



**NOTA DE ESTUDIO**

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)**

**SEXTA REUNIÓN**

**Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013**

**Cuestión 1 del  
orden del día: Panorama mundial de las tendencias y novedades  
1.1: La industria y los aspectos normativos**

**SOSTENIBILIDAD Y DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

En la presente nota de estudio se describen los elementos relacionados con la sostenibilidad del transporte aéreo. También se definen y analizan los principales obstáculos al desarrollo sostenible de la aviación civil a los que se enfrentan todas las partes interesadas de la cadena de valor.

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

- a) tomar nota de la información y la evaluación presentadas en esta nota de estudio;
- b) respaldar las conclusiones presentadas en el párrafo 7; y
- c) aprobar las recomendaciones contenidas en el párrafo 8.

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

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Según el Preámbulo del Convenio de Chicago, firmado en 1944 (Doc 7300):

"POR CONSIGUIENTE, [...] *los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;*

1.2 Desde entonces, y teniendo en cuenta el considerable crecimiento registrado por el transporte aéreo durante los últimos 50 años, los Estados, las organizaciones regionales e internacionales y la industria han demostrado un mayor interés en mantener el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

## 2. DEFINICIÓN DE SOSTENIBILIDAD

2.1 Según una definición adoptada por las Naciones Unidas, la "sostenibilidad" es un concepto económico, social y ambiental que entraña la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.

2.2 Durante el Simposio de Transporte Aéreo de la OACI (IATS), celebrado en Montreal del 18 al 20 abril de 2012, la OACI propuso una definición de la sostenibilidad del transporte aéreo que plasmase la definición de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas e incorporase aportes de las partes interesadas del transporte aéreo, manteniendo al mismo tiempo el espíritu del Convenio de Chicago. Así, centrándose en el desarrollo económico de la aviación civil, un sistema de transporte aéreo sostenible debería ser asequible, funcionar de manera segura, justa y eficiente y ofrecer alternativas de servicios aéreos y, a la vez, respaldar una economía competitiva y un desarrollo regional equilibrado.

## 3. ANTECEDENTES Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS

3.1 Desde 1995, el producto interno bruto (PIB) mundial creció a un ritmo del 2,8% anual, mientras que el tránsito aéreo mundial de pasajeros (expresado en pasajeros-kilómetros de pago) aumentó a una tasa media anual del 5%. Según la industria, 47,5 millones de empleados trabajan en la aviación y las actividades turísticas conexas y 8,5 millones trabajan directamente en la industria del transporte aéreo. La aviación aporta USD 538 mil millones a la economía mundial y representa el 0,5 % del volumen y el 35% del valor de los envíos internacionales mundiales.

3.2 Sin embargo, en particular, durante los últimos 15 años, varias crisis relacionadas directa o indirectamente con la aviación afectaron en gran medida el desarrollo de la aviación civil (Apéndice A). La crisis asiática de 1997, el ataque terrorista a los EE.UU. del 11 de septiembre de 2001, la epidemia de síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) de 2003 y la crisis financiera mundial de 2008-2009 han afectado la rentabilidad general del sistema de transporte aéreo. A pesar de los problemas pasados y los que se prevén para el futuro, que afectan el desarrollo del transporte aéreo, la OACI anticipa un crecimiento sostenido similar del tránsito durante los próximos veinte años (Apéndice B). Se prevé que, para el año 2030, el tránsito 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.

## 4. OBSTÁCULOS A LA SOSTENIBILIDAD

4.1 Durante el IATS, se declaró que el principal obstáculo para el desarrollo sostenible del transporte aéreo estaba vinculado a su fragmentación geográfica, normativa y económica.

4.2 En el Simposio se expresó preocupación por las disparidades y desigualdades generales dentro de la cadena de valor del transporte aéreo y, más específicamente, por la baja rentabilidad de las compañías aéreas y, en menor medida, de los aeropuertos. Además, se señaló la necesidad urgente de ampliar y utilizar mejor la infraestructura existente del transporte aéreo. La dificultad que se planteaba en algunas regiones para disponer de financiamiento para esa infraestructura era motivo de preocupación, mientras que también se determinó que la proliferación de impuestos sobre el transporte aéreo constituía un obstáculo importante para el desarrollo sostenible del transporte aéreo. También se consideró que las restricciones sobre la propiedad y el control de los transportistas aéreos representaban una limitación que causaba una mayor consolidación de la industria a través de fusiones y alianzas. Además, se observaron las dificultades que enfrentaba la industria del transporte aéreo con respecto a los ciclos económicos y sus repercusiones, lo que dificultaba la implantación de una estrategia eficaz para la sostenibilidad de la

industria. Por último, en el Simposio se consideró que la falta de armonización entre los marcos normativos era un gran obstáculo para el desarrollo sostenible del transporte aéreo y que la diversidad de reglamentaciones en materia de transporte aéreo constituía un esfera importante de preocupación.

