Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/92[1]
8/10/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal, sede central, del 16 al 20 de noviembre de 2026

Cuestión 2: Fomentar el crecimiento de la aviación y la conectividad aérea invirtiendo en infraestructura, capital humano y alianzas
2.2: Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

GARANTIZAR QUE LA FUERZA LABORAL SEA RESILIENTE Y ESTÉ PREPARADA PARA EL FUTURO

(Nota presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales [ICCAIA], Brasil, los Emiratos Árabes Unidos [EAU], la Asociación de Servicios de Aviación [ASA World], la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil [CANSO], la Asociación Internacional de Transporte Aéreo [IATA], el Consejo Internacional de Aviación de Negocios [IBAC], la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea [IFALPA], la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo [IFATCA] y la Asociación Internacional de Carga Aérea [TIACA]).

RESUMEN

En la presente nota se abordan los principales retos a los que se enfrenta la fuerza laboral actual y futura del sector de la aviación en todo el mundo, y se subraya el riesgo que representa la escasez de personal para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la resiliencia del sistema de aviación mundial. En ella también se hace un llamamiento para que se refuerce la colaboración entre los Estados, las instituciones educativas y el sector con el fin de que la fuerza laboral aeroespacial y de la aviación pueda crecer y adaptarse a la creciente demanda de recursos y a la evolución de las tecnologías, además de posibilitar la innovación.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Conferencia a:

a) exhortar a los Estados miembros a que reconozcan los efectos de la escasez de personal en el desarrollo económico de la aviación, así como los riesgos que los retos/escasez de las plantillas en los sectores de fabricación y servicios aeronáuticos y aeroespaciales suponen para la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la resiliencia del sistema;
b) alentar a los Estados y al sector a intensificar su colaboración con los programas de la OACI como, entre otros, las iniciativas Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), Ningún país se queda atrás y los programas de capacitación con el fin de forjar alianzas, desarrollar herramientas prácticas y poner en marcha programas que aborden cuestiones clave tales como la captación, la retención y la formación;

[1] Versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso proporcionadas por ICCAIA.

	c) instar a la OACI a que apoye el programa NGAP para acelerar su implantación a través de alianzas y mediante iniciativas tales como el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST); d) instar a la OACI a que, en colaboración con los Estados y el sector, desarrolle mecanismos para realizar y cotejar pronósticos de la demanda mundial de fuerza laboral y mediciones del déficit de cualificaciones para garantizar el seguimiento de los resultados de las iniciativas y cuantificar su éxito; e) solicitar que la Dirección de Transporte Aéreo de la OACI, en sus análisis económicos en curso y en las órdenes del día de las futuras Conferencias de transporte aéreo, incluya la disponibilidad de personal como indicador permanente a la hora de evaluar la capacidad de los Estados y las regiones para materializar los beneficios económicos y de conectividad del transporte aéreo.
Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*
Repercusiones financieras:	Las actividades propuestas pueden llevarse a cabo mediante alianzas, patrocinios y contribuciones voluntarias.
Referencias:	A42-WP/153: La importancia de la colaboración para que la fuerza laboral de la aviación sea resiliente y esté preparada para el futuro A42-WP/278: Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) Resolución A42-24: Nueva generación de profesionales de la aviación - Desarrollo del talento en la aviación mundial

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El sector de la aviación es esencial para el crecimiento económico y la innovación en todo el mundo. En esta época de expansión, la fuerza laboral aeroespacial y de la aviación también debe aumentar y adaptarse a la creciente demanda de recursos y a la evolución de las tecnologías, además de posibilitar la innovación.

1.2 Aunque el sector de la aviación prevé un crecimiento, desarrollo e innovación notables en las próximas décadas, también se enfrenta a retos sin precedentes en lo que a fuerza laboral se refiere. Según el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), durante la pandemia, la fuerza laboral de la aviación se redujo en un 43 %, lo que equivale a 4,8 millones de empleos a nivel mundial. En el sector de asistencia en tierra, aunque la dotación de personal se ha ido recuperando gradualmente (hasta alcanzar el 88 % de los niveles de 2019), sigue siendo insuficiente para satisfacer la creciente demanda de servicios de asistencia en tierra y manipulación de cargas.

1.3 Según las previsiones, el 44 % de la fuerza laboral aeroespacial de Europa se habrá jubilado de aquí a 2030. Se prevé que, para ese mismo año, la demanda de analistas de datos, ingenieros de software y arquitectos de sistemas crezca un 35 % y que, para 2043, los fabricantes de aeronaves necesiten en torno a 70 000 nuevos técnicos de mantenimiento. El problema del envejecimiento de la fuerza laboral no es exclusivo del sector aeronáutico y aeroespacial: al reducirse la cantidad de personas que se incorporan a todos los mercados de trabajo, disminuye el número de posibles candidatos para la aviación civil.

