



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

ENFRENTAR EL IMPACTO DE LAS DISRUPCIONES EN LA CADENA DE SUMINISTRO Y LA ESCASEZ DE CAPITAL HUMANO

(Nota presentada por Dinamarca en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros¹, y los otros Estados Miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil², por EUROCONTROL y copatrocinada por el Canadá)

RESUMEN

Tras haberse recuperado en gran medida de la pandemia de COVID-19, el sector del transporte aéreo experimentó un aumento histórico de la demanda en 2024. Sin embargo, su crecimiento futuro se enfrenta a importantes vientos frontales por las disrupciones de la cadena de suministro y la escasez crítica de personal calificado.

Las disrupciones de la cadena de suministro, derivadas de la inestabilidad geopolítica, la fricción comercial y los cuellos de botella logísticos, están obstaculizando la fabricación aeroespacial y las entregas de aeronaves. Esto limita la capacidad de las aerolíneas para satisfacer la creciente demanda y retrasa el logro de los objetivos de sostenibilidad. Además, el sector está lidiando con la escasez de capital humano en varias funciones, incluyendo pilotos/pilotos, tripulación, controladoras/controladores de tránsito aéreo, personal técnico y personal del ámbito de la reglamentación. Esto es consecuencia de la salida de integrantes de la fuerza laboral a raíz de la pandemia, la interrupción de la contratación y la capacitación, el aumento de la competencia de otros sectores y la percepción de falta de atractivo del sector para nuevas contrataciones.

Para hacer frente a estas dificultades interconectadas es necesario adoptar medidas internacionales concertadas.

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

- a) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que explore medios alternativos para lograr el crecimiento sostenible del sector a la luz de los desafíos de la cadena de suministro descritos en la sección (2) de esta nota. En cuanto a la escasez de capital humano, descrita en la sección (3), el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) debería trabajar en estrecha colaboración con otros órganos de la OACI para ayudar a que las actividades pertinentes de

1 Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

2 Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Moldova, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

la OACI sean coordinadas, complementarias, transparentes y estén en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS de las Naciones Unidas); b) alentar a los Estados miembros de la OACI a desarrollar estrategias nacionales apropiadas centradas en aumentar la competitividad y el atractivo del sector de la aviación, en términos de contratación y retención de personal. Esto podría incluir medidas específicas para mejorar la representación en las carreras profesionales de aviación de grupos infrarrepresentados con el fin de garantizar la no discriminación y las oportunidades justas en el acceso a las diferentes profesiones; y c) invitar a la OACI a aprovechar la ocasión de la Séptima Conferencia Mundial sobre Transporte Aéreo (ATConf/7) para centrar la atención en aliviar las disrupciones de la cadena de suministro e impulsar la participación en el sector de la aviación.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota de estudio se realizarán siempre que se disponga de recursos provenientes del presupuesto del Programa regular y/o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En general, en lo que hace a la demanda de viajes aéreos, la industria del transporte aéreo se ha recuperado de la pandemia de COVID-19, que causó graves disrupciones en la industria del transporte aéreo en todo el mundo. En casi todas las regiones, el tráfico aéreo se ha recuperado desde entonces a los niveles observados en 2019. En enero de 2025, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) informó que 2024 marcó un año de un nivel de demanda histórico, con un crecimiento interanual de 13,6% en los ingresos por pasajero-kilómetro (solo tráfico internacional). Sin embargo, en algunos países que se han visto afectados por trastornos geopolíticos, es probable que la recuperación lleve más tiempo.

1.2 Aunque la rentabilidad de los transportistas aéreos ha mejorado notablemente desde la pandemia, el sector se enfrenta ahora a importantes retos en sus perspectivas de crecimiento futuro. Ciertamente, el hecho de que esas mismas estadísticas también mostraran un coeficiente de carga promedio sin precedentes indica que los cuellos de botella y las limitaciones están afectando ahora la capacidad del sector de lograr un crecimiento sostenible al servicio de las personas pasajeras y la economía mundial. En esta nota se explorarán dos grandes categorías de esas limitaciones: en primer lugar, el impacto de las disrupciones en la cadena de suministro; y en segundo lugar, los continuos inconvenientes en la contratación y el mantenimiento del personal necesario en toda la cadena de valor de la aviación para atender la demanda de conectividad aérea.

