



2013 ANNUAL REVIEW 2013

Índice de Contenidos


Afiliación a la IATA.....	2
Junta Directiva	4
Mensaje del Director General.....	6
Situación del sector	8
Artículo: El valor de la conectividad	
Seguridad	14
Artículo: Implementación de una IOSA Mejorada	
Protección	20
Artículo: Necesidad de un enfoque basado en riesgos	
Políticas regulatorias y tributación	24
Artículo: Armonización de los requisitos sobre derechos de los pasajeros	
Infraestructuras.....	30
Artículo: Impulso a la implementación del Espacio Aéreo Europeo Único	
Medioambiente	34
Artículo: Logro del objetivo de crecimiento neutro de carbono	
Transporte de Mercancías	38
Artículo: Hoja de ruta del transporte electrónico de mercancías	
Experiencia de los pasajeros.....	42
Artículo: Qué supone la NDC para los pasajeros	
Sistemas de liquidación del sector.....	48
Soluciones de la aviación	52
Artículo: Inteligencia empresarial mejorada a través de DDS	

Nota: Salvo que se especifique lo contrario, todas las cifras en dólares (\$) se refieren a dólares USA (\$USA).



IATA
Tony Tyler
Director General y CEO
Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Memoria Anual 2013
69ª Junta Anual
Ciudad del Cabo, junio de 2013

Exclusión de Responsabilidad: Téngase en cuenta que las fotografías utilizadas en esta publicación se incluyen exclusivamente a efectos ilustrativos. Los modelos mostrados en estas fotografías tienen como función ilustrar la idea de personas reales comunes de diferentes culturas y regiones. Los autores no pretenden que se considere que las opiniones en esta publicación, o asociadas a las fotografías, sea la opinión de los propios modelos.



"Soy propietario de una compañía en Fiji. La gente viene de todo el mundo a ver nuestras bellas islas. Nos hemos especializado en ecoturismo. Nuestros guías hablan, al menos, tres idiomas y tenemos una formación especial sobre nuestra naturaleza local."

El turismo aéreo supone el 25% del PIB de Fiji y la aviación da apoyo a 66.000 puestos de trabajo en las islas. A nivel global, la aviación emplea directamente a 8,36 millones de personas.

Afiliación a la IATA a día 1 de mayo de 2013

ABSA Cargo Airline
Adria Airways
Aegean Airlines
Aer Lingus
Aero República
Aeroflot
Aerolineas Argentinas
Aeromexico
Aerosvit Airlines
Afriqiyah Airways
Aigle Azur
Air Algérie
Air Arabia
Air Astana
Air Austral
Air Baltic
Air Berlin
Air Botswana
Air Canada
Air China
Air Corsica
Air Europa
Air France
Air India
Air Koryo
Air Macau
Air Madagascar
Air Malawi
Air Malta
Air Mauritius
Air Moldova
Air Namibia
Air New Zealand
Air Niugini
Air Nostrum
Air One
Air Pacific
Air Seychelles
Air Tahiti
Air Tahiti Nui
Air Transat
Air Vanuatu
AirBridgeCargo Airlines
Aircalin
Airlinck
Alaska Airlines
Alitalia
All Nippon Airways
AlMasria Universal Airlines
ALS
American Airlines
Arik Air
Arkia Israeli Airlines
Armavia
Asiana Airlines
Atlas Air
Atlasjet Airlines
Austral
Austrian
AVIANCA
Azerbaijan Airlines
B&H Airlines
Bangkok Air
Belavia–Belarusian Airlines
Belle Air
Biman
Binter Canarias
Blue Panorama
Blue1
bmi Regional
British Airways
Brussels Airlines
Bulgaria air
C.A.L. Cargo Airlines
Cargojet Airways
Cargolux
Caribbean Airlines
Carpatair
Cathay Pacific
China Airlines
China Cargo Airlines
China Eastern
China Southern Airlines
CityJet
Comair
Condor
Condor Berlin
Copa Airlines
Corsair
Croatia Airlines
Cubana
Cyprus Airways
Czech Airlines
Delta Air Lines
DHL Air
DHL International E.C.
Donavia
Dragonair
Egyptair
EL AL
Emirates
Estonian Air
Ethiopian Airlines
Etihad Airways
Euroatlantic Airways
European Air Transport
Eurowings
EVA Air
Federal Express
Finnair
flybe
Freebird Airlines
Garuda
Georgian Airways
Gulf Air
Hahn Air
Hainan Airlines
Hawaiian Airlines
Hong Kong Airlines
Hong Kong Express Airways
Iberia
Icelandair
InselAir
Interair
InterSky
Iran Air
Iran Aseman Airlines
Israir Airlines
Japan Airlines
Jat Airways
Jazeera Airways
Jet Airways
Jet Lite
JetBlue
Jordan Aviation
JSC Nordavia–RA
/...

Juneyao Airlines
 Kenya Airways
 Kish Air
 KLM
 Korean Air
 Kuwait Airways
 LACSA
 LAM—Linhas Aéreas de Moçambique
 LAN Airlines
 LAN Argentina
 LAN Cargo
 LAN Perú
 LAN Ecuador
 Libyan Airlines
 LOT Polish Airlines
 Lufthansa
 Lufthansa Cargo
 Lufthansa CityLine
 Luxair
 Mahan Air
 Malaysia Airlines
 Malmö Aviation
 Martinair Cargo
 MAS AIR
 MEA—Middle East Airlines
 Meridiana fly
 MIAT—Mongolian Airlines
 Montenegro Airlines
 NIKI
 Nippon Cargo Airlines
 Nouvelair
 Olympic Air
 Oman Air
 Onur Air
 PAL—Philippine Airlines
 Pegasus Airlines
 PGA—Portugália Airlines
 PIA—Pakistan International Airlines
 Precision Air
 PrivatAir
 Qantas
 Qatar Airways
 Rossiya Airlines
 Royal Air Maroc
 Royal Brunei
 Royal Jordanian
 SAA—South African Airways
 Safair
 Safi Airways
 SAS
 SATA Air Açores
 SATA Internacional
 Saudi Arabian Airlines
 Shandong Airlines
 Shanghai Airlines
 Shenzhen Airlines
 SIA—Singapore Airlines
 SIA Cargo
 Siberia Airlines
 Sichuan Airlines
 Silkair
 SKY Airlines
 South African Express Airways
 SriLankan Airlines
 Sudan Airways
 SunExpress
 Surinam Airways
 SWISS
 Syrianair
 TAAG—Angola Airlines
 TACA
 TACA Peru
 TACV Cabo Verde Airlines
 TAM—Transportes Aéreos del Mercosur
 TAM Linhas Aéreas
 TAME—Linea Aérea del Ecuador
 TAP Portugal
 TAROM
 Thai Airways International
 THY—Turkish Airlines
 Tianjin Airlines
 TNT Airways
 Transaero
 TransAsia Airways
 TUIfly
 Tunis Air
 Ukraine International Airlines
 United Airlines
 UPS Airlines
 US Airways
 UTair
 Vietnam Airlines
 Virgin Atlantic
 Virgin Australia Airlines
 Virgin Australia International Airlines
 Vladivostok Air
 Volaris
 Volga-Dnepr Airlines
 VRG Linhas Aéreas
 White Airways
 Wideroe
 Xiamen Airlines
 Yemenia

Mensaje del Presidente

Algunas reflexiones del sector de la aviación sobre un año de éxito y consecución de logros:

Durante 2012 se han transportado por aire con seguridad cerca de tres mil millones de personas y 47 millones de toneladas métricas de carga. La actividad implica alrededor de 57 millones de puestos de trabajo y 2,2 billones de dólares USA de actividad económica – alrededor del 3,5% del PIB global.

El transporte aéreo pone en conexión a los negocios con los mercados globales y permite acceder en todo el mundo a productos con fecha de caducidad, desde medicinas y productos frescos a ayuda de urgencia.

Más de la mitad de los turistas a nivel mundial viajan por aire. Y la aviación sustenta los mayores acontecimientos emblemáticos, como los Juegos Olímpicos.

Más difícil de medir, pero igualmente importante, es el papel de la aviación en reunir a familias y a amigos, en la puesta en contacto de culturas y en la expansión de ideas. La aviación enriquece la vida de las personas al tiempo que expande prosperidad.

Debemos sentirnos orgullosos de todos estos logros – y deberíamos promoverlos firmemente.

Al mismo tiempo, debemos tener muy claros los desafíos a los que nos enfrentamos.

Es esencial que sigamos manteniendo los más elevados estándares de seguridad, protección y sostenibilidad medioambiental, como base de nuestro crecimiento como sector. Los 240 miembros de la IATA, en colaboración con gobiernos y otros socios, están trabajando para conseguir una mejora continua a través de programas específicos en cada área.

También debemos seguir trabajando con los gobiernos para asegurar que los ajustes políticos y regulatorios fomenten, en lugar de restringir, la contribución económica de la aviación.

/...



Muchas de las aerolíneas han iniciado importantes programas de cambio, reorganizando su negocio, volviendo a contratar empleados y reactivando el servicio de atención al cliente. Muchas de ellas están progresando con nuevas inversiones y nuevos socios.

Con todo, los costes de la aviación siguen siendo elevados y los márgenes estrechos. Infraestructuras ineficientes o normas mal diseñadas –aunque bien intencionadas– pueden amenazar la sostenibilidad finan-

ciera del sector, requisito previo para los numerosos beneficios económicos que genera.

Una verdadera colaboración entre el sector y los gobiernos, centrada en la consecución de objetivos compartidos, a largo plazo, será fundamental si la aviación quiere seguir creando puestos de trabajo e impulsando la productividad.

Si miro hacia adelante, soy optimista sobre la capacidad de la aviación para lograr su verdadero potencial. La aviación es más

segura, más eficiente y más avanzada técnicamente que nunca, y los líderes de nuestro sector –con la IATA al frente– presentan una apasionante visión del futuro.

Ha sido un honor ser el Presidente de la Junta de Gobernadores de la IATA el pasado año. En las páginas de esta memoria encontrarán información sobre muchos de los grandes logros de nuestra asociación – y sobre sus aspiraciones para los próximos 12 meses y posteriormente.

Espero que sirva de inspiración para mi sucesor y para todos los miembros de la IATA, pues estamos tratando que este maravilloso sector alcance cotas más elevadas.

Alan Joyce
Presidente
Junta de Gobernadores
de la IATA
2012–2013

Junta de Gobernadores de la IATA 2012–2013

Akbar Al Baker
QATAR AIRWAYS

Khalid Abdullah Almolhem
SAUDI ARABIAN AIRLINES

Richard Anderson
DELTA AIR LINES

Tawfik Assy
EGYPTAIR HOLDING
COMPANY

David Barger
JETBLUE

David Bronczek
FEDEX EXPRESS

Yang Ho Cho
KOREAN AIR

Andrés Conesa
AEROMEXICO

Enrique Cueto
LAN AIRLINES S.A.

Peter Davies
AIR MALTA

German Efromovich
AVIANCA

Christoph Franz
LUFTHANSA

Tewolde Gebremariam
ETHIOPIAN AIRLINES

Goh Choon Phong
SINGAPORE AIRLINES

Naresh Goyal
JET AIRWAYS (INDIA) LTD

Peter Hartman
KLM

James Hogan
ETIHAD AIRWAYS

Harry Hohmeister
SWISS

Alan Joyce
QANTAS

Temel Kotil
TURKISH AIRLINES

Liu Shaoyong
CHINA EASTERN AIRLINES

Titus Naikuni
KENYA AIRWAYS

Masaru Onishi
JAPAN AIRLINES

Calin Rovinescu
AIR CANADA

Emirsyah Satar
GARUDA INDONESIA

Vitaly G. Saveliev
AEROFLOT

Si Xian Min
CHINA SOUTHERN
AIRLINES

John Slosar
CATHAY PACIFIC

Jean-Cyril Spinetta
AIR FRANCE/KLM
(en representación de
AIR FRANCE)

Antonio Vázquez
IBERIA

Willie Walsh
International Airlines Group
(en representación de
BRITISH AIRWAYS)

Sólidas asociaciones, negocios consolidados.

Las aerolíneas consiguen escasos beneficios en épocas de dificultades. En 2012, el sector ha obtenido un beneficio global de 7.600 millones de dólares USA. Con unos ingresos de 638.000 millones de dólares USA, supone un margen de beneficio neto del 1,2%.

Que las aerolíneas hayan logrado algún beneficio con un crecimiento del PIB de un 2,1% y con una subida media record del petróleo de 111,8 \$ por barril (Brent), supone un gran logro. Si lo ponemos en perspectiva, en 2003 el sector estaba en números rojos con el petróleo a menos de 30 \$ el barril y con un crecimiento económico del 2,8%.

La rentabilidad se ha conseguido como consecuencia de un aumento de la eficacia y de mejoras en la estructura del sector. Un ejemplo de lo anterior lo encontramos en el hecho de que el coeficiente de ocupación media de pasajeros se ha incrementado alrededor de ocho puntos porcentuales en relación con la última década.

En este año se esperan algunas mejoras modestas. No se vislumbra ninguna mejora a corto plazo de los precios del petróleo. Pero la economía global está mostrando signos de crecimiento, fortalecido principalmente por sólidos mercados emergentes.

El papel de la aviación como catalizador del crecimiento económico nunca ha sido tan evidente. Las economías desarrolladas necesitan desesperadamente crecimiento económico. Es la única forma de salir del conjunto de crisis fiscales que afrontan. Y la aviación es un vínculo fundamental para facilitar las relaciones comerciales con las economías en expansión.

La aviación supone un esfuerzo en equipo. Su destino y su habilidad para jugar este papel determinante dependen de sólidas asociaciones en toda la cadena de valor y con los gobiernos. En muchos casos, estas asociacio-

nes están aportando progreso. En otros, el sector se enfrenta a serias dificultades.

Con un promedio de un accidente grave por cada cinco millones de vuelos en reactores fabricados en occidente el pasado año, la seguridad constituye todo un éxito. La existencia de un compromiso común, de estándares globales y de cooperación, han dado como resultado el año más seguro de la historia de la avia-

ción. La Auditoría de Seguridad Operativa (IOSA por sus siglas en inglés) de la IATA supone una aportación importante a la mejora de los resultados. Las más de 380 aerolíneas inscritas en la IOSA no han registrado en 2012 ningún accidente con pérdida del casco en aviones fabricados en occidente, y la tasa total de accidentes entre las mismas ha sido 4,3 veces inferior a la de las aerolíneas no inscritas.

/...



Un planteamiento similar de cooperación entre el sector y los gobiernos también está mejorando la seguridad. Asimismo, se está desarrollando de forma uniforme un enfoque basado en riesgos y en datos.

Lo anterior está ayudando a avanzar en nuestros dos programas emblemáticos de seguridad: Control de Seguridad del Futuro y Transporte Seguro de Mercancías. En relación con el primero, hemos llegado a acuerdos sobre estándares, estamos probando componentes y planificando una implementación por fases, a comenzar en 2014. En cuanto a carga, Kenia, México, Chile, Egipto, los EAU y Jordania han implementado proyectos piloto de Transporte Seguro de Mercancías tras el éxito de la prueba de implementación de dicho programa en Malasia.

En 2012, la aviación también ha avanzado en su compromiso en sostenibilidad medioambiental. El sector ha permanecido unido en la consecución de los objetivos de mejora en la eficiencia del combustible de un 1,5% anual de promedio hasta 2020, de logro de crecimiento neutro de carbono a partir de 2020 (CNG2020), y de reducción de las emisiones netas a la mitad en 2050 comparado con 2005.

Las medidas basadas en el mercado (MBM) serán fundamentales para lograr el compromiso CNG2020. Y puesto que la aviación es un sector global, es muy importante que dichas medidas se coordinen globalmente. Teniendo en cuenta que a finales de 2012 la Unión Europea ha suspendido el cómputo de plazos en su plan unilateral de inclusión de la aviación inter-

nacional en su proyecto de comercio de emisiones, tanto los responsables políticos como el sector de la aviación se han centrado en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en su reunión trianual a celebrar durante este año. Como apoyo a un acuerdo liderado por los gobiernos, las aerolíneas están haciendo todo lo posible para encontrar una solución a nivel sectorial sobre cómo compartir las consecuencias del compromiso CNG2020.

Las aerolíneas también están trabajando con la cadena de valor de viajes para tratar la urgente necesidad de modernizar la distribución a través de agencias de viaje. En concreto, la iniciativa de Nueva Capacidad de Distribución (NDC) busca desarrollar estándares de mensajería-XML en las comunicaciones entre agentes y aerolíneas. El objetivo es permitir que las agencias de viaje puedan ofrecer a los clientes la misma experiencia de compra con amplios contenidos que la ofrecida a través de las páginas web de las aerolíneas. Esto no puede ofrecerse hoy en día debido a las limitaciones de los sistemas de distribución global (GDS por sus siglas en inglés), sistemas creados antes de la existencia de las tecnologías de internet. El Departamento de Transporte de los EE.UU. está pendiente de aprobación de una resolución que establezca los estándares NDC, y tenemos confianza en el resultado, dados los importantes beneficios que la NDC puede aportar a los consumidores.

Parece, no obstante, que nos va a costar más convencer a los gobiernos para que reduzcan la presión generada por unos ele-

vados impuestos y unas normas gravosas. El acuerdo de la Comisión Europea de cancelar sus proyectos de no aplicar las Directrices de Franjas Horarias (Slot) Mundiales en su Paquete de Aeropuertos ha sido un logro importante. Pero la agenda jurídica del sector sigue llena. El enfoque debe centrarse en la armonización mundial de normas, y la lista de prioridades incluye encontrar un planteamiento razonable de los derechos de los pasajeros, la adopción universal del Convenio de Montreal de 1999 (MC99) y la adhesión a los principios de la OACI por parte de los gobiernos en la regulación y privatización del monopolio de proveedores de infraestructuras.

Trabajando conjuntamente con socios externos para mejorar el entorno operativo de los miembros de la IATA, la propia IATA se ha propuesto ser un socio seguro y más fiable que nunca para el sector. Este propósito es evidente en los continuos esfuerzos para fortalecer los sistemas de liquidación de la IATA (ISS por sus siglas en inglés) en los que se apoya el sector. En 2012 se liquidaron unos 371.000 millones de dólares USA a través de los ISS. El Plan de Facturación y Liquidación (BSP por sus siglas en inglés) –el más grande de los sistemas de la IATA –ha liquidado cerca de 252.000 millones de dólares USA, con un 99,976% de porcentaje de éxito. Para mejorar aún más los resultados de los ISS, completaremos la migración de las funciones administrativas a centros regionales y automatizaremos el 96% de las liquidaciones ISS a finales de 2013. A más largo plazo, la conclusión de un nuevo contrato de proceso de datos nos mantendrá en el camino adecuado para

conseguir un 27% de reducción en tarifas unitarias en 2017 comparado con 2010.

Para alcanzar las necesidades y las expectativas de sus miembros, la IATA está evolucionando. Seguimos comprometidos con nuestra reconocida misión de representar, liderar y servir al sector de las aerolíneas. Pero nos hemos planteado un objetivo todavía más ambicioso. La IATA será la fuerza de creación e innovación de valor mediante la gestión de un sector del transporte aéreo seguro, protegido y rentable que conecte y enriquezca el mundo de forma sostenible.

A tal propósito se va a llevar a cabo, con efectos 1 de julio, una importante reestructuración organizativa. El objetivo es acercarnos a las necesidades de nuestros miembros. Y lo conseguiremos con una organización centrada en el principio "Desarrollo Global, Entrega Regional." La estructura de gobierno no se ha modificado. Pero se podrá ver a una IATA más fuerte centrada en la entrega de valor a nuestros 240 miembros y al sector en conjunto.

Están a punto de producirse dos importantes hitos de la aviación. Se espera que la cifra de número de pasajeros anuales supere por primera vez los 3.000 millones en 2013, y el 1 de enero de 2014 se cumplirá el primer centenario de la aviación comercial.

En un siglo, la aviación se ha desarrollado hasta ser el elemento vital de una economía globalizada y una verdadera fuerza positiva en nuestro mundo. Su asociación sigue dedicada a su mayor desarrollo sostenible como sector seguro, de confianza y rentable.



Tony Tyler
Director General y CEO

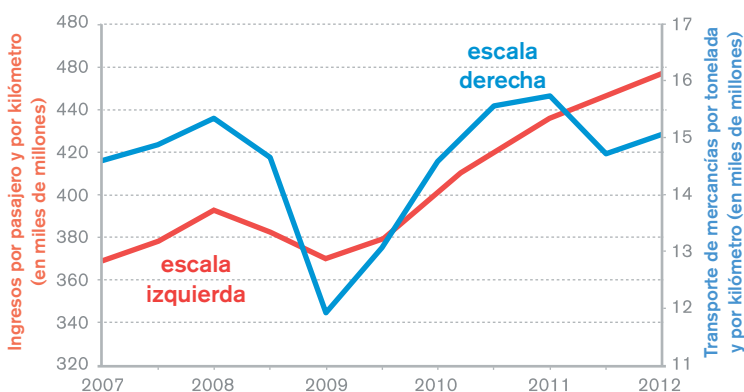
Historia del sector en 2012.

En 2012, el sólido crecimiento económico en mercados emergentes ha tenido como resultado un aumento del tráfico de pasajeros y una mayor conectividad de la aviación. Y a pesar de la entrega récord de aeronaves, la utilización de activos ha alcanzado nuevos máximos, impulsada por la consolidación y por otras mejoras en la estructura del sector. Mientras tanto, las aeronaves de nueva entrega también han aportado importantes mejoras en eficiencia.

El panorama ha sido muy distinto en el negocio del transporte aéreo de mercancías, el cual ha padecido un segundo año complicado, con mercados en declive, en descenso en la utilización y menores rendimientos.

No obstante, los buenos resultados en volumen del negocio de pasajeros han supuesto una rentabilidad de las aerolíneas mayor que la prevista. Se trata de un gran logro teniendo en cuenta que las economías desarrolladas mantienen su debilidad y que los precios del combustible de las aeronaves han alcanzado nuevos máximos anuales.

De los tres mercados más grandes que constituyen en conjunto el 83% del tráfico global, las aerolíneas de Asia-Pacífico siguen consiguiendo los márgenes más elevados y los mayores beneficios, si bien éstos han sido inferiores a los de 2011 por la debilidad del transporte aéreo de mercancías. Las aerolíneas de Norteamérica han generado los segundos mayores beneficios y han mejorado sus resultados como consecuencia de una mayor eficiencia derivada de la consolidación. Las aerolíneas europeas solamente han alcanzado el punto de equilibrio, sobre todo debido a la continua recesión en la Eurozona.



Tráfico aéreo total de pasajeros y mercancías, ajustado por temporada (Fuente: IATA)

El crecimiento del mercado de viajes aéreos se ha ralentizado en 2012 pero ha superado a una débil economía global.

El tráfico de pasajeros (expresado en ingresos por pasajero por kilómetro) creció un 5,3% en 2012. Si bien la tasa de crecimiento está en línea con las tendencias del sector, debemos destacar que la tasa de expansión se ha ralentizado por segundo año consecutivo. No obstante, los viajes aéreos se han mantenido excepcionalmente firmes teniendo en cuenta las difíciles condiciones económicas. En los últimos 20 años, el crecimiento de los viajes aéreos ha tenido un crecimiento medio de 1,8 veces el del PIB global. Pero en 2012, los viajes aéreos han aumentado 2,5 veces más rápido que el PIB global.

Mayor expansión de la conexión global.

En 2012, el desarrollo de la red ha seguido mejorando la conexión entre los pasajeros y las economías en el mundo. Las aerolíneas han añadido nuevos servicios con un aumento neto de 974 parejas de aeropuertos, tomando como referencia el pico de temporada de julio con 40.000 parejas que suponen un aumento de un 2,5% respecto al mismo mes del año anterior. Si comparamos también julio de 2012 con julio de 2011, la frecuencia de vuelos ha permanecido relativamente estable, con una media de solamente dos vuelos más diarios entre cada par de aeropuertos.

La mayoría de ese crecimiento ha provenido de los mercados emergentes.

El motivo de esta solidez es la fuerza de los mercados emergentes. El crecimiento económico y los viajes aéreos han sido débiles en las economías desarrolladas. No obstante, los mercados emergentes en Asia, Latinoamérica y África, han experimentado fuertes crecimientos económicos. Esto, a su vez, ha apoyado el crecimiento de los viajes aéreos de una forma superior a la que sugieren las cifras del PIB global.

Durante 2012, el 65% del crecimiento en cifras de pasajeros en mercados internacionales ha tenido lugar en mercados vinculados a economías emergentes. Los viajes por Asia han sido responsables de algo más de la mitad de este crecimiento. Otros mercados en crecimiento importantes han sido los viajes entre Europa y Asia, y en segmentos que conectan Europa y Asia a través de Oriente Medio. Los mercados de África a Oriente Medio y a Asia también han sido sólidos, reflejando el desarrollo de las nuevas rutas comerciales sur-sur. Otro 23% del crecimiento de los viajes aéreos internacionales en 2012 se ha generado en Europa, lo que parece extraño teniendo en cuenta las severas recesiones en muchas economías de la Eurozona. No obstante, debemos destacar que las estadísticas de crecimiento en Europa incluyen pasajeros con origen en Rusia, en Europa central y del este, y en Turquía, donde el crecimiento ha permanecido considerablemente más sólido que en la Eurozona.

El panorama ha sido similar en los mercados locales. El mercado desarrollado de los EE.UU. creció solamente un 0,8%.

/...

El crecimiento más rápido se ha dado en mercados locales emergentes como China, con un 9,5%, y Brasil, con un 8,6%. La excepción se ha dado en un descenso de un 2,1% en los viajes aéreos en el mercado local en India, un contratiempo resultante de los intentos de las aerolíneas de ajustar sus elevados costes.

Los viajes de negocios han aumentado y el segmento de primera clase ha permanecido sólido.

En 2012, el número de pasajeros internacionales viajando en asientos de primera clase ha aumentado un 4,8%, crecimiento algo inferior al 5,5% de 2011. Los viajes en clase turista, no obstante, han tenido una mayor expansión, de un 5,8%, invirtiendo ligeramente la tendencia de 2011, año en que los viajes en primera crecieron 0,4 puntos porcentuales más rápido que los viajes en clase turista. A pesar de la desaceleración del crecimiento, la proporción de pasajeros en asientos de primera clase se mantuvo constante en el 8%, lo que supone que los viajes en primera clase han mantenido su 27% de cuota de los ingresos por viajes aéreos.

La desaceleración del crecimiento del segmento de los viajes en primera clase durante el pasado año ha sido consecuencia de una desaceleración en los viajes de negocio. El crecimiento del comercio mundial ha pasado de un 6,3% en 2011 a un 2,9% en 2012, y la confianza de las empresas ha disminuido. Normalmente, estos factores habrían afectado adversamente a los viajes de negocio, pero el sólido crecimiento de los mercados emergentes ha generado un aumento de los viajes en primera clase.

Los dos grandes mercados de viajes en primera clase, el Atlántico Norte y el interior de Europa, se hundieron en 2012, reflejando la debilidad de las principales economías desarrolladas de dichas regiones. Los mercados de viajes en primera clase de más rápido crecimiento se encuentran dentro de, y con conexión en, África, Sudamérica, Oriente Medio, y Asia. Esto supone un reflejo de la solidez de la expansión económica en estas regiones y del desarrollo estructural de las nuevas rutas comerciales sur-sur, ya que los viajes de negocios y el transporte de mercancías siguen los flujos de inversión directos que se han dado en años anteriores.

