

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**CUARTA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DEL
CARIBE CENTRAL (C/CAR/DCA/4)**

(Gran Caimán, del 17 al 20 de mayo de 2000)

Cuestión 12 del
Orden del Día:

Otros Asuntos

12.1 El Programa de Transporte Aéreo de la OACI

DESAFÍOS DEL TRANSPORTE AÉREO EN EL SIGLO XXI

(presentada por la Secretaría)

RESUMEN

La presente Nota Informativa tiene como objeto mostrar a la Reunión algunas tendencias de la industria cuyas características y efectos serán determinantes en el futuro de las instituciones encargadas de la promoción y vigilancia del transporte aéreo..

1. Introducción.

1.1 Dada la importancia del tema y la creciente incertidumbre de las autoridades respecto al futuro del transporte aéreo en sus aspectos regulatorios y operacionales, esta nota presenta un extracto del artículo *“En su evolución la industria aeronáutica debe enfrentar los desafíos que le depara el siglo XXI”* incluido en la *Revista de la OACI de octubre de 1999*.

1.2 La nota destaca aquellos aspectos que revisten especial interés para las autoridades de la aviación civil en la Región e intenta develar algunas tendencias de la industria cuyas características y efectos, poco conocidos, serán determinantes en el futuro de las instituciones encargadas de la promoción y vigilancia del transporte aéreo.

2. Situación presente del transporte aéreo y sus efectos futuros.

2.1 Según el *Informe de las Naciones Unidas* sobre Desarrollo Humano y otros prestigiosos documentos indicadores de la evolución mundial, durante las décadas venideras el mundo estará caracterizado por un mayor poder adquisitivo y de consumo, una población en aumento y en proceso de envejecimiento, una creciente migración y urbanización, una mayor globalización de los mercados y la liberalización de las normas de comercio, una nueva tendencia a la aplicación regresiva e indirecta de gravámenes, mayores imposiciones en desmedro del medio ambiente y una continua evolución de la información que redefinirá la naturaleza del empleo mediante el trabajo remoto y la contratación externa de la producción y los servicios internos.

2.2 El efecto de los indicadores mencionados es predominantemente positivo para el transporte aéreo. Se prevé que el *crecimiento del tráfico* continúe en aumento a un ritmo superior al del crecimiento económico y que el crecimiento del tráfico de carga, y los servicios integrados o “expresos” supere en mucho al de pasajeros. Por estas razones, se presentarán *problemas mayores de congestión* en los servicios a la navegación aérea y los aeropuertos.

2.3 Los centros aeroportuarios dotados de pistas relativamente extensas continuarán siendo una limitación definitiva, especialmente para los vuelos intercontinentales. Esto significa que existen *limitaciones físicas y ambientales para el suministro de infraestructura* que no solo da lugar a la posibilidad de reforzar monopolios locales sino que también impone limitaciones a la provisión de operaciones.

2.4 Con el crecimiento del tráfico y sin ningún sustituto a la vista para los combustibles fósiles, aumentará la pequeña pero significativa *contribución del transporte aéreo al calentamiento mundial de la atmósfera*, dando lugar a una mayor demanda de limitaciones operacionales y a la imposición de gravámenes u otras limitaciones basadas en el mercado. Con el acrecentado énfasis en hacer pagar al usuario, así como al responsable de la contaminación, el transporte aéreo deberá afrontar crecientes presiones de costos externos.

2.5 El *costo de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea* que generalmente era asumido por el erario público se trasladará cada vez más a los transportistas aéreos, a los pasajeros y a los expedidores de mercancías, mientras que los subsidios indirectos provenientes de las ventas de artículos libres de impuestos es probable que disminuyan si se expande la política aplicada inicialmente en Europa.

2.6 Las *exenciones impositivas* serán cada vez más criticadas. En el caso de impuestos sobre la venta o el uso del transporte aéreo, y especialmente el impuesto al valor agregado, las exenciones son motivo de objeciones por su falta de equidad respecto a otros medios de transporte y sectores económicos. En el caso del combustible, existe la justificación adicional relativa a la protección del medio ambiente y los argumentos contra los gravámenes no reciben un apoyo favorable, debido a que cada vez más se considera al transporte aéreo un sector elitista

2.7 El crecimiento y la seguridad van a la par. La percepción pública de la *seguridad operacional de la aviación* está condicionada esencialmente por los informes periodísticos sobre accidentes aéreos y tiende a haber una inflación del tema en la cobertura dada por los medios. El hecho de que una línea horizontal en la gráfica de índices de accidentes signifique un aumento en el número de accidentes (consecuencia del aumento del tráfico), hace imperativo emprender mayores esfuerzos para reducir estos índices.

2.8 La gran notoriedad del transporte aéreo lo hace blanco preferido del terrorismo que crea modalidades innovadoras para lograr su cometido. Para contrarrestarlo, *la protección de la aviación civil*

contra actos de interferencia ilícita (AVSEC) seguirá siendo tema de máxima prioridad para los gobiernos, los transportistas aéreos, fabricantes y proveedores de servicios. Por otra parte, el problema reciente de los *pasajeros insubordinados* ha fijado nuevos desafíos en el campo de la seguridad, haciendo necesaria la elaboración de medidas para establecer sus causas, prevención, contención y enjuiciamiento.