2. DISRUPCIÓN EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO

2.1 El sector continúa experimentando disrupciones en las cadenas de suministro, lo que se traduce en que cada vez es más difícil para el sector satisfacer las necesidades de conectividad de las empresas y personas de todo el mundo. Si bien algunas de estas disrupciones se remontan a los cambios provocados por la pandemia de COVID-19, la importancia de esos cambios ha disminuido, y la mayoría de los problemas actuales se deben a factores más recientes. Entre ellos figuran las disrupciones causadas por

el impacto de las zonas de conflicto, el aumento de las fricciones que afectan a los flujos comerciales internacionales (incluido el tráfico marítimo), el aumento de los controles de las exportaciones y otros obstáculos al comercio.

2.2 La industria de fabricación aeroespacial, y en particular de aeronaves comerciales, se basa en una red global compleja y entrelazada de proveedores de piezas y componentes. Las disrupciones en la logística mundial de transporte y de carga, como la escasez de contenedores y la congestión portuaria, han retrasado la entrega de estos suministros críticos. La escasez de materiales también ha afectado los programas de producción. La fuerte recuperación de la demanda de viajes tras la pandemia llevó a las aerolíneas a pedir más aviones, creando una acumulación de pedidos. Los fabricantes y proveedores de aeronaves han tenido dificultades para satisfacer el aumento de la demanda, lo que ha exacerbado aún más los cuellos de botella en la cadena de suministro.

2.3 Estas dificultades, agravadas en algunos casos por el aumento de los costos de mantenimiento imprevistos, dificultan el crecimiento y retrasan el progreso de los objetivos de sostenibilidad. Las soluciones que normalmente han utilizado las aerolíneas no son suficientes para superar estas limitaciones. Si bien el crecimiento de la red de aerolíneas depende de la obtención de nuevas aeronaves, así como del mantenimiento de la flota actual, existe la posibilidad de que las operaciones denominadas "blandas" ayuden a este crecimiento, incluida la liberalización del arrendamiento, la transferencia entre aerolíneas y la compartición de códigos, así como la consideración de la regulación de las operaciones de intercambio. Sin embargo, para que estas opciones ofrezcan una solución adecuada, es importante que, al facilitarlas, los reguladores tengan plenamente en cuenta las consideraciones sociales, de seguridad operacional y medioambientales.

3. DIFICULTAD QUE PLANTEA LA ESCASEZ DE CAPITAL HUMANO

3.1 Además de estas disrupciones en la cadena de suministro, existe una escasez continua de personal calificado en muchos ámbitos, no solo pilotos(as), tripulaciones, personal técnico, controladores(as) de tránsito aéreo, personal de servicios de escala, personal de seguridad y puestos de gestión en el sector, sino también de personal en los organismos de reglamentación.

3.2 Durante la pandemia, muchas personas dejaron su trabajo, lo que generó una escasez de especialistas en áreas como ingeniería, puestos técnicos y de producción en líneas de ensamblaje que ha afectado los índices de producción. Además, la pandemia interrumpió los procesos de contratación y capacitación en muchas organizaciones. Una vez que se redujeron las restricciones relacionadas con la pandemia y las líneas aéreas estuvieron en condiciones de reanudar operaciones, una gran cantidad de personal de la aviación que había sido separado del servicio ya había encontrado empleo en otras áreas y no quiso regresar, lo que generó la escasez. Los organismos de reglamentación no han sido inmunes a esto, y en algunas jurisdicciones también han tenido dificultades por la escasez de personal especializado, lo cual ha generado retrasos en la expedición de aprobaciones reglamentarias relacionadas con la seguridad operacional.

3.3 Al mismo tiempo, ha aumentado la competencia con otros sectores por el personal cualificado. El atractivo del sector se ha quedado un poco rezagado respecto de otros sectores debido a peores condiciones de trabajo, falta de diversidad y roles en los que domina fuertemente un género, lo que hace que sea difícil atraer y retener una fuerza laboral joven y diversa. Por último, la rápida transformación tecnológica y su impacto en la aviación (por ejemplo, la digitalización, la inteligencia artificial, la automatización, el desarrollo de la aviación no tripulada y la transición a aeronaves y recursos energéticos más sostenibles) tiene el potencial de agravar aún más la escasez de mano de obra ahora y en el futuro, puesto que exige más personas con competencias técnicas en un mercado laboral ya escaso.