Otro año de descenso para los mercados de transporte aéreo de mercancías, si bien el valor de las mercancías transportadas se ha incrementado unos 6,4 billones de dólares USA.

Al contrario que el transporte de pasajeros, el volumen de transporte aéreo de mercancías ha sido de nuevo débil comparado con las condiciones económicas globales. El crecimiento del comercio mundial se ha desacelerado bruscamente, si bien aún ha aumentado un 2,9% en 2012. Sin embargo, el transporte aéreo de mercancías, medido en toneladas globales por kilómetro transportadas, se ha reducido un 1,5% pues ha perdido cuota de mercado frente a otros medios de transporte.

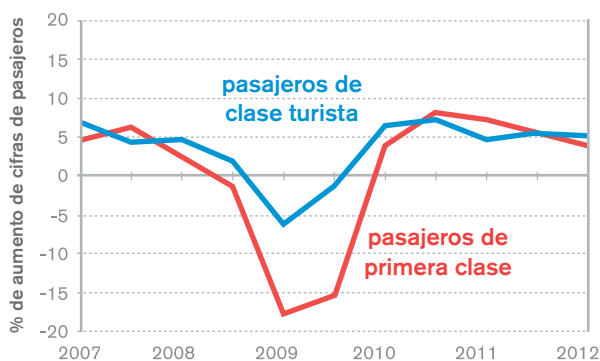
Este patrón es típico de ciclos anteriores. El transporte aéreo de mercancías ha funcionado bien durante repuntes económicos, cuando las empresas de transporte han necesitado la rapidez proporcionada por el transporte aéreo y han podido pagar el coste adicional comparado con el transporte por carretera o marítimo. Pero en los periodos de relativa calma económica, el transporte aéreo de mercancías crece más despacio que el comercio mundial en conjunto.

En ciclos pasados, el punto de inflexión en el descenso de cuota de comercio mundial del transporte aéreo de mercancías se ha dado cuando aumenta el

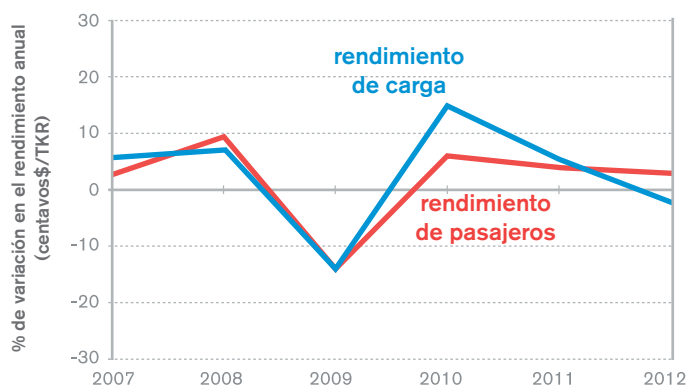
ciclo de producción industrial global. Parece ser que dicho punto se alcanzó a finales de 2012, momento tras el que parece haberse iniciado un lento crecimiento del mercado del transporte aéreo de mercancías.

La mayoría de las grandes rutas comerciales han sido débiles durante 2012. El transporte aéreo de mercancías transatlántico ha sido el mercado más débil, pero la falta de demanda de consumidores en Europa y en los Estados Unidos ha significado que los flujos de transporte aéreo de mercancías también se hayan reducido en los mercados del Pacífico y de Europa-Asia. Ha habido, no obstante, algunas zonas de fortalecimiento en rutas comerciales más pequeñas. Dentro de África, el flujo de transporte aéreo de mercancías ha visto uno de los mayores crecimientos, seguido de rutas comerciales entre África, Oriente Medio y Asia. Un sólido crecimiento económico y de inversiones en estas regiones, y el reciente desarrollo de nuevas rutas comerciales en una versión ampliada del mercado de Asia central, han ayudado a impulsar el flujo del transporte aéreo de mercancías regional en 2012.

/...



% de aumento de cifras de pasajeros internacionales en primera clase y en clase turista (Fuente: IATA)

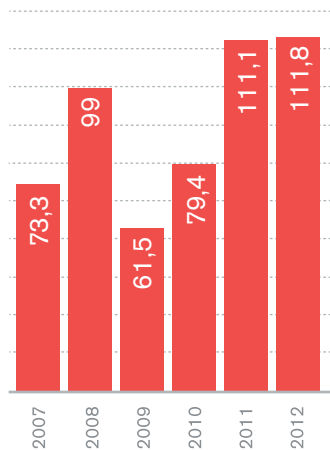


% de variación en el rendimiento por pasajeros y carga, centavos\$/tonelada por kilómetro recorrido (TKR) (Fuente: IATA)

También ha sido el año de subidas récord en los precios del combustible.

El precio al contado del combustible de las aeronaves se ha incrementado en 2012 un par de dólares comparado con el nivel del año anterior, para alcanzar un promedio de casi 130 \$ el barril. Esto se ha debido en gran parte a un rebote en la diferencia de precios, o margen de fraccionamiento, entre el crudo y el combustible de las aeronaves, de un 16% comparado con los niveles inferiores del año anterior. El margen de fraccionamiento se ha aproximado al 20%, al haber aumentado la demanda de destilados medios, incluido el combustible de las aeronaves. Los precios del Brent han aumentado ligeramente hasta un precio algo inferior a 112 \$ por barril en 2012.

Las estrategias de cobertura de combustible han tenido un impacto negativo en la factura de combustible en 2012. Aunque los precios medios al contado han aumentado 2 \$, la subida efectiva de la factura de combustible para las aerolíneas ha sido superior, pues el precio con cobertura de 2011 se había beneficiado de precios al contado inferiores en 2010. Como consecuencia, la factura de combustible del sector aumentó a 209.000 millones de dólares USA en 2012, o lo que es lo mismo, a un 33% de los costes operativos. El



Precio del petróleo Brent (\$/barril) (Fuente: Platts)

aumento del precio de combustible supone alrededor de 60.000 de los 70.000 millones de dólares USA de incremento en la factura del combustible del sector desde 2010.

Los contratos de cobertura están empezando a ser más problemáticos debido a una divergencia en el coste del combustible de las aeronaves comparado con el crudo de referencia West Texas Intermediate (WTI). El precio WTI está descendiendo debido a la explotación de nuevos pozos petrolíferos en los EE.UU. En consecuencia, la diferencia entre WTI y el combustible de las aeronaves se ha ampliado en comparación con la diferencia entre el combustible de las aeronaves y el otro crudo de referencia, Brent.

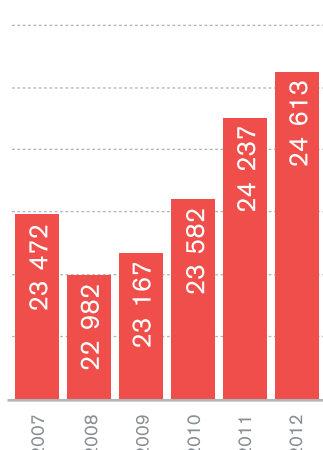
El mercado del petróleo está experimentando cambios drásticos en el equilibrio entre demanda y suministro regional. Los cambios sociales y políticos en la región de Oriente Medio y Norte de África (OMNA) están aumentando las dificultades de suministro al mercado. Además, el cártel de la OPEP sigue teniendo una gran influencia. La acentuada, si bien temporal, bajada en los precios del petróleo a mediados de 2012 siguió a una disputa en la OPEP sobre si 100 \$ el barril era el precio "adecuado". Los nuevos proveedores no pertenecientes a la OPEP están en fase de desarrollo, pero en 2012 la influencia de la OPEP y la fuerte demanda de las economías brasileñas, rusa, india y china (BRIC) han evitado un descenso en el precio.

Las entregas de aeronaves han aumentado a sus mayores niveles históricos.

En parte como respuesta al elevado coste sostenido del combustible de las aeronaves, la entrega de nuevas aeronaves con un menor consumo de combustible ha aumentado en 2012 hasta una cifra récord, con la entrega de 1.374 aviones a reacción y turbohélices. Estas nuevas aeronaves han supuesto 238.000 asientos adicionales, equivalentes a un aumento de la capacidad global en un 7%–8%. Sin embargo, el elevado coste del combustible también ha animado a que las aerolíneas retiren o almacenen aeronaves más antiguas, por lo que la flota comercial en servicio se ha ampliado realmente en menos de 500 aeronaves, para finalizar el año con 24.631 aeronaves. El número de asientos disponibles ha crecido en 123.000, esto es, algo menos de un 4%.

La utilización de activos no ha sido buena en el negocio de transporte aéreo de mercancías pero ha sido elevada en el negocio de transporte de pasajeros.

El éxito del negocio de transporte de pasajeros ha sido un tema de debate para el transporte aéreo de mercancías en 2012, ya que se ha aumentado la oferta de capacidad de transporte de mercancías a través de



Flota comercial en servicio de las aerolíneas (Fuente: Ascend)

las bodegas de carga de las nuevas aeronaves de pasajeros. Con los mercados de transporte aéreo de mercancías en reducción durante los tres primeros trimestres de 2012, esa capacidad adicional ha generado un mayor descenso en los factores globales de carga de mercancías y en el uso de aeronaves de carga comparado con el año previo.

El escenario ha sido muy distinto en el negocio de transporte de pasajeros. La consolidación de, y la ausencia de nuevas incorporaciones en, el negocio de transporte aéreo de pasajeros han ayudado a que el sector mantenga los nuevos aumentos de capacidad muy por debajo del crecimiento del tráfico de pasajeros. Esto ha permitido que los factores de carga de pasajeros aumenten a una media de un 79,1%. El nivel más elevado de utilización de asientos sigue estando en aerolíneas norteamericanas en mercados internacionales y locales – en gran medida como consecuencia de haber mantenido su capacidad más o menos invariable.

En el extremo opuesto, las aerolíneas africanas han aumentado su aporte de mayor capacidad a los mercados internacionales, lo que ha llevado a un pequeño descenso en su factor de carga, factor que ya era el más bajo de todas las regiones. El mayor aumento del factor de carga se ha producido en las aerolíneas de Oriente Medio, las cuales han conseguido cubrir un elevado porcentaje de asientos a pesar del aumento de un 12,5% en la capacidad de transporte de pasajeros.

/...

Los mercados locales en conjunto han tenido resultados diversos en 2012. Las aerolíneas en Brasil han ralentizado el aumento de su capacidad y han mejorado sus factores de carga. En China e India, sin embargo, los factores de carga se redujeron debido a que los aumentos de capacidad han sido superiores a un crecimiento de tráfico ralentizado. El mercado local de Japón no ha sido capaz de recuperarse a niveles previos al terremoto, y los factores de carga siguen siendo en Japón los más bajos de todos los grandes mercados locales.

Los beneficios de las aerolíneas se redujeron en 2012 si bien se han mantenido mejor de lo esperado ante las difíciles condiciones económicas existentes.

No ha sido ninguna sorpresa que los beneficios de las aerolíneas hayan caído en 2012. Durante los últimos 20 años, siempre que el crecimiento económico global (calculado utilizando tipos de cambio del mercado) ha descendido al 2%, el sector de las aerolíneas ha pasado de beneficios a pérdidas. El crecimiento del PIB Global en 2012 se redujo al 2,1%, y el precio medio del combustible de las aeronaves aumentó

hasta 129,5 \$ por barril. Los beneficios han disminuido, pero un beneficio neto de 7.600 millones de dólares USA ha sido un buen resultado dadas las condiciones económicas existentes.

El beneficio neto de 7.600 millones de dólares USA del sector ha sido inferior a los 8.800 millones de dólares USA conseguidos en 2011 y representa un margen neto después de impuestos de solamente un 1,2% (después de pagar intereses de deuda). El retorno sobre el capital del sector ha sido del 4%, muy inferior todavía al 7% - 8% que los inversores considerarían normalmente como el mínimo para un sector con el perfil de riesgo de la aviación. No obstante, el sector ha sido rentable en un momento en que las condiciones económicas sugerían pérdidas. Esto ha ocurrido gracias a las mejoras en eficacia y en la estructura del sector. Todavía queda un largo camino por recorrer antes de que los inversores reciban un retorno adecuado pero se han hecho progresos.

Las aerolíneas de Asia-Pacífico han generado los mayores márgenes y beneficios en 2012, con unos beneficios netos de 3.900 millones de dólares USA. Pero esos datos han supuesto también una reducción

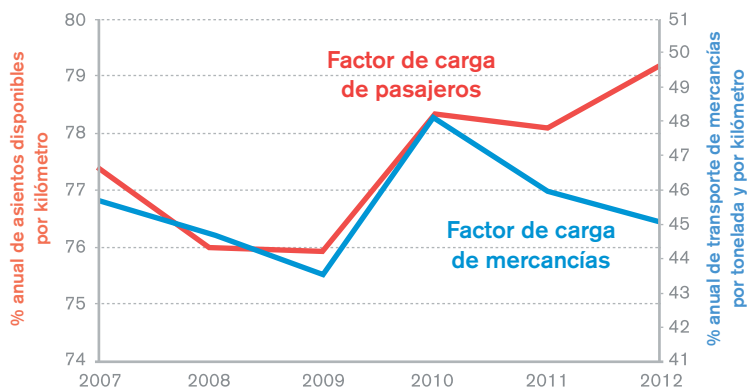
comparados con el año anterior y reflejan la debilidad de los mercados de transporte aéreo de mercancías. Las aerolíneas de Norteamérica, como reflejo de las eficiencias generadas por la consolidación, han tenido una mejora en la rentabilidad y han generado los segundos beneficios netos más elevados, 2.300 millones de dólares USA. Las aerolíneas europeas, a la inversa, han sufrido un mayor deterioro de su rentabilidad al persistir la recesión en los mercados de la Eurozona. Los beneficios netos de las aerolíneas europeas apenas han sido superiores al punto de equilibrio. Con la excepción de las aerolíneas africanas, las aerolíneas han generado beneficios en 2012 en todas las regiones.

Las perspectivas para los próximos 12 meses son de una lenta mejoría. La confianza de las empresas y los pedidos de exportación han aumentado desde lo que ahora parece su punto más bajo a finales de 2012. La Eurozona, no obstante, sigue siendo una amenaza para el crecimiento, especialmente si la confianza del mercado se deteriora. En este momento, sin embargo, los mercados financieros parecen resistir las continuas incertidumbres en Europa, y eso ha reducido el riesgo de un re-

brote de la crisis. Las posibles amenazas al crecimiento por la situación de la deuda de los EE.UU. y por diversas cuestiones en China también se han reducido. La mejora resultante en la confianza de las empresas ha empezado a verse reflejada en una lenta mejoría en los mercados de viajes aéreos, y mayores pedidos de exportación deberían beneficiar a los mercados de transporte de mercancías.

Las dificultades derivadas de la situación económica general y de los persistentes elevados precios del combustible de las aeronaves mantendrán moderado el crecimiento global de los mercados de viajes y de transporte de mercancías. Pero la dirección es positiva y los mercados conectados con las economías emergentes mostrarán de nuevo un sólido crecimiento. Serán los mercados desarrollados, especialmente aquéllos vinculados a la Eurozona, los que seguirán con un lento crecimiento en 2013.

No obstante, la rentabilidad de las aerolíneas debería mejorar en los próximos 12 meses. Una gran parte de dicha mejora, dependerá, naturalmente, de la consecución de una mayor eficiencia y del mantenimiento de una elevada utilización de activos. La consolidación también será fundamental para generar estos mejores resultados, y prevemos que las fusiones y asociaciones de empresas que han tenido lugar recientemente van a ayudar a impulsar la obtención en 2013 de unos beneficios después de impuestos en el sector superiores a los 10.000 millones de dólares USA. Pero unos ingresos inferiores al 2% todavía representan un nivel inadecuado de retorno para los inversores.



Factor de carga de pasajeros y mercancías sobre el mercado total Ajustado por Temporada (Fuente: IATA)



Beneficios netos de las aerolíneas en miles de millones de dólares USA (Fuente: IATA)

La conectividad aérea es la clave para un crecimiento económico.

Algunos gobiernos han adoptado políticas que fomentan el desarrollo económico que supone la aviación. Otros gobiernos han puesto barreras en el camino en forma de elevados impuestos, normas gravosas y pesadas trabas en el desarrollo de infraestructuras.

Tal y como han destacado diversos estudios de Oxford Economics sobre los beneficios de la aviación en 59 países, los gobiernos deben comprender que estas barreras ponen en peligro puestos de trabajo y crecimiento económico.

Si se permite su desarrollo, la conectividad aérea sirve de inspiración para el logro de una multitud de beneficios para todos, desde los gobiernos a las personas.

Tomemos como ejemplo el sector del turismo, motor clave del crecimiento económico, especialmente en economías en desarrollo. Cerca del 35% de los viajes internacionales de turismo se realizan por aire, y para 2021 el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC por sus siglas en inglés) espera más de 120 millones de personas a nivel mundial prestando servicios directamente en este sector.

Una mayor conectividad solamente puede tener como consecuencia una mejora en los beneficios económicos. Nueva Zelanda, por ejemplo, tendría una mejora de 99,7 millones de dólares USA anuales en PIB a largo plazo si pudiera mejorar la frecuencia de vuelos y la red de aviación para incluir más destinos de importancia económica. En conjunto, Oxford Economics sugiere que se ha producido un impulso del PIB global de 200.000 millones de dólares USA adicionales gracias al incremento de la conectividad en los últimos 20 años.

La conectividad aérea abre nuevos mercados a los países y provoca una mayor actividad de exportación. Cerca del 85% de las compañías creen que los servicios aéreos son importantes para sus ventas, de acuerdo con Oxford Economics. La cifra se incrementa a alrededor del 90% en el caso de empresas chinas y de los EE.UU.

Y según UK Trade and Investment, la Semana de Moda de Londres (LFW) atrae visitantes de unos 25 países gracias a la conectividad aérea. Se estima que se realizan pedidos superiores a 159 millones de dólares USA (100 millones de Libras Esterlinas) durante la LFW cada temporada. Los diseñadores del Reino Unido exportan dos tercios de las prendas que producen y las ventas en el extranjero combinadas de prendas de vestir y de las industrias textiles del Reino Unido tienen un valor de 10.200 millones de dólares USA (6.400 millones de Libras Esterlinas) a precios de fabricantes.

Al mismo tiempo, una mayor conectividad incrementa la competitividad y la posibilidad de elección en el mercado local de productores extranjeros. Este hecho anima a las compañías locales a adoptar las mejores prácticas internacionales en producción y gestión, y a especializarse en áreas en las que posean una ventaja comparativa.

Una mayor conectividad también les facilita atraer inversiones exteriores. Las Inversiones Extranjeras Directas suponen asimismo una gran ayuda al empleo local y fomentan la competitividad.

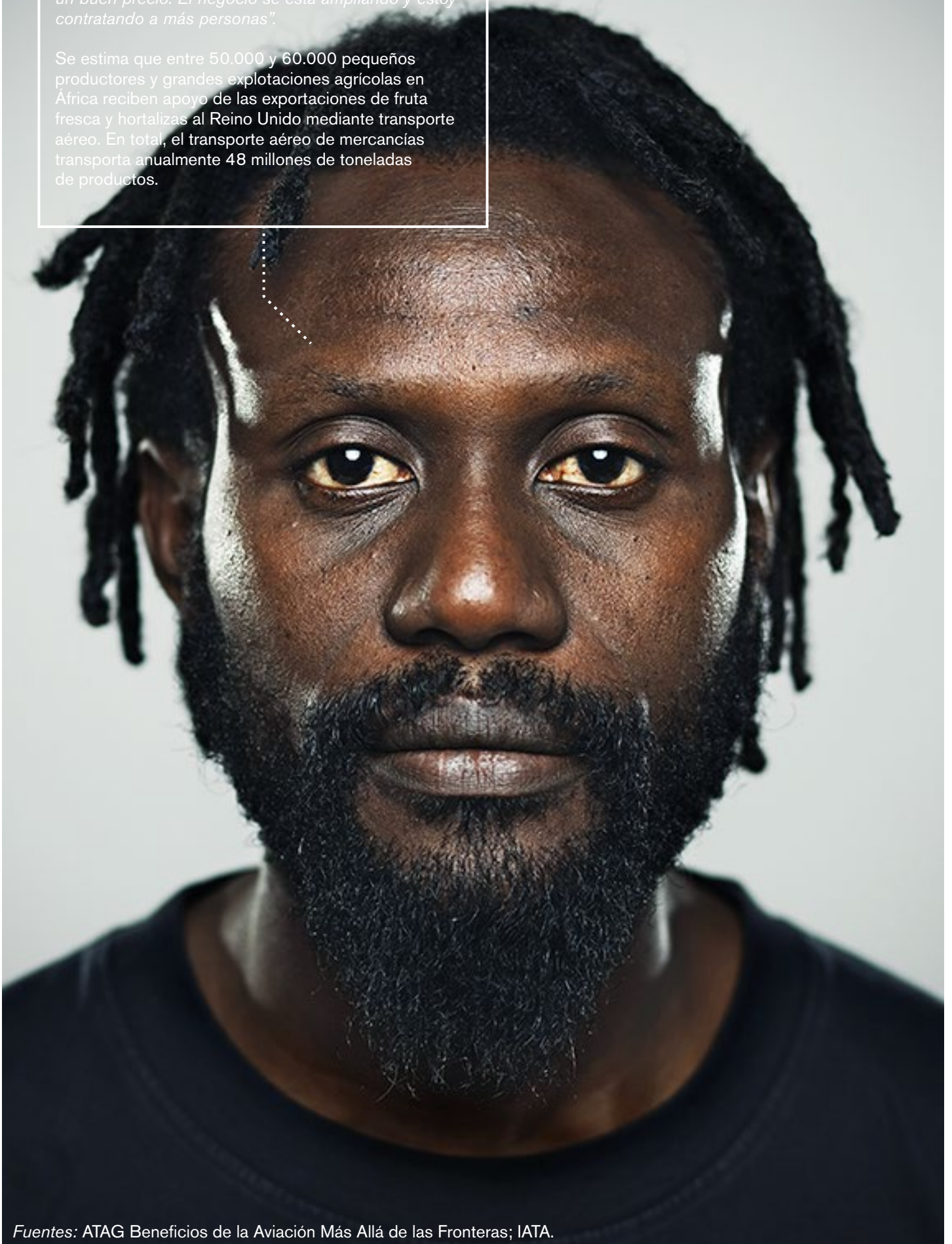
El resultado final de toda esta actividad son unos productos con mayor calidad a un coste inferior para el consumidor. Una sólida red de aviación es el motor del mundo moderno.

“Especialmente en el entorno económico actual, los gobiernos deberían priorizar la conectividad aérea en lugar de poner barreras regulatorias y fiscales en su camino.”

Brian Pearce, Economista Jefe, IATA

"Soy de Ghana. Tengo una granja de productos ecológicos. Envío por avión mi producción para ser vendida en Europa. La demanda es elevada y consigo un buen precio. El negocio se está ampliando y estoy contratando a más personas".

Se estima que entre 50.000 y 60.000 pequeños productores y grandes explotaciones agrícolas en África reciben apoyo de las exportaciones de fruta fresca y hortalizas al Reino Unido mediante transporte aéreo. En total, el transporte aéreo de mercancías transporta anualmente 48 millones de toneladas de productos.



La seguridad es la primera prioridad para el sector de la aviación.

2012 ha sido el año más seguro de la historia de la aviación. Y se siguen realizando esfuerzos para conseguir mejoras.

0,2
en 2012

Porcentaje global de accidentes con pérdida de casco por millón de vuelos de reactores construidos en occidente.

0
en 2012

Porcentaje de accidentes con pérdida de casco por millón de vuelos de reactores construidos en occidente de miembros de la IATA o a de aerolíneas inscritas en la IOSA.

A nivel global se han producido 29,6 millones de vuelos comerciales de Reactores Construidos en Occidente (WBJ por sus siglas en inglés) en 2012 y seis accidentes con pérdida de casco. Esto equivale a un porcentaje de pérdida de casco de 0,20 por millón de vuelos, o una pérdida de casco cada cinco millones de vuelos. Se trata del porcentaje más bajo en la historia de la aviación y supone un 46% de mejora sobre el porcentaje de 2011, que, a su vez, fue un año récord para la seguridad de la aviación. Debemos destacar que el porcentaje de pérdida de casco es tan bajo en la actualidad que cualquier cambio en la cifra de pérdida de casco genera una gran variación porcentual comparada con los resultados del año anterior.

A pesar de los magníficos resultados sobre seguridad, no debería ocurrir ningún accidente. Por ello no hay lugar para la complacencia. El sector y sus reguladores siguen buscando mejoras. Las aerolíneas continúan trabajando con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con los aeropuertos, con los prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP por sus siglas en inglés), y con los fabricantes, reguladores y múltiples

organizaciones de seguridad internacional, en iniciativas que mejoren los resultados de seguridad en la aviación en todo el mundo.

Los esfuerzos se centran en dos causas de accidentes: salidas en pista y pérdida de control en vuelo.

Las salidas en pista han representado el 28% de todos los accidentes en 2012. Un desarrollo de la información, las mejores prácticas en formación a través de seminarios regionales de seguridad en la pista y una mejora en la herramienta Reducción de Riesgos por Salida en Pista (RERR por sus siglas en inglés) de la IATA, son fundamentales para reducir este tipo de accidente. El programa de la IATA de Intercambio de Datos de Vuelo (Flight Data eXchange –FDX-) incluye datos de resultados específicos en pistas de unos 1.100 aeropuertos y está aumentando rápidamente. El programa FDX permite que las aerolíneas identifiquen riesgos operativos de forma proactiva, tales como condiciones meteorológicas o peligros del terreno, así como que apliquen mejoras en sus operaciones o desarrollen soluciones en cooperación con los aeropuertos y con los ANSP.

Los accidentes por pérdida de control en vuelo (LOC-I por sus siglas en inglés) son solamente una pequeña proporción de los accidentes aéreos. No obstante, cuando ocurren ocasionan muchas víctimas mortales.

Alrededor del 60% de las víctimas mortales en los últimos cinco años se debe a accidentes LOC-I. La IATA, la OACI, Airbus, Boeing, y otros socios del sector están centrando sus esfuerzos en mejorar la formación de pilotos y en simuladores más completos con el fin de reducir los accidentes LOC-I. Este esfuerzo conjunto se dirige a los factores que más contribuyen a los eventos LOC-I, incluidas las acciones de los pilotos y la coordinación en cabina durante las fases críticas de vuelo, tales como ante condiciones climáticas adversas o tras fallos en la aeronave. En mayo de 2014, la IATA lanzará su herramienta de Prevención de LOC.

/...

Accidentes con pérdida de casco de reactores construidos en occidente

11	6
2011	2012

Total accidentes (todo tipo de aeronaves)

92	75
2011	2012

Accidentes mortales sobre 29,6 millones de vuelos

22	15
2011	2012

Total fallecimientos sobre 2.970 millones de viajeros

486	414
2011	2012

Porcentaje de accidentes con pérdida de casco de reactores construidos en occidente por sectores de un millón, 2002–2012



El envío de información y los análisis de datos ayudan a elevar los estándares de seguridad.

