detroit: alert and courageous passengers and crew members.

During 19 hours of travel, aboard two flights across three continents, law enforcement officials said, Umar Farouk Abdulmutallab hided his time. Then, just as Northwest Flight 253 finally began its final approach to Detroit around noon on Friday, he tried to ignite the incendiary powder mixture he had taped to his leg, they said.

There were popping sounds, smoke and a commotion as passengers cried out in alarm and tried to see what was happening. One woman shouted, "What are you doing?" and another called out, "Fire!"

And then history repeated itself. Just as occurred before Christmas in 2001, when Richard

### Father Had Alerted Embassy Officials To Son's Views

By ERIC SCHMITT and ERIC LIPTON

WASHINGTON — Federal authorities on Saturday charged a 23-year-old Nigerian man with trying to blow up a Detroit-bound airliner on Christmas Day, and officials said the suspect told them he had obtained explosive chemicals and a syringe that were sewn into his underwear from a bomb expert in Yemen associated with Al Qaeda.

The authorities have not independently corroborated the Yemen connection claimed by the man, Umar Farouk Abdulmutallab, who was burned in his failed attempt to bring down the airliner and is in a hospital in Michigan. But a law enforcement official briefed on the investigation said on Saturday that the suspect's account was "plausible," and that he saw "no reason to discount it."

Mr. Abdulmutallab's name was not unknown to American authorities. His father, a prominent Nigerian banker, recently told officials at the United States Embassy in Nigeria that he was concerned about his son's increasingly religious views.

day after a terrorism attempt on a flight bound there.

edicaid Costs in Senate's Bill

bill passed by the Senate come families and pregnant women, though some states have

- **Seguridad como prioridad máxima de la agenda para la industria y los gobiernos**

# Gestiones de alto nivel para enfocarnos en los temas de América Latina

- **Debemos hacer la experiencia en aeropuertos más eficiente y segura**
- **Y estandarizar la recolección de datos de pasajeros**

# América Latina

- **La aviación representa un total de 2.7 millones de empleos**
- **$157 billones en actividad económica**

En lugar de **asociaciones** para mantener costos bajos

# …se observa un contagioso aumento de impuestos y cargos

- **El Caribe y Nicaragua proponen nuevos impuestos en el turismo**
- **Chile, Ecuador, Uruguay y México aumentan impuesto internacional al combustible**
- **Brasil y Chile aplican paridad de importación a los precios del combustible**

# the result?

**22% del costo de un viaje de Santo Domingo a Nueva York son impuestos!**

# Este es un **negocio sensible a los precios,** que opera con márgenes exiguos

# Un **aumento del 1%** en costos de viaje **disuade un 1%** de pasajeros

- **Holanda: un impuesto de salida de €300 millones costó a la economía €1.2 billones en pérdida de negocios**