## **5. OBSTÁCULOS RELACIONADOS CON LA FINANCIACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO**

5.1 Las diferencias de rentabilidad entre las partes interesadas de la cadena de valor del transporte aéreo constituyen un obstáculo para la sostenibilidad de la aviación civil. El aumento de la eficiencia en la utilización del capital y el retorno de la inversión existentes es esencial en el proceso de atraer nuevas inversiones en la industria.

5.2 Aunque la mayoría del capital se invierte en transportistas aéreos y explotadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves obtienen uno de los retornos de la inversión más bajos dentro de la cadena de suministro del transporte aéreo.

5.3 Para una línea aérea, el costo de sus bienes es, en gran parte, fijo, por lo menos en el corto plazo. Una línea aérea no puede poner en inventario su capacidad disponible no utilizada en respuesta a cambios inesperados en la demanda; por lo tanto, durante períodos de menor demanda de tránsito, es posible que los ingresos se reduzcan y no se puedan reducir en consecuencia los costos conexos. Tradicionalmente, los costos de las líneas aéreas se dividen entre los gastos de explotación y los gastos distintos de los de explotación y el combustible es un elemento fundamental de los gastos de explotación. Entre 1994 y 2009, la participación del combustible en el total de gastos explotación se incrementó del 11% a más del 25% (Apéndice C).

5.4 Estrechamente relacionada con su creciente importancia dentro de los gastos generales de explotación, la volatilidad de los costos del combustible también plantea un desafío cada vez mayor para los explotadores de aeronaves. Como se muestra en el Apéndice D, si bien la variación de los precios del petróleo y el combustible fluctuó en general entre USD 20 y 40 por barril entre 1990 y 2003, los precios variaron entre 40 y 150 dólares por barril de 2003 a 2012 (una proporción de casi 1 a 4). Esa volatilidad, que afecta significativamente los márgenes de explotación, plantea un enorme problema para las compañías aéreas. Las autoridades de las líneas aéreas tienen poco control sobre el costo del combustible, ya que el precio del combustible está directamente relacionado con la oferta y la demanda mundiales de petróleo crudo. Aunque los transportistas aéreos disponen de algunos instrumentos financieros que los ayudan a estabilizar los costos, tales como la cobertura contra cambios en el precio del combustible, son cada vez menos los explotadores de aeronaves que generan la corriente de fondos necesaria para aprovechar esas estrategias.

5.5 En el mismo sentido, el acceso a aeronaves más modernas depende mucho de la disponibilidad de financiación. Aunque también es posible arrendar aeronaves a las empresas de arrendamiento, la compra directa de aeronaves suele financiarse mediante préstamos o con el apoyo de organismos públicos de financiación de las exportaciones. La financiación puede estar facilitada por garantías establecidas en el Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil y el Protocolo sobre cuestiones específicas de los elementos de equipo aeronáutico, del Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, firmados en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) el 16 de noviembre de 2001. En el Convenio se establece un registro internacional en que pueden inscribirse las garantías relativas a aeronaves o motores. Dado que aumenta la transparencia y la previsibilidad, reduce los costos de transacción y mitiga los riesgos en la financiación internacional de las aeronaves, el Convenio de Ciudad del Cabo facilita un mayor uso de aeronaves modernas y eficientes en el uso del combustible.

5.6 Las dificultades de las compañías aéreas para obtener capital complican la inversión en las aeronaves más modernas y eficientes, en particular, en el contexto mundial de la financiación del sistema de transporte aéreo. Cabe señalar que la financiación del sistema de transporte aéreo es un complejo entramado de cuestiones interrelacionadas y no todas se hallan bajo el control de los Estados o de las partes interesadas; un perfecto ejemplo de ello es el precio de los combustibles.

5.7 Contar con suficiente financiación es un elemento importante para mejorar el sistema de transporte aéreo; esta financiación está estrechamente vinculada a la adopción de las mejores prácticas normativas y de gobernanza, con un marco que ofrece incentivos a la eficiencia. También hay "factores humanos" que es preciso tener en cuenta, entre ellos, la capacitación del personal a fin de aumentar al máximo el retorno de la inversión en nuevos equipos terrestres y aéreos.

