



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

**Cuestión 2 del
orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
2.3: Protección del consumidor**

MEJORA DE LA CONECTIVIDAD Y LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente nota de estudio se centra en la importancia de la conectividad para la facilitación y la reducción del tiempo de viaje de los pasajeros y describe los medios por los cuales se podría mejorar la conectividad del transporte aéreo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar la información, la evaluación y el análisis presentados en esta nota de estudio;
- b) respaldar las conclusiones presentadas en el párrafo 5; y
- a) adoptar las recomendaciones presentadas en el párrafo 6.

<i>Referencias:</i>	El material de referencia de la ATConf/6 está disponible en www.icao.int/meetings/atconf6 .
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Hay cuatro grupos principales en la comunidad de la aviación civil, a saber, los Estados miembros, los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeropuertos y los usuarios del transporte aéreo y, si bien sus intereses se superponen, estos grupos tienen prioridades que, en cierta medida, son distintas. El interés primordial de los Estados es el pleno cumplimiento de la legislación y las normas relativas a la seguridad de la aviación y la facilitación; asimismo, los Estados se interesan por las medidas económicas y financieras. El interés fundamental de los explotadores de aeronaves es el aumento de la productividad que se logra reduciendo al mínimo los costos de los procedimientos administrativos y los retrasos operacionales. Los explotadores de aeropuertos están interesados en reducir la congestión en las terminales de pasajeros y los usuarios del transporte aéreo quieren un servicio de calidad, que incluye la fluidez para circular por los aeropuertos, ya sea en tránsito o a la llegada, y que la demora y las dificultades sean mínimas. La OACI se ve ante el desafío de atender los intereses de todos los grupos de forma coordinada y, a su vez, perseguir el objetivo de ofrecer un producto de transporte más eficiente, ordenado y atractivo.

1.2 El interés común de los cuatro grupos consiste en mejorar la conectividad del transporte aéreo: para los Estados, esto significa satisfacer los intereses del público, en particular, mediante el desarrollo del turismo. Para los explotadores de aeropuertos y aeronaves, la mejora de la conectividad se traduce en el aumento de las oportunidades comerciales y, para los usuarios del transporte aéreo, significa viajes que no supongan esfuerzos ni complicaciones y ahorro de tiempo.

2. ANTECEDENTES DE LA CONECTIVIDAD

2.1 No existe una definición única de la "conectividad" del transporte aéreo. Sin embargo, la conectividad es una característica de las redes y se puede definir de manera tal que constituya un indicador de la concentración de la red. Por lo tanto, la conectividad es la capacidad de una red para transportar a un pasajero de un punto a otro con la menor cantidad posible de conexiones y sin aumento de la tarifa, centrándose, desde la perspectiva comercial, en los tiempos mínimos de conexión con la mayor facilitación lo que, en última instancia, redundará en beneficios para los usuarios del transporte aéreo.

2.2 Esta definición amplia de la conectividad del transporte aéreo indica que son varios los factores que permiten la conectividad, desde la disponibilidad de servicios de transporte aéreo y las prácticas de las líneas aéreas hasta los procedimientos de seguridad de la aviación y facilitación.

2.3 La industria ha elaborado diversos índices para relacionar la conectividad con la liberalización. El Banco Mundial (BM) llevó a cabo un tipo de estudio de conectividad diferente en el que se correlaciona la conectividad con la liberalización y el aumento del producto interno bruto (PIB). Según la Organización Mundial del Turismo (OMT) y el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC), la simplificación de los procesos de facilitación de visados en las economías del G20 podría incrementar las llegadas internacionales en 102 millones, generar USD 206.000 millones en ingresos por turismo y crear unos 5,1 millones de puestos de trabajo en las economías del G20 para 2015.

3. LABOR DE LA OACI

3.1 La orientación de la OACI relativa a la mejora de la conectividad del transporte aéreo se vincula, en gran medida, con los procedimientos de facilitación.