# De $4 billones recolectados en América Latina por cargos e impuestos **sólo un 1/3 se reinvierte en la aviación**

Debemos mantener nuestros costos **bajos**

Debemos trabajar
en conjunto con los gobiernos
**para liberalizar**

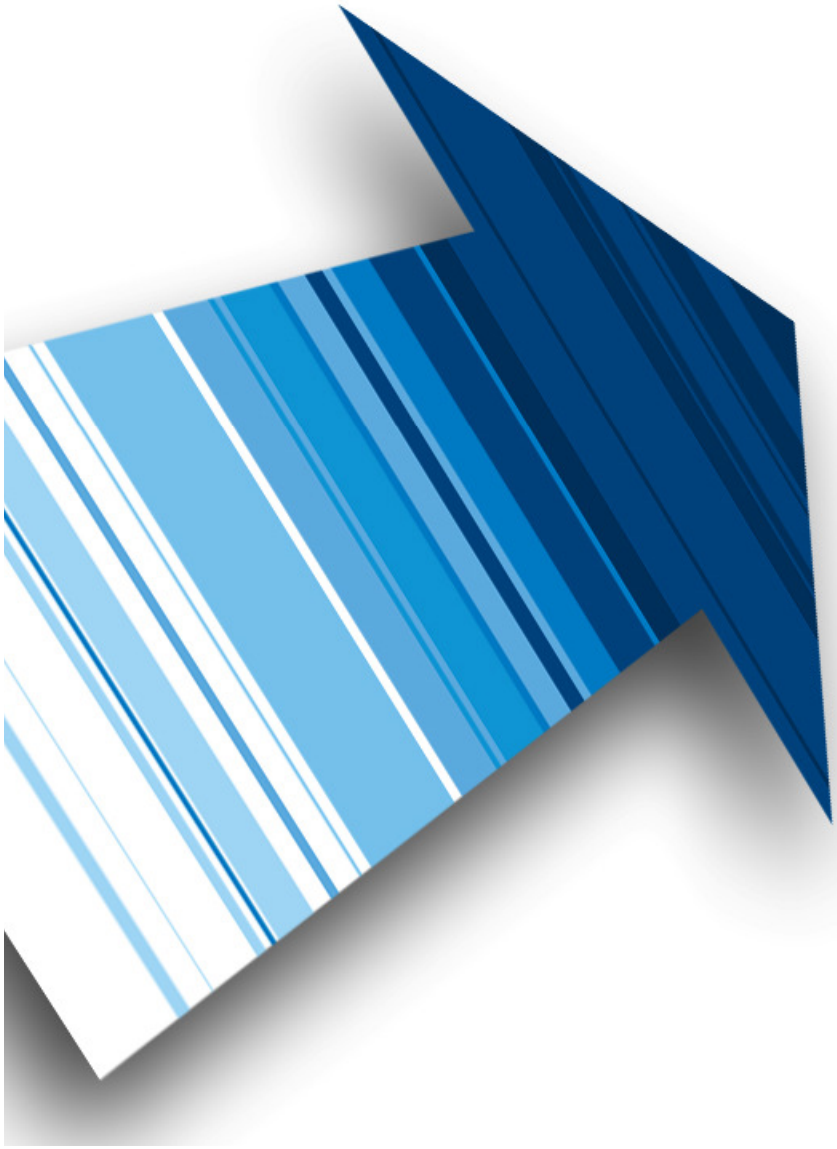
# Las arcaicas restricciones sobre la **propiedad** y el **acceso** a los **mercados** del sistema bilateral

- **Mantienen débil financieramente a la industria al impedir la consolidación**

# Latinoamérica está mostrando la dirección **hacia un futuro más normal**

- **LAN, COPA, TACA, TAM, Avianca y Pluna: exitosas estructuras de propiedad trans-fronteriza**

# Trabajando junto a CLAC IATA estudia país por país el impacto de la liberalización



- **Perú: Liberalizar la propiedad y el control podría aumentar el número de pasajeros en 56% y generar 77.000 empleos**