5.8 Tras varias décadas de crecimiento rápido de la industria, en algunas regiones la infraestructura actual de los aeropuertos y la navegación aérea se encuentra sumamente congestionada. Así, para ofrecer la infraestructura de apoyo al crecimiento sostenible futuro es preciso que la OACI y la comunidad aeronáutica cooperen en un trabajo en equipo sin precedentes, con innovación y perseverancia.

## **6. DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO**

6.1 La naturaleza de la aviación civil internacional, en constante evolución, exige que la OACI combine una visión a largo plazo con cierta flexibilidad a fin de garantizar un sistema de aviación civil mundial que sea sostenible y, a su vez, se adapte a los problemas y las exigencias que afectan a la industria. Teniendo en cuenta las lecciones aprendidas en el último decenio y las realidades de la situación económica mundial, la visión y el mandato generales de la OACI están claramente centrados en la sostenibilidad con el objetivo de lograr un sistema sostenible de transporte aéreo mundial mediante la elaboración de políticas y textos de orientación destinados a asistir a los Estados miembros. A partir de esta visión y misión se ha determinado la necesidad de crear un Objetivo estratégico claro para el "Desarrollo económico del transporte aéreo" dedicado a fomentar el desarrollo de un sistema de transporte aéreo sólido y viable desde el punto de vista económico.

6.2 Este Objetivo refleja la necesidad de que la OACI tome la iniciativa en la armonización del marco para el transporte aéreo. Entre las principales actividades identificadas en este ámbito se encuentra la necesidad de que la OACI cree un entorno mundial propicio estableciendo políticas y orientaciones sobre reglamentación económica, gestión de la infraestructura y economía de las actividades aeronáuticas, incluidos los impuestos y los derechos que se imponen a los usuarios. Este objetivo incluye la necesidad de que la OACI elabore un marco normativo armonizado para el transporte aéreo a fin de facilitar el acceso a la financiación de la infraestructura aeronáutica, del sistema de transporte aéreo y de la reglamentación y supervisión económica. Este objetivo debe lograrse mediante la cooperación y coordinación internacional de las actividades regionales. Para concretar esa armonización, se requiere la supervisión de lo que sucede en los planos normativo y de la industria del transporte aéreo internacional, al igual que el establecimiento de mecanismos de intercambio de información con las partes interesadas de la industria a fin de facilitar la recopilación y divulgación de datos. Esto daría lugar a una mayor transparencia que permitiría análisis cuantitativos y cualitativos precisos de la evolución del transporte aéreo, en beneficio de los Estados y la industria, en apoyo de la asistencia tangible a los Estados en la implantación de las políticas y la orientación de la OACI relacionadas con el transporte aéreo.

## 7. **CONCLUSIONES**

7.1 A la luz del análisis anterior, puede concluirse lo siguiente:

- a) las diferencias de rentabilidad dentro de la cadena de valor del transporte aéreo, la fragmentación en el marco regulatorio; los problemas de financiación del sistema de transporte aéreo y limitaciones de capacidad de la infraestructura representan obstáculos al desarrollo sostenible del transporte aéreo y es preciso eliminarlos para hacer frente al crecimiento previsto en el tránsito aéreo mundial y, a su vez, fomentar el desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo; y
- b) el costo del combustible depende en gran medida de las fuerzas del mercado y la posibilidad de que se produzcan intervenciones normativas parece poco probable. Sin embargo, es imprescindible que el marco normativo para el desarrollo del transporte aéreo fomente estrategias para mitigar las repercusiones económicas negativas de la volatilidad del precio del combustible.