1.4 Las actuales dificultades de la fuerza laboral ponen en peligro la resiliencia del sistema aeroespacial y de la aviación, tanto ahora como a largo plazo. Se necesitan recursos para asegurarse de que todos los sectores sigan creciendo de forma sostenible y alcancen su potencial económico, manteniendo al mismo tiempo la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la resiliencia operativa.

1.5 Se prevé que escaseen las cualificaciones en una gran variedad de profesiones del sector aeroespacial y de la aviación como, entre otras, las de personal de mantenimiento, personal de operaciones aeroportuarias, tripulación de aerolíneas y personal de tierra, personal de asistencia en tierra y manipulación de cargas, expertos en transición energética, personal de seguridad, así como en el gobierno, los organismos reguladores y los organismos de supervisión. Las previsiones de la OACI apuntan a un drástico aumento de la demanda de profesionales de la aviación cualificados para mantener la seguridad y la eficiencia de las operaciones.

1.6 En un mercado laboral mundial sumamente competitivo, la necesidad de profesionales con conocimientos de TI, inteligencia artificial, transformación digital y ciberseguridad va en aumento. Los fabricantes de equipos originales (OEM) y sus cadenas de suministro mundiales, de múltiples niveles, informan de que cada vez les resulta más difícil contratar ingenieros titulados, especialistas en aviónica, técnicos en fabricación aditiva y personal de calidad/certificación, especialidades estas que son esenciales no solo para aumentar de la cadencia de producción (necesaria para atender una cartera de pedidos récord que supera los 15 000 aeronaves) sino también para introducir las nuevas tecnologías de propulsión (compatibles con combustibles de aviación sostenibles [SAF], híbridas-eléctricas, de hidrógeno) sin las cuales sería imposible cumplir el compromiso de cero emisiones netas para 2050 contraído por el sector. La insuficiencia de personal en los ámbitos de la fabricación y la cadena de suministro se traduce directamente en retrasos en la entrega de aeronaves, lo cual, a su vez, limita el crecimiento de la capacidad de las aerolíneas, el desarrollo de rutas y los beneficios económicos y de conectividad en general.

1.7 El sector de la aviación sigue plagado de complejidades reglamentarias, incertidumbres económicas y posibles inestabilidades laborales, así como de barreras de entrada para los aspirantes a los empleos, costes de formación elevados y oportunidades educativas limitadas. Es indispensable adoptar un enfoque incluyente que admita todas las edades y abarque una amplia variedad de profesiones. Fomentar la contratación de trabajadores en el ecuador de su carrera profesional, promover programas de reciclaje y perfeccionamiento de las cualificaciones, invertir en formación, descubrir lo que haría que el sector de la aviación/aeroespacial resultara más atractivo para las nuevas incorporaciones y reducir las barreras sistémicas de entrada son medidas que pueden ayudar a subsanar las carencias de personal y mejorar la resiliencia. Las alianzas entre el mundo académico y el sector para promover la formación de una cantera de estudiantes favorecen la movilidad social y la certidumbre de los nuevos profesionales.

1.8 Por lo general, la fuerza laboral se ha tomado en consideración a nivel local y, con frecuencia, supeditada a los intereses contrapuestos entre los Estados, las empresas y otros sectores a la hora de intentar atraer a los candidatos más cualificados. Ante el marcado aumento de la demanda de profesionales de la aviación cualificados y teniendo en cuenta las previsiones de que se necesitarán 2,5 millones de nuevos empleados de aquí a 2043 para mantener la seguridad y la eficiencia de las operaciones[2], los gobiernos y el sector deben estudiar tanto la manera de resolver este problema de una forma más global como posibles medidas para eliminar los impedimentos a la transferibilidad de las titulaciones y la formación, reducir el coste de acceso para los estudiantes y erradicar las barreras a la inmigración (que han aumentado en los últimos años).

2. ANÁLISIS

2.1 La 42.ª Asamblea de la OACI reafirmó la importancia del programa Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP) y solicitó que se ampliara su alcance para atraer, formar y retener talentos de la aviación de todas las generaciones, orígenes y niveles de experiencia. Sin embargo, es preciso aumentar la colaboración con los programas de la OACI y seguir estudiando el modo de trabajar conjuntamente y fortalecer las alianzas entre el sector y los Estados.