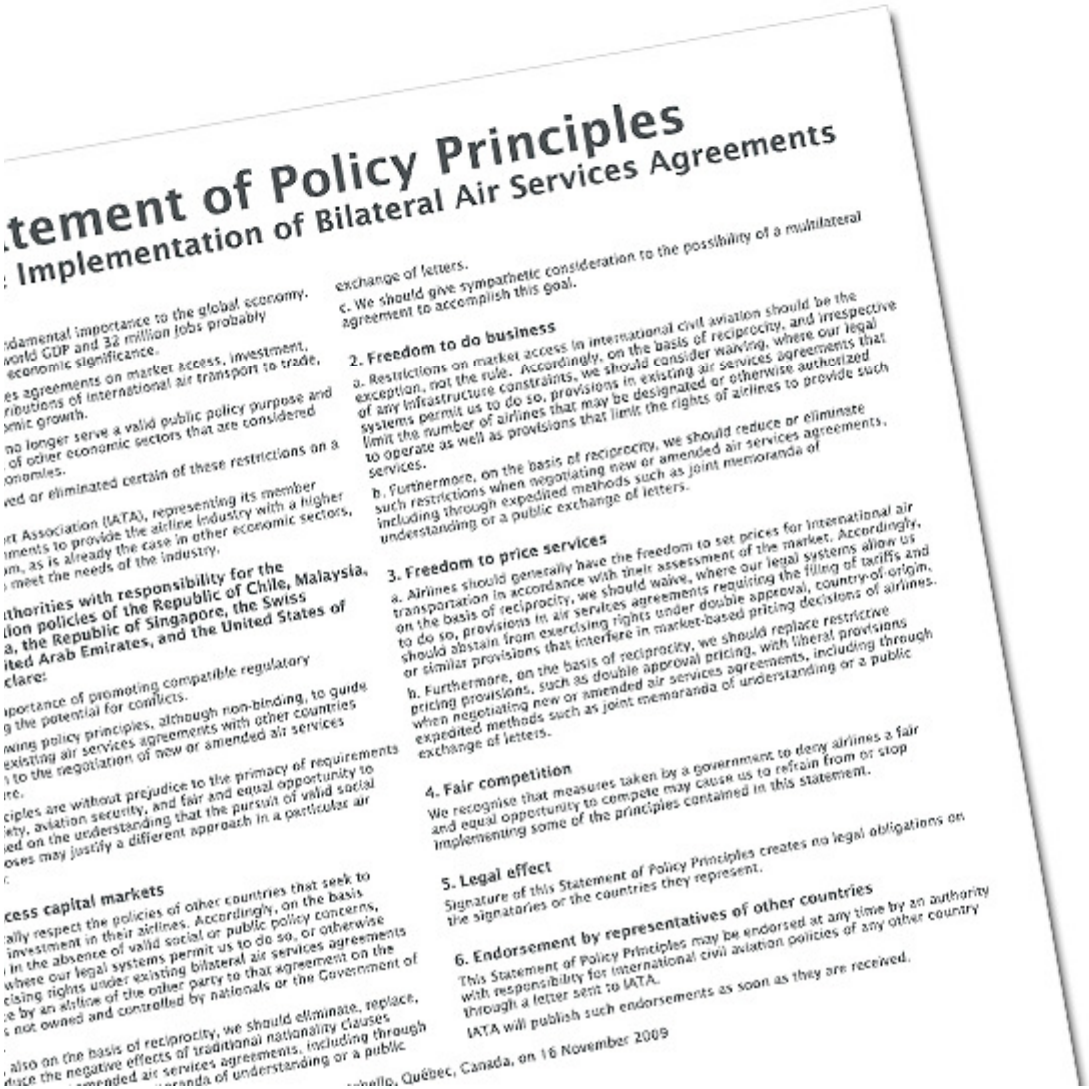
AGENDA FOR FREEDOM

- Iniciativa promovió una Declaración Multinacional de Principios
- Se concentró en liberalizar propiedad, acceso a mercados y precios
- Chile, Panamá, EEUU, Suiza, Emiratos Arabes, Malasia, Singapur y la UE firmaron

# Próxima prueba para la propiedad

↗ **2° etapa de conversaciones entre EEUU y Europa**

# Invitamos a todos los gobiernos de América Latina



tement of Policy Principles

Implementation of Bilateral Air Services Agreements

ndamental importance to the global economy. world GDP and 32 million jobs probably economic significance.

es agreements on market access, investment, ributions of international air transport to trade, nic growth.

no longer serve a valid public policy purpose and of other economic sectors that are considered onomies.

ed or eliminated certain of these restrictions on a

rt Association (IATA), representing its member ments to provide the airline industry with a higher m, as is already the case in other economic sectors, meet the needs of the industry.

thorities with responsibility for the ion policies of the Republic of Chile, Malaysia, a, the Republic of Singapore, the Swiss ited Arab Emirates, and the United States of clare:

portance of promoting compatible regulatory g the potential for conflicts.

wing policy principles, although non-binding, to guide existing air services agreements with other countries to the negotiation of new or amended air services re.

ciples are without prejudice to the primacy of requirements ety, aviation security, and fair and equal opportunity to ed on the understanding that the pursuit of valid social oses may justify a different approach in a particular air

cess capital markets

ally respect the policies of other countries that seek to investment in their airlines. Accordingly, on the basis in the absence of valid social or public policy concerns, where our legal systems permit us to do so, or otherwise cising rights under existing bilateral air services agreements e by an airline of the other party to that agreement on the s not owned and controlled by nationals or the Government of

also on the basis of reciprocity, we should eliminate, replace, duce the negative effects of traditional nationality clauses mended air services agreements, including through oranda of understanding or a public exchange of letters.

c. We should give sympathetic consideration to the possibility of a multilateral agreement to accomplish this goal.

**2. Freedom to do business**

a. Restrictions on market access in international civil aviation should be the exception, not the rule. Accordingly, on the basis of reciprocity, and irrespective of any infrastructure constraints, we should consider waiving, where our legal systems permit us to do so, provisions in existing air services agreements that limit the number of airlines that may be designated or otherwise authorized to operate as well as provisions that limit the rights of airlines to provide such services.

b. Furthermore, on the basis of reciprocity, we should reduce or eliminate such restrictions when negotiating new or amended air services agreements, including through expedited methods such as joint memoranda of understanding or a public exchange of letters.

**3. Freedom to price services**

a. Airlines should generally have the freedom to set prices for international air transportation in accordance with their assessment of the market. Accordingly, on the basis of reciprocity, we should waive, where our legal systems allow us to do so, provisions in air services agreements requiring the filing of tariffs and should abstain from exercising rights under double approval, country-of-origin, or similar provisions that interfere in market-based pricing decisions of airlines.

b. Furthermore, on the basis of reciprocity, we should replace restrictive pricing provisions, such as double approval pricing, with liberal provisions when negotiating new or amended air services agreements, including through expedited methods such as joint memoranda of understanding or a public exchange of letters.