Con el descenso del número de accidentes, las técnicas para mejorar la seguridad en la aviación han pasado del simple análisis de accidentes de forma aislada a análisis de tendencias basadas en datos y de la interacción entre los eslabones de la cadena del transporte aéreo. Este enfoque sigue los principios del sistema de gestión de seguridad (SMS por sus siglas en inglés), incluidas la evaluación de riesgos y estrategias de mitigación de riesgos. Como tal, establece los fundamentos de una gestión basada en el cumplimiento y la capacidad de realizar análisis con un mayor grado de predicción.

Este enfoque recibe asistencia a través del Centro de Información Global de Seguridad (GSIC por sus siglas en

inglés). El GSIC está formado por información sobre seguridad recabada de siete bases distintas de datos de seguridad. Estas bases de datos incluyen la base de datos de accidentes de la IATA, los informes del Sistema de Análisis de Evaluación de Tendencias de Seguridad e Intercambio de Datos (STEADES por sus siglas en inglés), resultados de las auditorías IOSA e ISAGO, el FDX, la Base de Datos de Daños en Tierra (GDDB por sus siglas en inglés), y una nueva base de datos de informes operativos de seguridad en cabina.

Más de 470 organizaciones en todo el mundo presentan datos de seguridad al GSIC. Alrededor del 90% de las aerolíneas miembros de la IATA participan.

La estructura del GSIC ayudará a crear una plataforma integral de Gestión de Datos Globales de Aviación (GADM por sus siglas en inglés). La GADM integrará datos de múltiples fuentes y áreas de operación de aeronaves en la base de datos operacional de aeronaves más completa disponible.

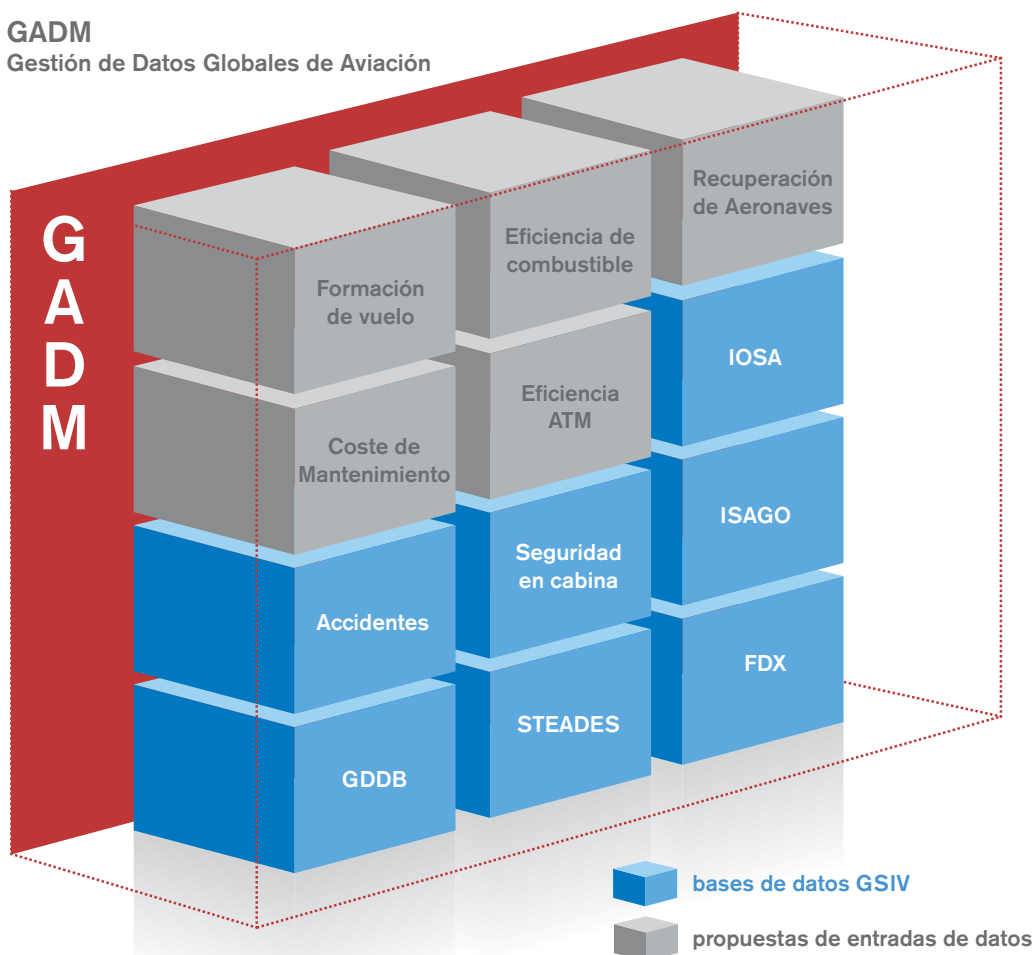
La mejora en la seguridad es el objetivo principal de la GADM. No obstante, la provisión de una amplia gama de datos ofrece la posibilidad de que surjan iniciativas en áreas como eficiencia en combustible y en el sistema ATM, costes operativos, formación de pilotos y mantenimiento.

Además del GSIC, la GADM incluirá en breve datos de las siguientes operaciones de aerolíneas:

- Formación de vuelo, licencia de piloto con tripulación múltiple (MPL por sus siglas en inglés), y formación acreditada (EBT por sus siglas en inglés)
- Eficiencia de combustible.
- Recuperación de aeronave.
- Coste de mantenimiento.
- Eficiencia en el sistema ATM y en navegación basada en cumplimiento (PBN por sus siglas en inglés)

/...

GADM
Gestión de Datos Globales de Aviación



IOSA:
Registros de auditoría de unas 2.000 auditorías y 381 aerolíneas

ISAGO:
Registros de auditoría de unas 500 auditorías y 140 aerolíneas y prestadores de servicios de asistencia en tierra

FDX:
datos sobre 30.000 vuelos mensuales (360.000 anuales) con un crecimiento muy rápido (hasta un 200% anual); alrededor de 41 miembros

STEADES:
160.000 informes anuales, unos 160 aerolíneas

GDDB:
23 aerolíneas miembros en la actualidad, 1.040 informes anuales (con un aumento anual del 20%)

Los programas de auditoría constituyen un elemento clave en la gestión de las mejoras en seguridad.

Programas de auditoría de la IATA:

- IOSA: Auditoría de Seguridad Operativa de la IATA
- ISAGO: Auditoría de Seguridad de Operaciones en Tierra de la IATA
- IFQP: Consorcio de Calidad de Combustible de la IATA
- IDQP: Consorcio de Calidad de Agua Potable de la IATA
- DAQCP: Consorcio de Control de Calidad de Deshielo/Anti-hielo de la IATA.

La IOSA, que cumplirá su 10º aniversario en 2013, es el único programa de auditoría de seguridad operativa de aerolíneas a nivel mundial. La tasa total de accidentes de las aerolíneas con IOSA en 2012 ha sido un 77% más bajo que la tasa de operadores que no realizan la IOSA. La IOSA es obligatoria para los miembros de la IATA. Se trata, no obstante, de un estándar global reconocido más allá de la pertenencia a la IATA. Desde el 1 de mayo de 2013, 138 (37%) de las 381 aerolíneas inscritas en el registro de la IOSA son aerolíneas que no pertenecen a la IATA.

Los estándares y mejores prácticas de la IOSA están evolucionando constantemente en cooperación con el sector y con sus reguladores. De hecho, una década de experiencia con la IOSA está logrando una importante evolución en la implementación del programa. El programa de Mejora de la IOSA (E-IOSA) añade continuamente al ámbito de la auditoría elementos de cumplimiento con los Estándares y Prácticas Recomendadas (SARP por sus siglas en inglés)

de la OACI. En 2012, se realizaron 10 auditorías de prueba de E-IOSA y recientemente se han lanzado dos módulos de formación online. La presentación del programa completo de la E-IOSA está prevista para septiembre de 2015 (véase la página 18 para una información más detallada).

La necesidad de auditorías globales estandarizadas para mejorar la seguridad en la aviación es aplicable tanto en tierra como en el aire. Los daños en tierra suponen un coste para el sector de miles de millones de dólares anualmente y ha sido el tercer tipo de accidente más común después de las salidas en pista y aterrizajes con el tren de aterrizaje sin desplegar o averiado, que representan el 13% de todos los accidentes durante el período transcurrido entre 2008 y 2012. La IATA continúa desarrollando su GDDB para recibir y analizar informes de daños en tierra de los operadores y de los prestadores de servicios de asistencia en tierra participantes (GSP por sus siglas en inglés). Además, se ha completado en 2012 el Manual de Operaciones en Tierra (IGOM por sus siglas en inglés) de la IATA, manual que complementa el programa ISAGO.

La ISAGO es el estándar global para la supervisión y auditoría de GSP. Está respaldada por 64 gobiernos y autoridades aeroportuarias y tiene como objetivo mejorar la seguridad y gestionar los costes de las aerolíneas. El trabajo de los miembros del consorcio de la ISAGO permite compartir informes y elimina duplicar auditorías hasta en un 53%. Desde el lanzamiento de la ISAGO en mayo de 2008, se han realizado casi 600 auditorías. Han afectado a unos 125 GSP en casi 200 estaciones inscritas.

El DAQCP está formado por un grupo de más de 100 aerolíneas que realizan inspecciones en aproximadamente 600 compañías que prestan servicios de deshielo y de aplicación de productos anti-hielo, así como revisiones posteriores al deshielo y anti-hielo en más de 300 aeropuertos en todo el mundo. Su principal objetivo es garantizar que se siguen las directrices de seguridad, las recomendaciones de control de calidad y los estándares de procedimientos de deshielo y de aplicación de productos anti-hielo en todos los aeropuertos. Los miembros activos de este consorcio tienen un ahorro de una media de un 70% en sus inspecciones programadas.

La calidad del combustible se está mejorando a través de una actuación conjunta en la OACI y entre las asociaciones y proveedores principales.

El incidente de contaminación por carburante de Cathay Pacific en Surabaya en primavera de 2010 desencadenó la adopción de medidas importantes en la comunidad de carburantes. El IFQP actuó de forma proactiva para la utilización de un proyecto de estándar global de manipulación de carburantes en sus auditorías de combustible reguladoras obligatorias. Los auditores de combustible han recibido formación en la aplicación del estándar de manipulación de carburantes, lo que aumenta la seguridad, promueve el intercambio de auditorías y ahorra a las aerolíneas y a sus proveedores varios millones de dólares anualmente. La afiliación al IFQP ha crecido rápidamente hasta llegar a las 125 aerolíneas asociadas.

Del mismo modo, el Grupo Técnico de Combustible de la IATA tuvo un papel activo, desarrollando el Manual sobre Suministro de Combustibles a Aeronaves de Aviación Civil de forma conjunta con Airlines 4 America (A4A), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI por sus siglas en inglés), y la OACI. Este manual, también conocido como Doc. 9977 de la OACI, fue publicado en noviembre de 2012 y es un documento indicador de prácticas globales reconocidas en el sector.

El Manual sobre Suministro de Combustibles a Aeronaves de Aviación Civil de la OACI será la base de una serie de iniciativas del sector para garantizar la mejora de los estándares de calidad de combustible. Por ejemplo, el Contrato de Combustible Estándar del sector será actualizado con referencia al manual. Y los grupos de interés principales de la aviación van a lanzar una campaña sectorial de educación con el manual como base, la cual va a estar formada por un DVD informativo y por formación técnica.

Las diferencias regionales en cumplimiento de seguridad son importantes y han sido objetivo de campañas específicas.

En 2012, las empresas de transporte africanas sufrieron un accidente con pérdida de casco cada 270.000 vuelos de WBJ, comparado con el promedio del sector de un accidente cada cinco millones de vuelos. Las cifras récord de falta de seguridad de algunas empresas de transporte africanas han tenido un impacto en la reputación de todo el sector y son las responsables de que empresas de transporte de determinados países africanos tengan prohibido volar a la Unión Europea.

La IATA está centrando sus esfuerzos en mejorar los resultados de seguridad en África de todas las aerolíneas en colaboración con el sector y con los gobiernos africanos. Los principales grupos de interés en el continente africano se han comprometido a implementar el Plan de Acción de Mejora Estratégica en África cuyo objetivo es conseguir una mayor seguridad de la aviación en África. El plan ha sido presentado a las autoridades de aviación civil en África durante la reunión ministerial de la Unión Africana de 2012 y ha pasado a formar parte de un documento conocido como la Declaración Abuja. Esta declaración ha sido aprobada por la Unión Africana en enero de 2013, e incluye las siguientes prioridades:

- Creación de autoridades de aviación civil independientes y con fondos suficientes.

- Implementación de sistemas de supervisión de seguridad efectivos y transparentes por parte de todos los países africanos.
- Realización de la IOSA por parte de todas las empresas de transporte africanas.
- Implementación de medidas de prevención de accidentes centradas en seguridad en pista y LOC-I.
- Implementación de análisis de datos de vuelo (FDA por sus siglas en inglés).
- Implementación del SMS por parte de todos los prestadores de servicios.

La implementación del Plan de Acción de Mejora Estratégica en África es una de las prioridades de la Junta Directiva de la IATA para 2013, e incluye conseguir que 10 nuevas aerolíneas con base en África realicen la IOSA en 2015. Las aerolíneas africanas inscritas en la realización de la IOSA,

incluidos todos los miembros de la IATA en África, cuentan con un récord de seguridad en línea con el promedio global. Esto demuestra que la IOSA puede ser un importante elemento de mejora en la seguridad en África. Hasta la fecha, se han identificado 10 aerolíneas para una asistencia especial en el logro de los estándares de la IOSA. Esta asistencia será prestada en cooperación con el Fondo de Formación de Aerolíneas de la IATA (IATF por sus siglas en inglés).

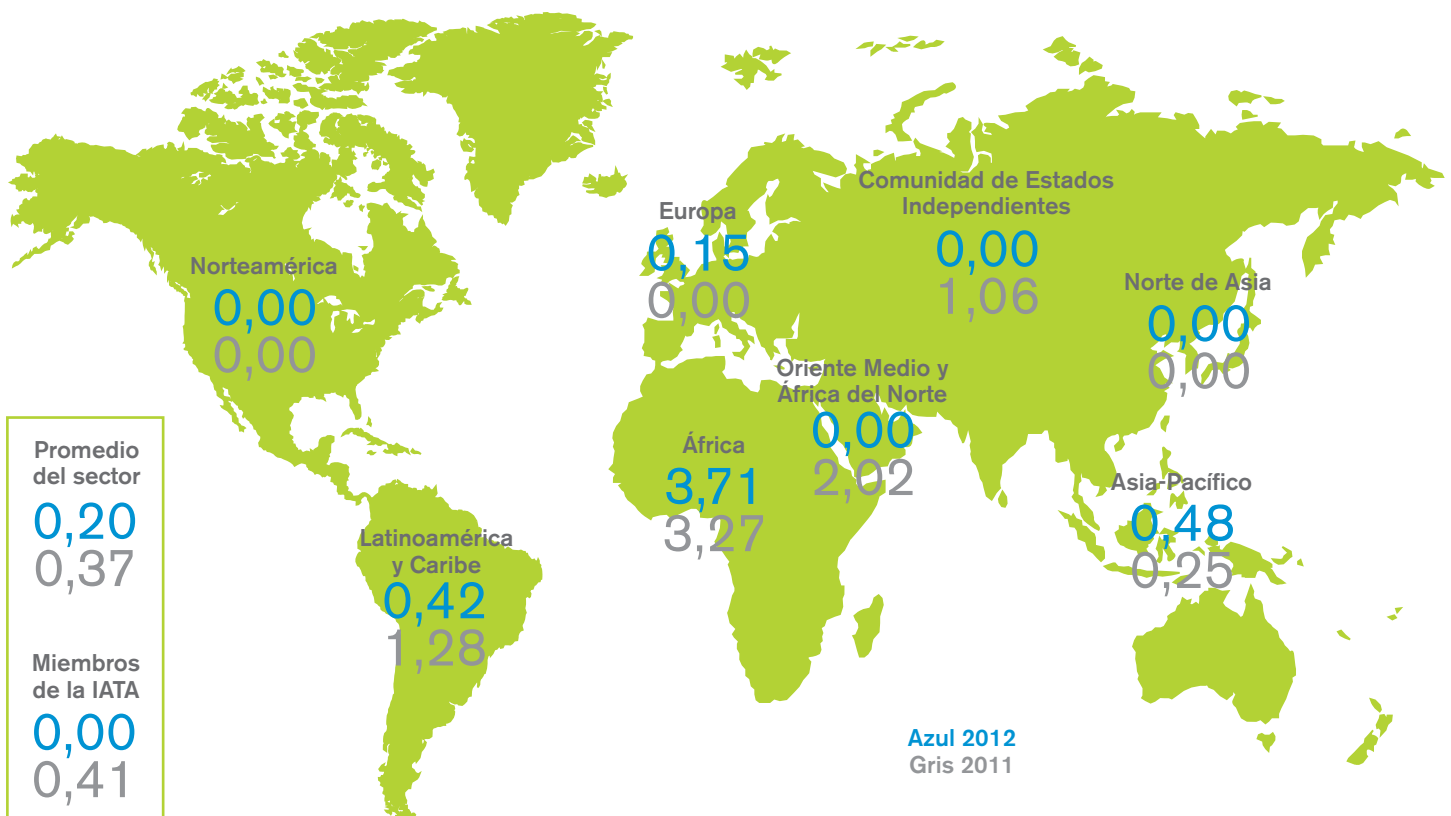
En Rusia y en la Comunidad de Estados Independientes (CEI) no ha habido pérdidas de WBJ entre los miembros de la IATA. No obstante, la tasa de accidentes de toda la región, que incluye turbohélices, aviones fabricados en el este y accidentes con daños importantes, nos muestra una tasa de accidentes de 3,63 por millón de vuelos, esto es, uno

cada 275.000 vuelos. Se trata del segundo peor promedio de cualquier región.

Para garantizar que la seguridad en la aviación en Rusia y en la CEI coincide con los resultados de seguridad de las regiones más seguras del mundo, el enfoque se ha centrado en las siguientes cuatro áreas:

- Mejora en las supervisiones de los reguladores, incluidas la implementación de estándares armonizados y de auditorías
- Implementación de programas de seguridad nacional de la OACI y del SMS
- Formación, especialmente para los MPL
- Inversión en tecnología e infraestructura, incluidos dispositivos de aviso y mejoras en las rutas de navegación aérea.

Porcentaje de accidentes con pérdida de casco de reactores construidos en occidente por sectores de un millón



Las aerolíneas han asumido el compromiso de conseguir que el modo más seguro de transporte sea aún más seguro.

La aviación ha tenido su año más seguro en 2012. Pero no ha sido perfecto. No puede haber complacencia cuando se trata de la primera prioridad del sector, por lo que se están planteando continuamente nuevas iniciativas para mejorar la seguridad.

La Auditoría de Seguridad Operativa (IOSA) de la IATA ha jugado un papel fundamental en el logro de resultados sobre seguridad en el sector desde 2003. En 2012, las empresas de transporte inscritas en el registro de la IOSA no sufrieron ninguna pérdida de casco en aviones fabricados en occidente. Se trata de un hito impresionante en la búsqueda de un año perfecto con cero accidentes. Y demuestra que la IOSA es un elemento fundamental en el que debe basarse dicha búsqueda.

Se han realizado más de 2.000 auditorías IOSA. Las lecciones aprendidas se han puesto en práctica y los estándares de la IOSA se están mejorando constantemente. Un nuevo concepto de control continuo de cumplimiento de seguridad durante el ciclo de dos años de auditoría promete ser un importante desarrollo. Esta versión mejorada de la IOSA se fundamentará en los excelentes resultados de seguridad de 2012.

El objetivo principal de la IOSA permanece inalterado – mejorar la seguridad. Pero la IOSA Mejorada (E-IOSA) añade la dimensión de cumplimiento continuo con los Estándares y Prácticas Recomendadas (ISARP) de la IOSA.

Al amparo de la E-IOSA, las aerolíneas realizarán actividades internas de garantía de calidad conforme a los ISARP durante los 24 meses transcurridos entre dos auditorías IOSA. Garantizar que los ISARP se arraigan en el cumplimiento de seguridad diario restará de forma efectiva responsabilidad a las aerolíneas y fortalecerá sus programas internos de calidad. El cumplimiento de los ISARP también fomentará

una mayor estandarización de los principios y técnicas de auditoría en todo el sector. Se ha presentado una propuesta al Consejo de la IATA para que la E-IOSA pase a ser obligatoria para todas las Auditorías de Renovación de la IOSA a partir del 1 de septiembre de 2015.


La validez de los nuevos conceptos ha quedado demostrada mediante la realización de seminarios de prueba de concepto y de auditorías de prueba. A finales de 2013, 10 aerolíneas se habrán sometido a la E-IOSA.

La IATA está desarrollando un plan para apoyar a las aerolíneas en el proceso de transición. El plan incluye el desarrollo de la capacitación y sugerencias para el fortalecimiento de los departamentos internos de calidad de las aerolíneas. Del mismo modo, Acciones del Auditor (Auditor Actions), una herramienta utilizada actualmente por los auditores de la IOSA, estará a disposición de las aerolíneas para apoyarlas en la valoración interna de los ISARP.

La IATA además ofrecerá una iniciativa de Asociación para la Calidad (Partnership for Quality) para ayudar a que las aerolíneas cumplan con la E-IOSA. Para tales fines, en las regiones se ofrecerán talleres y se entregarán manuales didácticos.

Las aerolíneas que están acostumbradas a trabajar con la IOSA deberán incorporar algunos cambios. A título de ejemplo, tendrán que facilitar un Informe de Conformidad (Conformance Report) a la organización de auditoría, que contenga los resultados de la auditoría interna, antes de la auditoría E-IOSA.

“Las aerolíneas deben comenzar ya su preparación para la E-IOSA. Se trata del siguiente paso en el desarrollo del programa IOSA para garantizar que los niveles de seguridad continúan mejorando.”



"Soy estudiante de metalurgia en la Universidad de Sheffield en el Reino Unido. Me he criado en India. A veces echo de menos mi hogar, pero es muy sencillo volar de vuelta cuando lo necesito. Estoy investigando la siguiente generación de aleaciones avanzadas, por lo que volar con frecuencia me viene bien."

Un estudio de Oxford Economics muestra que los 9.370 estudiantes extranjeros de Sheffield generan un beneficio económico anual de 120 millones de Libras Esterlinas para la economía de la ciudad. A nivel global, 3,6 millones de alumnos estudian fuera de su país cada año.

La protección en la aviación se ha reforzado con un enfoque basado en datos de riesgos.

La protección es responsabilidad de cada país. Pero prestarla de forma efectiva requiere la cooperación de toda la cadena de valor y una armonización entre los gobiernos. El reto de la prestación de una protección efectiva a los pasajeros está siendo más difícil debido a dos factores. El tráfico está aumentando y seguirá haciéndolo. Y los gobiernos han incluido complejos procesos en los puntos de control que apenas se han modificado desde los años 70, cuando la amenaza era muy diferente.

Antes del 11 de septiembre, los puntos de control revisaban una media de 350 pasajeros por hora. Hoy en día, el número es inferior a 150. Los recursos se están reduciendo y acomodarse a las medidas de protección en los aeropuertos está pasando a ser todo un reto. Debemos pasar del modelo de planteamiento único a un enfoque basado en datos de riesgos. Esto significa centrarse en los resultados deseados, no en procesos exigidos, y reconocer que la inmensa mayoría de pasajeros y mercancías no representan ninguna amenaza para la seguridad.

Dichos cambios requieren que los gobiernos y el sector trabajen conjuntamente, tal y como lo han hecho en relación con la seguridad ante accidentes. La agenda para 2012 y hasta 2013 se centra en tres áreas:

1. Armonización de los estándares de protección y la provisión de datos y respeto de los acuerdos globales a nivel gubernamental
2. Desarrollo del Punto de Control del Futuro (CoF por sus siglas en inglés)
3. Implementación de cadenas de suministro seguras en los principales mercados

La armonización de requisitos de datos de control en la frontera es una prioridad máxima.

Cada vez más los gobiernos requieren que las aerolíneas proporcionen datos de los pasajeros. Un total de 42 países imponen en la actualidad Información Avanzada de Pasajeros (API por sus siglas en inglés), y otros 28 países se están planteando imponer dichos requisitos. Desde abril de 2013, nueve países requieren el acceso a los datos del Registro de Nombre de los Pasajeros (PNR por sus siglas en inglés) y otros 25 se están preparando para aplicar ese requisito.

Existen estándares globales de recogida y transmisión de esos datos. A pesar de ello, muchos países los ignoran. La utilización de requisitos no estándar supone un incremento de costes para las aerolíneas. Es más, es difícil encontrar un beneficio para la seguridad en estas costosas desviaciones de los estándares establecidos.

La IATA y las aerolíneas están trabajando con los gobiernos para corregir esta situación. En 2012, por ejemplo, la IATA trabajó con la agencia de

aviación civil de Brasil, ANAC, y con otros grupos de interés brasileños para ajustar las normas PNR y API a los estándares y mejores prácticas internacionales adoptados por la OACI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Brasil también ha adoptado un enfoque de ventanilla única de presentación de datos y se ha comprometido a eliminar y a impedir todo nuevo requisito local no estándar, cuestión que ha estado tratándose desde 2008.

En 2013, la IATA continuará impulsando estándares globales en una coalición que integra a asociaciones regionales de aerolíneas; prestadores de servicios de datos; la OACI; la OMA; la FRONTEx (Agencia Europea responsable de la gestión de fronteras externas); y otros. Adicionalmente, la IATA desarrollará materiales para ayudar a los gobiernos a encontrar medios innovadores de recogida, almacenamiento y transmisión de datos de pasajeros.

/...

Seguridad: qué opinan las personas



El control de seguridad único es un test de procesos de protección armonizados y unidos.

Cada día millones de viajeros que se encuentran en aeropuertos de conexión como parte de un viaje con conexión internacional son objeto de revisiones duplicadas e innecesarias que les hace perder tiempo y que consumen los escasos recursos de protección de los aeropuertos. Esto podría evitarse mediante la aplicación de un control de seguridad único, principio al amparo del cual los pasajeros y el equipaje de mano no son revisados entre vuelos, siempre y cuando dichos países reconozcan que el control de seguridad realizado en el aeropuerto de origen es equivalente al suyo. La IATA sigue trabajando con los países para lograr los beneficios del control de seguridad único.

El control de seguridad único ha sido aprobado por la Comisión Europea (CE) pero debe ser adoptado por cada aeropuerto de cada país de la Unión Europea (UE). Ya es aplicable en vuelos internos en la UE y, de forma unilateral, para vuelos desde los Estados Unidos a Europa.

En 2012, diversas regiones y países se han adherido al control de seguridad único y al reconocimiento de la equivalencia. Se han realizado proyectos piloto de control de seguridad único en Panamá y El Salvador. En lo que supone un gran avance, los EE.UU., la UE y Suiza han acordado el reconocimiento mutuo de sus programas de protección de mercancías. Los EE.UU. y Canadá han firmado un acuerdo similar; y la UE y Canadá han realizado una comparación inicial de sus respectivos sistemas de protección.