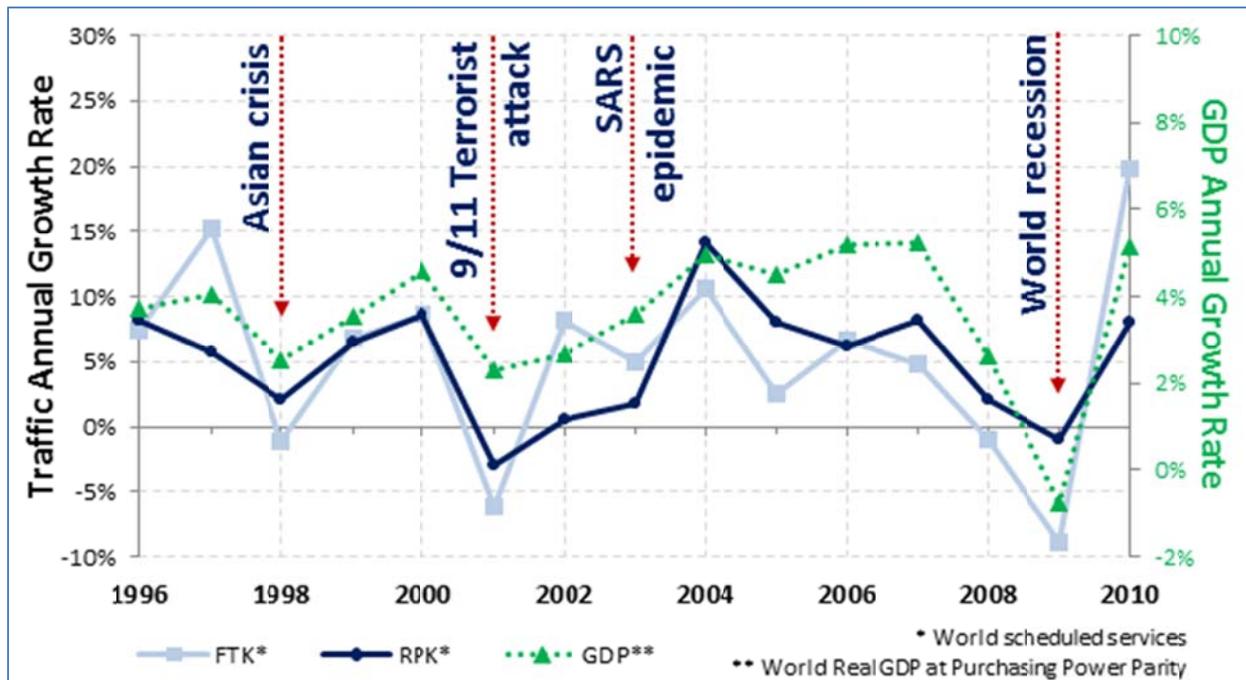
## 8. **RECOMENDACIONES**

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

- a) La OACI debería ser el único foro donde se inicien soluciones mundiales para el desarrollo de un sistema de transporte aéreo sostenible para todas las partes interesadas; y
  - b) La OACI debería continuar cooperando con las organizaciones internacionales y regionales y con la industria a fin de supervisar los obstáculos que impiden contar con un sistema de transporte aéreo sostenible y definir, de manera cooperativa, las estrategias clave para superar los obstáculos fomentando el enfoque de "pensar globalmente y actuar localmente";
-

