



**Conferencia magistral de Taleb Rifai  
Secretario General, Organización Mundial del Turismo (OMT)**

**Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI,  
Montreal, 18 de marzo de 2013**

Gracias, Sr. Presidente, por darme la oportunidad de hablar ante este distinguido público en el inicio de tan importantes deliberaciones sobre aspectos fundamentales de la política de transporte aéreo internacional.

Reconozco, y valoro, el privilegio que ello representa y creo, sinceramente, que refleja un reconocimiento creciente de la simbiosis intrínseca entre el transporte aéreo y el turismo.

Es además la expresión de una necesidad creciente de pensar más allá de sectores estancos y colaborar más estrechamente. Esta es, Sr. Presidente, la única forma de avanzar si queremos garantizar que el transporte aéreo y el turismo tengan un papel en la construcción de los cimientos de una sociedad más sostenible en sus tres pilares: el social, el económico y el ambiental.

Estimados amigos:

La OACI y la OMT, organismos hermanos dentro del sistema de las Naciones Unidas, son los órganos intergubernamentales de ámbito mundial responsables, respectivamente, del transporte aéreo y del turismo. Por ello, es nuestra obligación dar ejemplo y mostrar el

camino a seguir para una cooperación más estrecha y eficaz a todos los niveles.

Estoy en deuda con mi buen amigo el Secretario General, Raymond Benjamin, y con el Director de la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, el Sr. Boubacar Djibo, por reconocer la necesidad de una colaboración más estrecha entre la OACI y la OMT y por dar pasos tan importantes para hacer posible esta cooperación.

Estamos, queridos amigos, en un momento decisivo, un momento en el que el transporte aéreo y el turismo pueden tomar el camino de la política de convergencia en cuestiones de interés común, con considerables beneficios mutuos.

### ***La aviación y el turismo: motores del crecimiento económico y del turismo sostenible***

En 2012, por primera vez, más de mil millones de turistas internacionales viajaron por el mundo en un solo año. Más de la mitad de estos turistas llegaron a su destino en avión, siendo mucho mayor aún la proporción en los destinos lejanos, especialmente países en desarrollo sin litoral o insulares.

En sus viajes, estos turistas generaron más de 1,3 billones de dólares de los EE.UU. en exportaciones para los países que visitaron, cerca del 6% de las exportaciones mundiales de bienes y servicios y el 30% de las exportaciones si nos referimos solo a servicios.

El turismo, que incluye tanto los viajes de negocios como los viajes de placer, significa empleo (1 de cada 11 puestos de trabajo en el mundo), oportunidades de negocio para las pequeñas y medianas

empresas, la renovación de áreas urbanas y rurales y, si se gestiona adecuadamente, la conservación y la promoción de nuestro patrimonio natural y cultural. Y lo que es aún más importante, el turismo significa reducir la pobreza. Basta con decir que todos los países que han logrado dejar atrás su clasificación como países menos adelantados (PMA) tienen el turismo como una de sus principales actividades económicas.

El turismo ha alcanzado especial relevancia en los destinos de las economías emergentes. Hoy en día, casi la mitad de los mil millones de llegadas de turistas internacionales se registran en economías emergentes o en desarrollo, donde crean y mantienen puestos de trabajo e ingresos para quienes más lo necesitan, y todo apunta a que su cuota aumentará.

La OMT prevé que los turistas internacionales que se desplazan a las economías emergentes crecerán a un ritmo doblemente superior al de las llegadas recibidas en las economías avanzadas en los próximos 20 años (el 4,4% frente al 2,2%). A este ritmo, para 2015 las economías emergentes superarán a las avanzadas en términos de llegadas de turistas internacionales y para 2030 recibirán más de mil millones de llegadas.

El turismo es, por lo tanto, un pilar fundamental del progreso socioeconómico tanto de las economías desarrolladas, como de las emergentes, como de aquellas que están en desarrollo, y lo mismo ocurre con el transporte aéreo.

Sin embargo, el crecimiento y la expansión de este fenómeno mundial llamado turismo no hubiera sido posible sin el transporte aéreo.

