



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

NACC/DCA/11 - NI/29
12/06/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Mejora al transporte aéreo en la región

ACTUALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
	<ul style="list-style-type: none">Actualización de las previsiones económicas y de tránsito a nivel mundial y de América del Norte, América Central y el Caribe (NACC).<i>Información actualizada sobre la labor de la OACI en materia de política y reglamentación del transporte aéreo y gestión de infraestructuras.</i>
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">Objetivo estratégico 4 - Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">Resolución A41-27

1. Introducción

1.1 El desarrollo económico del transporte aéreo es uno de los cinco objetivos estratégicos de la OACI. Su objetivo es fomentar un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable que:

- ofrezca la libertad de viajar de forma asequible;
- mejore la eficiencia económica y la transparencia del comercio internacional;
- facilite el acceso a fondos y financiación para el desarrollo de infraestructuras de aviación;
- fomente la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades para apoyar el crecimiento del transporte aéreo en beneficio de todas las partes interesadas; y
- proporcione diversos análisis económicos necesarios para la planificación de la capacidad y las infraestructuras de navegación aérea, la protección del medio ambiente y la eficiencia del sistema de transporte aéreo.

1.3 Por ello, la Organización ha seguido apoyando a los Estados asegurándose de que los materiales de política y orientación en el ámbito de la economía del transporte aéreo se mantengan actualizados.

1.4 Este documento presenta información sobre la tendencia de recuperación del tránsito aéreo tras la pandemia de COVID-19 y las previsiones de tránsito tanto a nivel mundial como de la NACC. También ofrece información actualizada sobre la labor de la OACI en materia de política y reglamentación del transporte aéreo, así como de gestión de infraestructuras.

2. Debate

Recuperación del tránsito aéreo tras la pandemia de COVID-19 y previsiones de tránsito

2.1 El año 2022 se ha caracterizado por una recuperación mucho más fuerte del transporte aéreo en comparación con 2021. En particular, los viajes internacionales han cobrado un impulso significativo tras un largo periodo de descenso del tránsito. Según el Análisis del Impacto Económico de COVID-19 en la Aviación Civil de la OACI(<https://www.icao.int/sustainability/Pages/default.aspx>), en 2022, la capacidad de asientos ofrecidos por las compañías aéreas se recuperó en alrededor 80% de los niveles anteriores a la pandemia, y el número de pasajeros se recuperó en más del 70%. Insertar enlace a donde está publicado el análisis mencionado.

2.2 La recuperación del tránsito en la región NACC mostró algo más de resistencia en comparación con el ritmo medio mundial en 2022, con una recuperación del tránsito total de pasajeros a aproximadamente el 84% del nivel anterior a la pandemia. El tránsito internacional y nacional de pasajeros en NACC se recuperó hasta aproximadamente el 72% y el 80%, respectivamente. El tráfico de mercancías en 2022 registró un 107% del nivel de 2019.

2.3 Las estimaciones actuales para la carga aérea en 2022 pueden compararse con los niveles de 2021, a la vez que muestran un crecimiento marginal en comparación con el nivel anterior a la pandemia. Sin embargo, se espera que el ritmo de crecimiento de la carga aérea sea menor en 2023, dada la ralentización del crecimiento económico mundial, aunque el crecimiento de la carga aérea a largo plazo se mantiene alineada con la tendencia estimada anteriormente, que indica un fuerte crecimiento a largo plazo.

2.4 La OACI prevé que la demanda de pasajeros aéreos en 2023 se recupere rápidamente a los niveles anteriores a la pandemia en la mayoría de las rutas en el primer trimestre y que a finales de año se alcance un crecimiento en torno a un 3% superior a las cifras de 2019. Mirando al futuro, se espera que la demanda de pasajeros aéreos en 2024 sea más fuerte, de alrededor del 4% superior a la de 2019. En términos de Tasa de Crecimiento Anual Compuesta (TCAC), esto se traduce en un crecimiento del 0,7% durante el período 2019-2024.