3.4 El resultado combinado de la escasez, la disrupción en la contratación y la formación ocasionada por la pandemia y el aumento de la competencia en el mercado laboral es un impacto negativo

en las tasas de producción, retrasos en la emisión de aprobaciones reglamentarias, aumento de la fatiga del personal, aumento del costo de la contratación y la formación, y falta de diversidad en el sector, lo que dificulta la innovación y el aumento de la productividad.

3.5 Contar con una fuerza laboral diversa e inclusiva y con políticas efectivas de diversidad, igualdad e inclusión para mejorar el entorno general de trabajo, la representación y la participación en la aviación facilita el desarrollo económico del sector de la aviación y contribuye a su resiliencia ante futuras crisis y sucesos. Dada la experiencia de los últimos años y la pérdida de talentos en el sector tras la pandemia, se debe prestar mayor atención al impacto de las condiciones laborales de conformidad con el Programa de Trabajo Decente de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

3.6 Ya existen varias iniciativas para mejorar el atractivo del sector de la aviación. El Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales, ICCAIA, estableció el Grupo de Trabajo Mundial de Habilidades de Aviación y Aeroespaciales que reúne a Estados, organizaciones de reglamentación y a la industria para aunar recursos y colaborar en aspectos difíciles relacionados con la fuerza laboral. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha participado activamente en esta esfera, señalando a la atención este aspecto en las resoluciones aprobadas por la Asamblea en los períodos de sesiones 39º y 41º. Igualmente, la OACI estableció la iniciativa denominada Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), con la que se busca disponer de suficientes profesionales con la capacitación y las competencias necesarias para asumir las funciones de operación, gestión y mantenimiento del sistema de transporte aéreo internacional en el futuro. También se debería considerar en el futuro la posibilidad de promover programas de divulgación, formación y becas para grupos insuficientemente representados, ampliando las asociaciones con las autoridades nacionales para incluir universidades y otras instituciones de capacitación y educación.

3.7 La OACI también ha convocado eventos de alto nivel, como las dos ediciones de la Cumbre sobre Igualdad de Género en la Aviación que se realizaron en 2018 y 2023 para analizar las dificultades a las que se enfrentan las mujeres en la aviación, y las barreras para atraer, retener y promover la participación de las mujeres en la aviación. La región Europa y Atlántico septentrional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI-EUR/NAT) organizó un taller regional sobre igualdad de género y empoderamiento de las mujeres en la aviación los días 4 y 5 de marzo de 2025 para examinar los desafíos regionales. En Europa, la Comisión Europea ha designado personas embajadoras para la diversidad en el transporte a fin de promover la diversidad, la igualdad y la inclusión en el sector del transporte de la Unión Europea (UE). La *European Civil Aviation Conference (ECAC) Charter on Diversity and Inclusion* [Carta sobre Diversidad e Inclusión de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)], adoptada en mayo de 2023 por directores y directoras generales de Aviación Civil de 44 Estados miembros de la CEAC, marca un importante paso adelante en el fomento de la diversidad, la equidad y la inclusión (DEI) en toda la aviación civil europea. La Carta afirma el compromiso de la CEAC de promover entornos de trabajo diversos, equitativos e inclusivos donde todas las personas se sientan respetadas, valoradas y empoderadas. Creada en diciembre de 2022, la *ECAC Network on Diversity and Inclusion in Civil Aviation* (Red de la CEAC sobre diversidad e inclusión en la aviación civil) reúne a especialistas de las administraciones de aviación civil de todos los Estados miembros de la CEAC. EUROCONTROL creó un conjunto de herramientas de diversidad, equidad e inclusión en la aviación para proporcionar enfoques pragmáticos y eficientes, al tiempo que complementa, identifica y remite a las iniciativas existentes.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Estas dificultades subrayan la necesidad de nuevas medidas a nivel internacional. En cuanto a las interrupciones de la cadena de suministro, los organismos de reglamentación deben examinar si se justifica que haya opciones operativas alternativas que faciliten el crecimiento del mercado para las líneas aéreas, tales como el arrendamiento con tripulación y sin tripulación, la compartición de códigos, los

acuerdos entre líneas aéreas y de intercambio de aeronaves, teniendo plenamente en cuenta la necesidad de mantener las normas de seguridad operacional y de protección medioambiental y social.

4.2 En cuanto a la escasez de capital humano, en este momento es necesario intensificar la cooperación entre los gobiernos, las partes interesadas y las instituciones educativas mediante el intercambio de mejores prácticas y materiales, la consolidación de actividades y el monitoreo y seguimiento de las cuestiones relacionadas con el personal.

— FIN —