El extraordinario crecimiento del turismo internacional en las últimas décadas –de los 25 millones de turistas de 1950 a los más de mil millones de 2012– se debe tanto a los avances del transporte aéreo como al ascenso de la clase media, la creciente riqueza de los países industrializados y emergentes, y las fuerzas de la globalización. Por eso mismo, el crecimiento del transporte aéreo está intrínsecamente unido a la expansión del turismo, una expansión que va a continuar (para 2030, la OMT prevé que el número de turistas internacionales se eleve a 1.800 millones, el 52% de los cuales llegarán a sus destinos por avión).

### ***La OMT y la OACI: más allá de compartimentos estancos***

La OMT ha colaborado estrechamente con la OACI desde la conclusión de un acuerdo de trabajo en 1978, por el cual se estableció que nos consultaríamos mutuamente en cuestiones de interés común para garantizar la mejor coordinación posible y evitar la duplicación de esfuerzos.

Más recientemente, en 2010, nuestra colaboración se reforzó a través de un memorando que define claramente varias áreas de interés común y en las que podemos actuar juntos. Hoy en día, quisiera hablar únicamente de tres de ellas, que están en el orden del día de la presente Conferencia.

**En primer lugar, la conectividad y la regulación económica.** El acceso aéreo es clave tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo y, por consiguiente, también lo es la liberalización del mercado del transporte aéreo.

Sin embargo, la reciprocidad de los servicios aéreos sigue teniendo preferencia en demasiados países sobre una evaluación de los beneficios económicos y sociales globales de los mercados abiertos. La separación de las políticas sectoriales de transporte aéreo y de turismo da como resultado una desconexión fundamental entre ambas y, con demasiada frecuencia, incluso entran en conflicto, lo cual constituye una grave limitación para el crecimiento de los viajes y el turismo y, por lo tanto, de sus beneficios socioeconómicos.

Hoy en día, las limitaciones existentes en cuanto al acceso a los mercados se ven magnificadas cuando se traducen al turismo, con sustanciales ramificaciones tanto para las grandes economías como para los pequeños destinos turísticos. Para muchos de los países más pobres del mundo, el turismo es, o tiene el potencial de ser, su principal exportación, pero, sin servicios aéreos atractivos, los beneficios del turismo para estos países siguen siendo limitados.

Estudios del Banco Mundial han demostrado que el grado de conectividad está estrechamente relacionado con importantes variables económicas, entre ellas el grado de liberalización de los mercados del transporte aéreo. La conectividad aérea podría mejorarse mediante una liberalización cuidadosamente diseñada del marco regulatorio, que incluyera el acceso a los mercados y al capital en el contexto del turismo y el comercio, especialmente en términos de «cielos más abiertos», moderación de las restricciones de propiedad y control de las compañías de transporte aéreo, y desarrollo de un marco que trascienda la bilateralidad.

Si bien la responsabilidad reguladora corresponde a los Estados soberanos, la OACI ha asumido un papel director en la

liberalización del transporte aéreo desde su primera Conferencia de Transporte Aéreo, en 1977, ofreciendo orientaciones cada vez más completas para que cada país pueda llevar a cabo su liberalización a su propio ritmo. Durante las últimas cinco conferencias, el enfoque ha pasado de centrarse en «liberalizar o no» a centrarse en «cómo liberalizar». Este cambio ha dado lugar a un caudal de orientaciones, pero quizás su aplicación es aún menor de lo que sería deseable.

En su última reunión, el Consejo Ejecutivo de la OMT señaló las limitaciones políticas sobre conectividad como un obstáculo esencial para el mayor crecimiento del turismo y estableció la mejora de la conectividad, y concretamente de la conectividad aérea, como una prioridad para el trabajo de la Organización, que habrá de llevar a cabo con la OACI. En este sentido, la OMT estaría claramente a favor de que el debate sobre el marco regulador avanzara, con las debidas salvaguardas, hacia una clara decisión en el sentido de: «liberalicemos».

**Mi segundo tema esencial es el de los impuestos y demás tasas.** Si bien los impuestos y gravámenes son, cuando se establecen adecuadamente, una herramienta presupuestaria fundamental y legítima para los Gobiernos de todo el mundo, crece la preocupación por la proliferación de tasas tanto en el transporte aéreo como en el turismo.

Si bien el sector debe naturalmente aportar su parte, esta tendencia puede en realidad producir un daño neto en la economía, en particular en aquellos destinos que dependen en alto grado del transporte aéreo. En muchos casos, las tasas y los gravámenes son

una distorsión manifiesta del mercado y una barrera al comercio, ya que obstaculizan la competencia leal entre los destinos.