En 2013 se está iniciando la tarea, junto con la OACI, de fomento del control de seguridad único a otras regiones y países, y en particular el reconocimiento de acuerdos unilaterales o de un solo control por viaje. Adicionalmente se está trabajando para otorgar a los pasajeros en vuelos de Europa a los EE.UU. las mismas ventajas de un solo control que tienen los pasajeros que viajan en la otra dirección.

El Punto de Control del Futuro ha pasado de ser un programa teórico a un proyecto práctico.

Hace dos años, la IATA presentó su proyecto de un Punto de Control del Futuro. Dicho proyecto prevé una asignación de recursos de protección en función del riesgo y que los pasajeros disfruten de un viaje sin interrupciones mediante controles de seguridad que originen pocas molestias y una necesidad mínima de someterse a los procedimientos de control, a través del uso de tecnología de control avanzada y de diferenciación sobre los en función de la información sobre los pasajeros.

En 2012, el programa de CoF ha dado un paso adelante al pasar de ser un proyecto a realizarse pruebas de tecnología CoF en aeropuertos. Las primeras pruebas, desarrolladas en los aeropuertos de Ginebra y Londres Heathrow, se han centrado en la gestión de identidad y en cómo puede introducirse la biometría en el proceso de control para permitir la identificación de pasajeros y de su nivel de riesgo. Pruebas posteriores en el aeropuerto de Schiphol en Ámsterdam experimentaron sobre cómo los ordenadores portátiles y grandes aparatos eléctricos pueden permanecer dentro del equipaje de mano de los pasajeros mientras se revisan adecuadamente.

Al mismo tiempo que se ha producido este desarrollo se ha publicado el *Proyecto de un Punto de Control del Futuro*, que articula qué aspecto pueden tener y cómo pueden operar sucesivas interacciones del CoF en los años 2014, 2017, y 2020. El proyecto está formado por 12 módulos y aborda todo tipo de datos, desde valoraciones de riesgo de pasajeros hasta tecnología de control avanzada y un diseño de ruta. Ofrece un plan ambicioso pero realista para un cambio y una mejora global de puntos de control.

En 2013 se han organizado pruebas de hasta 10 componentes en aeropuertos seleccionados. Proporcionarán una prueba de concepto para los elementos fundamentales de la versión inicial del CoF que será evaluada en dos aeropuertos en 2014.

/...

Un 33%

le gustaría estar mejor informado de los procedimientos de seguridad antes de llegar al aeropuerto

Un 73%

compartiría información personal con los gobiernos para acelerar los controles

Un 93%

dice que las colas de control específicas son una buena idea; por ejemplo, "viajeros frecuentes" o familias con hijos

Una recogida de datos precisa, puntual y armonizada es crucial para la protección del transporte aéreo de mercancías.

Más de 170 países miembros de la OMA se han comprometido a introducir estándares para garantizar y facilitar el comercio global (conocido como Marco SAFE). Puesto que los datos de información electrónica avanzada (AEI por sus siglas en inglés) son cada vez más solicitados, esos países están afrontando retos de implementación. En 2012 la IATA ha proporcionado asistencia para el desarrollo de capacidades a diversas administraciones aduaneras. La IATA también trabaja con la OMA en otras medidas que ayuden a los gobiernos a implementar la AEI.

El programa piloto voluntario Control Avanzado de Carga Aérea (ACAS por sus siglas en inglés) proporciona datos para un análisis de riesgos de seguridad antes de la salida de aeronaves con destino los EE.UU. Este programa se inició justo después del intento de envío desde Yemen de explosivos ocultos en cartuchos de tinta en octubre de 2010 y se llevó a cabo inicialmente con empresas de transporte urgente integradas.

En los últimos 18 meses, el programa ACAS se ha ampliado, y ya participan empresas de transporte de pasajeros que transportan carga, agencias de transporte y expedidores de carga. Se espera que el gobierno de los EE.UU. promulgue en 2014 una serie de normas sobre estándares ACAS para todas las empresas de transporte que vuelen con carga a los EE.UU. La UE ha iniciado un programa piloto voluntario similar al ACAS que se espera que sea obligatorio en 2014. La IATA apoya el programa ACAS y está haciendo un llamamiento a la UE para que utilice los mismos estándares armonizados en su programa.

Para ayudar a la armonización y eficiencia global de los datos de seguridad de la carga presentados, el sector y los reguladores han desarrollado una versión electrónica de la declaración de seguridad estándar de envíos (e-CSD por sus siglas en inglés) para carga y correo, que proporciona un registro de auditoría de la información de seguridad del movimiento típico de una cadena de suministro. El e-CSD identifica qué parte ha asegurado el envío correspondiente, cómo y cuándo, y garantiza que se hayan aplicado las medidas de protección a través de un mecanismo armonizado y de una plantilla estándar. Se prevé que el e-CSD sea utilizado por las autoridades para ayudar a proporcionar los datos avanzados que requieran.

La implementación de sistemas efectivos de seguridad en la cadena de suministro de carga es vital.

La iniciativa Transporte de Mercancías Seguro (Secure Freight) es una iniciativa a largo plazo para que los operadores globales del sector de transporte aéreo de mercancías formen parte de una cadena de suministros segura de acuerdo con los estándares adoptados y reconocidos internacionalmente. La intención de esta iniciativa es mejorar la seguridad y aumentar los sistemas de protección de la aviación de los países.

En 2012, el proyecto Secure Freight ha concluido con éxito su proyecto piloto inaugural en Malasia, ha establecido posteriores proyectos piloto en Kenia, México, Chile, y Egipto, y ha obtenido el reconocimiento por el material de guía de Secure Freight por parte de naciones tan destacadas como Australia y el Reino Unido, así como de la OMA.

El 1 de mayo de 2013, el material de guía de Secure Freight ha sido reconocido por la Comisión Europea y se han lanzado dos proyectos piloto, en los Emiratos Árabes Unidos y en Jordania. Se ha dado un paso adelante importante con la emisión por parte de Brasil de una carta de intenciones de realización de un proyecto piloto en la segunda mitad de 2013, el primer país BRIC en hacerlo. La contribución de la IATA ayudará a ajustar la estrategia de generación de capacidad de la OACI para la protección del transporte aéreo de mercancías y de correo. El beneficio económico neto de Secure Freight es sustancial. Un caso práctico en Malasia lo ha cuantificado. Ha dado

como resultado un beneficio de entre 1.000 y 2.000 millones de dólares USA en un período de cinco años para la economía malaya, generando un importante aumento de puestos de trabajo e inversión local.

Lamentablemente, no todos los reguladores están aplicando un enfoque global, basado en datos de la cadena de suministro. En 2012 la UE promulgó diversas normas relativas a Compañías Aéreas que Transporten Carga o Correo a la UE procedente de Aeropuertos de Terceros Países (ACC3). Desde el 1 de julio de 2014, las aerolíneas deberán garantizar que sus operaciones en la UE desde terceros países han sido validadas independientemente para cumplir con las leyes publicadas sobre seguridad de la carga aérea. Lo anterior incluye el control, o la existencia, de una cadena de suministro segura reconocida.

Para ayudar al sector de la aviación y a las autoridades regulatorias con las ACC3, la IATA ha establecido un Centro de Excelencia para Validadores Independientes (CEIV por sus siglas en inglés). El CEIV ofrece a los países un programa de formación aprobado para los estados que moviliza a una serie de validadores independientes necesarios para cumplir con los requisitos ACC3.

Un enfoque basado en riesgos es esencial para la protección en la aviación.

Volar es seguro. Pero un enfoque único para todo el mundo no es la mejor forma de utilizar los recursos ni es lo suficientemente adaptable para cubrir las cifras de pasajeros en continuo crecimiento.

Para solucionar esta situación, las aerolíneas están trabajando con los gobiernos para implementar un enfoque de seguridad basado en el riesgo. Esto significa diferenciar a los pasajeros en función de su perfil de riesgo. Muchos pasajeros no suponen ningún tipo de riesgo. Aceptar su tránsito con mínimas molestias permitirá aplicar los recursos donde vayan a tener el mayor impacto en la reducción del riesgo.

Una gran parte de la información necesaria para diferenciar a los pasajeros ya se proporciona a los gobiernos a los efectos de control de aduanas. La Información Avanzada de Pasajeros (API) y el Registro de Nombre de los Pasajeros (PNR) también pueden utilizarse para proporcionar valoraciones automáticas de riesgo que determine el nivel de control que debería realizarse sobre cada pasajero.

Y conocidos programas de viajeros, como PreCheck y Global Entry en los Estados Unidos y Nexus en Canadá, ya están utilizando con éxito un enfoque basado en el riesgo. La popularidad de estos programas -alrededor de 1,4 millones de pasajeros se han apuntado a Global Entry, por ejemplo- destaca la voluntad de los pasajeros de compartir datos para lograr un beneficio específico.

Pero la protección de pasajeros basada en el riesgo encontrará su máxima expresión en el Punto de Control del Futuro (CoF). Este punto de control de seguridad de próxima generación se está diseñando en colaboración con los gobiernos y socios del sector y se fundamenta en la diferenciación de pasajeros en función del riesgo y en tecnología de vanguardia.

Se están desarrollando y probando los estándares globales para el CoF y la adhesión a dichos estándares mantendrá segura a la aviación. Pero eso no quiere decir que todos los CoF vayan a ser iguales. Cada país implementará una versión del CoF que sea práctica para el mismo.

Las pruebas han demostrado la viabilidad de algunos de los componentes individuales de CoF y han permitido establecer una hoja de ruta de consecución de objetivos para 2014, 2017, y 2020.

“El sistema actual simplemente no será capaz de funcionar con la cifra de pasajeros que esperamos para 2030, cifra que duplicará a la actual. Tanto los gobiernos como el sector son conscientes de esta realidad y están buscando nuevas vías de prestar protección”.

Ken Dunlap, Director de Seguridad y Facilitación de Viajes, IATA

La aviación es un sector fuertemente regulado.

Las normas deberían permitir que la aviación genere crecimiento económico.

Normas mal o incorrectamente redactadas socavan la capacidad de la aviación de ser un catalizador del crecimiento económico. En cooperación con otras partes interesadas que reciben algún beneficio de la aviación, la IATA tratará de conseguir normas justas que equilibren la necesidad de conservar la competitividad del mercado y los derechos de los pasajeros y empleados con la capacidad de la aviación de crecer y servir a las comunidades directa e indirectamente.

La proliferación de normas no armonizadas sobre derechos de los pasajeros no favorece a los mismos.

Las aerolíneas tienen especial interés en llevar a los pasajeros a su destino a tiempo y sin incidentes. Las presiones comerciales garantizan que sea una prioridad máxima. Y cuando ocurre algún incidente, la misma disciplina comercial anima a las aerolíneas a prestar una asistencia adecuada. No obstante, algunos incidentes aislados y extraordinarios han causado que los gobiernos regulen los derechos de los pasajeros del sector aéreo.

Para ser efectivas, las normas sobre derechos de los pasajeros para un sector con una red global como la aviación deben ser transparentes y basarse en principios acordados internacionalmente. Alrededor de 50 países cuentan con algún tipo de protección específica de los pasajeros del sector de la aviación. Estas normas no están armonizadas y tienen algunas disposiciones extraterritoriales. Esto genera problemas a las aerolíneas y confusión entre los pasajeros. Las consecuencias negativas involuntarias de múltiples normas de protección de consumidores pueden ser importantes. Por ejemplo, deben recuperarse costes adicionales y las estrategias de mitigación de onerosas sanciones por retrasos podrían obligar a aumentar las cancelaciones de vuelos o a reducir las conexiones entre líneas (véase el artículo de la página 29 para una información más detallada). En 2013, el sector ha comenzado a desarrollar un compromiso común de establecimiento de un conjunto mínimo de principios de derechos de los pasajeros para ayudar a los gobiernos a armonizar globalmente sus requisitos.

La revisión del Reglamento 261/2004 de la UE supone una oportunidad perdida para promover una mayor conectividad.

Una propuesta de la Comisión Europea de revisión de las normas sobre derechos de los pasajeros de la UE (Reglamento 261/2004), emitida en marzo de 2013, contenía dos conclusiones positivas. Las aerolíneas no deberían ser consideradas indefinidamente responsables del cuidado y la asistencia en circunstancias que excedan completamente su control, y el impacto de retrasos en los pasajeros varía en función de la duración del viaje.

Lamentablemente, también se deducen varias conclusiones negativas. La más dañina es la que contempla, ante un viaje, la plena responsabilidad del primer transportista de compensación a los viajeros por cualquier retraso y pérdida de conexiones antes de alcanzar su destino. Esta potencial responsabilidad podría desanimar a las aerolíneas regionales a ofrecer conexiones entre líneas a destinos lejanos, y supone una desviación de los estándares globales. La IATA tratará de conseguir, junto con los socios del sector, un enfoque más equilibrado, pues la propuesta sigue su curso en el proceso legislativo.

Una propuesta de norma de los EE.UU. sobre datos complementarios generará confusión e incrementará costes.

Esperamos que el Departamento de Transporte (DOT por sus siglas en inglés) de los EE.UU. presente el Reglamento del Consumidor III. Entendemos que esta norma requerirá que todas las aerolíneas que vendan billetes a través de sistemas de distribución global (GDS) proporcionen información a dichos GDS sobre tres servicios opcionales: tasas por equipaje facturado, elección anticipada de asiento y embarque anticipado. No se espera que esta norma requiera que las aerolíneas pongan estos productos a disposición de los pasajeros a través de GDS, solamente que se muestren los precios y otros datos pertinentes.

La IATA continúa argumentando que las aerolíneas ya proporcionan esta información en sus páginas web y que los sistemas utilizados en la actualidad por los GDS no pueden mostrarla adecuada ni fielmente. La norma, además, generará confusión entre los pasajeros, no tendrá en cuenta el desarrollo de los mercados, incluida la Nueva Capacidad de Distribución (NDC), impedirá cualquier nueva entrada en el área de distribución y no estará justificada en términos de costes y beneficios.

/...

Las normas relativas a pasajeros indisciplinados deben actualizarse.

En los últimos cinco años, los casos de comportamientos indisciplinados y perjudiciales a bordo de las aeronaves han aumentado drásticamente. Dichos comportamientos pueden crear a las aerolíneas graves riesgos de seguridad y protección. El marco jurídico internacional regulador de pasajeros indisciplinados (Convenio de Tokio de 1963) necesita ser modernizado.

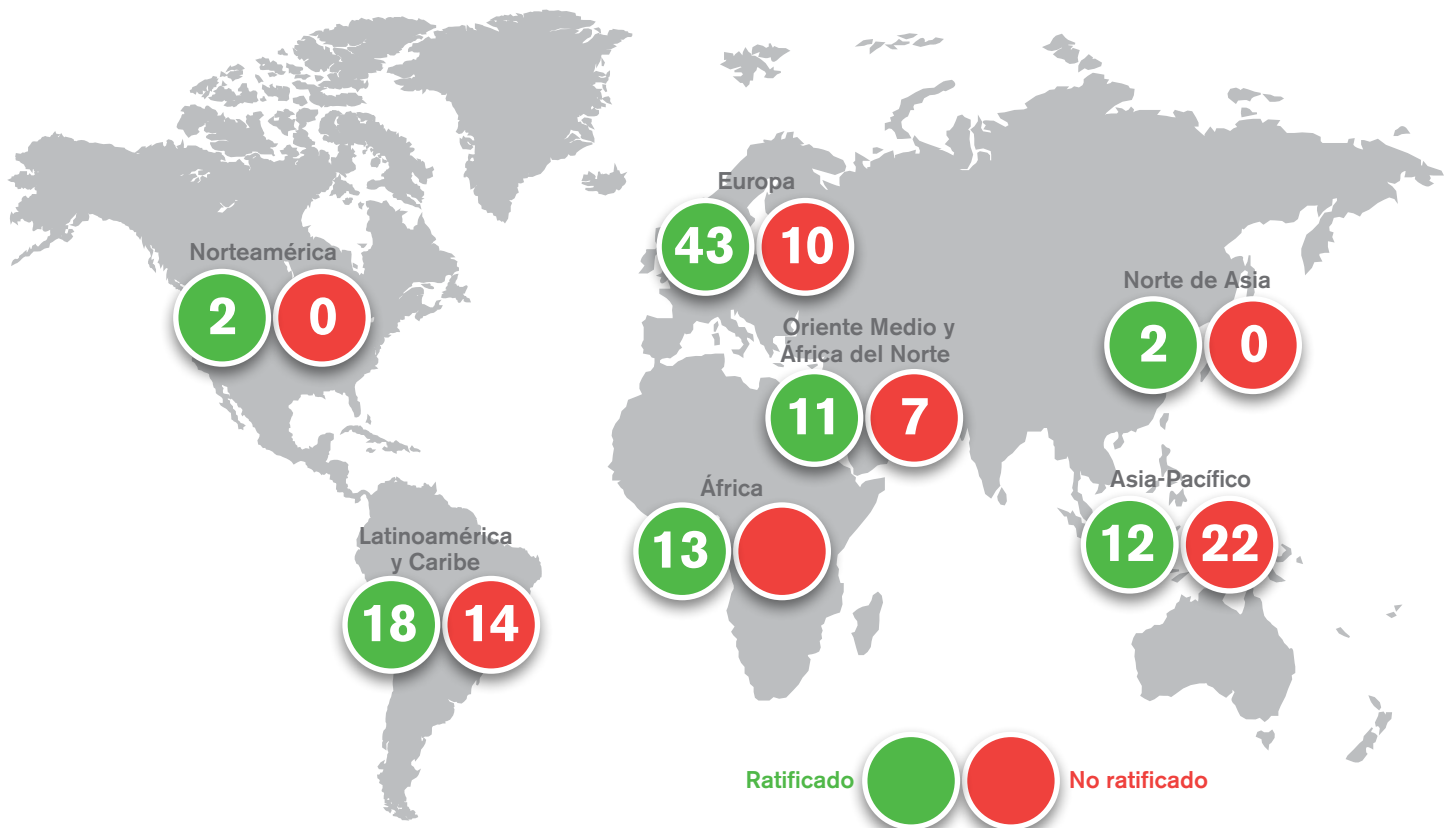
La IATA está participando en las discusiones sobre revisiones en la OACI. Hasta la fecha, el sector ha desarrollado en la OACI material de guía y prácticas recomendadas para mejorar la prevención de comportamientos indisciplinados de pasajeros y la gestión de dichos incidentes.

Convenio de Montreal de 1999: un sector global necesita un único régimen de responsabilidad.

El Convenio de Montreal de 1999 (MC99) es una modernización y unificación de los diferentes tratados reguladores de la responsabilidad de las aerolíneas que han ido desarrollándose de forma dispersa desde 1929. La ratificación global del MC99 es una prioridad del sector. El MC99 proporciona a los consumidores una mayor protección y compensación, y facilita que los envíos aéreos de mercancías sean más rápidos, al tiempo que permite que las aerolíneas cuenten con una mayor certidumbre sobre las normas que afectan a su responsabilidad. También establece el marco jurídico que permite que las aerolíneas hagan uso de su documentación electrónica para realizar sus envíos, reduciendo, por ello, costes e incrementando la eficiencia.

No obstante, una década después de la entrada en vigor del MC99, solamente 103 de los 190 estados contratantes de la OACI o, lo que es lo mismo, únicamente un 54% del total, lo han suscrito. Una serie de mercados de aviación de rápido crecimiento en Asia, como Tailandia, Filipinas, Indonesia, y Vietnam, todavía tienen que firmarlo. Rusia es otra ausencia notable. Esto significa que existe un conjunto de diferentes sistemas de responsabilidad en todo el mundo. El resultado es la existencia de confusión y complejidad a la hora de determinar el sistema que cubre al itinerario de un determinado pasajero o carga. La gestión de las reclamaciones y los litigios derivados de las mismas son innecesariamente complicados.

Situación actual de ratificación del tratado (estados miembro por región).



Los gobiernos no deberían interferir en los desarrollos de mercados liberales.

La Sexta conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI celebrada en marzo de 2013 ha apoyado la liberalización de las restricciones a la propiedad y al control de las aerolíneas.

La consecución de un régimen sectorial plenamente liberalizado llevará años, si no décadas. Mientras tanto, los países deberían tener en cuenta la aplicación de acciones para mejorar la conectividad y, por tanto, los beneficios económicos y sociales de la aviación. En el complicado entorno económico actual, las aerolíneas están demostrando que con alianzas innovadoras están generando beneficios a los consumidores y consiguiendo que sus negocios sean más viables.

LAN/TAM en Sudamérica está rompiendo barreras con su consolidación. Qantas y Emirates han establecido un acuerdo de cooperación. El establecimiento de franquicias es otra forma posible de avanzar. Los gobiernos no deberían interferir estos desarrollos, sino tener en cuenta cómo la naturaleza global e hiper-competitiva del negocio de las aerolíneas necesitará un enfoque coherente por parte de las autoridades de competencia.

Una desviación de las normas de gestión de slots aceptadas afectará negativamente a los pasajeros.

La falta de capacidad del sistema aeroportuario para afrontar la creciente demanda supone una gran preocupación. Hay 160 aeropuertos formalmente designados como Nivel 3 (los más congestionados, que requieren slots), y se espera que este número aumente sustancialmente en los próximos cinco años.

Las Directrices Mundiales de Slots (WSG por sus siglas en inglés) de la IATA es el estándar global aceptado para estas políticas, principios y procedimientos de gestión de slots de aeropuertos.

Una propuesta de la Comisión Europea de una regulación de slots incluye un plan para apartarse de las WSG sustituyendo la norma slot 80–20 “úselo o piérdalo” por una norma de 85–15. Tras una primera lectura, el sector argumentó con éxito que no estaba claro cómo el 85–15 iba a conseguir una tasa de uso superior al 95% logrado al amparo del 80–20. Esperamos, por tanto, que se abandone esta idea en el próximo borrador de la propuesta.

También en 2012, el sector ha trabajado estrechamente con los gobiernos indio, colombiano y brasileño en la promoción de las políticas y principios WSG en el momento en que han elaborado y publicado sus normas sobre slots. El sistema de gestión de slots chino también necesita alinearse con las WSG, por lo que en 2012 se celebraron una serie de reuniones constructivas en este sentido, reuniones que han conseguido en notable progreso.

La colaboración es fundamental para hacer frente a los retrasos en las aduanas de los EE.UU.

Hay muchos casos de largas colas en las aduanas de los aeropuertos de los EE.UU. Por ello, la IATA; Airlines for America (A4A); el Consejo Internacional de Aeropuertos–Norteamérica (ACI-NA por sus siglas en inglés); y la Asociación de Viajes de los EE.UU. han formado una coalición para trabajar estrechamente con la Autoridad Aduanera y de Protección de Fronteras de los EE.UU. (CBP por sus siglas en inglés) para solventar este problema.

La CBP ha sufrido diversos recortes de presupuesto, y la IATA y A4A se han opuesto sistemáticamente a cualquier sugerencia relativa al aumento de tasas a pagar por los usuarios para solucionar este problema, especialmente porque las fronteras marítimas y terrestres no pagan tasas de usuario. En 2012 la CBP ha proporcionado datos de cinco aeropuertos a la coalición para que ésta analice formas de solucionar el reto de la CBP y el problema de las colas.

La propuesta presupuestaria para el ejercicio fiscal 2014 del presidente Obama incluye fondos para 1.600 nuevos funcionarios de aduanas y un aumento de las tasas de usuario para financiar otros 1.877 funcionarios adicionales. La IATA se opondrá a cualquier aumento de las tasas de usuario y tratará de garantizar que los nuevos 1.600 funcionarios sean destinados a aeropuertos en lugar de a fronteras terrestres o marítimas.

/...

Tributación

Una tributación injustificada o excesiva sobre el transporte aéreo internacional tiene un impacto negativo sobre el desarrollo económico y social. La IATA, junto con socios del sector, está realizando una serie de campañas para persuadir a los gobiernos de que reduzcan o eliminen esos impuestos.

En los Estados Unidos, la propuesta presupuestaria para el ejercicio fiscal 2014 de la administración Obama busca un aumento de 5.500 millones de dólares USA en impuestos y tasas a la aviación por encima de los 19.000 millones de dólares USA pagados por la aviación comercial en 2012. Aunque no se espera que la propuesta prospere, el hecho de que la aviación sea vista como una fuente de ingresos tributarios aún mayor, en un momento en el que el gobierno debería centrarse en el sector como generador de puestos de trabajo, es preocupante.

Las iniciativas fiscales que penalizan en concreto al sector de la aviación afectan adversamente al crecimiento económico. El último aumento de las tasas por pasajero aéreo del Reino Unido (APD por sus siglas en inglés) en 2013 le costará a la economía del Reino Unido 459 millones de dólares USA (300 millones de Libras Esterlinas) por año en pérdida de PIB y llevará a la pérdida de 7.000 puestos de trabajo. La Asamblea de Irlanda del Norte ha reconocido el impacto negativo de las APD al fijarlas en cero para todos los vuelos provenientes de Irlanda del Norte, para proteger el único vuelo directo desde Belfast a los Estados Unidos. Alemania y Austria han reducido sus impuestos medioambientales en 2012, pero estos impuestos deberían ser totalmente eliminados.

Los impuestos sobre el turismo también son contraproducentes. El gobierno australiano así lo ha reconocido al abandonar sus planes de costear una campaña de marketing turístico a través de un aumento anual en función de la inflación en su tasa por movimiento de pasajeros a partir de 2013. Otros gobiernos todavía no se han dado cuenta de lo acertado de este paso. Jamaica, por ejemplo, ha duplicado recientemente su impuesto por turismo, lo que ha supuesto un coste adicional para los pasajeros aéreos de 22 millones de dólares USA anuales.

Mientras tanto, las políticas de la OACI sobre combustible de las aeronaves indican a los países que no graven impuestos sobre el abastecimiento de vuelos internacionales. En 2012, el sector consiguió cierto éxito en la retirada o reducción de impuestos sobre el carburante para operaciones internacionales en Latinoamérica y en Norteamérica. La reducción de impuestos sobre el combustible de las aeronaves en la República Dominicana ahorrará a las aerolíneas unos 45 millones de dólares USA anuales. En Canadá, la eliminación de un impuesto sobre el combustible de las aeronaves internacionales en la provincia de la Columbia Británica ahorrará a las aerolíneas unos 15 millones de dólares USA anualmente. Ontario, sin embargo, todavía aplica su impuesto provincial sobre el combustible, una carga anual de 52 millones de dólares USA sobre la economía de la provincia.

En Brasil, el uso de precios de paridad en función del coste de importación del combustible de las aeronaves de la Costa del Golfo de los EE.UU. ha tenido como consecuencia una grave distorsión del mercado. Aproximadamente el 75% del combustible de las aeronaves suministrado a las aerolíneas en Brasil se produce en refinerías brasileñas, no es importado. Con todo, en promedio el combustible supone el 43% del coste operativo de las aerolíneas en ese país. Esto representa un coste estimado de 400 millones de dólares USA anuales de carga añadida para la competitividad de Brasil. La IATA está haciendo campaña para que Brasil cambie esta fórmula de precios con el fin de reflejar las realidades del mercado.

El Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) y otros impuestos sobre ventas tampoco deberían gravar el transporte aéreo internacional. La Comisión Europea ha garantizado que la exención para viajes aéreos dentro de la UE seguirá vigente durante la actual revisión de la Directiva de la UE sobre el IVA. Y el gobierno de las Seychelles ha dejado exentos a los viajes internacionales en su reciente sustitución del 15% de impuestos sobre ventas de billetes aéreos por un 15% de IVA. No obstante, la IATA continúa oponiéndose al impuesto de servicios de India, que grava la emisión de billetes aéreos, el combustible y los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

En África existen un número creciente de propuestas de los denominados impuestos de solidaridad. Nueve países en la región han seguido el ejemplo de Francia y han aplicado tasas sobre los viajes aéreos para financiar la lucha contra el VIH/SIDA, la malaria, y la tuberculosis. El último país en aplicar dicha tasa ha sido Chad, en marzo de 2013. Estos impuestos son discriminatorios e impiden el desarrollo de los vínculos de la aviación que estimularían el crecimiento económico. El sector es favorable al establecimiento de planes voluntarios.

"Siempre he querido ver el Taj Mahal. Recuerdo haberlo visto en películas cuando era joven. Ha sido un largo viaje, pero, caramba, vaya sitio".

Cada año más de 200.000 personas provenientes de terceros países visitan el Taj Mahal. Globalmente, el turismo relacionado con la aviación presta apoyo a 34,5 millones de puestos de trabajo.



Los Pasajeros sufren las consecuencias de normas incorrectamente redactadas.

Las aerolíneas quieren que sus pasajeros lleguen a su destino a tiempo. No obstante, retrasos o cancelaciones ocasionales son inevitables. Cuando esto ocurre, los gobiernos están legitimados para crear normas de protección de los consumidores. Pero, con demasiada frecuencia, la falta de un planteamiento común entre los gobiernos ha creado un complejo entramado de normas que perjudica tanto a los pasajeros como a las aerolíneas. Más de 50 países tienen su propia versión de normas sobre derechos de los pasajeros, la mayoría de las cuales han entrado en vigor en los últimos siete años.

Israel es un buen ejemplo. En agosto de 2012, el país promulgó una Ley de Servicios de Aviación que regula todos los vuelos con destino, y con salida de, Israel independientemente de la aerolínea que opere el vuelo o de la ciudad de partida. Así pues, para un vuelo con origen en los Estados Unidos que hace escala en Europa y finaliza el viaje en Israel, las tres jurisdicciones podrían defender legítimamente la aplicación de sus leyes.

El problema no es solo la falta de armonización sino también los perversos incentivos que algunas de estas normas conllevan. En los Estados Unidos, las draconianas normas sobre retrasos en pista han aumentado las cancelaciones hasta un 24% porque, ante determinadas circunstancias, es preferible una cancelación a una elevada sanción. Pero ello implica que los pasajeros tengan que hacer una nueva reserva en un vuelo posterior o incluso al día siguiente, en función de la disponibilidad de asientos y de la frecuencia, en lugar de sufrir un retraso de unas pocas horas.

No hay un monopolio sobre normas inadecuadas. La IATA lleva tiempo criticando el Reglamento 261-2004 de la Unión Europea (UE), el cual hace recaer la carga económica sobre las aerolíneas por retrasos incluso en los supuestos en los que las causas del retraso excedan el control directo de la aerolínea.

Una propuesta de revisión de la Comisión Europea del Reglamento UE 261 reconoce que las aerolíneas no deberían ser consideradas indefinidamente responsables de la asistencia en circunstancias que excedan completamente su control. Pero, en conjunto, la propuesta de revisión supone una oportunidad perdida.

Propone que, en casos de vuelos de conexión, la responsabilidad total de compensación por retrasos debería recaer en el operador del primer vuelo.

Esto es contrario al Convenio de Montreal y desanimará a que los operadores regionales ofrezcan vuelos de conexión, generando incomodidades a los pasajeros. Además, sugiere que los desvíos cuenten como cancelaciones, lo que tiene evidentes implicaciones sobre la seguridad.

Pero existe algo de esperanza. La IATA está presionando para que se adopten principios básicos globalmente armonizados sobre la protección de consumidores. Un Grupo de Trabajo que opera al amparo del Comité de Asuntos del Sector de la IATA ha identificado estos principios básicos y los ha

presentado a la Sexta conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI. Incluyen la garantía de que las normas de protección del consumidor cumplan con los marcos internacionales vigentes sobre responsabilidad de empresas de transporte aéreo, esto es, el sistema Varsovia-Haya y el Convenio de Montreal 1999, y evitan la legislación extraterritorial que genera la superposición de sistemas.

Pero siendo la aviación probablemente el sector orientado al consumidor más regulado en el mundo, esperamos que las fuerzas de los mercados formen la base de la mayoría de las revisiones de los derechos de los pasajeros en todo el mundo.

Australia y Singapur han evitado aprobar legislación punitiva. Han depositado su confianza en que el mercado ejerza la presión necesaria a nivel de servicios y de atención a pasajeros.

“En muchos sentidos, un mercado de aerolíneas competitivo es auto-regulador. La disciplina comercial es el protector más efectivo de los derechos de los consumidores.”

Thomas Windmuller. Vicepresidente Senior. Relaciones con Miembros y Gobiernos. IATA

Trabajar con socios es, más que nunca, fundamental para la conectividad.

Las asociaciones con proveedores de infraestructuras son críticas para permitir que el sector cumpla con la creciente demanda de conectividad.

Se ha iniciado una serie de importantes proyectos de desarrollo de capacidad en aeropuertos o en el sistema de gestión del tráfico aéreo (ATM por sus siglas en inglés). Seguirán produciéndose debates con empresas y sindicatos para promover los beneficios de un crecimiento responsable y sostenible en aeropuertos con capacidad limitada.

En Europa se están sucediendo los más intensos debates sobre el desarrollo de los aeropuertos. Las aerolíneas y la IATA están haciendo campaña en favor de una tercera pista en Londres Heathrow que libere el 99% de su congestión. En septiembre, el gobierno de coalición del Reino Unido anunció la creación de una Comisión de Aeropuertos para "examinar cómo puede mantenerse el estatus del Reino Unido como centro líder de la aviación global." La IATA presentará documentación ante dicha comisión a lo largo de 2013.

Alemania también se enfrenta a retos en relación a capacidad. No se prevé que se inaugure el más que esperado nuevo aeropuerto de Berlín hasta 2015, y existen dudas de que se consiga la plena capacidad del aeropuerto con su apertura. La IATA también trabaja en Alemania en estrecha colaboración con grupos de interés en la aviación para informar sobre las consecuencias económicas de la decisión de prohibir vuelos nocturnos en el aeropuerto de Frankfurt.

En la región Asia-Pacífico, la IATA apoya los planes de construcción de una tercera pista en el Aeropuerto Internacional de Hong Kong. La IATA también aportará ideas para la consulta del gobierno australiano sobre un plan rector de gestión de las necesidades de las terminales y aeródromos para el Aeropuerto de Sidney para los próximos 20 años.

Se espera que las obras del nuevo aeropuerto Beijing Daxing comiencen en 2014. La IATA se ha reunido con el equipo de gestión para examinar las propuestas para el aeropuerto, cuya apertura está prevista para 2017. Durante este período, el Aeropuerto de Beijing Capital comisionará a T3D y optimizará su actual infraestructura de terminales. El aeropuerto ha acordado la creación de un grupo de trabajo conjunto que incluya una representación del aeropuerto, de las aerolíneas, y de la IATA.

La consecución de mejoras en la capacidad del espacio aéreo es vital en mercados de rápido crecimiento.

Los desplazamientos de aeronaves en Oriente Medio y Asia-Pacífico se han incrementado drásticamente en los últimos años en respuesta al aumento del número de pasajeros. Ello, a su vez, ha generado presión sobre la infraestructura del ATM.

En Oriente Medio existen alrededor de 30 proyectos diferentes para aumentar la capacidad del espacio aéreo de Dubái, y se están desarrollando programas similares en Abu Dabi y Doha. Un proyecto clave para la mejora de la capacidad en Asia-Pacífico es la iniciativa Seamless Asian Skies. Su objetivo principal es aumentar el espacio aéreo y la capacidad de infraestructura mediante la estandarización de servicios, la armonización de normas y la garantía de un ATM interoperable a lo largo de la región de Asia-Pacífico. Seamless Asian Skies se diferencia de otros programas globales de un único espacio aéreo en que los países conservarán su soberanía sobre el espacio aéreo y la prestación de servicios.

El Grupo de Planificación Seamless de ATM en Asia-Pacífico, constituido en 2011, está finalizando el Plan Seamless para Asia para su presentación ante el Grupo Regional de Planificación e Implementación de Navegación Aérea de Asia-Pacífico a finales de junio de 2013. El plan incluye un calendario de mejoras de infraestructura de navegación aérea acorde con los Bloques de Mejoras del Sistema de Aviación (Aviation System Block Upgrades) de la OACI.

Estas mejoras tienen como objetivo que la capacidad del espacio aéreo en toda la región pueda cumplir con la demanda futura de transporte aéreo. La IATA ha recomendado firmemente en nombre de las aerolíneas asociadas el desarrollo de actividades de planificación uniformes y participa activamente en el desarrollo del Plan Seamless de Asia.

Mientras tanto, se siguen desarrollando los grandes proyectos de NextGen en los Estados Unidos y de Espacio Aéreo Europeo Único (Single European Sky – SES), aunque lentamente. Los beneficios de la capacidad de mejora de NextGen se han estimado en 77.000 millones de dólares USA por la reducción de retrasos en el período 2011–2030.

El SES ha establecido cuatro objetivos de alto nivel para 2020:

- Triplicar la capacidad donde sea necesario.
- Mejorar 10 veces el cumplimiento de seguridad.
- 10% de reducción de los efectos que los vuelos tiene sobre el medioambiente.
- Una reducción del coste de los servicios ATM a los usuarios del espacio aéreo de, al menos, un 50%.

(Véase el artículo de la página 33 para mayor información sobre desarrollos del SES.) La IATA, las aerolíneas, y los grupos de interés de la aviación siguen presionando para conseguir mayores iniciativas políticas que garanticen el éxito de estos proyectos.

/...

Se han dado algunos ejemplos de cooperación en el establecimiento de tasas aeroportuarias.

Las tasas por infraestructura deben establecerse a niveles que permitan que las aerolíneas satisfagan la demanda de conectividad, proporcionen un retorno de la inversión razonable y acepten inversiones suficientes en futuros desarrollos y en calidad en el servicio.

Debido a que los proveedores de infraestructuras gozan con frecuencia de una situación de monopolio o cuasi-monopolio, los gobiernos y los reguladores tienen un papel fundamental en la continuidad de la supervisión rigurosa de las tasas y del desarrollo. Asimismo, las aerolíneas deben contar con un papel formal en las decisiones de inversión de capital, pues son las que van a pagar estas inversiones. La OACI ha establecido una serie de principios para garantizar transparencia y un papel adecuado de los consumidores en el proceso de adopción de decisiones sobre inversiones en, y de cargos por, infraestructuras. Esta asociación puede ser mutuamente beneficiosa al tiempo que mejore la experiencia de los pasajeros.

Existen numerosos ejemplos del buen funcionamiento de este sistema cooperativo en 2012:

- El Aeropuerto de Seúl Incheon y la Autoridad de los Grandes Aeropuertos de Toronto han acordado planes que ahorrarán a las aerolíneas 64 millones y 355 millones de dólares USA, respectivamente, a lo largo de 2015.
- Tras recibir opiniones de las aerolíneas, el aeropuerto de Lima reconoció que no era necesaria la segunda pista propuesta, pues la capacidad de su pista no estaba siendo plenamente utilizada.
- De forma similar, la prolongada campaña ante los aeropuertos de Sudáfrica (ACSA por sus siglas en inglés) ha permitido el aplazamiento de dos grandes programas CAPEX que habrían afectado adversamente a las tasas.

No obstante, sigue existiendo una serie de retos para garantizar el mantenimiento de las políticas de la OACI sobre transparencia y consulta de usuarios.

En 2012, las autoridades de aviación civil en Mongolia y Pakistán aumentaron unilateralmente sus tasas. El coste anual combinado estimado para las aerolíneas es de unos 130 millones de dólares USA. La prefinanciación como apoyo a posibles desarrollos es un problema recurrente. Los principios de la OACI establecen claramente que los pasajeros de hoy no tendrían que pagar por infraestructuras que puedan beneficiar a futuros pasajeros. Benín, Camerún, la República Democrática del Congo, Gambia, Guinea-Bissau, Mali, Níger, Sierra Leona, y Togo han establecido tasas que van desde 9\$ hasta 50\$ por pasajero. La tasa para desarrollo del aeropuerto de Senegal es de unos 68\$ por pasajero—la más elevada de África.

Otro reto se encuentra en Brasil, donde el gobierno vendió en 2012 concesiones para tres aeropuertos por un precio cinco veces superior al estimado.

La IATA es neutral cuando se trata de titularidad de aeropuertos, y el modelo de concesión nos da probablemente la mejor oportunidad para solventar las deficiencias detectadas en São Paulo-Guarulhos, Viracopos, y Brasilia antes de la Copa Mundial de la FIFA en 2014. Pero la venta de estos aeropuertos tuvo diversos errores:

- Se han limitado los ingresos aeronáuticos, pero las tasas en otras áreas y servicios operativos esenciales, tales como áreas de suministro de combustible y espacio del aeropuerto utilizado por las aerolíneas, solamente son supervisadas.
- No se ha dado a las aerolíneas un papel formal en las decisiones de inversión de capital en los aeropuertos.
- Existe un posible conflicto de intereses entre el regulador que establece el precio y el gobierno que recibe los dividendos.
- Se ha propuesto que los concesionarios tengan que realizar aportaciones a un fondo de desarrollo para subvencionar de forma cruzada a aeropuertos más pequeños, lo que contradice las directrices de la OACI y añade costes a las aerolíneas sin que reciban beneficio alguno en cuanto a capacidad o eficiencia.

/...

Impuestos gravados al sector:

37 millones \$

Tasas por combustible:
241 millones \$

878 millones \$

Coste total reducciones logradas en 2012

Cargos por ANSP:
125 millones \$

Tasas aeroportuarias:
475 millones \$

Las tasas por gestión de tráfico aéreo siguen siendo demasiado elevadas, especialmente en Europa.

Los gobiernos de Indonesia, Filipinas, Vietnam, Corea del Sur, y otros países también miran hacia el sector privado para recaudar fondos. Pero la privatización debe estar justificada, como por ejemplo, para conseguir mejoras en eficiencia o inversiones en el sector privado. También es necesario contar con normas económicas efectivas y transparentes antes de la privatización. Esto debe garantizar un enfoque en la eficiencia y en el control de costes.

La IATA continúa recordando a los proveedores sus obligaciones de consultar a los usuarios y de mantener una completa transparencia en relación con las tasas. En 2013 la IATA apoyará este trabajo analizando las causas que originan las elevadas tasas. Estos esfuerzos incluirán presionar a los gobiernos para que examinen modelos de privatización y concesión.

En India, la decisión de la Autoridad Económica Reguladora de Aeropuertos de permitir la recuperación en menos de dos años de los retornos correspondientes a cinco años en el Aeropuerto de Delhi ha contribuido en gran medida al enorme aumento del 346% de las tasas en 2012. La IATA sigue recurriendo éste y otros aumentos. También está pidiendo al gobierno indio que valore la posibilidad de utilizar el 46% de los ingresos brutos recibidos por el gobierno como canon por concesión para compensar los aumentos de Delhi.

El aumento de tasas en Delhi fue seguido por una serie de nuevos aumentos de tasas en otros aeropuertos indios, incluidos Bombay y Chennai. Esto ha originado un incremento sustancial de los costes totales de las operaciones en India, por lo que la IATA está recurriendo los repetidos aumentos.

La reducción del 50% de las tasas de navegación aérea previstas por el proyecto SES de la Comisión Europea se encuentra amenazada por la falta de voluntad de los estados europeos y de los prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP). El fracaso por parte de los ANSP europeos de cumplir incluso con los diluidos objetivos de eficiencia de costes en el primer período de referencia del Plan de Cumplimiento del proyecto SES, 2012–2014, y su oposición a objetivos más ambiciosos para el segundo período de referencia, 2015–2019, amenazan con minar el progreso del proyecto SES.

En el momento menos propicio para las economías europeas, el sistema ATM europeo está costando a las aerolíneas y a sus pasajeros 6.500 millones de dólares USA (5.000 millones de euros) adicionales al año en ineficiencias.

Como se ha destacado en un informe del sector de 2013, Un Proyecto de un Espacio Aéreo Europeo Único (A Blueprint for a Single European Sky), la solución es un plan de cumplimiento vinculante administrado por un único regulador independiente. Además, debería crearse un espacio aéreo europeo más unificado mediante la reducción de los actuales 63 centros de control de tráfico aéreo a no más de 40. La IATA continuará presionando en 2013 para que se produzcan estos cambios y trabajará con la Comisión Europea en la realización de un cambio de arriba abajo del espacio aéreo europeo (véase el artículo de la página 33).

En otros países los resultados han sido diversos. ASECNA, gestora del espacio aéreo de 17 países africanos francófonos, desde Madagascar a Senegal, ha mantenido las mismas tasas para 2013 por octavo año consecutivo y se ha comprometido a la consecución de rentabilidad a largo plazo. Pero en Brasil, las aerolíneas asumieron en 2012 un 150% de incremento de tasas por ruta y habrían sufrido otro aumento del 83,8% en 2013 si los grandes esfuerzos del sector no hubieran persuadido al gobierno brasileño para cancelar el incremento adicional. Mientras tanto, los costes de aproximación en Brasil se elevaron un 13,2% en 2012, sin que haya previsto incremento alguno para 2013. No obstante, el gobierno de Brasil ha establecido las directrices para futuros incrementos, los cuales están ligados al índice de precios al consumo.

Precios transparentes y competencia en el suministro de combustible de las aeronaves son esenciales.

El combustible supone el 33% de los costes operativos de las aerolíneas. Para un sector con unos estrechísimos márgenes de beneficio, la transparencia en los componentes de los precios del combustible y la confianza en el precio de mercado notificado del producto son esenciales para garantizar ahorros importantes.

Con estos objetivos en mente, el sector de las aerolíneas ha participado activamente en 2012 en las consultas realizadas por la Organización Internacional de Comisiones de Seguridad (IOSCO por sus siglas en inglés) en nombre del G-20. El objetivo de este procedimiento era entender las deficiencias de los mecanismos de formación del precio de mercado y establecer unos principios rectores para las agencias de información de precios del petróleo (PARA por sus siglas en inglés). Se han emitido las directrices de la IOSCO para las PRA, y las agencias más importantes a nivel internacional han aceptado un código de conducta voluntario. Se espera que estos desarrollos mejoren la confianza de los usuarios en los informes de precio de cara al futuro.

En Angola, la IATA ha trabajado con la compañía estatal de petróleo, Sonangol, para conseguir reducciones de costes de almacenaje de combustible, de carga a bordo y de inventario. El esfuerzo ha ahorrado a las aerolíneas operando en el país unos 110 millones de dólares USA anuales. La IATA sigue trabajando con el gobierno angoleño en nuevas racionalizaciones de costes.

Al participar junto con las autoridades indias en la provisión de acceso libre a las infraestructuras de combustible para aeronaves en los aeropuertos de Kolkata y Chennai, la IATA ha permitido que los suministradores del sector privado accedan al mercado de combustible de India en el año 2012. El sector también ha tenido éxito en el aseguramiento de mercados competitivos en Europa del este, con importantes logros en Polonia y Rusia.

Un rápido progreso en el SES es esencial para los viajeros y para la economía europea.

La plena implementación de un Espacio Aéreo Europeo Único (SES) promete sustanciales beneficios. Los aviones llegarán con un margen de un minuto de la hora de llegada prevista con independencia de las condiciones meteorológicas. De media, el tiempo de viaje se reducirá en 10 minutos. Y cada uno de los más de 20 millones de vuelos anuales será gestionado con mayores niveles de seguridad.

Los viajeros se beneficiarán de ello de forma inmediata. Y también la economía europea y las aerolíneas que presten servicios con conectividad global.

Hoy en día, las ineficiencias de la gestión de tráfico aéreo (ATM) en Europa que podrían ser eliminadas con el SES tienen un coste de unos 6.700 millones de dólares USA. Con una demanda en crecimiento, en el año 2020 dicha cifra habrá aumentado a 11.500 millones de dólares USA. Además, hay un mayor beneficio económico en la investigación y desarrollo y en la mejora de la conectividad, pues las redes de las aerolíneas se ampliarán más fácilmente y de forma más sostenible para cumplir con la evolución de la demanda.

La Comisión Europea comprende la necesidad de impulsar la competitividad europea y está presionando para un cambio sustancial con la implementación del SES. El problema se encuentra a nivel estatal. Guiados más por intereses a corto plazo, los países europeos se resisten al cambio, diluyendo los objetivos y retrasando los beneficios que el SES reportará.

En resumen, los países europeos están apoyando monopolios de prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP) ineficaces y de titularidad estatal en lugar de las necesidades de los viajeros y de la economía. Muchos ANSP europeos no han cumplido con los sencillos objetivos de rentabilidad para 2012–2104. Y, presionado por los gobiernos nacionales, el Comité del Espacio Aéreo Europeo Único ha aprobado normas debilitadas del Régimen de Cumplimiento y Tarificación para los servicios de navegación aérea para el período 2015–2019.

El SES debe pasar del debate a la entrega. La IATA, junto con Asociación de Aerolíneas Europeas y con la Asociación de Aerolíneas de las Regiones Europeas, ha publicado un informe, Un Proyecto para el Espacio Aéreo Europeo Único (Blueprint for a Single European Sky). Anticipa que las barreras técnicas se superarán pero sugiere que tres reformas clave son esenciales para conseguir el SES.

La primera, un regulador europeo independiente deberá establecer un sistema de cumplimiento sólido y vinculante de tasas de navegación aérea.

La segunda, las estructuras de gestión de tráfico aéreo necesitan ser racionalizadas. El número de centros de control de tráfico aéreo en Europa debería ser reducido de 63 a no más de 40. El proceso de racionalización también mejoraría la seguridad y el cumplimiento medioambiental a través de puntos de transferencia reducidos, intercambio de información mejorado y un mejor ajuste de los recursos a la demanda.

La tercera, deberán implementarse los sistemas de próxima generación. Estos sistemas facilitarán unas rutas y unos perfiles de vuelo más eficientes, lo que reducirá el consumo de combustible una media de 300 kg por vuelo. Multiplicado por millones de vuelos al año, la reducción potencial de emisiones de carbono es de millones de toneladas.

Una actuación política y económica adecuada debería colocar esta cuestión en el primer lugar de la agenda de recuperación de Europa. Se estima que la modernización y racionalización de la cadena de suministro de ATM genere más de 300.000 puestos de trabajo adicionales en todo el sector de la aviación europea.

Ya no serán tolerados los retrasos innecesarios para los pasajeros, las interminables discusiones ni objetivos poco sólidos. Las reformas de los ATM europeos deberán implementarse en beneficio de los consumidores, de las aerolíneas, y de Europa en conjunto.

“Esperamos que los ANSP tengan éxito en la tarea de reformar los ATM europeos, incluida la racionalización de centros de 63 a 40, así como de introducir la competencia en los servicios”.

Peter Carrant, Director Adjunto, Infraestructura, Europa, IATA

El sector de la aviación tiene el compromiso de reducir su impacto medioambiental.

La responsabilidad medioambiental es un elemento fundamental de la “licencia para crecer” del sector.” Esto implica gestionar y reducir la huella de la aviación en el medioambiente.

El ruido y la calidad del aire siguen siendo unos retos medioambientales importantes. Pero las emisiones de carbono se encuentran en primer lugar en la agenda pública y son, por tanto, el objetivo principal del trabajo medioambiental de la IATA. Para gestionar el 2% de contribución a las emisiones de carbono generadas por el ser humano del que la aviación es responsable, el sector adoptó en 2009 una estrategia basada en los siguientes cuatro pilares: mejoras en tecnología, infraestructura, mejoras operativas y adopción de medidas basadas en el mercado.

La estrategia conseguirá tres objetivos consecutivos de reducción de emisiones de carbono:

1. Mejora de la eficiencia del combustible en una media de un 1,5% anual hasta 2020
2. Limitación de las emisiones netas a través de un crecimiento neutro de carbono a partir de 2020
3. Reducción de las emisiones netas a la mitad en 2050, comparado con 2005

Ningún otro sector ha acordado unos objetivos globales tan ambiciosos. Pero para lograrlos, el sector necesita la ayuda de los gobiernos a través de políticas globalmente alineadas y coordinadas.

La adopción de acuerdos sobre medidas económicas globales para estimular las reducciones de emisiones de carbono es fundamental para conseguir un crecimiento neutro de carbono en 2020.

Uno de los eventos más importantes de 2012 ha sido el anuncio en noviembre de que la Comisión Europea (CE) estaba “parando el reloj” en la inclusión de la aviación internacional en su régimen de comercio de derechos de emisión (ETS). Los gobiernos de Europa han

reconocido que sus objetivos medioambientales en relación con la aviación podrían lograrse mejor mediante una medida global acordada a través de la OACI.

La CE también se ha dado cuenta de que su acción unilateral de ampliar su plan más allá de sus fronteras suponía el riesgo de la adopción de contramedidas por parte de gobiernos externos a la UE, al considerar el paso como una infracción de sus soberanías. Por ello, su suspensión del ETS de la UE, ha dado cierto oxígeno a la OACI para encontrar una solución global.

Un Grupo de Alto Nivel de países y expertos dentro de la OACI ha estado trabajando en la evaluación de opciones para la adopción de medidas basadas en el mercado (MBM) para su presentación en la Asamblea de la OACI a finales de 2013. A fecha 1 de mayo de 2013, las tres opciones principales sobre la mesa son las siguientes:

- Un sistema de compensación obligatorio.
- Un sistema de compensación obligatorio con un aumento adicional de los ingresos.
- Un régimen de comercio de derechos de emisión global.

El sector de la aviación cree que un sistema de compensación sin un elemento de aumento de ingresos sería el más rápido y simple de creación y administración. Dicho sistema generaría los máximos beneficios medioambientales en el plazo de tiempo más breve.

Si no se alcanzara un acuerdo global sobre una única medida en la próxima Asamblea de la OACI, podría valorarse la posibilidad de la creación de un marco que proporcione las directrices para la implementación de sistemas nacionales o regionales.

Con el fin de evitar el desarrollo de un grupo de medidas políticas descoordinadas, superpuestas y polémicas, cualquier marco de este tipo deberá reconocer las contribuciones históricas y futuras realizadas por la aviación a lo largo de su participación en una gran diversidad de sistemas. También deberá garantizar una integridad medioambiental para minimizar las distorsiones y las tareas administrativas, limitar las medidas económicas admisibles a aquéllas que sean rentables, y—lo más importante— no obstaculizar el progreso de ninguna MBM.

A lo largo de 2012 y en 2013, la IATA ha trabajado con sus miembros y con el sector de la aviación en general para facilitar información a la OACI y a sus estados miembro, ofreciendo asesoramiento técnico cuando se le ha pedido. La IATA también ha ayudado a favorecer debates entre las aerolíneas sobre las opciones para conseguir el crecimiento neutro de carbono a partir de 2020 (CNG2020; véase el artículo de la página 37).

/...