2.5 El tránsito previsto para NACC se presenta en el Apéndice 1. Se espera que los ingresos por pasajero-kilómetro (RPK) entre 2019 y 2023 procedentes de la región sigan de cerca la previsión de recuperación mundial, alcanzando el 97% de los niveles de 2019 para finales de 2023. Se prevé que los RPK de la región sean un 5,4% superiores a los de 2019 a finales de 2025, lo que se traduce en una TCAC del 0,9% para el periodo 2019-2025. Se espera que el tráfico internacional crezca a un ritmo más rápido, un 1,1%, frente al 0,5% de TCAC del tránsito nacional durante el mismo periodo.

Datos y análisis de aviación

2.6 **Tableros de mando de Big Data de la OACI.** La Sección de Datos y Análisis de Aviación de la OACI colaboró con el Grupo Mundial de Datos Masivos de las Naciones Unidas en la elaboración de tableros de mando de inteligencia empresarial para la toma de decisiones basada en datos. Los tableros de mando en línea se han desarrollado utilizando la plataforma de última generación Tableau, que ofrece funciones de visualización y consulta. Cada Estado miembro ha recibido una licencia gratuita (véase la carta de Estado 22/67).

2.7 **Igualdad de género en la aviación mundial.** La última encuesta mundial de la OACI sobre la situación del personal de aviación con licencia por género revela que la participación de las mujeres que ocupan puestos como pilotos, controladoras de tránsito aéreo y técnicas de mantenimiento ha aumentado en términos generales del 4,5% a nivel mundial en 2016, al 4,9% en 2021. La OACI ha publicado nuevos tableros de mando analíticos sobre la participación del personal femenino de aviación con licencia en la mano de obra, y se espera que el acceso de los países a los nuevos datos y el conocimiento de los mismos conduzcan a objetivos mejor informados y a la elaboración de políticas que ayuden a reducir la todavía significativa brecha de género en la aviación¹.

Liberalización del transporte aéreo

2.8 **Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional.** El 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A41), celebrado recientemente, exhortó a todos los Estados miembros a que tuvieran en cuenta y aplicaran la *Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo* internacional en sus políticas y prácticas reglamentarias. Por ello, la OACI se ha embarcado en la mejora del diálogo y el intercambio de información entre los Estados miembros y el sector sobre la liberalización del acceso al mercado de los servicios de pasajeros y carga aérea a través de diversos foros, entre ellos el evento anual de negociación de servicios aéreos de la OACI (ICAN) y la base de datos del **Acuerdo Mundial sobre Servicios Aéreos (WASA)**(<https://data.icao.int/wasa>).

2.9 **Liberalización de la propiedad y el control de las compañías aéreas.** En la Decimosexta Reunión del Panel de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP/16) celebrada en abril de 2022, el Panel debatió un proyecto revisado de Convenio sobre Inversión Extranjera en Aerolíneas para liberalizar la propiedad y el control de las compañías aéreas. Basándose en las recomendaciones del Grupo y en la aprobación de las mismas por parte del Comité de Transporte Aéreo (ATC), la A41 solicitó posteriormente la continuación de los trabajos para avanzar en el desarrollo del Convenio sobre Inversión Extranjera en Compañías Aéreas. En consecuencia, el Grupo de Trabajo 1 del ATRP celebró una reunión presencial los días 25 y 26 de octubre de 2022 en Estocolmo (Suecia) para abordar las cuestiones de interés pendientes con el fin de avanzar en la tarea.