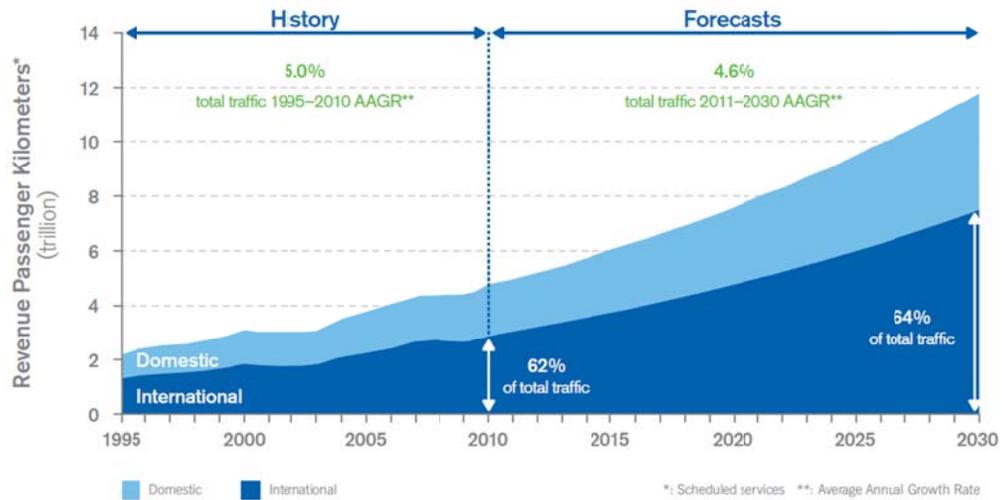
## APPENDIX A

*World air traffic vs. economic growth*



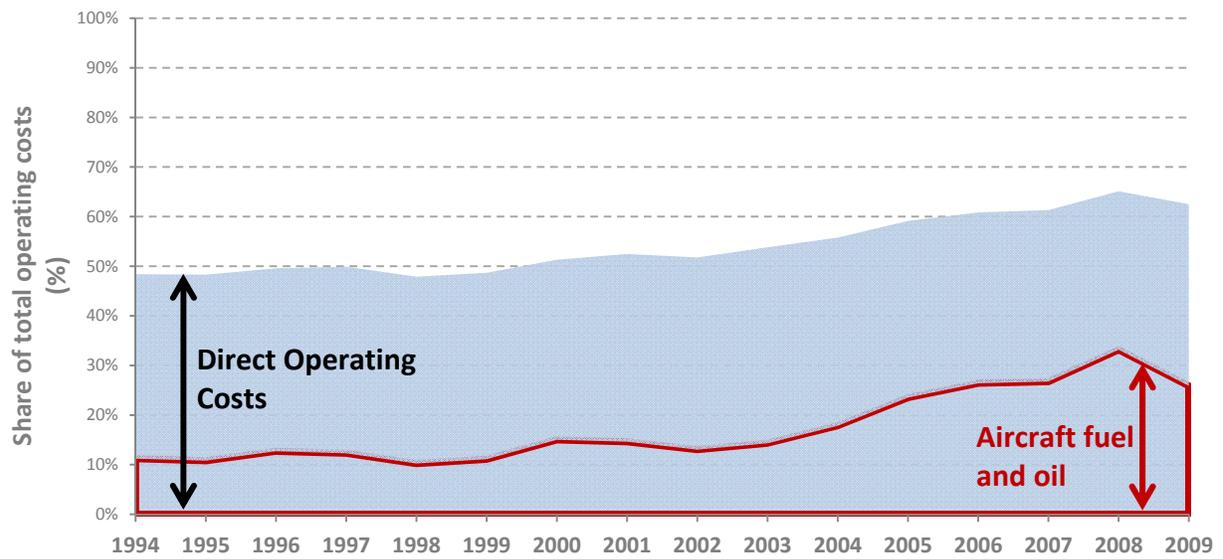
**APPENDIX B**

*World scheduled passenger traffic: history and forecasts*



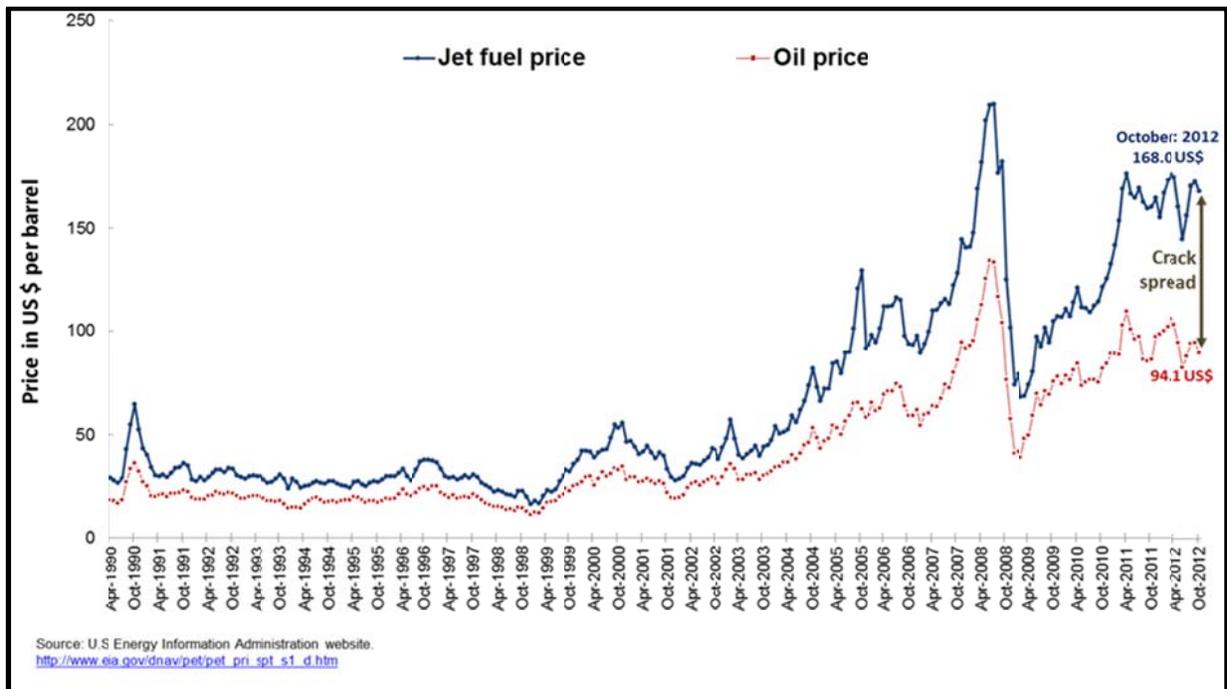
## APPENDIX C

*Fuel and direct operating costs share of the total operating costs*



APPENDIX D

*Oil and fuel price instability (1990-2012)*



Source: U.S. Energy Information Administration website.