12

millones de toneladas de emisiones de carbono

La cantidad de emisiones de carbono evitadas por la aviación global en 2012 a través de una combinación de factores de carga aumentados, de resultados de los aviones mejorados y de unas mejores operaciones “en el aire”.

1,7%

de Mejora en la eficiencia

12 millones de toneladas de CO₂ equivalen a un 1,7% de mejora en la eficiencia del combustible y supera el objetivo del sector del 1,5% para 2012.

40

mil vuelos ahorrados

12 millones de toneladas de CO₂ equivalen a 40.000 vuelos de ida y vuelta entre Nueva York y Londres.

La estrategia basada en cuatro pilares está en marcha. Pero se necesitan políticas de los gobiernos que presten un mayor apoyo, en especial en relación con la producción de biocombustible y con la eficiencia del espacio aéreo.

Los intereses políticos se han centrado en las MBM. Pero los otros pilares de la estrategia de reducción de emisiones – innovación tecnológica, mejoras operativas e inversión en infraestructuras – también deben desarrollarse.

En 2012, el pilar tecnológico logró un impulso importante con el acuerdo en julio de un sistema métrico de consumo de combustible como punto de partida para un estándar de CO₂ de la OACI para nuevas aeronaves. Una vez adoptado en 2016, el estándar se utilizará para garantizar que las nuevas aeronaves cumplen con una base de referencia de emisiones de CO₂. Conseguir que los diversos grupos de interés globales lleguen a un acuerdo sobre el sistema métrico ha supuesto un gran reto, y la IATA ha ayudado a la OACI con las discusiones técnicas.

La aplicación de mejoras operativas, en concreto la implementación de una navegación basada en cumplimiento (PBN) en los aeropuertos para reducir el consumo de combustible y los ruidos, al tiempo que se mejora la seguridad, es una prioridad de primer orden. Se ha desarrollado un seminario

de PBN en colaboración con la OACI y con la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil. Este seminario supone el siguiente paso a los Equipos Globales de Investigación de PBN que han operado previamente, y se centra en la formación y orientación de equipos multidisciplinares para implementar PBN.

La inversión en infraestructura de gestión de tráfico, cuando se asocia con las reformas operativas, podría llevar a importantes reducciones de consumo de combustible. Programas como NextGen en los EE.UU. y la iniciativa Seamless Asian Sky podrían generar grandes ahorros de combustible. El Espacio Aéreo Europeo Único tiene como objetivo la reducción de un 10% del impacto medioambiental por vuelo, pero el avance ha sido lento (véase el artículo de la página 33).

En otros lugares los esfuerzos se siguen centrando en mejorar la gestión del flujo de tráfico aéreo (ATFM por sus siglas en inglés) y un uso flexible del espacio aéreo (FUA por sus

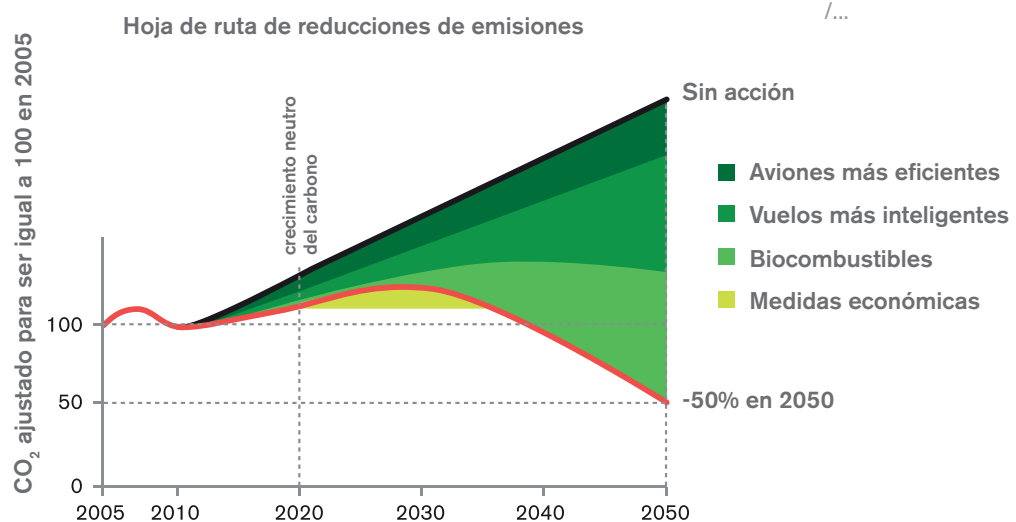
siglas en inglés). La ampliación del ámbito de centros de ATFM localizados hacia áreas regionales de colaboración, posteriormente transregionales y finalmente a nivel global, tendría importantes beneficios operativos y medioambientales, ya que reducirían o eliminarían las esperas en vuelo y otros retrasos en vuelo. La implementación del FUA dependerá de una efectiva coordinación entre las autoridades civiles y militares para garantizar que el espacio aéreo se utilice lo más eficientemente posible, reduciendo, por tanto, el consumo de combustible y las emisiones de las aerolíneas.

Además, las aerolíneas y los grupos de interés del sector están trabajando para pasar los niveles de prioridad de servicios de “por orden de llegada” a “mejor atención al más capaz.” Se espera que este concepto evolutivo aporte beneficios operativos y medioambientales a los operadores de aeronaves, incluidos aquellos que han invertido en prestaciones avanzadas, lo que llevará a una red más eficaz.

Mientras tanto, en 2012 diversas aerolíneas han seguido realizando vuelos con biocombustible con el objetivo de lograr una mejor comprensión del uso de este tipo de combustibles a lo largo de la cadena de suministro. La serie de vuelos con biocombustible que llevaron al Secretario General de la OACI, Raymond Benjamin, a la Reunión de Rio+20 ha supuesto un gran logro.

Una serie de compañías ha anunciado planes de nueva producción e investigaciones sobre biocombustibles. Pero el sector necesita un mayor compromiso de los gobiernos para incentivar el impulso de proyectos a gran escala de biocombustible para la aviación que reduzcan los costes hasta un nivel en el que el biocombustible pueda competir con el queroseno de los reactores.

La compensación sigue siendo una opción válida para aquellos que contribuyan a mitigar impactos medioambientales. Para ayudar a las aerolíneas a ofrecer a sus pasajeros un sistema de compensación medioambientalmente sólido, la IATA les ha asistido en el desarrollo de un proceso estandarizado.



/...

Se van a fomentar las mejores prácticas medioambientales a través de un nuevo programa de evaluación.

Muchas aerolíneas han reconocido los beneficios de los sistemas de gestión medioambiental (EMS por sus siglas en inglés), pero la implementación de los estándares y marcos para los EMS es difícil en el contexto del sector de las aerolíneas. Para superar este problema, la IATA ha utilizado en 2011–2012 los sistemas y procesos de calidad internos de sus programas de certificación para desarrollar los estándares y un programa de evaluación. El grupo piloto inicial para el programa de Evaluación Medioambiental de la IATA (IEnvA por sus siglas en inglés) ha estado formado por siete aerolíneas.

El objetivo del programa IEnvA es mejorar las prácticas de gestión y los resultados de eficiencia medioambiental de las aerolíneas a nivel de compañía mediante el establecimiento de objetivos internos, la implementación de programas de gestión y la provisión de acceso a las mejores prácticas y al intercambio de información entre las aerolíneas. El programa IEnvA está formado por un enfoque modular de forma que las aerolíneas puedan beneficiarse del mismo en las áreas más importantes de sus operaciones. Como tal, el programa IEnvA es aplicable a todas las aerolíneas independientemente del nivel de desarrollo de sus iniciativas de gestión medioambiental. Las aerolíneas podrán dividir la implementación del programa IEnvA en dos fases, ambas verificadas por evaluaciones independientes realizadas por Organizaciones de Evaluación Medioambiental (EAO por sus siglas en inglés) aprobadas.

Un primer grupo de aerolíneas ya ha realizado el proceso de IEnvA independiente. El objetivo para 2013 es animar a más aerolíneas a que se unan al programa y mejorar de forma continua los estándares.

La huella de carbono debido al transporte aéreo de mercancías por aire está atrayendo el interés de los consumidores.

La cadena de suministro del transporte aéreo de mercancías está desarrollando un método de cálculo común para los informes de emisiones de CO₂ por transporte aéreo de mercancías. También están entrando en vigor nuevos requisitos regulatorios, tales como Grenelle II en Francia. A partir de octubre de 2013, todos los servicios de transporte con origen o destino en un aeropuerto francés deberán informar de las emisiones de CO₂ relativas a sus servicios de transporte. La ley Grenelle II implica que no solamente las aerolíneas sino también las agencias de viaje y las agencias de transporte de carga deberán informar a sus clientes de las emisiones de CO₂ asociadas con los servicios de transporte que prestan.

En marzo de 2013 se pidió a la IATA que desarrollara una metodología común de cálculo de carbono. Como parte de dicho encargo, la IATA se ha unido al consejo asesor de la Huella de Carbono del Transporte de Mercancías (COFRET por sus siglas en inglés), un proyecto europeo para el cálculo de la huella de carbono a lo largo de toda la cadena de suministro.

El problema de ruidos sigue siendo motivo de preocupación para muchas comunidades.

La OACI aprobó en 2001 un “planteamiento equilibrado” para combatir el ruido, que hace un llamamiento para que las autoridades locales gestionen los problemas de ruido en los aeropuertos teniendo en cuenta todas las medidas disponibles, incluidos los cambios tecnológicos, los procedimientos operativos y una planificación y gestión territorial. Los progresos más destacados en los últimos meses han estado relacionados con la tecnología. En 2012, la OACI acordó un nuevo estándar de ruido (Capítulo 14) para nuevas aeronaves de gran tamaño que entren en servicio en 2017 y para aeronaves regionales con entrada en servicio en 2020. Mientras que el plazo que se ha necesitado para llegar a un acuerdo sobre una reducción de 10 decibelios entre los dos capítulos previos fue de 29 años, solamente ha sido necesaria la mitad de este plazo para llegar a un acuerdo sobre el Capítulo 14 y su posterior reducción de 7 decibelios.

La aviación se ha comprometido a conseguir un crecimiento neutro de carbono a partir de 2020.

La estrategia de los Cuatro Pilares del sector sobre cambio climático establece el marco necesario para la consecución del CNG 2020. Las mejoras en tecnología, operaciones e infraestructura ayudarán, junto con las medidas basadas en el mercado (MBM), a lograr el CNG 2020. Cada pilar realizará una importante contribución al CNG (véase el gráfico con la hoja de ruta de reducción de emisiones en la página 35) y al objetivo final del sector de reducción de las emisiones de CO₂ un 50% en 2050 comparado con 2005.

Las MBM son fundamentales para conseguir el CNG a corto plazo. Mientras que los otros tres pilares realizarán una enorme contribución y ya han disociado el crecimiento del tráfico de las emisiones, las MBM serán el pilar definitivo.

Incluso aunque se prevé que las MBM sean una medida temporal, el sector se ha centrado en la implementación con éxito de una solución MBM global. En concreto, ha hecho campaña contra los sistemas regionales y contra el Régimen

de Comercio de Derechos de Emisión Europeo (UE ETS). Con el “reloj parado” en el UE ETS, la atención se ha centrado en los elementos que formarían un sistema MBM global. Estos elementos están siendo objeto de debate en la OACI y se espera una decisión a finales de 2013.

Mientras tanto se sigue trabajando en los otros tres pilares. Las innovaciones tecnológicas ofrecen un potencial casi ilimitado y serán la solución a largo plazo. Si bien no puede saberse qué tecnologías pueden ofrecerse en el futuro, las nuevas aeronaves, unos materiales compuestos más ligeros y nuevos diseños de motores ya están dejando su impronta y contribuyendo al CNG 2020. El elevado coste de combustible de las aeronaves, que ha supuesto el 33% de los costes operativos totales en 2012, supone un sólido incentivo para el cambio.

El elevado precio del combustible de las aeronaves también está estrechando la diferencia con el coste actual de los biocombustibles. Pero los

biocombustibles todavía no son viables comercialmente. Es absolutamente esencial un marco político que promueva el uso de los biocombustibles. Los aproximadamente 1.500 vuelos de pasajeros realizados acreditan la viabilidad de los biocombustibles. Estos combustibles pueden reducir en un 80% las emisiones de CO₂ en su ciclo de vida completo, comparadas con el combustible normal de las aeronaves, lo que representaría un paso de gigante en el camino al CNG 2020. La pelota de los biocombustibles se encuentra ahora en el tejado de los gobiernos.

Desde un punto de vista operativo, los avances más importantes vendrán de las mejoras de los procedimientos de vuelo mediante el uso de navegación basada en cumplimiento. Esto incluye salidas verdes, trayectorias optimizadas y aproximaciones en continuo descenso. Muchos de estos procedimientos ya están siendo aplicados en diversas regiones y están teniendo un impacto sustancial. Cada minuto de vuelo ahorrado reduce 100 kg de emisiones de CO₂.

Pero los pequeños ahorros no son menos importantes. Los proyectos incluyen la reducción de tiempos de maniobra y un uso más eficaz de energía auxiliar. Una aerolínea ha ahorrado 30.000 toneladas de CO₂ al año mediante la sustitución de sus carritos de catering por un nuevo modelo ligero.

Dichos cambios suman cuando se trata de toda la flota. Una reciente evaluación realizada por Expertos Independientes en Objetivos Operativos de la OACI ha estimado que la reducción potencial a nivel mundial de combustible operativo y de CO₂ sería del 12,75%.

Los beneficios por infraestructuras se obtendrán de forma más evidente a través de NextGen y del Espacio Aéreo Europeo Único, los mayores proyectos de gestión de tráfico aéreo (ATM) en los Estados Unidos y en Europa respectivamente. La Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil estima una eficiencia del espacio aéreo de un 92%–94% en la actualidad e incluso pequeñas mejoras en eficiencia representarán un ahorro de millones de toneladas de CO₂.

“Las medidas basadas en el mercado son un elemento fundamental de la estrategia de logro de un crecimiento neutro de carbono a partir de 2020. Los gobiernos, trabajando conjuntamente con la OACI, deberán diseñar unas MBM globales que permitan que el sector consiga su objetivo”.

Paul Steele, Director de Medioambiente de la Aviación, IATA

El transporte aéreo de mercancías está centrado en su propuesta de valor: rapidez, fiabilidad, eficacia.

En 2012 se han transportado por aire mercancías por valor de 6,4 billones de dólares USA. Esa cifra impresionante oculta dos años de volúmenes en declive como consecuencia de una economía global inactiva y de un cambio modal del transporte aéreo al marítimo.

El sector está centrado en el desarrollo de asociaciones para fortalecer el transporte aéreo de mercancías.

El Grupo Asesor del Transporte Aéreo Global de Mercancías (GACAG por sus siglas en inglés) está formado por la Federación Internacional de Asociaciones de Agencias de Transporte (FIATA por sus siglas en inglés), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo de Mercancías (TIACA por sus siglas en inglés), el Foro Global de Fletadores (GSF por sus siglas en inglés) y la IATA. Su trabajo se centra en las áreas de prioridad de comercio electrónico, aduanas y simplificación del comercio, seguridad y sostenibilidad.

Desde de su inicio en marzo de 2011, el GACAG se ha establecido sólidamente como la voz principal de los grupos de interés del sector del transporte aéreo de mercancías en las negociaciones con los gobiernos y organizaciones internacionales en posturas unificadas del sector. Su mayor logro es la hoja de ruta del transporte electrónico de mercancías. Pero también juega un papel importante ayudando a impulsar la implementación de los estándares del sector.

Como reflejo de la necesidad de colaboración intersectorial, el Simposio Mundial de Carga (WCS por sus siglas en inglés), organizado por la IATA, ha evolucionado para pasar a ser un evento principal de toma de decisiones del sector. El evento sirve asimismo para elevar el perfil del transporte aéreo de mercancías al contar con gobiernos como socios estratégicos, lo que ayuda a garantizar que la carga cuente con el entorno regulatorio y con la infraestructura necesarios para impulsar con éxito el crecimiento.

En relación con lo anterior, se lanzó en 2012 la campaña el "Transporte Aéreo de Mercancías Lo Hace Posible" con objetivos similares. Y en 2013 se ha celebrado la primera Cumbre del Transporte Aéreo de Mercancías del Futuro (FACES por sus siglas en inglés) para mostrar el papel fundamental que los futuros líderes jugarán en el crecimiento del sector del transporte aéreo de mercancías.

El transporte electrónico de mercancías está impulsando la eficiencia.

La propuesta de valor de rapidez, fiabilidad y eficacia del transporte aéreo de mercancías se está viendo reforzada a través del comercio electrónico y de las tecnologías de transmisión digital de datos—conocidos como transporte electrónico de mercancías.

En 2012, el GACAG aprobó una hoja de ruta del transporte electrónico de mercancías basada en tres iniciativas principales. La IATA está liderando las dos primeras: expansión de la red global de transporte electrónico de mercancías y eliminación de documentos de transporte básicos en formato papel. La FIATA y el GSF están liderando conjuntamente la tercera iniciativa, que consiste en la digitalización de los documentos comerciales (véase el artículo de la página 40 para una información más detallada).

Para ampliar la red global de transporte electrónico de mercancías es necesario que más países ratifiquen el Convenio de Montreal 1999 (MC99). El MC99 apoya la retirada de los documentos en formato papel que acompañan a los envíos. El sector está centrado en convencer a los gobiernos de mercados de transporte de mercancías como Bangladesh, Indonesia, Filipinas, Rusia, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam para que ratifiquen este tratado. Además, para ayudar a demostrar los beneficios del transporte electrónico de mercancías, la IATA apoyará los proyectos piloto de prueba de concepto del transporte electrónico de mercancías en dos de los países BRIC, siendo China el más importante.

/...

12

por ciento

El transporte aéreo de mercancías supone el 12% de todos los ingresos del sector.

6.400

millones de dólares USA

Valor de las mercancías transportadas por aire en 2012, lo que supone un tercio por volumen de todas las mercancías transportadas.

La seguridad se está mejorando a través de un estricto cumplimiento de normas más completas sobre mercancías peligrosas.

Las aerolíneas están siendo líderes en la eliminación de documentos de transporte en formato papel al avanzar en la adopción del 100% del Conocimiento Aéreo Electrónico (e-AWB). En 2012, las aerolíneas Cathay Pacific, Emirates y Singapore alcanzaron una penetración de más de un 75% de e-AWB fuera de los aeropuertos donde se encuentran sus bases de operaciones principales. Muchas otras aerolíneas han alcanzado una penetración de e-AWB superior al 20%. La realización de casos prácticos basados en esos éxitos ha revelado una mejora media en la eficacia de un 20% de las aerolíneas, agencias de transporte, y operadores de servicios en tierra que se pasan a un entorno sin papeles. En algunos casos la mejora en eficiencia ha sido superior al 44%.

Para facilitar la adopción del e-AWB, la FIATA y la IATA han desarrollado conjuntamente un acuerdo multilateral e-AWB que ha sido aprobado por la Conferencia de Servicios de Transporte de Mercancías en marzo de 2013 como Resolución 672. El acuerdo multilateral permitirá que las partes utilicen e-AWB bajo un marco jurídico común e internacionalmente reconocido, eliminando la carga de tener que suscribir múltiples acuerdos bilaterales de e-AWB. Reconociendo que se habían establecido los estándares necesarios para el e-AWB, la Junta Directiva de la IATA aprobó en 2012 un objetivo de penetración de e-AWB del 20% a nivel mundial para 2013 en los lugares en los que sea legalmente posible.

El reto de adherirse al Reglamento de Mercancías Peligrosas (DGR por sus siglas en inglés) es cada vez mayor. Este es especialmente importante por el aumento de fabricación de productos en economías emergentes, por la naturaleza cambiante de negocios con un crecimiento exponencial de comercio electrónico, y por los cambios tecnológicos que han visto cómo las pilas y baterías de litio han pasado a ser la fuente de energía de elección de un gran conjunto de dispositivos de consumo e industriales.

En 2012 ocurrieron una serie de incidentes cuando determinadas mercancías peligrosas no fueron correctamente empaquetadas o no identificadas como tales, y remitidas en su lugar como artículos de carga general o como paquetes ordinarios de correo aéreo. Algunos de estos envíos implicaron incendios y filtraciones de mercurio en la aeronave.

La IATA está trabajando para garantizar que un estricto y continuo cumplimiento del DGR se generaliza dentro del sector y se incluye dentro de las prácticas operativas estándar de las aerolíneas. El desarrollo del DGR durante varias décadas ha permitido que casi todos los tipos de material potencialmente peligroso sea enviado de forma segura. El reto consiste en que toda la cadena de suministro del transporte aéreo de mercancías cumpla estrictamente con los requisitos del DGR.

Para tratar la cuestión del correo, la IATA ha trabajado con la OACI y con la Unión Postal Universal (UPU) en el establecimiento de los requisitos para que las administraciones postales desarrollen e implementen formación y controles

adecuados sobre mercancías peligrosas para evitar que dichos productos pasen al flujo del correo aéreo. Los procedimientos de formación y control están sujetos a revisión y aprobación por las autoridades nacionales de aviación civil.

La IATA también ha tratado de abordar incidentes con mercancías peligrosas no declaradas, así como de fomentar el compromiso del sector en el transporte de pilas y baterías de litio. La IATA ha organizado una serie de eventos informativos y en 2013 publicará un manual de guía sobre pilas y baterías de litio con datos prácticos sobre normas específicas para dichos elementos.

En 2013, la IATA continuará trabajando con la OACI para identificar posibles mejoras del programa DGR con el fin de mejorar aún más la seguridad. Se han planeado nuevas jornadas de trabajo sobre mercancías peligrosas, y sobre pilas y baterías de litio, para facilitar las actividades de divulgación del sector con el objetivo de formar a transportistas y fabricantes sobre pilas y baterías de litio. Y, de nuevo, la IATA trabajará estrechamente con la UPU para mejorar las normas de seguridad para el correo aéreo.

El Programa de Agencias de Transporte se está modernizando.

En colaboración con la FIATA, la IATA está desarrollando el Programa de Agencias de Transporte para una mejor gestión de los temas actuales de acreditación, gobierno, formación y colaboración de proveedores y compradores. El programa responderá a las demandas de los clientes del sector, preservará el Sistema de Liquidación de Cuentas

de Transporte de Mercancías (CASS por sus siglas en inglés), protegerá los fondos de los miembros y creará un entorno de colaboración en el que los estándares y las soluciones del servicio de transporte de mercancías puedan implementarse universalmente para mejorar la seguridad, la protección, y la eficiencia operativa.

Otros beneficios de la modernización del programa incluyen una estructura de gobierno simplificada que permita una contabilidad compartida y que reduzca la carga administrativa total. Puesto que el 80% de las operaciones de transporte se llevan a cabo al amparo de una relación entre empresarios, las propuestas de los Programas de Agencias de Transporte y de Transporte Aéreo de Mercancías tienen como objetivo una mejor administración de un sector en el que existen relaciones comprador-vendedor.

El Programa de Agencias de Transporte ha conseguido en 2012 el apoyo del Comité de Transporte de Mercancías y del Consejo de la IATA. El objetivo para 2013 es redactar nuevas resoluciones y normas de programa para el Programa de Agencias de Transporte y para el Programa de Transporte Aéreo de Mercancías (IFACP por sus siglas en inglés) de la IATA-FIATA. La aprobación final de estas resoluciones y normas se solicitará a la Conferencia de Agencias de Transporte (CAC por sus siglas en inglés) a celebrar el cuarto trimestre de 2013 o a primeros de 2014. Asumiendo que se consigue la aprobación del CAC, la implementación regional de los programas comenzará en 2014.

El transporte electrónico de mercancías acabará con los procesos en formato papel en el transporte aéreo de mercancías.

Cada año se transportan unos 50 millones de toneladas de carga. No es necesario añadir otras 7.800 toneladas de documentos para que esto suceda.

Para asegurar el éxito del transporte electrónico de mercancías, el Grupo Asesor del Transporte Aéreo Global de Mercancías (GACAG por sus siglas en inglés) -ha desarrollado una hoja de ruta para un 100% de transporte electrónico de mercancías que define el enfoque, la estructura y los objetivos para el programa de transporte electrónico de mercancías.

El primer elemento de la hoja de ruta del transporte electrónico de mercancías supone involucrar a los reguladores y gobiernos para garantizar un marco jurídico para el transporte de mercancías sin papel. El objetivo es conseguir una cobertura del 80% de la red por volumen. A fecha 1 de mayo, la implantación es de un 37%.

El enfoque se encuentra en China e India. Ambos países han ratificado el Convenio de Montreal de 1999, un factor clave para operaciones sin papel, pero este convenio no ha sido todavía integrado en sus marcos normativos. En China, por ejemplo, las normas sobre aduanas no reconocen la documentación electrónica. En India ocurre una situación similar. El objetivo es trabajar con el gobierno y con las partes interesadas del sector para poner a prueba el transporte electrónico de mercancías en ambos países a finales de 2013.

El segundo elemento del transporte electrónico de mercancías es la digitalización del conocimiento aéreo. A finales de 2012, el conocimiento aéreo electrónico (e-AWB) logró

una implantación de un 7,2%. El objetivo es lograr el 20% a finales de 2013 y el 100% de implantación a finales de 2015. Son objetivos ambiciosos pero el sector ha dado un enorme paso adelante con la introducción del Acuerdo Multilateral e-AWB de la IATA.

Previamente, la implantación estuvo frenada por la necesidad de acuerdos individuales entre aerolíneas, agencias de transporte y aeropuertos. El Acuerdo Multilateral e-AWB de la IATA elimina este bloqueo al proporcionar un único acuerdo estándar que las aerolíneas y la agencias de transporte pueden firmar una única vez con la IATA para suscribir acuerdos e-AWB con todas las partes.

Una vez creado el e-AWB, el tercer elemento de la hoja de ruta exige que todo el conjunto de documentos del transporte de mercancías – hasta 30 documentos– pase a ser electrónico. Esto incluye documentos individuales para cada área de carga, como flores o mercancías peligrosas. La conversión de todos los documentos a formato elec-

trónico es una inmensa tarea que afecta a miles de agencias de transporte y a millones de transportistas. Pero una vez se haya implantado de forma universal el uso de e-AWB y los beneficios de la digitalización sean evidentes, se espera un rápido progreso.

Una vez logrado el 100% del transporte electrónico de mercancías, los gobiernos y los socios del sector se beneficiarán de mayores niveles de información, fiabilidad, y protección. Las agencias de transporte podrán ahorrar unos 2\$ por envío si el transporte electrónico de mercancías se combina con un sistema de archivo electrónico. Y el servicio de atención al cliente también cambiará. Se estima un 48% de mejora en la productividad en todo el proceso de gestión de documentos una vez se haya implementado completamente, incluidas las actividades de las aerolíneas y de servicios de asistencia en tierra.

“El transporte electrónico de mercancías es el proyecto individual más importante de mejora de la competitividad del transporte aéreo de mercancías. La hoja de ruta proporciona los objetivos que nos ayudarán a hacer realidad la visión de un transporte electrónico de mercancías”.

"Soy médico y también formo parte del equipo que monta centros de asistencia sanitaria y de vacunación en áreas golpeadas por desastres. El último proyecto ha sido en Haití tras el gran terremoto."