2.10 **Acuerdo específico para liberalizar aún más los servicios de carga aérea.** El ATRP/16 también deliberó sobre la flexibilidad operativa de las operaciones de carga aérea. Basándose en la recomendación del grupo de expertos y en el respaldo del ATC, la A41 solicitó posteriormente que se examinara la necesidad de estudiar la elaboración de un acuerdo internacional específico para facilitar aún más la liberalización de los servicios de carga aérea. Esta tarea está siendo abordada actualmente por

¹ <https://public.tableau.com/app/profile/icaodataanalytics/viz/RegionalPersonnelByGenderAnalysis/PersonnelbyGender>

el ATRP a través de su Grupo de Trabajo 2. Los días 17 y 18 de noviembre de 2022 se celebró en Brasilia, Brasil, una reunión presencial del Grupo de Trabajo para deliberar sobre esta tarea asignada.

2.11 **Las operaciones de aeronaves no tripuladas.** En la ATRP/16 también se debatió la regulación económica de las operaciones internacionales de aeronaves no tripuladas. De acuerdo con la recomendación del Grupo y con el respaldo de ATC, el A41 solicitó que se llevara a cabo una evaluación en profundidad sobre si es necesario desarrollar directrices para la regulación económica de las operaciones internacionales de sistemas de aeronaves no tripuladas y que el ATRP se pusiera en contacto con otros grupos de expertos y paneles de la OACI sobre los aspectos pertinentes de la materia. El Grupo de Trabajo 3 del ATRP, como parte de sus esfuerzos para abordar esta tarea, celebró una reunión presencial del 7 al 8 de febrero de 2023 en Singapur.

2.12 **Respuesta a la crisis** internacional. En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se pidió al Consejo que elaborara directrices con el fin de proporcionar a los Estados la flexibilidad necesaria para responder temporalmente a las crisis internacionales, protegiendo al mismo tiempo la integridad de los acuerdos de servicios aéreos y facilitando la continuación del tránsito durante una crisis y garantizando el regreso a la "normalidad" después de la misma. El Grupo de Trabajo ATRP se ocupa actualmente de esta tarea. Durante el tercer trimestre de 2023 se celebraría una reunión presencial del Grupo de Trabajo ATRP para trabajar en esta tarea.

Concurso

2.13 **Compendio de políticas y prácticas de competencia.** Siguiendo las recomendaciones de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) y del ATRP, la OACI elaboró el Compendio sobre Políticas y Prácticas de Competencia, disponible en línea (<https://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/0-default.aspx>). El Compendio contiene información útil sobre las políticas, leyes y prácticas reguladoras de los Estados en materia de competencia. Contiene información sobre la cooperación en materia de competencia que llevan a cabo las organizaciones regionales. Para fomentar el intercambio eficaz de información, se anima a los Estados y a las organizaciones regionales a compartir con la OACI información actualizada sobre sus respectivas políticas y prácticas en materia de competencia.

Protección de los consumidores y planificación de la respuesta en caso de emergencia

2.14 **Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal de 1999) y Principios fundamentales de la OACI sobre protección del consumidor.** En el 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se exhortó a los Estados miembros que aún no se habían adherido al Convenio de Montreal a que consideraran la posibilidad de hacerlo. Hasta la fecha, 139 Estados son signatarios del Convenio de Montreal. También se motivó a los Estados y a las partes interesadas a tener debidamente en cuenta y aplicar los Principios Básicos de la OACI sobre Protección de los Consumidores en la elaboración de políticas y en las prácticas reglamentarias y operativas, incluso en caso de perturbaciones masivas que afecten a la aviación. También se motivó a los Estados miembros a mantener informada a la OACI de las experiencias adquiridas o los problemas encontrados en su aplicación.

2.15 **Compendios sobre protección de los consumidores.** Para fomentar el intercambio de información entre los Estados miembros, la OACI sigue actualizando el Compendio sobre protección de los consumidores (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>) y el Compendio sobre el plan de respuesta de emergencia de los Estados (<https://www.icao.int/sustainability/ERP/Pages/Compendium.aspx>). Ambos Compendios contienen, respectivamente, información sobre los regímenes normativos nacionales relacionados con la protección de los consumidores y las mejores prácticas en materia de respuesta y coordinación de las perturbaciones masivas en aeropuertos y compañías aéreas.