[2] https://www.boeing.com/commercial/market/pilot-technician-outlook

2.2 En vista del envejecimiento de la fuerza laboral y el aumento de la demanda, los principales elementos que deben abordarse con urgencia en la totalidad del sector aeroespacial y de la aviación, incluidas las operaciones regulares y no regulares, la aviación de negocios, los aeropuertos, el mantenimiento, los servicios en tierra y demás actividades relacionadas con la aviación, son:

a) Atraer a los jóvenes y a las personas que trabajan fuera del sector mediante:

   i. La promoción constante de las oportunidades, los puestos de trabajo y las ventajas de la aviación ante un público amplio e internacional

   ii. La oferta de itinerarios formativos accesibles que permitan acceder a empleos en la aviación

   iii. La oferta de condiciones laborales atractivas, como una remuneración adecuada y modalidades de trabajo flexibles

b) La retención del personal existente mediante un reconocimiento, formación y planes de desarrollo profesional adecuados

c) El desarrollo y la ampliación de los centros y los programas de formación

d) La facilitación de la movilidad del personal formado y/o certificado y el reconocimiento de las credenciales, en colaboración con las partes interesadas pertinentes/afectadas

2.3 Para afrontar estos complejos retos es preciso que los gobiernos, el sector, las instituciones formativas, el mundo académico, los profesionales de la industria aeroespacial y de la aviación, así como las organizaciones internacionales, coordinen sus actividades de, por ejemplo, fomento de las prácticas en empresas y los patrocinios, elaboración de programas especializados en aviación, ampliación de las oportunidades de formación práctica (como el aprendizaje en el trabajo) y establecimiento de programas de tutoría para reducir la diferencia entre la enseñanza y las necesidades del sector.

2.4 Como se señala en la nota de estudio A42-WP/278, el Equipo Especial Mundial de Habilidades Aeroespaciales y de Aviación (GAAST) es una iniciativa internacional centrada en abordar las dificultades de la fuerza laboral a las que se enfrentan los sectores aeroespacial y de la aviación, la cual reúne a más de 100 miembros entre los que se cuentan Estados, organismos reguladores, organizaciones internacionales, instituciones educativas y el sector. El objetivo del GAAST es garantizar la resiliencia de la fuerza laboral mediante la colaboración, el intercambio de conocimientos e iniciativas incluyentes que subsanen la escasez de cualificaciones y promuevan la sostenibilidad a largo plazo.

2.5 En su primera fase, el GAAST recopiló casos prácticos de los gobiernos y el sector que abordan muchas de las cuestiones mencionadas anteriormente. A través de sus encuestas, seminarios web y deliberaciones, constató cuáles eran los problemas más importantes y algunas de las soluciones que se están aplicando a nivel mundial. En su segunda fase, el GAAST continuará su labor de defensa de los intereses del sector a nivel mundial y su intercambio de buenas prácticas, aunque también tiene como objetivo colaborar más estrechamente con la OACI, los Estados y la industria para avanzar hacia una aplicación práctica mediante la provisión de herramientas que ayuden a las organizaciones a elaborar sus propios programas, el apoyo a proyectos piloto y el suministro de guías prácticas para abordar los problemas clave.

2.6 Gracias a la colaboración entre la OACI, los Estados, el sector e iniciativas como el GAAST, así como a la eliminación de las barreras económicas y reglamentarias que agravan la escasez de

personal, existe la oportunidad de lograr avances cuantificables en pro del crecimiento y la resiliencia de la fuerza laboral.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las previsiones actuales indican que el sector de la aviación experimentará una pérdida considerable de experiencia y conocimientos especializados en un futuro próximo, y que la cantera de nuevos talentos será insuficiente para respaldar al sector y afrontar los nuevos retos y oportunidades. De no abordarse, este problema podría provocar un deterioro de todo el sector aeroespacial y de aviación, reduciendo el potencial del comercio, el crecimiento, los viajes y el turismo, así como todos los demás beneficios que el sector aporta a la economía de los Estados.

3.2 Contar con una fuerza laboral de aviación sostenible y competente es esencial para cumplir los objetivos estratégicos de la OACI, entre los que se incluyen la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la responsabilidad medioambiental y la conectividad mundial.

3.3 Las iniciativas de colaboración, como el GAAST, pueden facilitar el intercambio de información y el desarrollo de herramientas y programas, pero también requieren la aceptación y el compromiso de los Estados y el sector. Aunque puedan aportar buenas prácticas, casos reales y valiosos comentarios sobre los programas en los que participan, será preciso subsanar las carencias y aumentar la inversión en los distintos programas para formar una fuerza laboral cualificada y resiliente de cara al futuro.

3.4 La OACI desempeña una función fundamental a la hora de demostrar la urgencia de la demanda mediante la promoción del valor añadido y del atractivo de nuestro sector y la reunión de los colaboradores para avanzar en la aplicación de las medidas.

— FIN —