Al día siguiente del gran terremoto de Haití llegaron los controladores de tráfico aéreo y durante los siguientes 12 días coordinaron 2.500 vuelos que transportaron unas 2.000 toneladas de suministros de emergencia.



Fuente: Coronel Buck Elton, Haití, un punto de vista de los soldados sobre el terreno.

Los pasajeros quieren tener un control sobre sus viajes.

La tecnología está haciendo posible mejorar la experiencia de los pasajeros y reducir los costes, frente a unas cifras de pasajeros en aumento y a unos requisitos de protección más onerosos. También está ayudando el hecho de cumplir con las crecientes expectativas de los viajeros, acostumbrados a tener un mayor control en otros aspectos de sus vidas a través de servicios como el comercio electrónico y el autoservicio bancario.

En noviembre de 2012, la Conferencia de Servicios a Pasajeros aprobó un informe técnico titulado La Nueva Simplificación del Programa de Negocio. Dicho documento detalla un programa de Simplificación del Negocio (StB por sus siglas en inglés) que aprovecha los logros de las iniciativas anteriores de dicho programa para incluir elementos que proporcionan comodidades, como los habituales quioscos de auto-facturación, billetes electrónicos y tarjetas de embarque con códigos de barras, en cinco áreas de programa: un nuevo modelo de distribución, una mejora en la provisión de datos de pasajeros, un mejor acceso a información en tiempo real a los pasajeros, una experiencia en tierra sin molestias y un viaje fluido de principio a fin, centrado en la interoperabilidad a lo largo de la cadena de valor.

La Nueva Capacidad de Distribución beneficia a los pasajeros, a las aerolíneas, y a las agencias de viaje.

Internet ha transformado radicalmente la forma de interacción entre vendedores y consumidores. Hoy en día, un 40% de las ventas de billetes por valor provienen directamente de las páginas web de las aerolíneas. Estas utilizan sus páginas web para proporcionar a los consumidores su gama completa de novedades en servicios y productos. Pueden, además, ajustar sus ofertas para cumplir con las necesidades concretas de un cliente. Se trata de una experiencia similar a la que tienen los clientes cuando acceden a cualquier página web de cualquier comercio minorista líder.

Pero la mayoría –alrededor del 60% por valor– de las ventas de las aerolíneas se siguen produciendo en el canal indirecto a través de agencias de viaje online y físicas. Las agencias de viaje acceden a ofertas reunidas por sociedades de sistemas de distribución global (GDS por sus siglas en inglés). Existen tres principales GDS fuera de China. Utilizan estándares de mensajería previos a internet basados en EDIFACT y Teletype que se encontraban a la vanguardia de la tecnología en los años 70. Hoy en día esos estándares son muy limitados comparados con las posibilidades que ofrece la mensajería XML utilizada para potenciar internet.

Por ello, los GDS son incapaces de proporcionar con facilidad la misma experiencia sofisticada de compra ni el mismo nivel de contenido a disposición de los clientes en las páginas web de las aerolíneas. Esto impide que los consumidores que utilizan el canal indirecto tengan la oportunidad de conocer las múltiples innovaciones en las que las aerolíneas están invirtiendo. En muchos casos, los GDS no pueden proporcionar información completa de productos, por no hablar de comparación de productos para ofertas personalizadas.

Para eliminar esta diferencia, la IATA está liderando una iniciativa sectorial de desarrollo de un nuevo estándar de transmisión de datos. La Nueva Capacidad de Distribución (NDC por sus siglas en inglés) permitirá que las aerolíneas ofrezcan la gama completa de sus servicios a los clientes con independencia del canal de compra elegido por éstos (véase el artículo de la página 47).

Los estándares NDC tienen el potencial de generar beneficios para todas las partes en la relación aerolínea-GDS-agencia. Pero NDC no impone cambios en el sector– será el mercado quien juzgue el éxito de los nuevos participantes o de los nuevos acuerdos comerciales.

En cumplimiento de lo exigido por una norma del Departamento de Transporte (DOT) de los EE.UU., la IATA ha solicitado su aprobación de la Resolución 787, que constituye el estándar básico de la NDC. El proceso de opinión pública garantiza una audiencia sólida y transparente de las opiniones de todas las partes interesadas. La IATA estará encantada de recibir la opinión del DOT y de todos aquéllos que quieran comentar esta resolución.

La mejora en la provisión de datos de pasajeros e información en tiempo real a los pasajeros se ajustará a las expectativas de los gobiernos y de los clientes.

La agenda de protección global en la década transcurrida desde el 11 de septiembre ha llevado a los gobiernos a requerir más Información Avanzada de Pasajeros (API) (para mayor información, véase la página 20). Un estándar de la OACI define los 40 elementos de la API. Muchos gobiernos, no obstante, han optado por añadir más requisitos, lo que ha llevado a una falta de uniformidad en el tipo y método de transmisión, así como en la frecuencia de la información proporcionada. El sector está trabajando con los gobiernos para acordar unos requisitos armonizados y un proceso de transmisión de datos uniforme.

Puesto que la conectividad móvil crece progresivamente, los clientes esperan notificaciones en tiempo real de retrasos o de cambios en los horarios. Las próximas normas en los Estados Unidos y la posible legislación en Europa requerirán que las aerolíneas informen a los pasajeros de cambios cuando sea posible. Si bien las aerolíneas tienen acceso a los datos de contacto de alrededor de un 50% de sus pasajeros a través de ventas directas y programas de viajero frecuente, normalmente no tienen acceso a los datos de contacto de los pasajeros en ventas a través de canales indirectos. La IATA está trabajando con la cadena de valor para actualizar los estándares de reservas de forma que las agencias puedan incluir los datos de contacto de los pasajeros. Los nuevos estándares serán presentados para su aprobación por las correspondientes conferencias sectoriales a finales de 2013.

Otro proyecto en el área de otorgar a los pasajeros un mejor acceso a información en tiempo real es el proyecto de Facilidad de Acceso a Información de Viaje. Busca maneras de que las aerolíneas y los aeropuertos puedan ofrecer a los pasajeros información sobre temas como tiempos de espera y retrasos, de forma que los pasajeros puedan reaccionar adecuadamente.

36.100

millones de dólares USA

Tamaño del mercado de ventas complementarias de las aerolíneas en 2012.

11,3%

de incremento

Las ventas complementarias subieron un 11,3% comparado con 2011.

Dando poderes a los pasajeros

Cuando vuela con su hija le interesa embarcar con prioridad.

Un 69% de viajeros aéreos dicen que compran productos complementarios para personalizar sus viajes.

Compró el billete a través de una agencia de viajes online. Pero si se retrasa el vuelo quiere recibir un mensaje de texto de alerta de la aerolínea.

El 68% de los viajeros quiere recibir actualizaciones directamente del transportista.

Estaría encantado de facturar su maleta, pero teme perderla.

Un 81% de los pasajeros quieren realizar un seguimiento de su equipaje en tiempo real.

Facturó con su iPhone e imprimió su tarjeta de embarque en un quiosco.

Cerca del 75% de los pasajeros prefieren facturar por internet o en un quiosco.

Perdió su tarjeta de embarque. Afortunadamente tiene un móvil con capacidad NFC*, por lo que es más fácil conseguir otra.

Casi 1 de cada 3 dispositivos tiene equipado NFC.

**Near-field communication:
Comunicación de Campo Cercano*

Se está consiguiendo una experiencia en tierra sin molestias a través de opciones mejoradas de auto-servicio y procesos de protección optimizados.

Cada vez hay más solicitudes por parte de los pasajeros de opciones de auto-servicio en sus viajes, desde la tarjeta de embarque a la recogida de equipaje. La iniciativa de Viaje Rápido de la IATA está ayudando a que las aerolíneas cumplan con estas expectativas a través de seis proyectos concretos: check-in, escaneado de documentos de viaje, equipaje listo para embarcar con

auto-etiquetado de maletas, auto-embarque, cambios en la reserva de vuelos ante cancelaciones de itinerarios, y auto-servicio de inscripción de maletas con incidencias.

Alrededor de 100 pares de aerolínea-aeropuerto han implementado proyectos de Viaje Rápido en 2012. El programa de Viaje Rápido está avanzando hacia la implementación masiva de iniciativas de auto-servicio. El objetivo para 2013 es que el 20% de los pasajeros tengan acceso a cuatro de las seis opciones de Viaje Rápido.

Mientras tanto, el Programa de Mejora de Equipajes (BIP por sus siglas en inglés) se ha completado con éxito en 2012. Durante el periodo en el que BIP se desarrolló (2007-2012), los porcentajes de incidencias de equipaje se redujeron de 19 a 9 maletas por cada 1.000 pasajeros.

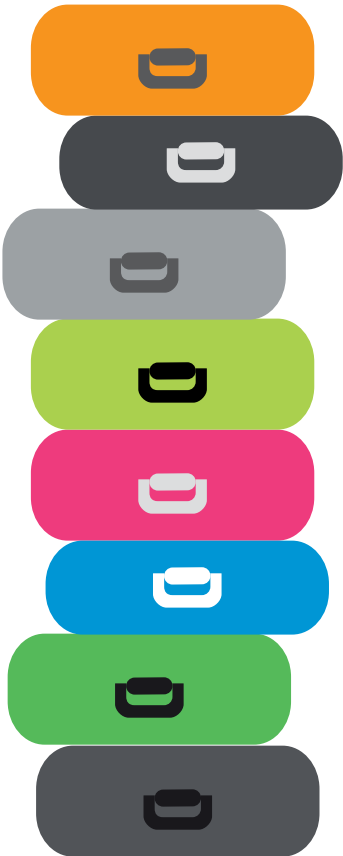
En 2013, el BIP está siendo reemplazado por el Programa InBag, que tiene tres objetivos. El primero es seguir reduciendo el número de maletas con incidencias. El nuevo objetivo es de una media de 4,5 maletas por cada 1.000 pasajeros. El segundo objetivo del programa es mejorar la eficacia de las operaciones de equipaje y el tercero permitir la innovación en la manipulación de equipajes mediante el desarrollo de modernos estándares para el diseño de comunicaciones y sistemas que faciliten la innovación. La capacidad de ofrecer un producto auxiliar, como el servicio de entrega de equipajes del aeropuerto al hotel, es un ejemplo de dicha innovación.

Como complemento del proyecto de Punto de Control del Futuro (CoF) (véase la página 21), el proyecto Facilitación de Pasajeros trabaja con aeropuertos para optimizar las instalaciones con el fin de mantener los costes constantes aunque las cifras de pasajeros aumenten. En 2012, el proyecto Facilitación de Pasajeros ha realizado diagnósticos de acceso de seguridad en 5 aeropuertos y ha ayudado a la implementación de controles automáticos de fronteras (ABC por sus siglas en inglés) en 10 aeropuertos. En 2013 la IATA se está centrando en trabajar con socios para implementar los ABC en 15 aeropuertos y en la realización de diagnósticos de acceso de seguridad en 10 aeropuertos.

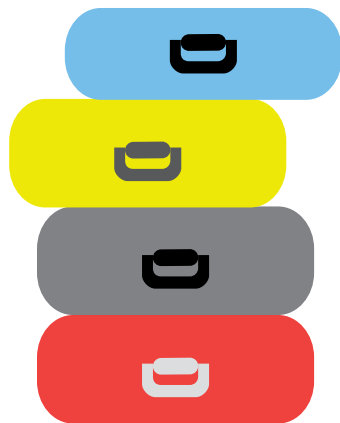
A lo largo de 2013 se están desarrollando tres proyectos adicionales para avanzar hacia un objetivo sin molestias. Las fronteras electrónicas ayudarán a los gobiernos a proporcionar programas de visado electrónico. Single Token permitirá que los pasajeros realicen todos los trámites en el aeropuerto mediante una única identificación, ya sea un pasaporte electrónico, biometría o una tarjeta de embarque electrónica. Y Check Out facturará automáticamente a los pasajeros en el momento en que realicen la reserva de sus vuelos.

/...

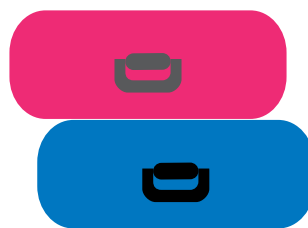
19
maletas con
incidencias por cada
mil pasajeros
en 2007



9
maletas con
incidencias por cada
mil pasajeros
en 2012



4,5
maletas con
incidencias por cada
mil pasajeros
objetivo para
2016



Se están mejorando las asociaciones a lo largo de la cadena de viaje para garantizar un viaje perfecto de los clientes de principio a fin.

Los viajes en la actualidad implican a diversas entidades. Un viaje, por ejemplo, puede comenzar con un desplazamiento en tren al aeropuerto, seguido por un vuelo y posteriormente un coche de alquiler o una conexión en autobús a un crucero o a un hotel. Un cambio en cualquier punto del viaje podrá requerir la modificación de los planes para el resto del viaje.

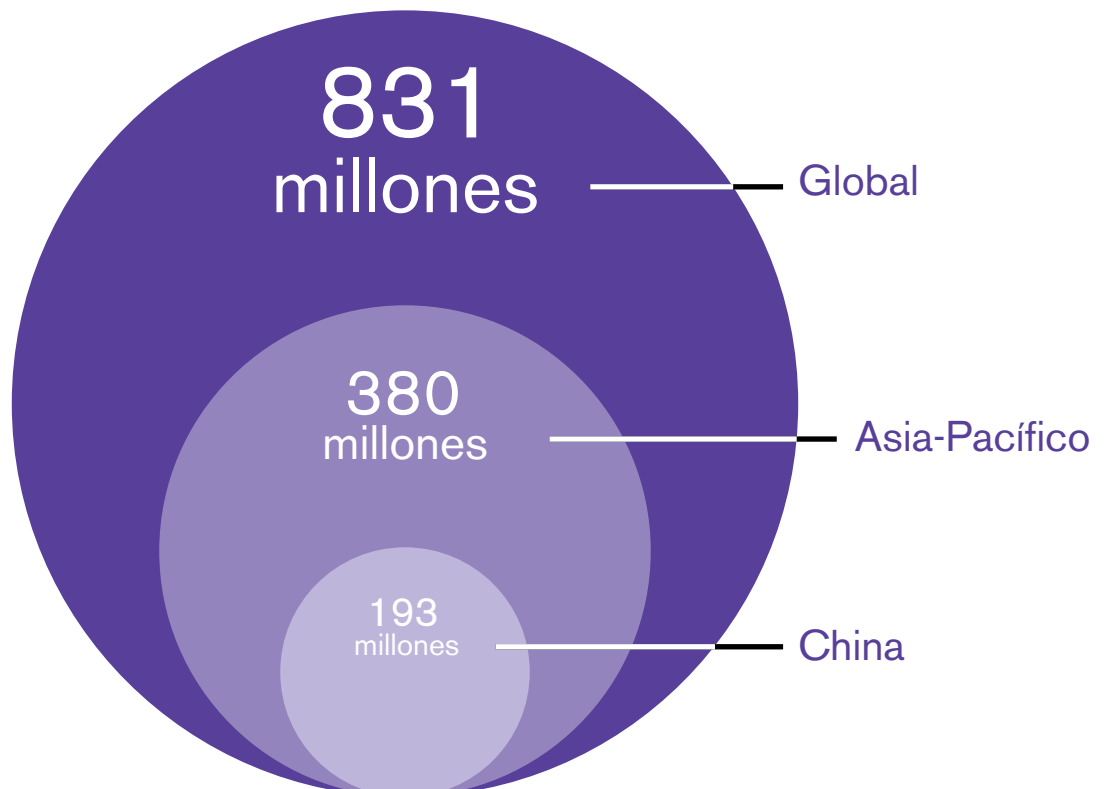
No existe, sin embargo, un único vehículo de comunicación que conecte a los viajeros con todas estas entidades a lo largo de su cadena de viaje. Grandes retos técnicos se interponen en la creación de dicho vehículo de comunicación. Como primer paso, las aerolíneas, los proveedores de sistemas y otros socios en la cadena de viaje deberán desarrollar conjuntamente un modelo de datos del sector con "lenguaje común" mediante el que sus sistemas puedan comunicarse para facilitar negocios conjuntos, acuerdos entre aerolíneas, códigos compartidos y otros tipos de colaboración.

Los servicios electrónicos marcan el paso final en la senda de viajes sin papeles.

El proyecto de servicios electrónicos es el último paso en la retirada de documentos en formato papel para el viaje de los pasajeros. El proceso comenzó con la emisión de billetes electrónicos y continuó con tarjetas de embarque con código de barras. Los servicios electrónicos eliminarán ahora la gama de diversos documentos en papel, como los emitidos por exceso de equipaje o los de acceso a salas de espera. Las versiones electrónicas de estos documentos ya existen, pero se han creado con estándares diferentes y son, por tanto, difíciles de aplicar en viajes con varias aerolíneas. El proyecto de servicios electrónicos está movilizándolo al sector para que adopte el estándar de documentos electrónicos diversos (EMD por sus siglas en inglés) de la IATA.

Un beneficio del estándar EMD que va más allá de su estandarización es el que permite la venta de una serie de servicios auxiliares a través de agencias de viaje, desde espacio adicional entre asientos mientras se vuela a un servicio de automóviles cuando se llega al destino. Debemos destacar, no obstante, que EMD está centrado en las funciones administrativas que acompañan a la venta de servicios auxiliares a través de agencias de viaje. No es un sustituto de los estándares de mensajería NDC de carácter más amplio que se están desarrollando. El estándar EMD, sin embargo, también permite unos costes menores, debido a una contabilidad de ingresos y a procesos administrativos simplificados, al tiempo que permite un mayor seguimiento y asignación de ingresos auxiliares.

En 2012, 80 aerolíneas implementaron el estándar EMD y la capacidad total ha cubierto alrededor del 75% de los volúmenes de pasajeros. A partir de finales de 2013, los Planes de Facturación y Liquidación (BSP) de la IATA solamente aceptarán EMD en el proceso. Cuando sea necesario, no obstante, se implementarán soluciones alternativas.



Volumen adicional estimado de pasajeros en 2016 (comparado con 2011)

“Vendo accesorios de telefonía móvil por internet. Los productos se fabrican en China y garantizamos una entrega en cualquier parte del mundo en siete días. Voy muchas veces a Asia en busca de nuevas ideas y de nuevos aparatos y dispositivos”.

Entre China y Hong Kong gestionan anualmente el envío aéreo de 6 millones de toneladas de productos. El transporte aéreo de carga chino crecerá un promedio de un 3,8% en los próximos cinco años. Globalmente, el transporte aéreo de carga traslada anualmente mercancías por un valor de 6.400 millones de dólares USA.

Los viajeros por aire deberían beneficiarse de ofertas de viaje específicas de cada canal de ventas.

Los viajeros por aire deberían beneficiarse de ofertas específicas y personalizadas con independencia del canal de ventas elegido.

Como norma, cuando un pasajero realiza una reserva a través de la página web de una aerolínea está aceptando ventas personalizadas, con una gama completa de opciones a elegir. Pero la facturación a través de una agencia de viajes habitualmente conlleva la obtención del precio y del horario exclusivamente.

El motivo de esta discrepancia es que las agencias de viaje no tienen acceso a la misma información. En efecto, los clientes de las aerolíneas que realizan sus compras a través de agencias de viaje –un canal que supone alrededor del 60% de las ventas de billetes por valor– no han tenido la oportunidad de comprender el verdadero valor del producto de la aerolínea. Se trata de una situación inaceptable para un negocio del siglo XXI que presta servicios a clientes del siglo XXI.

La Nueva Capacidad de Distribución (NDC) es una iniciativa liderada por la IATA en colaboración con el sector que permitirá que las agencias de viaje ofrezcan el mismo contenido variado que ya ofrecen las aerolíneas en sus páginas web. La NDC define un nuevo estándar de mensajería entre las aerolíneas y las agencias de viaje que permitirá que las aerolíneas y terceros muestren más información sobre opciones de vuelos y servicios que la actualmente disponible a través del canal de agencias, lo que supondrá que los clientes estarán mejor informados.

Una mayor transparencia y más opciones para los consumidores les permitirán comparar entre las aerolíneas, con información sobre todas las ofertas de productos de las mismas y no solamente la tarifa y el horario. No es más de lo que esperan los pasajeros de hoy en día. Y las aerolíneas y las agencias de viaje deberán ser capaces de cumplir con estas expectativas.

Los pasajeros tendrán la opción de proporcionar información personal cuando utilicen una página de viajes online o cuando hablen con un agente de viajes. Si lo hacen, podrán recibir ofertas específicas y personalizadas a través de un flujo de información de doble sentido con la aerolínea, algo que no es posible con la configuración actual del sistema de distribución global (GDS).

Pero el sistema no necesita este nivel de información. Los pasajeros podrán simplemente comprar un billete con el nivel mínimo de información si así lo desean.

La IATA da la bienvenida a la participación y a los comentarios de los integrantes de la cadena de valor de viaje, incluidas agencias de viaje, asociaciones de agencias, aerolíneas, GDS, y otros proveedores de tecnología.

“Con la NDC, los pasajeros podrán tener el mismo nivel de opciones de viaje con independencia de que adquieran el billete a través de la página web de la aerolínea o acudan a una agencia de viajes”.

Eric Leopold, Director de Pasajeros, IATA

La aviación global cuenta con servicios financieros de confianza.

Las aerolíneas requieren sistemas de liquidación sólidos, fiables y veloces para garantizar que su flujo de caja no se interrumpa. Se trata de un reto formidable teniendo en cuenta que la estructura global e interconectada del negocio de las aerolíneas implica la transferencia de miles de millones de dólares en ventas de billetes desde puntos de venta de terceros (agencias de viaje y agencias de transporte de carga) para facilitar los acuerdos entre las líneas aéreas.

La IATA es el socio de confianza del sector por sus medios eficientes, fiables y rentables de simplificar los procedimientos de venta, información y re-emisión de billetes y conocimientos de embarque. En 2012 se liquidaron 251.800 millones de dólares USA en el Plan de Facturación y Liquidación (BSP) y 31.700 millones de dólares USA en el Sistema de Liquidación de Cuentas de Transporte de Mercancías (CASS). La IATA opera BSP en 177 países y territorios y CASS en 83 países y territorios en todo el mundo. Más de 400 aerolíneas del BSP y 270 del CASS han participado en los sistemas de liquidación de la IATA 2012, junto con más 60.000 agencias con BSP y unos 16.000 con CASS. Los porcentajes de éxito de liquidaciones han sido del 99,976% en BSP y 99,989% en CASS. Para los consumidores esto significa que el viaje —con independencia de la complejidad del itinerario y de la cantidad de fronteras que se crucen— pueda pagarse en una única divisa.

La compensación de facturas y la gestión de compensación de divisas ayudan a que las operaciones se desarrollen sin sobresaltos.

Para reducir riesgos y comisiones en las operaciones, la IATA cuenta con la Cámara de Compensación de la IATA (ICH por sus siglas en inglés). La

ICH facilita la compensación de facturas entre más de 350 aerolíneas y cerca de 90 compañías asociadas, y reduce el riesgo financiero del sector mediante la minimización del plazo y de los fondos afectados por deudas pendientes entre compañías. En 2012, el volumen de las operaciones de facturas de la ICH aumentó casi un 5%, hasta 51.900 millones de dólares USA. Se trata de una cifra récord para la ICH. Como resultado de la compensación proporcionada por el servicio de compensación de saldos netos, el importe de caja requerido para la liquidación de estas facturas fue solamente de 16.100 millones de dólares USA, con un ratio de compensación neta de casi un 70%. El porcentaje de éxito de la liquidación de la ICH ha sido del 99,996%.

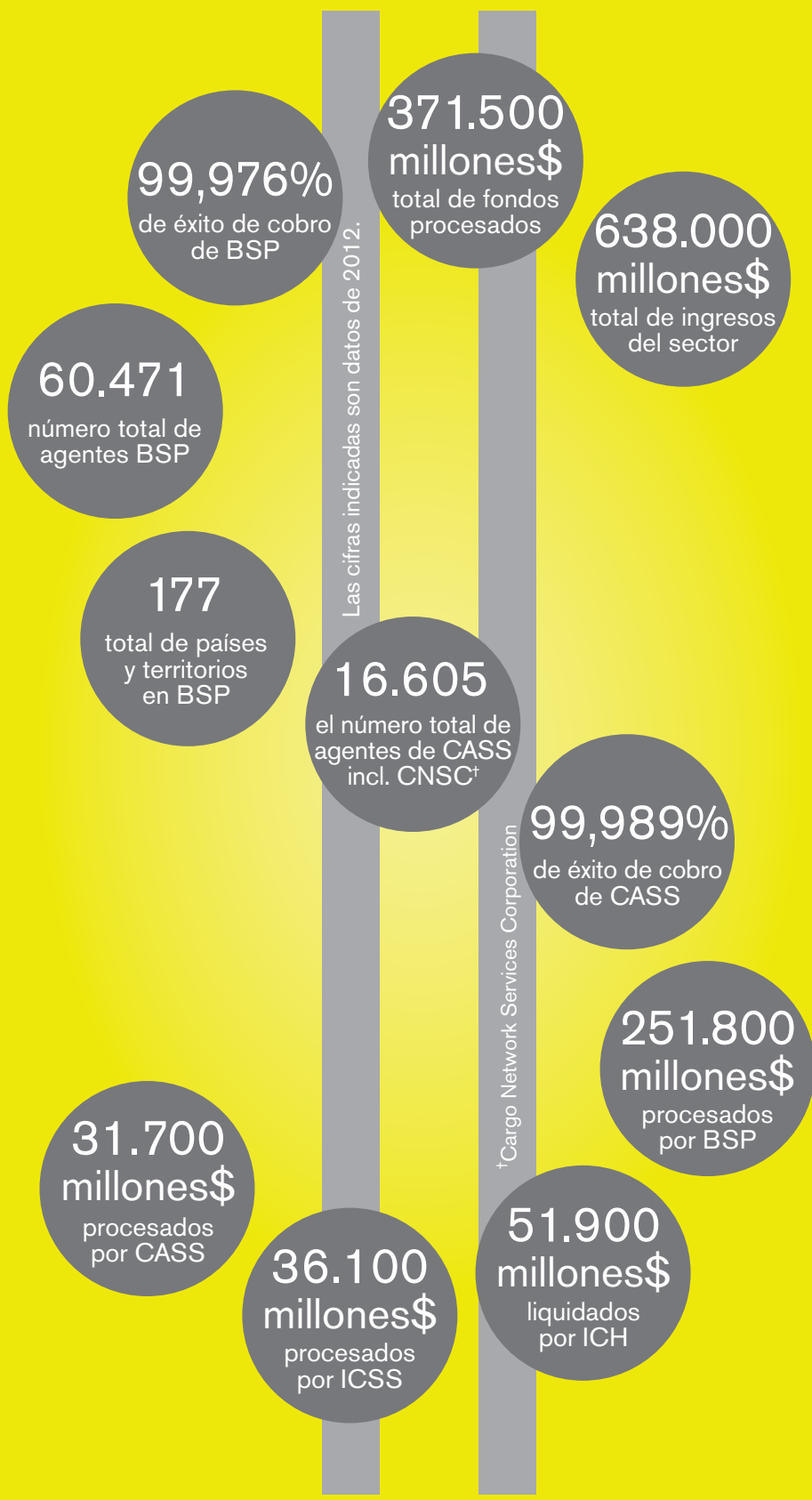
Las fluctuaciones de los tipos de cambio globales pueden ser importantes y los negocios que remiten grandes sumas en múltiples divisas requieren una gestión amplia y activa para maximizar las eficiencias y minimizar el riesgo. El Servicio de Compensación de Divisas (ICCS por sus siglas en inglés) de la IATA proporciona un tratamiento centralizado a la actividad de gestión global de caja de las aerolíneas, al tiempo que ofrece unos tipos de cambio muy competitivos para ayudar a las aerolíneas a gestionar eficazmente la repatriación de sus ventas en todo el mundo. En 2012, el ICCS prestó asistencia a unas 300 aerolíneas asociadas para repatriar más de 36 millones de dólares USA recaudados por sus ventas en más de 125 países.