Gestión de infraestructuras

2.16 La OACI sigue esforzándose en el desarrollo de infraestructuras de aviación, incluyendo la elaboración y actualización de políticas y orientaciones sobre la tarificación de aeropuertos y servicios de navegación aérea y la financiación de infraestructuras de aviación. La Octava Reunión Conjunta del Grupo de Economía Aeroportuaria y el Grupo de Economía de los Servicios de Navegación Aérea (AEP-ANSEP/8), celebrada en diciembre de 2021, ha hecho avanzar los trabajos sobre estos aspectos.

2.17 **Actualización de las orientaciones de la OACI sobre economía de los servicios de navegación aérea.** Se ha llevado a cabo una revisión exhaustiva del *Manual de Economía de los Servicios de Navegación Aérea* (Doc 9161), con el fin de proporcionar orientaciones actualizadas sobre la tarificación de los servicios de navegación aérea y la gestión económica y financiera.

2.18 **Nuevas orientaciones y herramientas para apoyar las decisiones de inversión en la financiación de infraestructuras de aviación.** Se ha elaborado un nuevo Manual independiente *sobre análisis económicos y financieros para proyectos de infraestructuras de aviación* (Doc 10170) con el fin de proporcionar orientación detallada sobre cómo realizar análisis económicos y financieros para la evaluación de los costos y beneficios de los proyectos de infraestructuras de aviación.

2.19 **Elaboración de orientaciones sobre la financiación de la prestación de servicios a la aviación civil.** Se está trabajando para abordar la recuperación de los costos de la prestación de servicios meteorológicos aeronáuticos (MET) y la prestación de servicios de información meteorológica espacial. También se está trabajando para evaluar los aspectos económicos de los sistemas aéreos no tripulados (UAS) y explorar posibles mecanismos de financiación para apoyar su funcionamiento.

2.20 **Modernización de las Tarifas de Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea (Doc 7100).** Se introducen mejoras continuas en la aplicación en línea de Aero Tariffs (tarifas aéreas) (<https://data.icao.int/aerotariffs>), que convierte el Doc 7100 impreso en una herramienta web. La aplicación proporciona una plataforma analítica en la formulación y evaluación comparativa de los aeropuertos y el sistema de tarificación de los servicios de navegación aérea.

2.21 **Revisión de las políticas de la OACI sobre tasas aeroportuarias y servicios de navegación aérea.** Se está trabajando en la revisión de las políticas de la OACI sobre tasas contenidas en el Doc 9082 a través de un Grupo de Trabajo establecido en el AEP-ANSEP/8. Del 22 al 25 de mayo de 2023 se celebró una reunión presencial del Grupo de Trabajo en la Oficina EUR-NAT de la OACI.

2.22 Conclusión

2.23 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información proporcionada.

APÉNDICE

Previsiones de Tránsito para NACC por RPK CAGR

Route Group	2019 - 2025	2019 - 2030
Central America/Caribbean	-0.4%	1.2%
Central America/Caribbean - Africa & Middle East	1.1%	2.4%
Central America/Caribbean - Europe	-0.5%	1.5%
Central America/Caribbean - North America	0.8%	1.4%
Central America/Caribbean - South America	1.3%	2.9%
Intra Central America/Caribbean	0.5%	1.7%
North America	0.6%	1.0%
North America - Africa	-0.9%	0.0%
North America - China	3.7%	3.7%
North America - Europe	0.8%	1.4%
North America - Middle East	0.8%	1.2%
North America - North Asia	0.8%	1.2%
North America - Pacific South East Asia	0.1%	1.5%
North America - South America	2.1%	2.0%
North America - South West Asia	2.4%	2.8%
Intra North America	0.7%	1.1%
NACC Overall	0.9%	1.4%

— FIN —