**4. Fair competition**

We recognise that measures taken by a government to deny airlines a fair and equal opportunity to compete may cause us to refrain from or stop implementing some of the principles contained in this statement.

**5. Legal effect**

Signature of this Statement of Policy Principles creates no legal obligations on the signatories or the countries they represent.

**6. Endorsement by representatives of other countries**

This Statement of Policy Principles may be endorsed at any time by an authority with responsibility for international civil aviation policies of any other country through a letter sent to IATA.

IATA will publish such endorsements as soon as they are received.

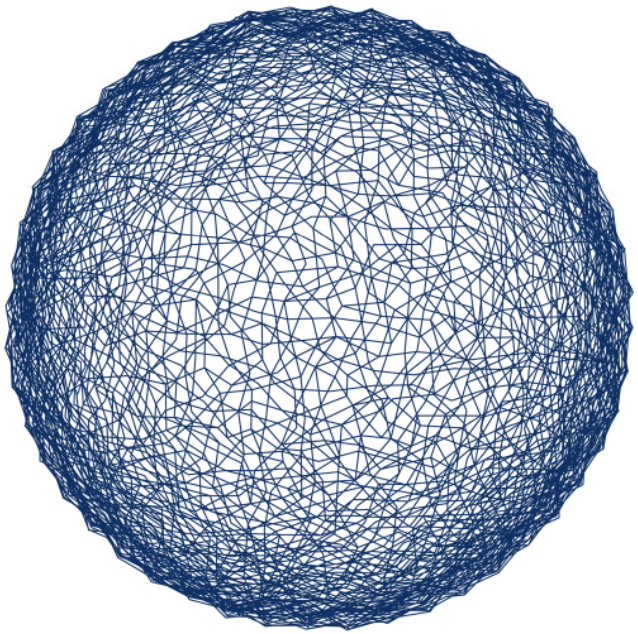
...bello, Québec, Canada, on 16 November 2009

- **Que reconozcan los beneficios aportados por la liberalización**
- **Que firmen rápidamente la Agenda for Freedom**

# Debemos **asociarnos** para progresar en los asuntos medioambientales

# La única industria en Copenhaguen con una **posición común**

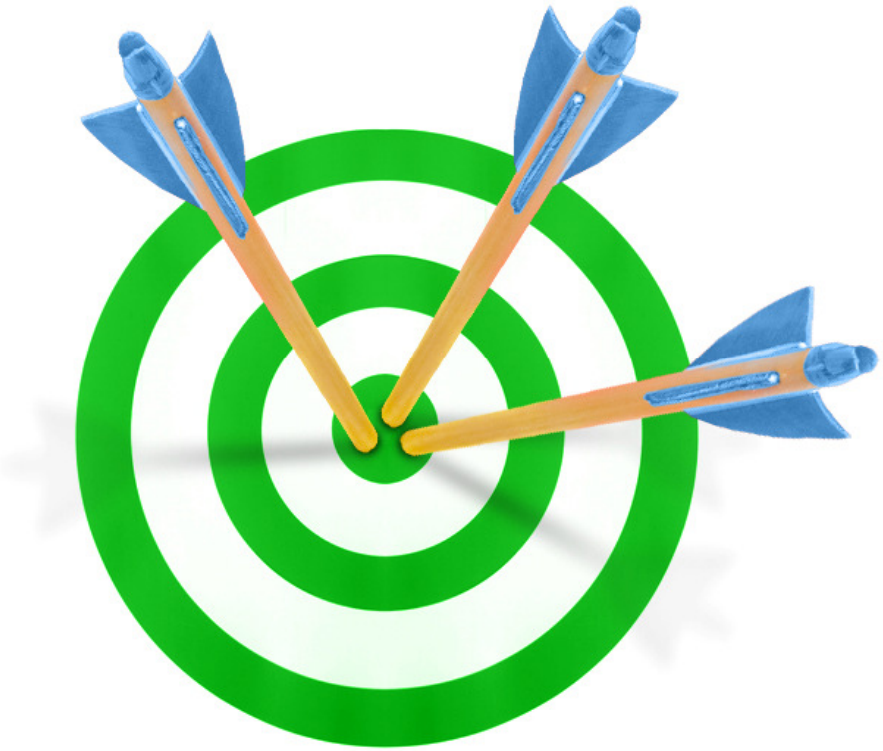
↗ **Que incluyó a todos los actores de la industria**