Se han establecido sólidamente las reformas necesarias para un mayor fortalecimiento de la fiabilidad de la IATA.

La mejora de la seguridad y fiabilidad de los Sistemas de Liquidación (ISS) de la IATA ha sido un proyecto continuo durante los últimos 15 años. En la última fase, que ha sido posible gracias a los avances en tecnología y en sistemas financieros y de infraestructura, la IATA ha consolidado sus servicios de remisión y liquidación en cinco centros regionales: Amman, Beijing, Madrid, Miami, y Singapur. Esta iniciativa de Fortalecimiento de los ISS (SISS por sus siglas en inglés) ha pasado en la actualidad a la siguiente fase, lo que implica la migración de las restantes actividades de ISS, incluidas la gestión de agencias, la gestión de riesgos, archivo e información, facturación, cobro y servicio de atención al cliente, desde las oficinas locales de la IATA a los centros regionales. Las migraciones se están realizando en cuatro fases. La primera fase ha concluido con éxito. Está previsto que las restantes concluyan en diciembre de 2013.

Para seguir mejorando la automatización, estandarización, control, protección, y simplicidad de las operaciones de remisión y liquidación (R&S por sus siglas en inglés), la IATA ha adoptado una nueva herramienta: la Solución Integrada de R&S (por sus siglas en inglés IRIS). IRIS salió a la luz en 2012 y tiene como objetivo minimizar los errores y el riesgo de fraude al tiempo que mejora la eficiencia y la eficacia operativa. El objetivo de IRIS cuando finalice su implementación, prevista para diciembre de 2013, es que sea utilizada por el 96% de las liquidaciones anuales de caja por ventas a nivel mundial del sector.

/...



La Liquidación Simplificada Entre Aerolíneas elimina el papel del proceso de facturación.

La plataforma de Liquidación Simplificada Entre Aerolíneas (SIS por sus siglas en inglés), presentada en 2011, es un sistema de facturación electrónico que optimiza los procesos de facturación y liquidación entre aerolíneas. En SIS, los archivos electrónicos de facturación se liquidan automáticamente por la ICH. El 8 de mayo de 2012 se implementó la segunda fase de la SIS, ampliando la cobertura de la SIS a la carga y al Programa Universal de Viajes Aéreos (UATP por sus siglas en inglés), completando, por tanto, la entrega de la plataforma SIS.

En su primer año completo de operaciones, 411 miembros en 158 distintos países se han apuntado a los SIS y éstos han procesado unas 870.000 facturas con un valor de liquidación de 32.000 millones de dólares USA. Mayo de 2013 también marca otro hito importante. Se va a cerrar el legado de la solicitud por internet de la ICH y SIS será el único método de presentación de facturas para todas las liquidaciones de la ICH. Todas las facturas serán, por tanto procesadas sin papel.

Los fondos aplazados o bloqueados por los gobiernos se han incrementado en 2012.

La IATA ayuda a las aerolíneas a acceder a fondos de mercados y países con una regulación restrictiva. De acuerdo con los resultados del estudio de Remisión de Saldos Extranjeros (RFB por sus siglas en inglés) de 2012, fondos por valor de 1.050 millones de dólares USA de los miembros siguen aplazados o bloqueados en 13 países. Esta cifra supone un aumento de 471,6 millones de dólares USA (81%) con respecto a la cifra de fin de año de 2011, 582 millones de dólares USA. El incremento se debe en gran medida a las dificultades de repatriación con las que se encuentran las aerolíneas en Venezuela, Irán, y Argelia. Venezuela es todavía el país más problemático –representa el 60% del total de fondos bloqueados.

Los cinco mercados de máxima prioridad identificados en el RFB de 2012 son Venezuela, Irán, Argelia, Sudan, y Eritrea.

Los gastos de infraestructura de las aerolíneas se han reducido a través del Servicio de Mejora y Financiación de la IATA.

El Servicio de Mejora y Financiación (E&F por sus siglas en inglés) de la IATA ofrece a los prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP) y a los autoridades aeroportuarias la oportunidad de mejorar la eficacia y la calidad de sus procesos de facturación y cobro. El servicio ayuda a los usuarios a fortalecer su flujo de caja y a mejorar su ratio de cobro. Para las aerolíneas, E&F garantiza el cobro de los cargos de forma transparente y equitativa. E&F también ayuda a los aeropuertos y a los ANSP a garantizar una financiación rentable de inversiones en infraestructura de aviación civil, pues el Servicio E&F puede transferir importes cobrados directamente a la parte que financie la inversión.

Muchas de las facturas elaboradas por E&F pueden presentarse electrónicamente a las aerolíneas y liquidarse a través de los ISS. Las facturas de E&F son automáticamente transmitidas a las aerolíneas miembros de SIS mediante el estándar del sector IS-XML, permitiendo una mayor automatización en la parte de la aerolínea. Las aerolíneas, los aeropuertos, y los ANSP pueden, por tanto, beneficiarse de facturas en formato electrónico estándar, de un proceso de disputas estándar y simplificado, y de un servicio de facturación y cobro más eficiente. En 2012, el Servicio E&F de la IATA ha procesado más de 3.200 millones de dólares USA en 50 países.



"Soy directora de eventos para grandes empresas asiáticas. A nuestros clientes les gusta organizar eventos en lujosos destinos o en sus mercados emergentes. Con frecuencia optamos por Oriente Medio por sus excelentes instalaciones y conectividad global".

Los EAU comunicaron 2,55 millones de entradas al país por viajes de negocio en 2012, elevándose la cifra a 2.756 millones en 2013 y a 3,55 millones en 2014. En 2016, el gasto total por viajes de negocios a nivel global será de 1,4 billones de dólares USA, lo que representará un crecimiento anual compuesto de un 7,7% desde 2012.

Diseño de productos para un sector sosteniblemente rentable.

La aviación es un negocio complejo, y los retos de gestión de costes y de mejora en la eficacia son continuos. Los productos de la IATA se aprovechan de la experiencia global y del profundo conocimiento del sector para apoyar el éxito de los participantes a lo largo de la cadena de valor.

Soluciones de los pasajeros

La inteligencia empresarial ayuda a las aerolíneas a optimizar sus redes, a desarrollar nuevas rutas y productos, a planificar sus flotas y a gestionar inventarios.

Los productos PaxIS y Servicio de Datos Directos (Direct Data Service –DDS-) de la IATA garantizan que las aerolíneas obtengan información sobre rutas específicas y de puntos de venta que, a cambio, les permite comparar y analizar sus resultados con los estándares del mercado.

PaxIS es todavía un producto importante, pero está siendo sustituido por DDS (véase el artículo de la página 55). DDS ha sido lanzado a mediados de 2012 y supone un enfoque más completo a la obtención de inteligencia empresarial a partir de datos de pasajeros a los que se haya expedido un billete. Combina las ventas de agencia disponibles ofrecidas por PaxIS con los datos de ventas directas de empresas de transporte participantes. Veinticuatro aerolíneas participan plenamente en el DDS. Combinado con los datos de PaxIS derivados de las operaciones del Plan de Facturación y Liquidación (BSP), DDS representa el 86% de cobertura de los datos de agencias de viaje a nivel mundial.

El producto Airs@t de la IATA identifica lo que los clientes valoran más.

Los análisis de mercado pueden proporcionar explicaciones fundamentales para la aparición de tendencias de ruta. Airs@t es una encuesta que valora a empresas de transporte sobre la base de unos 70 puntos de contacto con clientes, desde reservas a reclamación de equipaje. En 2012 se encuestó a unos 50.000 pasajeros sobre rutas desde Norteamérica, Europa, Oriente Medio, y Asia. Airs@t ofrece una sólida representación de las preferencias de los pasajeros aéreos—las empresas de transporte encuestadas tienen una cuota de mercado combinada de cerca del 75%. En 2013, Airs@t se ampliará para incluir atributos relativos a los programas de viajero frecuente.

El servicio Weblink facilita el despliegue del canal de ventas directas de agencia para reducir los costes de distribución de las aerolíneas.

Weblink permite la conclusión de operaciones financieras mediante el BSP de la IATA. Y en 2012 se produjo un aumento de un 200% en su uso, ya que circularon a través del sistema cerca de 4.000 millones de dólares USA. El aumento vino principalmente en dos de los mercados de la aviación de rápido crecimiento, Asia Pacífico y Latinoamérica. Se espera que el servicio logre todavía una mayor implantación en 2013.

El grupo Consultoría sigue asistiendo a las aerolíneas en todas las facetas del negocio de la aviación.

El grupo de Consultoría de Aerolíneas (Airline Consulting) asumió una serie de tareas centradas en gestión de ingresos, planificación de negocio, optimización de redes y flotas, mantenimiento e ingeniería, y conservación de combustible. A título de ejemplo, en 2012 un equipo de Airline Consulting recibió el encargo de realizar un plan de negocio de un importante transportista africano. Participó intensamente en la implementación del plan, el cual trataba muchos aspectos comerciales de la aerolínea, incluidos el diseño de la red, la planificación de la flota, la gestión de ingresos, la relación con proveedores y la gestión de combustible. El trabajo del equipo de consultoría ayudó a estabilizar a este transportista en evolución ante un telón de fondo de cambios políticos.

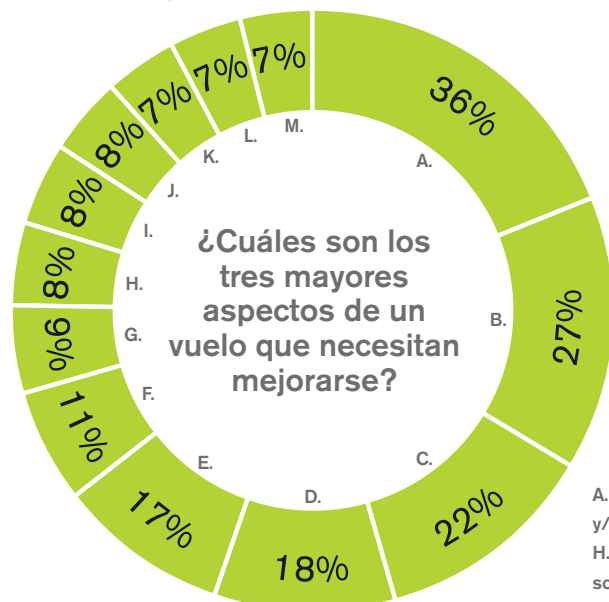
Timatic es el estándar del sector utilizado por las aerolíneas y agencias de viaje para cumplir con las normas y reglamentos de control de aduanas.

Extracto de datos de Airs@t

Período: enero 2012 a diciembre 2012

Rutas: UE-NAM, UE-AMEA-Asia, NAM-Asia

Muestrario de pasajeros: 44.600 viajando en turista y en business



A. Comodidad para dormir; B. Espacio entre asientos; C. Confort del asiento; D. Calidad de la(s) comida(s) y/o aperitivo(s); E. Selección de películas; F. Temperatura de la cabina; G. Calidad de la imagen; H. Puntualidad en la salida; I. Limpieza de los aseos; J. Selección de periódicos/revistas; K. Calidad del sonido; L. Fiabilidad de los sistemas de entretenimiento; M. Rapidez en la entrega de equipajes.

Timatic Autocheck, un producto que automatiza el proceso de cumplimiento documental, ha seguido ganando terreno en 2012, habiendo conseguido nuevos clientes, tales como un importante transportista de los EE.UU. y una empresa global de gestión de viajes. Timatic Autocheck está integrado en módulos de control de reservas y salidas para aumentar el servicio a clientes y reducir sanciones mediante la revisión automática de los documentos adecuados y certificados de cada pasajero internacional antes del embarque. Una versión web del programa, TimaticWeb2, ha sido lanzada en 2012.

Soluciones de carga

CargoS es la única herramienta de inteligencia empresarial para el mercado de transporte aéreo de mercancías que refleja datos reales de operaciones.

Sus datos proceden del Sistema de Liquidación de Cuentas de Transporte de Mercancías (CASS) de la IATA, servicio que ha liquidado alrededor del 75% de los volúmenes mundiales del transporte aéreo de mercancías en 2012. Los nuevos clientes de CargoS en 2012 incluyen a Aeroflot y al Aeropuerto de Múnich. A mediados de 2013, CargoS empezará a pasarse a la nueva plataforma SAP lo que potenciará en gran medida el rendimiento de su conjunto de herramientas visuales y analíticas. CargoS comparará y analizará datos de clientes en todos los mercados principales.

El Reglamento de Mercancías Peligrosas (DGR) sigue siendo el manual de referencia estándar del sector para el transporte de mercancías peligrosas.

En los últimos años han ocurrido una serie de incidentes relacionados con la seguridad debido un seguimiento incorrecto del DGR (véase la página 39 para una información más detallada). Estos incidentes demuestran que el DGR sigue siendo más válido e importante que nunca.

La Tarifa por Transporte Aéreo de Mercancías (TACT por sus siglas en inglés) ha sido actualizada en 2012 para apoyar el objetivo de la IATA de incrementar la eficiencia mediante la promoción de intercambio electrónico de datos y la eliminación del papel de la cadena del transporte aéreo de mercancías.

La cobertura de la TACT se amplió en 2012 para incluir nuevas secciones sobre requisitos del transporte electrónico de mercancías y de información electrónica avanzada (AEI) por país. Asimismo, en apoyo de una actividad comercial más eficaz y sin papeles en el transporte aéreo de mercancías, se suscribió un acuerdo de licencia con SAP para la integración de la TACT en el Módulo de Carga Aérea de su Solución de Gestión de Transporte (TMS por sus siglas en inglés). Dos grandes participantes de la cadena de suministro con base en Europa ya han contratado el producto.

Soluciones para aeropuertos y aviación civil

Tomando como referencia datos del BSP de la IATA, AirportIS proporciona a los aeropuertos y a firmas de consultoría en todo el mundo datos exhaustivos de tráfico como apoyo del desarrollo de marketing y de servicios aéreos.

AirportIS ha tenido una afluencia de nuevos clientes en 2012 en las regiones de Asia-Pacífico y Latinoamérica, incluidos los aeropuertos de Bogotá, Cairns, Osaka, Melbourne, Tokio (Narita), Perth, y São Paulo.

El grupo de Consulting de Aeropuertos y de Aviación Civil ha tenido un sólido año. El grupo asumió importantes proyectos en África, las Américas, y Asia-Pacífico:

- Un importante aeropuerto de Asia encargó a la IATA la entrega de previsiones exhaustivas de tráfico para el periodo 2013–2055 con el fin de ayudar a determinar la base de su plan de desarrollo de infraestructura a largo plazo.
- Una organización de gestión del espacio aéreo africana contrató a la IATA para que desarrollara procedimientos de Navegación de Área (Sistema Global de Navegación por Satélite) en 24 de sus aeródromos para mejorar la seguridad y ayudar a lograr eficiencias en el control de tráfico aéreo y en las aproximaciones.
- Una autoridad aeroportuaria del Caribe encargó a la IATA que realizara la revisión de una infraestructura para garantizar el cumplimiento de uno de sus aeropuertos con los estándares internacionales de seguridad y protección.

El Manual de Manipulación en Aeropuertos (Airport Handling Manual –AHM-) se considera la fuente definitiva de los estándares aprobados por el sector.

Estos estándares ayudan a simplificar los procesos e interacciones entre las aerolíneas, los aeropuertos y los servicios de tierra. La 33ª edición publicada en 2012 contiene una versión actualizada del Acuerdo Estándar de Asistencia en Tierra y ha sido adquirida por aerolíneas, aeropuertos, y prestadores de servicios de asistencia en tierra miembros y no miembros de la IATA.

/...

Soluciones relativas al sector

La totalidad del sector de la aviación tiene la oportunidad de influir o beneficiarse de los productos y servicios de la IATA.

El Programa de Asociaciones Estratégicas (SPP por sus siglas en inglés) reúne a unos 350 proveedores relacionados con el sector con directivos de las aerolíneas miembros de la IATA para discutir temas tan variados como los servicios a pasajeros e ingeniería y mantenimiento. Desde 1990 estos socios han trabajado con las aerolíneas miembros de la IATA para ayudar a dar forma a los más importantes desarrollos en la historia de la aviación, tales como el billete electrónico. En respuesta a las opiniones de los socios, la distribución y cargo XML se ha añadido al SPP en 2012.

MarketIS, una variante del exitoso producto de la IATA PaxIS, fue lanzado en 2012 para prestar servicios a clientes distintos del sector de la aviación. Una serie de compañías se suscribieron durante el año, incluidas firmas de consultoría, autoridades de turismo, e instituciones académicas.

La IATA cuenta con cobertura BSP en 177 países y con unos 40 años de experiencia en liquidación y cobro financieros para el sector de las aerolíneas. Con la introducción en 2011 de la Solución de Liquidación de Divisas en el Sector de Viajes (TIESS por sus siglas en inglés), la IATA ofrece su experiencia a organizaciones ajenas a la aviación. En 2012, 11 compañías (incluidos operadores ferroviarios, compañías de cruceros, tour operadores, y compañías de seguros de viaje) se unieron a TIESS cuando se presentó en las Américas y en Europa. En 2013, la cobertura de TIESS se ampliará a países en Oriente Medio, África, y Asia-Pacífico.

Los eventos de la IATA son conocidos por su capacidad de crear valor reuniendo a los responsables de la adopción de decisiones.

La naturaleza de colaboración única del negocio de la aviación en la cadena de valor quiere decir que hay muchas oportunidades para reunirse con el fin de formar la agenda del sector. La IATA organiza grandes conferencias comerciales sobre horarios de aerolíneas, transporte aéreo de mercancías, legislación sobre aviación, estrategia comercial, asistencia en tierra, contabilidad de ingresos, viajes de pasajeros, operaciones, combustible, y recursos humanos. Los eventos de la IATA se organizan con frecuencia para que coincidan con acontecimientos clave en los procesos de gobierno de la IATA. Por ejemplo, la Nueva Capacidad de Distribución (NDC) de la IATA fue presentada en el Simposio Mundial de Pasajeros en octubre.

Las actividades de formación de la IATA han ayudado más que nunca a profesionales de la aviación a desarrollar sus conocimientos.

El Instituto de Formación y Desarrollo (ITDI por sus siglas en inglés) de la IATA se creó para desarrollar los conocimientos de los profesionales de la aviación en todo el mundo. En 2012 la lista de organizaciones

acreditadas por ITDI ha aumentado un 30%, hasta llegar a unas 440 instituciones. Durante el año, unos 90.000 estudiantes han recibido formación en el ITDI y centros asociados. El ITDI también trabaja con instituciones académicas del más alto nivel –Harvard University, la Universidad de Ginebra, Nanyang Technological University y Stanford University– para ayudar a avanzar en el liderazgo del sector de la aviación.

Los desarrollos relacionados con el ITDI en 2012 han incluido la implementación de un sistema de gestión de aprendizaje que ofrece una experiencia completa al cliente, aprendizaje en el móvil para formación en viajes y turismo, y un acuerdo de asociación con Rosetta Stone para ofrecer soluciones de idiomas. También es destacable el 23% de crecimiento de la cartera de carga, lo que ha hecho que sea la segunda materia más popular, por detrás del turismo. En total, se ofrecen 52 cursos relacionados con el transporte aéreo de mercancías y la obtención de 8 diplomas en relación con el transporte aéreo de mercancías, en inglés, mandarín, y español.

Para 2013, el ITDI tiene como objetivo introducir más soluciones combinadas de formación que compaginen enseñanza en aulas con formación a distancia y con un aprendizaje más activo –un proceso educativo median-

te el cual los alumnos trabajan y aprenden conjuntamente a través de la práctica en lugar de la formación tradicional.

El Fondo Internacional de Formación de Aerolíneas (IATF por sus siglas en inglés) es una fundación sin ánimo de lucro que presta asistencia a la formación a las aerolíneas en países en desarrollo para mejorar su competitividad y para ayudarles a cumplir con los retos del sector. En 2012, el IATF ha patrocinado una amplia gama de oportunidades de formación para 2.079 profesionales del sector de la aviación de naciones en desarrollo.

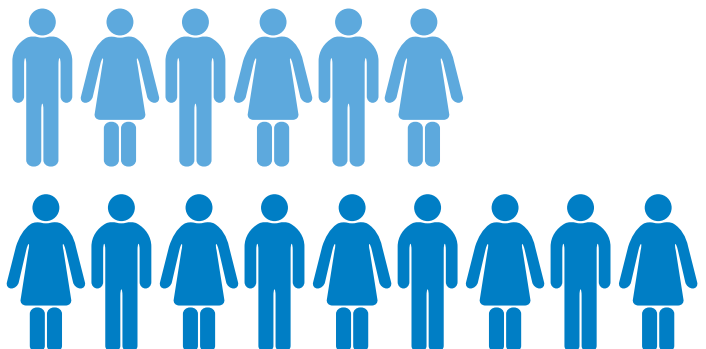
La mejora en la seguridad de la aviación sigue siendo la prioridad número uno del IATF a través de la entrega en 2012 del Programa de Formación en Implementación de SMS (SMSITP por sus siglas en inglés) a 13 aerolíneas de África, Oriente Medio, Rusia, y Latinoamérica. Lo anterior es además de las 28 aerolíneas que se beneficiaron del programa en 2011. También en 2012 el IATF ha ofrecido su innovador Programa de Gestión y Desarrollo de Personas para Aerolíneas (PMDA por sus siglas en inglés) a 20 aerolíneas de África, Oriente Medio, Asia, y el Pacífico Sur. El PMDA enseña las mejores prácticas en gestión y desarrollo de recursos humanos.

65.000
estudiantes

recibieron formación en todo el mundo en 2011

92.000
estudiantes

recibieron formación en todo el mundo en 2012



Conocimiento es poder.

La inteligencia empresarial proporciona a las aerolíneas la capacidad, no solo de cumplir con las expectativas de los clientes, sino de anticiparse a las mismas.

El último producto de la IATA sobre inteligencia empresarial, el Servicio de Datos Directos (DDS), promete cambiar las reglas del juego. Se trata de una evolución del exitoso producto PaxIS. Y si PaxIS es un producto muy reputado en el mercado por su amplio conjunto de datos global, DDS será incluso más poderoso.

PaxIS se basa en algunas de las ventas de billetes de las aerolíneas de los Sistemas de Facturación y Liquidación de la IATA. DDS los incorpora, al igual que algunos datos de ventas indirectas no incluidos en el producto PaxIS. La base de datos de DDS contiene además una serie única y creciente de datos de venta directa de las aerolíneas que no son proporcionados por los Sistemas de Distribución Global (GDS) en sus productos de compras de billetes.

Esta gran cantidad de datos permitirá a las aerolíneas adoptar decisiones mejor informadas sobre cómo desarrollar su negocio para prestar servicio a sus clientes. El conocimiento de cómo está evolucionando el mercado es tan importante en tantas decisiones empresariales que, en última instancia, se centra en proporcionar a los pasajeros de las aerolíneas los destinos y las frecuencias que necesitan.

El DDS, que ha sido establecido por la IATA junto con Airline Reporting Corporation, se ha creado con un posicionamiento en ventas único como un producto de suscripción por parte de la comunidad. Por ello, para acceder a la base de datos DDS, las aerolíneas tienen que suscribirse al servicio y aportar sus datos al mismo.

El DDS proporciona una potente alternativa competitiva a los productos de inteligencia empresarial de ventas indirectas de billetes de los GDS. DDS no sólo es un producto muy competitivo, sino que posee una innovadora herramienta de acceso a la red que hace más fácil para los planificadores de las aerolíneas la obtención de datos correctos que necesitan para adoptar decisiones comerciales basadas en información.

DDS permite que las aerolíneas sean unos competidores más efectivos al adoptar sus decisiones al mercado y aportar la competencia necesaria a los mercados para estas herramientas esenciales de inteligencia empresarial.

Una cobertura de más del 86% del mercado desde el 1 de mayo de 2013 significa que el DDS ya está establecido como una fuente exhaustiva de inteligencia empresarial para la comunidad de las aerolíneas.

“DDS ha pasado a ser la mayor base de datos de viajes del mundo. Utilízela para adoptar las mejores decisiones sobre servicios de viajes.”

Bryan Wilson, Director de Optimización de Distribución de Aerolíneas, IATA

Oficinas de la IATA

Oficinas principales

Montreal – Oficina Principal

800 Place Victoria
Ap. de Correos 113
Montreal, Quebec H4Z 1M1
Canadá
Tel: +1 514 874 0202
Fax: +1 514 874 9632

Ginebra – Oficinas Ejecutivas

33, Route de l'Aéroport
Ap. de Correos 416
CH -1215 Ginebra 15 Aeropuerto
Suiza
Tel: +41 22770 2525
Fax: +41 22 798 3553

Oficinas regionales

África

Sandown Mews East Block
88 Stella Street
Sandton
Johannesburgo 2146
Sudáfrica

Asia-Pacífico

TripleOne Somerset
111 Somerset Road
Nº 14-05 Somerset Wing
Singapur 238164

China y Norte de Asia

3F East Tower
World Financial Center
Nº 1, Dongsanhuang Zhong
Road
Chaoyang District
Beijing 100020
República Popular de China

Europa

Torre Europa
Paseo de la Castellana 95
Madrid 28046
España

350 Avenue Louise
Louizalaan
Bruselas 1050
Bélgica

Oriente Medio y África del Norte

Business Park
Edificio nº 8
King Abdullah Street
Al Shaab Roundabout
Amman 1194
Jordania

Las Américas

703 Waterford Way
Suite 600
Miami, Florida 33126
Estados Unidos de América

Norteamérica

1201 F Street N.W.
Suite 650
Washington DC 20005
Estados Unidos de América

Rusia y CEI

Bloque 1
Paveletskaya Square
Moscú 115054
Federación Rusa

Exclusión de Responsabilidad: Téngase en cuenta que las fotografías utilizadas en esta publicación se incluyen exclusivamente a efectos ilustrativos. Los modelos mostrados en estas fotografías tienen como función ilustrar la idea de personas reales comunes de diferentes culturas y regiones. Los autores no pretenden que se considere que las opiniones en esta publicación, o asociadas a las fotografías, sea la opinión de los propios modelos.

“Desde que me he graduado he estado trabajando en software de siguiente generación para la navegación aeronáutica. Es asombroso de qué forma más inteligente podemos fabricar aviones hoy en día. Tenemos clientes de todo el mundo”.

El 80% del creciente sector de fabricación aeroespacial de Polonia se ha establecido en el “Valle de la Aviación” cerca de Rzeszow. Globalmente, la aviación genera un impacto económico anual de 2,2 billones de dólares USA.



www.iata.org

ANNUAL REVIEW 20