3.2 El artículo 22 del Convenio de Chicago (Simplificación de formalidades), establece: "Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho". El Anexo 9 del Convenio de Chicago establece directrices para que los Estados velen por que i) el tiempo necesario para la realización de controles fronterizos de personas y aeronaves para el levante/despacho de mercancías sea mínimo y ii) la aplicación de los requisitos administrativos y de control ocasionen los menores inconvenientes posibles.

3.3 La OACI también elaboró normas, especificaciones y procesos y estableció una infraestructura segura para que la expedición, verificación y validación de pasaportes electrónicos sea confiable. En ese sentido, el pasaporte electrónico expedido por los Estados que participan en el Directorio de claves públicas (DCP) es validado y autenticado con las claves públicas del DCP de la OACI. Así, el documento se considera válido y se acepta que fue expedido por la autoridad competente, lo que facilita la conectividad para el pasajero.

4. ANÁLISIS

4.1 La mejora de los factores que se enumeran a continuación podría aumentar la conectividad del transporte aéreo.

4.2 **Disponibilidad de los servicios de transporte aéreo** — En los últimos años, el ritmo de la liberalización se vio afectado por la recesión económica mundial, que ha dado lugar, en muchos países, a una reversión hacia el proteccionismo comercial. El transporte aéreo no fue inmune a este revés, a pesar de que, en la práctica, la liberalización podría estimular la recuperación. Al día de hoy, la gran mayoría de los arreglos se realizan en el marco de este tipo de acuerdos bilaterales de servicios aéreos y se centran fundamentalmente en eliminar disposiciones sobre la propiedad y control nacionales de los transportistas aéreos de los acuerdos de servicios aéreos y en convenir la aceptación de disposiciones de propiedad y control sobre la base de la ubicación de la oficina principal en uno o más de los Estados participantes. Por lo tanto, el problema fundamental está ligado a restricciones bilaterales que limitan la disponibilidad de servicios para el usuario del transporte aéreo. Según la industria, la liberalización de las líneas aéreas puede aumentar aún más la demanda y garantizar que los servicios, que ofrecen mayor conectividad, sean sostenibles a largo plazo. Asimismo, ofrece la libertad comercial necesaria para que las líneas aéreas adecuen su capacidad de respuesta a los cambios en la demanda de los viajes aéreos. Por ejemplo, el crecimiento de los servicios de transporte aéreo entre Polonia y el Reino Unido desde 2003 generó un aumento del producto interno bruto (PIB) de 27% en Polonia, mientras que en el Reino Unido, que ya contaba con muchos servicios, se registró un incremento mucho menor, de 0,5%. Estos cambios dan un impulso de largo plazo al PIB de Polonia, que se calcula en USD 634 millones por año. El Reino Unido también se benefició, ya que el aumento del PIB se calcula en USD 45 millones por año.

4.3 **Prácticas de las líneas aéreas** — En general, los transportistas de red ofrecen vuelos regulares a las principales ciudades interiores e internacionales, a la vez que prestan servicios a ciudades más pequeñas; normalmente, los transportistas concentran la mayor parte de sus operaciones en una cantidad limitada de ciudades con aeropuertos focales y dan servicio a la mayoría de los demás destinos de la red mediante un servicio de una escala o de conexión a través de los aeropuertos focales. Un empleo eficaz del aeropuerto focal permite a las líneas aéreas ofrecer una mejor conectividad. El modelo "de rutas radiales" es un sistema que aumenta la eficiencia en el transporte simplificando enormemente una red de rutas. Muchas líneas aéreas complementan el modelo "de rutas radiales" con compartición de códigos, vuelos de socios o una pequeña línea aérea complementaria. Cabe destacar que los precios de los billetes de las líneas aéreas también pueden afectar a la conectividad, especialmente en el caso de tránsito por etapa de vuelo; si un viaje se vende por etapa de vuelo en lugar de desde el origen hasta el destino (es decir, dos billetes en lugar de uno), pueden aumentar significativamente los tiempos de tránsito y, por lo tanto, se pierde conectividad.