COP15
COPENHAGEN
UNITED NATIONS CLIMATE CHANGE CONFERENCE 2009

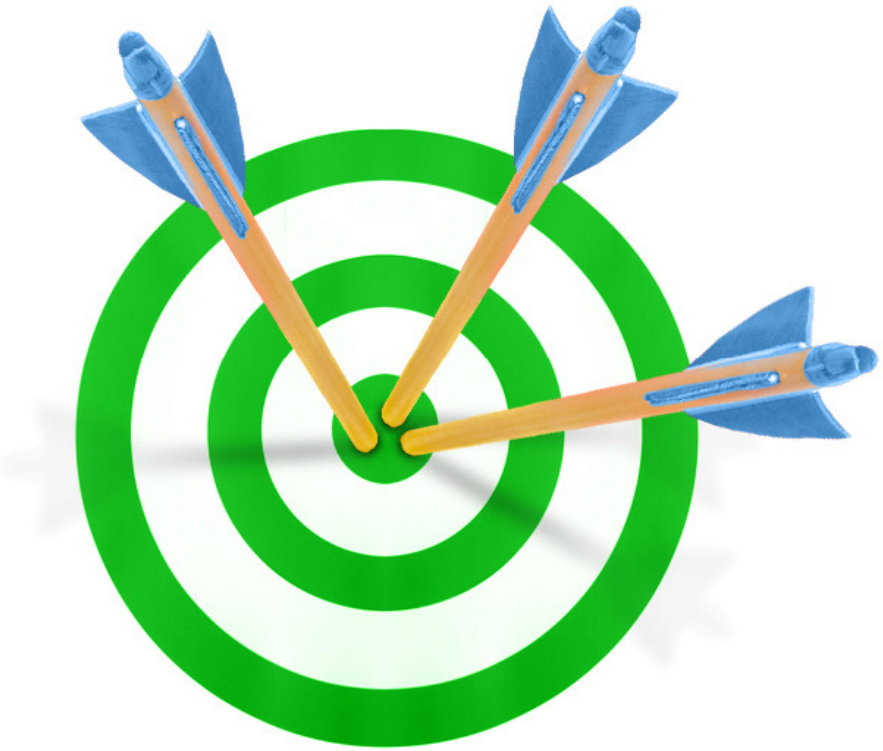
# Nuestros agresivos **compromisos**

**1 Mejorar la eficiencia del combustible en un promedio de 1.5% anual para el 2020**



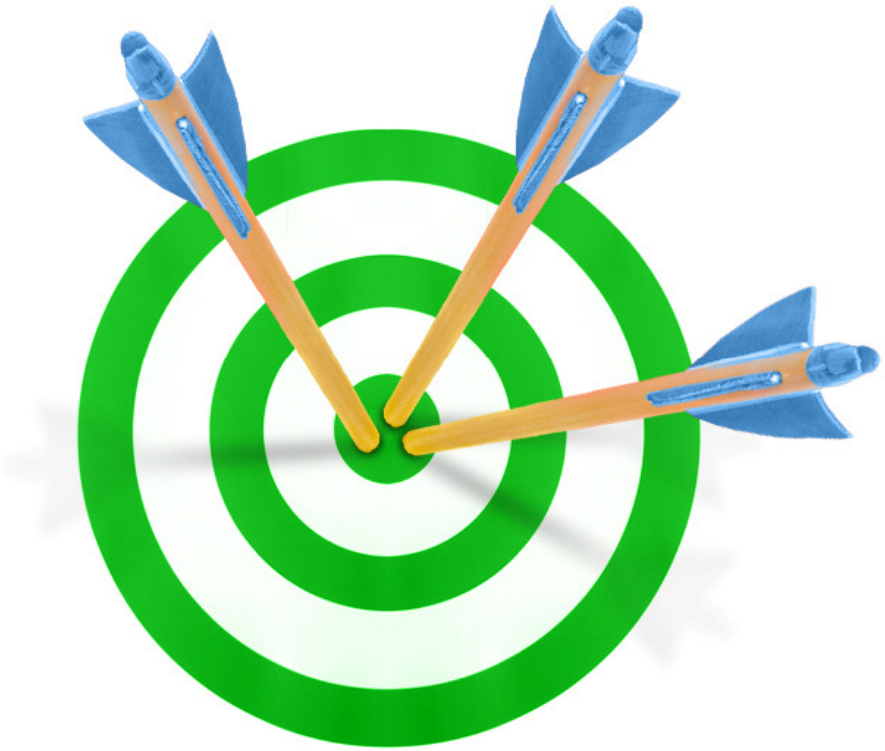
# Nuestros agresivos **compromisos**

**2** **Poner techo a nuestras emisiones con crecimiento neutral de emisiones de carbono a partir de 