2.9 El transporte aéreo ha estado al frente de la tecnología y ha sido líder en el dominio de la *tecnología de la información*. Algunos ejemplos son la evolución de los sistemas de reserva por computadora y la documentación electrónica, teniendo las aplicaciones de “tarjetas inteligentes” y datos biométricos el potencial de mejorar considerablemente la circulación de pasajeros y carga en los aeropuertos. *Internet*, la tecnología de información que en su momento sirvió para la consolidación y simplificación, es ahora un vehículo de fragmentación y complejidad.

2.10 La tecnología de la información constituye un doble reto para el transporte aéreo debido a su potencial para convertirse en sucedáneo de los viajes. Los efectos de las facilidades de teleconferencia no se han concretado aún, pero el correo electrónico y la red *Internet* están frenando el crecimiento y la próxima generación de innovaciones podría acarrear considerables efectos. En el tráfico turístico, la experiencia del “viaje virtual” que ofrecen los buques de crucero, las comunidades de turistas agrupados y los entornos temáticos organizados, así como las imágenes de “realidad virtual” ejemplarizadas por las Vegas, afectarán sin lugar a dudas la selección del destino.

2.11 A pesar de los esfuerzos en curso para *armonizar las legislaciones nacionales y regionales* a fin de reducir las discrepancias extraterritoriales, la comunidad mundial continua sin disponer de una herramienta eficaz para reglamentar la competencia internacional. La trans-nacionalización de la propiedad de las líneas aéreas y la creación de alianzas dificultan el control fiscal de los Estados sobre la operación comercial de los conglomerados.

2.12 A manera de resumen, se pueden identificar cinco influencias clave que conformarán el transporte aéreo del siglo XXI: la seguridad operacional, la protección de la aviación, la congestión, la protección del medio ambiente y la tecnología de información.

3. Posibilidades futuras.

3.1 Transportistas aéreos. La evolución de las empresas aéreas podría resumirse como “globalización y movilización”. Habrá una tendencia continua a que las empresas se reubiquen en los lugares donde existan mayores beneficios y menos reglamentación, permitiendo el auge de las “líneas aéreas virtuales” (empresa cuyo equipo, mantenimiento, servicio de escala, reservas, contabilidad, personal, etc. es arrendado o contratado con terceros). Se prevé que el personal de nivel medio o inferior trabaje más horas por un menor salario y menor seguridad de empleo.

3.2 El conglomerado de *alianzas* que logra evitar la mayor reglamentación de este sector, se ampliará y fusionará con muchos cambios e interacciones por venir. Las actuales alianzas no son uniformes y les falta crear culturas comunes que al garantizar su desarrollo y evolución, permitan lograr su principal objetivo: ampliar los mercados y el acceso a los turnos atrayendo al mismo tiempo tráfico mediante una gestión refinada de los rendimientos.

3.3 Los estudios demuestran que las alianzas constituyen una poderosa herramienta para desviar el tráfico de otras líneas aéreas, que no generan tráfico nuevo y que tienen la tendencia a constituirse en *monopolios multinacionales* cuyos principales beneficios son para las líneas aéreas y no para los usuarios. Por esta razón las alianzas pueden considerar que se encuentran y pueden desarrollarse mejor en el actual entorno reglamentario fragmentado y especial. Las opciones de *supervivencia de los pequeños transportistas* consisten en encontrar una alianza para adherirse a ella o encontrar un mercado especializado en el cual puedan subsistir.

3.4 Los segmentos *chárter* y *turismo* de la industria, han estado tradicionalmente menos reglamentados que las líneas aéreas regulares, especialmente en cuanto a su propiedad y control, y su ulterior consolidación parece inevitable.

3.5 Todos estos acontecimientos darán lugar a mayores presiones para incluir elementos adicionales del transporte aéreo en el *Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS)*, abarcando en su momento los derechos de tráfico.

3.6 La presión para *reducir los costos* se ha magnificado considerablemente. El principal elemento de costo sobre el cual las líneas aéreas pueden ejercer control es la emisión de pasajes, las ventas y la promoción. Esto ha dado lugar a la reducción de las comisiones, la emisión electrónica de pasajes y cartas de porte aéreo, las ventas directas y a formas novedosas de distribución que comprenden los CD-ROM, la televisión interactiva y la red Internet. Se prevé que los esfuerzos en estas esferas se intensifiquen.

3.7 Como resultado de lo anterior, los *agentes de viaje* se han visto obligados a introducir cargos por sus servicios a los viajeros y a diversificar las ventas incluyendo otros elementos relacionados con los viajes, así como proceder a consolidaciones. Las presiones que se ejercerán sobre estas empresas aumentarán con el tiempo.