Esta cuestión necesita abordarse, al igual que la de la conectividad, posicionando colectivamente los beneficios del transporte aéreo y el turismo, con análisis y orientaciones intersectoriales para los Estados sobre las consecuencias de los impuestos y demás tasas y buscando, en la medida de lo posible, soluciones mundiales que garanticen un terreno de juego neutral, tal como está haciendo actualmente la OACI para afrontar el problema de las emisiones de las aeronaves.

**La tercera cuestión es la de la protección del consumidor.** A escala mundial, no hay suficientes disposiciones vinculantes que regulen los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y de los organizadores de viajes. La OMT ha iniciado un proceso, con la participación de la OACI, para redactar un convenio internacional que aborde los elementos más importantes que han sido identificados dentro de su alcance, con inclusión de disposiciones no vinculantes.

La OMT naturalmente no tiene intención de sustituir o duplicar cualquier mercado regulatorio relacionado que haya sido adoptado ya por la Unión Europea u otras organizaciones internacionales, como la OACI. Este proyecto debería contribuir a una mejor protección tanto de los turistas como de los proveedores de servicios turísticos de todo el mundo, haciendo internacionales o multilaterales algunas de las normas que existen ya y que funcionan eficazmente.

**Una visión integrada y colectiva de los viajes y el turismo**

Dado que las cifras del turismo no cesan de aumentar, con su consiguiente repercusión en el empleo, el comercio y el desarrollo, el turismo está obteniendo un reconocimiento cada vez mayor a nivel nacional e internacional. Este reconocimiento se observa crecientemente en la escena internacional, donde el turismo gana protagonismo en la agenda internacional del desarrollo.

Los líderes mundiales, reunidos en dos grandes cumbres el año pasado, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20) y la Cumbre del G20, convinieron en que el turismo puede tener un papel importante en muchos de los más apremiantes retos mundiales.

En la Conferencia de Río+20, los líderes mundiales convinieron en que el turismo «puede hacer una contribución importante a las tres dimensiones del desarrollo sostenible, tiene vínculos estrechos con otros sectores y puede crear empleo decente y generar oportunidades comerciales». En el mismo mes, las principales potencias económicas mundiales se reunieron en México en la Cumbre del G20 para trazar el camino de la recuperación mundial. En su declaración final, estos líderes reconocieron, por primera vez en los trece años de historia del G20, «el papel de los viajes y el turismo como instrumento para la generación de empleos, el crecimiento y el desarrollo económicos».

El sector turístico constituye el usuario final principal, y claramente dominante, del transporte aéreo. Y el turismo depende cada vez más del transporte aéreo. Si queremos cumplir las expectativas, turismo y transporte aéreo deben aproximarse más y trabajar para alcanzar una posición política integrada sobre cuestiones de interés común. .



Estimados amigos:

A pesar de los recientes avances, el turismo, como el transporte aéreo, a menudo no obtiene todo el reconocimiento que merece por los beneficios sociales y económicos que aporta y está sujeto, por lo tanto, a políticas que limitan su capacidad de crecimiento sostenible.

Hablar con una sola voz en lo que se refiere a los beneficios de la conectividad y la liberalización, a impuestos injustificados y perjudiciales, a los derechos y obligaciones de los turistas/consumidores y los organizadores de viajes, y a muchos otros temas como la agilización de la tramitación de los visados o la mitigación del cambio climático, hará que nuestra causa tenga mayor fuerza.

Velar por la coordinación entre las líneas aéreas, los destinos turísticos y las autoridades aeroportuarias con el apoyo, a nivel nacional, de una adecuada dirección de los Gobiernos, y a escala mundial, con el trabajo conjunto de la OMT y la OACI, nos ayudará a posicionar los viajes y el turismo como sector estratégico, haciendo del transporte aéreo su piedra angular.

La OMT está absolutamente comprometida con la nueva dimensión de fomentar una cooperación más estrecha y la acción colectiva entre el turismo y el transporte aéreo a nivel internacional.

Esta Conferencia puede ser clave para que este momento decisivo se convierta en una realidad y confío en que compartan conmigo este sentimiento.

Les deseo lo mejor en sus deliberaciones durante los próximos cinco días y estaré a su disposición para trabajar con ustedes a fin de garantizar que desempeñemos nuestro papel en lo que queremos que sea un futuro mejor para todos.

Gracias.