2020**



# Nuestros agresivos **compromisos**

**3 Disminuir nuestras emisiones a la mitad para el 2050**



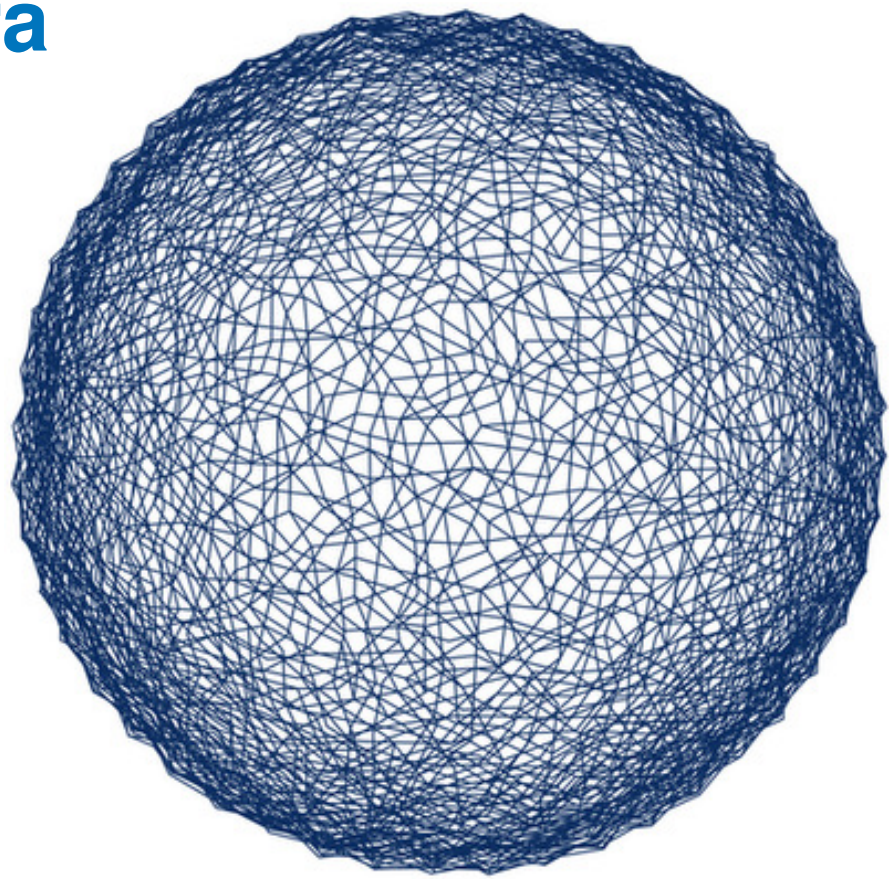
Tienen el potencial para reducir nuestra huella de carbono en **hasta un 80%**

# Continuamos buscando **cualquier eficiencia posible**

- **Acortando rutas y mejorando la eficiencia del combustible**
- **Hemos ahorrado 71.4 millones de toneladas de $CO_2$ desde 2004**