3.8 La economía mundial y la industria del transporte aéreo continuarán pasando a través de ciclos de crecimiento y recesión. Con base en los recientes eventos en Asia, algunas líneas aéreas han dado muestras de poder afrontar la recesión sin recibir demasiados daños, ya que han evitado en períodos prósperos encargar aeronaves que serían entregadas en épocas de dificultades económicas y han preferido concentrarse más en los resultados que en su participación en el mercado. Queda por ver la capacidad de los conglomerados de líneas aéreas para subsistir durante un período mundial de depresión, en un entorno de competencia global desencadenada.

3.9 Aeronaves. Las *aeronaves regionales* seguirán tomando una creciente proporción del mercado a medida que los transportistas afrontan limitaciones en los centros aeroportuarios, procuran obtener turnos horarios en aeropuertos menos congestionados y ofrecen un mejor servicio a los pasajeros con vuelos punto a punto. La tendencia a disponer de mayor autonomía de vuelo y los *aviones de reacción* seguirán dominando las operaciones, a menos que haya un aumento desmedido en los costos del combustible o en los impuestos.

3.10 Si bien la gama de *tipos de aeronaves* puede ampliarse, habrá una creciente presión de las líneas aéreas para el diseño de puestos de pilotaje comunes y por *versiones más normalizadas* de tipos de aeronaves a fin de facilitar su utilización mancomunada y el intercambio de equipo. Continuarán las innovaciones tecnológicas en los materiales estructurales, la aviónica y las comunicaciones por enlace de datos y los aspectos de congestión y el medio ambiente serán los propulsores de conceptos evolutivos como las aeronaves de gran capacidad (550 asientos y más), el ala voladora y las aeronaves de alas plegables.

3.11 Aeropuertos. Continuará la ola de comercializaciones y privatizaciones de los aeropuertos. Sus costos de operación podrán ser cubiertos, no sólo mediante los derechos aeronáuticos y otros derechos a los usuarios, sino mediante mayores ingresos no aeronáuticos resultantes de una mayor aplicación del *concepto de centro comercial total*. Los aeropuertos también intentarán atraer servicios aéreos participando directa o indirectamente en la negociación de servicios aéreos, incrementando su promoción comercial y estableciendo *alianzas entre aeropuertos*. La compartición de centros aeroportuarios principales y secundarios y el desarrollo de servicios aéreos punto a punto constituirán los elementos clave de la estrategia. Los *servicios de escala* serán más competitivos y surgirán empresas mundiales dedicadas a suministrarlos.

3.12 Con el mayor tráfico y las limitaciones de espacio en las terminales, la *Facilitación* se convertirá en un factor de vital importancia tanto para las autoridades como para los pasajeros y la carga, y hará necesaria la incorporación de los conceptos de facilitación en las legislaciones nacionales, la simplificación de los procedimientos de llegada y salida y el empleo de sofisticadas tecnologías electrónicas. El *movimiento de equipaje* será crítico; aunque el empleo de microcircuitos inteligentes se generalizará, la manipulación física del mismo seguirá afectando su eficiencia. El despacho y entrega de equipaje fuera de los aeropuertos seguirá evolucionando en paralelo con las medidas de seguridad. Por otra parte, el envejecimiento creciente de la población hará brindar mayor atención e instalaciones especiales a las *personas de edad avanzada y los minusválidos*.

3.13 Navegación aérea. Los costos y los aspectos prácticos llevarán a los Estados a delegar aún más sus funciones y a la armonización internacional a través de instituciones de gestión del tránsito aéreo superior, y en algunos casos, en otras partes del espacio aéreo. La implantación de los sistemas CNS/ATM seguirá aumentando la capacidad de los servicios y disminuyendo el costo de las operaciones de vuelo.

3.14 Gobierno. La reglamentación del transporte aéreo puede categorizarse en cuatro aspectos principales: seguridad operacional, protección de la aviación, reglamentación económica y protección del medio ambiente.

3.15 Entre los principales aspectos relacionados con la *seguridad operacional* se contarán la coordinación y la transferencia de responsabilidad reglamentaria surgida de la globalización, la transnacionalización, la aparición de bloques regionales y sub-regionales, y la comercialización de proveedores de servicios en los cuales los Estados delegan la responsabilidad del suministro de los servicios mientras conservan la autoridad directa y las facultades de reglamentación de los mismos.

3.16 En la esfera de la *protección de la aviación*, los problemas serán casi totalmente paralelos a los que enfrenta la seguridad operacional, con mayor hincapié en el mantenimiento de una adecuada red mundial de seguridad de la aviación que permita en mayor medida prevenir, disuadir y enfrentar los actos de interferencia ilícita.

3.17 La *reglamentación del transporte aéreo* pasará de lo específico a lo general, regida internacionalmente por las innovaciones en el comercio de servicios, las leyes sobre competencia y el Acuerdo

Multilateral sobre Inversiones, dando autoridad cada vez mayor a la Organización Mundial de Comercio. El enfoque principal de las autoridades aeronáuticas en los años venideros será probablemente la reglamentación de los aeropuertos y, en menor grado, de los servicios de navegación aérea.

3.18 El papel de la *OACI* será facilitar la evolución de los nuevos arreglos normativos de modo gradual, progresivo y ordenado, con la disposición de salvaguardias cuando sean necesarias, y fomentar el acceso justo e igual a los aeropuertos y a los servicios de navegación aérea.