4.4 **Información y datos de los pasajeros** - Los gobiernos y la industria requieren información de los pasajeros tanto antes como en diversos puntos del viaje de los pasajeros. Los gobiernos recopilan y usan esa información para desempeñar funciones relativas al control fronterizo, las aduanas, la seguridad de la aviación, la delincuencia y la seguridad nacional. La industria reúne y utiliza la información de los pasajeros con fines comerciales y operacionales, es decir, para brindar el mejor servicio posible a fin de que los pasajeros tengan un viaje rápido y que no suponga esfuerzos. Se prevé que, para el año 2030, la circulación regular de pasajeros en todo el mundo aumente a más del doble, de los 2.900 millones correspondientes a 2012 a más de 6.000 millones de pasajeros por año; por eso es importante evaluar la manera en que el empleo actual de la información sobre los pasajeros puede contribuir a mejorar la gestión de la creciente circulación de pasajeros, mejorar la seguridad de la aviación y agilizar los viajes lícitos.

4.5 **Procedimientos de facilitación** — Los ministros de turismo se reunieron en la sexta cumbre de ministros del World Travel Market (WTM) de la OMT, celebrada en Londres del 4 al 8 de noviembre de 2012. Los participantes concluyeron que los procesos y políticas complicados de visado de tránsito que limitan la conectividad aérea siguen representando un gran obstáculo para el crecimiento de

los viajes y el turismo. Los ministros y representantes de los principales organizadores de viajes turísticos y líneas aéreas pidieron además mayor cooperación y apoyo a los más altos niveles de los gobiernos a fin de salvar esos obstáculos. Los problemas relacionados con los procesos de visado de tránsito en muchos países siguen representando un gran obstáculo para el desarrollo del turismo. Dado que más del 50% de los turistas son también viajeros por vía aérea, los obstáculos para el turismo son obstáculos para el desarrollo del transporte aéreo.

4.6 **Análisis de costos y beneficios de las medidas de conectividad** — Con el fin de asistir a los Estados en la promoción e implantación de medidas que puedan mejorar la conectividad, entre ellas, medidas de facilitación, convendría que la Secretaría efectuase un análisis de la relación de costo-beneficio de esas medidas. En ese análisis se compararía el costo económico de la implantación de las medidas con los beneficios económicos que puedan obtenerse de esa implantación. Los beneficios económicos incluirían elementos obvios, como la repercusión en el producto interno bruto (PIB) y los empleos generados directa o indirectamente (incluidos los efectos inducidos y catalizadores) por el aumento de la conectividad.

5. CONCLUSIONES

5.1 A la luz del análisis anterior, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) en el contexto de la conectividad, la calidad de la experiencia de los pasajeros es fundamental, ya que es probable que se traduzca en una mayor demanda de servicios de transporte aéreo;
- b) con el fin de lograr la identificación temprana de los obstáculos significativos para la conectividad del transporte aéreo, la OACI debería supervisar los avances normativos y de la industria desde el punto de vista de la conectividad. Esa actividad tendría por objeto brindar a los Estados una visión amplia e integral de los factores que pueden dificultar la conectividad y el desarrollo económico satisfactorio del transporte aéreo; y
- c) es preciso identificar los costos y los beneficios de las medidas que mejoran la conectividad en el transporte aéreo. La Secretaría de la OACI podría emprender esas actividades a fin de ayudar a los Estados a evaluar la eficacia de esas medidas, incluidas las de facilitación.

6. RECOMENDACIONES

6.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la Conferencia:

- a) Los Estados deberían promover la aprobación e implantación de medidas destinadas a incrementar la conectividad del transporte aéreo;
- b) Los Estados deberían cooperar en la identificación de los principales obstáculos para la conectividad del transporte aéreo; y
- c) La OACI debería realizar un análisis de la relación de costo-beneficio de las medidas destinadas a mejorar la conectividad, incluidas las de facilitación.