# El **fracaso** de Copenhagen

- **Para acordar un marco mundial para abordar el cambio climático**



# Pero la industria permanece unida en sus **compromisos**

# Mayor tarea para COP-16

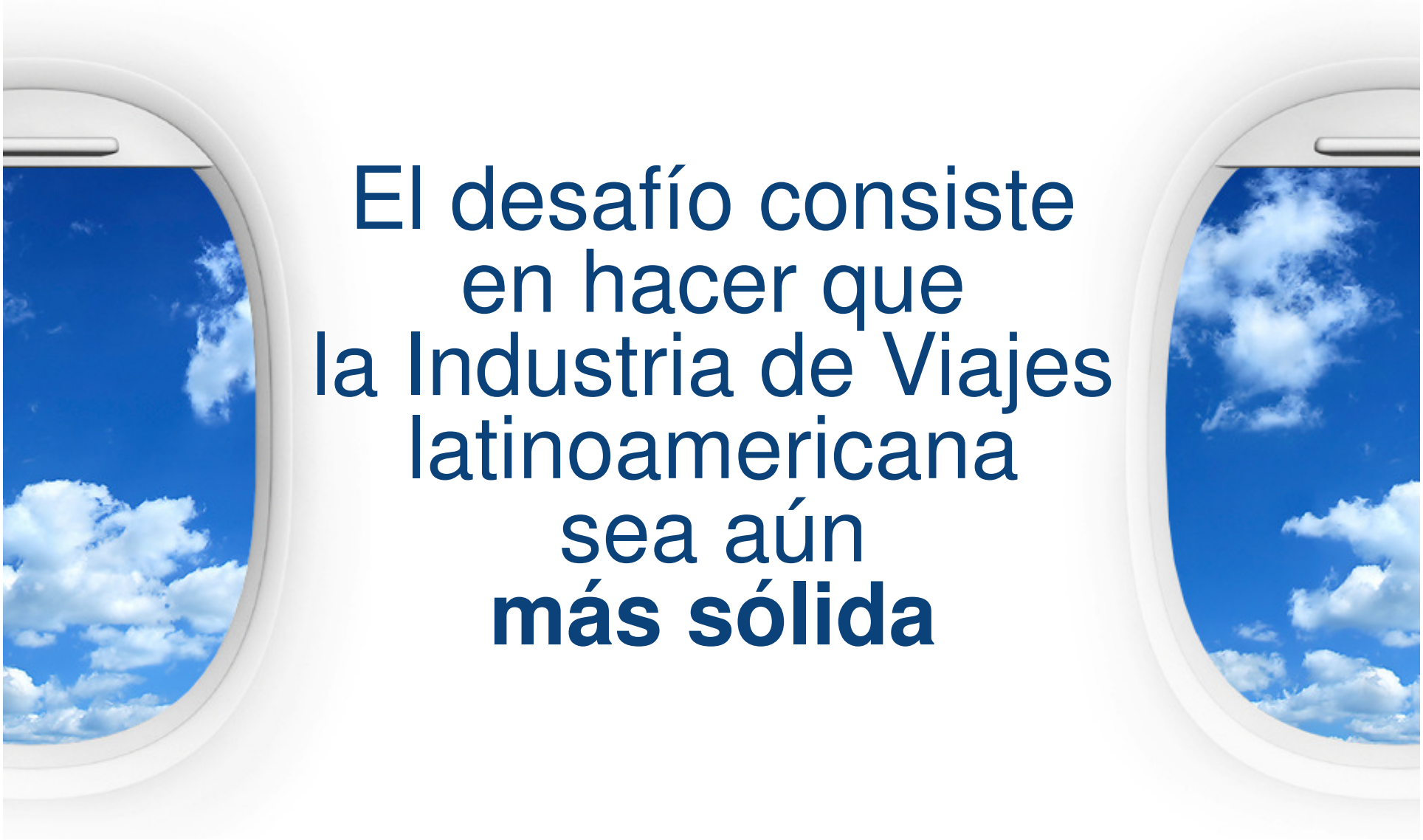
- **Encontrar formas de acomodar naciones desarrolladas y en desarrollo en un <u>tratamiento sectorial</u> para la aviación**

# Industria de Viajes, Nuestra gran tarea:

- Alinear a los gobiernos con una solución a nivel mundial que refleje nuestras metas

# La Industria de Viajes es una gran industria

- **Resultado de una compleja cadena de valor**
- **Que trabaja bajo las orientaciones de los gobiernos**



El desafío consiste
en hacer que
la Industria de Viajes
latinoamericana
sea aún
**más sólida**

# El impacto de incrementar las tasas de crecimiento de tráfico en un 1% (de un 5 a 6%)

# Impacto de diferentes tasas de crecimiento en el tráfico aéreo en América Latina

| *Escenario 1:* Crecimiento Sostenido de 5% anual | | | *Escenario 2:* Crecimiento Sostenido de 6% anual | | | *Diferencia anual de 5% Vs. 6% en el crecimiento del tráfico* | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Año | Número de Pasajeros (Millones) | Gastos Promedio (Billones US$) | Año | Número de Pasajeros (Millones) | Gastos Promedio (Billones US$) | Número de Pasajeros (Millones) | Gastos Promedio (Billones US$) |
| **0** | **65** | **29** | **0** | **65** | **29** | **0** | **0** |
| 1 | 68 | 31 | 1 | 69 | 31 | 1 | 0 |
| 2 | 72 | 32 | 2 | 73 | 33 | 1 | 1 |
| 3 | 75 | 34 | 3 | 77 | 35 | 2 | 1 |
| 4 | 79 | 36 | 4 | 82 | 37 | 3 | 1 |
| 5 | 83 | 37 | 5 | 87 | 39 | 4 | 2 |
| 6 | 87 | 39 | 6 | 92 | 41 | 5 | 2 |
| 7 | 91 | 41 | 7 | 98 | 44 | 6 | 3 |
| 8 | 96 | 43 | 8 | 104 | 47 | 8 | 3 |
| 9 | 101 | 45 | 9 | 110 | 49 | 9 | 4 |
| 10 | 106 | 48 | 10 | 116 | 52 | 11 | 5 |
| 11 | 111 | 50 | 11 | 123 | 56 | 12 | 5 |
| 12 | 117 | 53 | 12 | 131 | 59 | 14 | 6 |
| 13 | 123 | 55 | 13 | 139 | 62 | 16 | 7 |
| 14 | 129 | 58 | 14 | 147 | 66 | 18 | 8 |
| 15 | 135 | 61 | 15 | 156 | 70 | 21 | 9 |
| 16 | 142 | 64 | 16 | 165 | 74 | 23 | 10 |
| 17 | 149 | 67 | 17 | 175 | 79 | 26 | 12 |
| 18 | 156 | 70 | 18 | 186 | 83 | 29 | 13 |
| 19 | 164 | 74 | 19 | 197 | 88 | 32 | 15 |
| **20** | **172** | **78** | **20** | **208** | **94** | **36** | **16** |
| **TOTAL** | **2,322** | **1,045** | **TOTAL** | **2,600** | **1,170** | **278** | **125** |

**278 millones de pasajeros**

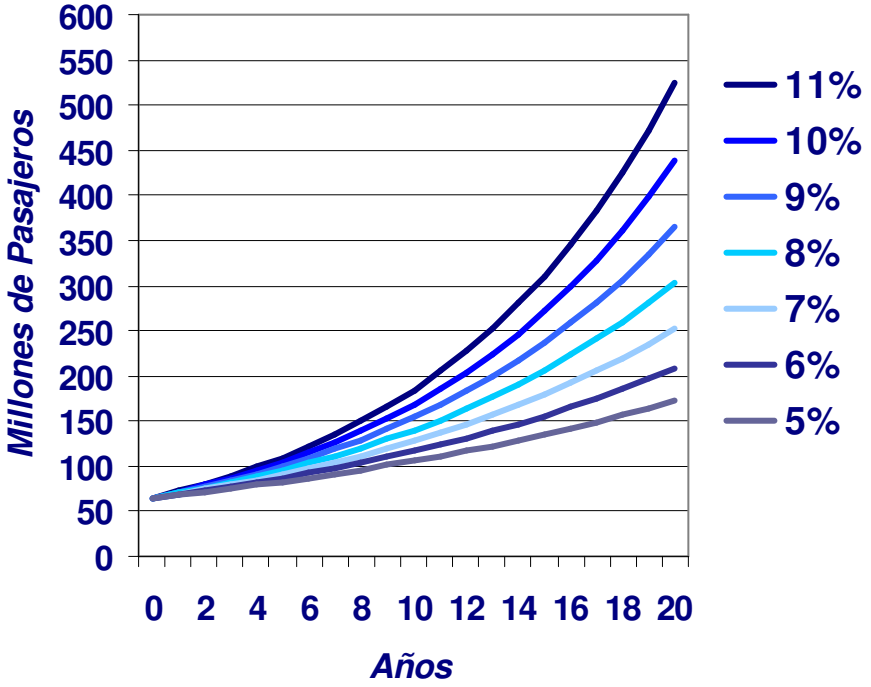
**US$ 125 billones en gastos**

**Los gastos promedio no incluyen la compra de tickets aéreos*

# Impacto de diferentes tasas de crecimiento en el tráfico aéreo en América Latina

| | | *Valor acumulado al año 20* | |
|---|---|---|---|
| | | **Número de Pasajeros** (Millones) | **Gastos Promedio** (Billones US$) |
| **Con crecimiento anual sostenido de 5%** | | **2,322** | **1,045** |
| **Diferencia entre un crecimiento de 5% y .....** | 6% | 278 | 125 |
| | 7% | 594 | 268 |
| | 8% | 956 | 430 |
| | 9% | 1,368 | 616 |
| | 10% | 1,838 | 827 |
| | **11%** | **2,375** | **1,069** |

## Número annual de pasajeros en América Latina con diferentes tasas de crecimiento



**La meta consiste en lograr el mayor estímulo económico posible**

…a partir
de una Industria
de Viajes que sea
sustentable, segura
y rentable

# Patricio Sepúlveda

Vicepresidente Regional - América Latina y El Caribe

**World-Class Sustainable Competitive Tourism Clusters**
**Dominican Republic, Punta Cana**
**Abril 9 de 2010**

**To represent, lead and serve the airline industry**