



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 53: Análisis económico**

**ANÁLISIS ECONÓMICO**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En la presente nota se comunican los resultados y ajustes relativos a los programas de trabajo de la OACI sobre estadísticas, pronósticos y análisis económico, de conformidad con los Apéndices B, C, G y H de la Resolución A36-15: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*. En conjunto, la OACI proporciona a los Estados miembros, a las industrias del transporte aéreo y a la comunidad de aviación civil en general, estadísticas, pronósticos y estudios económicos actualizados y fidedignos sobre la aviación civil nacional, regional y mundial. Varios pronósticos de tráfico se publicaron en documentos electrónicos, en tanto que se siguió proporcionando apoyo en pronosticación y análisis económicos a varios usuarios. Se siguieron realizando estudios sobre las diferencias regionales en los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas internacionales. La Décima Reunión departamental de estadística (STA/10) recomendó ajustes para el perfeccionamiento del Programa de estadísticas.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a respaldar las tareas futuras que se resumen en el párrafo 6, y que comprenden lo siguiente:

- a) cumplimiento de las Recomendaciones de la STA/10;
- b) elaboración de varios conjuntos de pronósticos;
- c) suministro de estudios económicos;
- d) apoyo al CAEP y a los TFG mediante el suministro de pronósticos y análisis económicos, según sea necesario;
- e) revisión del *Manual de previsión del tráfico aéreo* (Doc 8991) y del *Manual sobre el programa de estadísticas de la OACI* (Doc 9060); y
- f) impartición de seminarios prácticos y sesiones de instrucción sobre una base de recuperación de costos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A, C y D al ocuparse de los medios empleados para medir y vigilar la actuación e identificar las tendencias, indicando la necesidad de intervenciones de la OACI y las repercusiones de las mismas.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se realizarán con sujeción a los recursos disponibles en el Presupuesto del Programa para 2011-2013 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Referencias:</i>	A37-WP/20 — Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo C-WP/12814, C-DEC 179/19 Informe de cubierta amarilla STA/10 e Informe de cubierta amarilla STAP/14 <i>Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027</i> (Doc 9917) <i>Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025</i> (Doc 9915) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902) <i>Manual sobre el programa de estadísticas de la OACI</i> (Doc 9060) <i>Manual de previsión del tráfico aéreo</i> (Doc 8991)
---------------------	---

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se considera que los programas de estadísticas, pronósticos y análisis económico son un recurso útil que permite desarrollar los parámetros de medición necesarios, indicadores de alto nivel (HLI) que la Organización emplea para vigilar la actuación en lograr los Objetivos estratégicos del Plan de actividades de la OACI. Por ejemplo, el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) utilizó estos datos para ayudar a establecer las metas a las que se aspira. Si la OACI busca mejorar sus capacidades con el propósito de ofrecer medidas más exactas para evaluar la eficacia de sus acciones en seguridad operacional, planificación de la navegación aérea y medio ambiente, entonces se requieren estadísticas más focalizadas.

## 2. PROGRAMA DE ESTADÍSTICAS

2.1 La base de datos estadísticos integrada (ISDB) se siguió desarrollando durante los últimos tres años y se automatizaron aún más las funciones de procesamiento de datos. Con la cooperación de los Estados, la OACI mejoró la tasa de comunicación de los últimos datos de aviación civil disponibles; alrededor del 93% del total del tráfico regular mundial ahora se encuentra cubierto.

2.2 Actualmente, se ofrece a los funcionarios de las administraciones nacionales de los Estados miembros que tienen acceso a las estadísticas de la aviación en el sitio web seguro gratuito de la OACI una interfaz basada en la web e informes normalizados. Además, la OACI proporciona datos sobre los transportistas aéreos a las Naciones Unidas para sus publicaciones anuales y trimestrales y sigue ejerciendo su liderazgo en la recopilación y distribución de estadísticas de la aviación a fin de mantener enfoques uniformes y reducir la carga de los Estados en el proceso de notificación.

2.3 Además de la contribución intelectual en los diferentes foros internacionales, se impartieron seminarios prácticos regionales, principalmente en cooperación con la Asociación de líneas aéreas africanas, y sesiones de instrucción en el puesto de trabajo en estadísticas a participantes de Bahrein, Brasil, India, México, Nigeria, República Dominicana, Rumania y los Estados de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo.

2.4 La Décima Reunión departamental de estadística (STA/10) se celebró en Montreal del 23 al 27 de noviembre de 2009. La Reunión departamental adoptó 22 Recomendaciones relacionadas con el ajuste del Programa de estadísticas, como se documenta en el Informe de cubierta amarilla de la STA/10.

### 3. PRONÓSTICOS DE TRÁFICO

3.1 La Secretaría puso en práctica una nueva metodología para los pronósticos del tráfico aéreo con el fin de garantizar mayor concordancia con los Objetivos estratégicos de la OACI y para aumentar el valor que tienen los pronósticos para los usuarios. Los nuevos pronósticos de tráfico aéreo a largo plazo, para el período 2010 a 2030, se publicaron en un formato nuevo. Estos pronósticos se elaboraron a partir de modelos econométricos basados en un enfoque ascendente. Se prepararon pronósticos a medio plazo de tres años sólo para el tráfico mundial de pasajeros de las líneas aéreas regulares, y por región de matrícula, y se publicaron para los años 2008-2010, 2009-2011 y 2010-2012.

3.2 La Secretaría siguió prestando asistencia a las regiones en la elaboración de pronósticos y otros parámetros de planificación requeridos por los respectivos grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se han celebrado seis reuniones TFG en las Regiones Asia/Pacífico, Oriente Medio, el Caribe/Sudamérica y África. El trabajo de estos TFG ha sido publicado en formato electrónico en *Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025* (Doc 9915), *Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027* (Doc 9917) y *African-Indian Ocean Regional Traffic Forecasts 2008-2028*. Los pronósticos de tráfico para la zona Asia/Pacífico y para el Caribe/Sudamérica se actualizarán y publicarán en 2010 después de las reuniones de los dos TFG respectivos. Se llevaron a cabo seminarios prácticos sobre pronosticación y planificación económica en Nairobi, para los Estados de la Región África oriental y meridional, y en México, en beneficio de los Estados de la Región Caribe y Sudamérica.

3.3 Se ha seguido prestando apoyo al CAEP en pronosticación y análisis económicos, en particular, a su Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG). Durante el trienio, como parte de este apoyo se lideró la elaboración de pronósticos mundiales de tráfico y flota hasta 2026 y 2036, se preparó un documento preliminar sobre opciones alternativas de pronosticación para el CAEP y se examinaron las lecciones aprendidas del análisis de los actuales sistemas de comercio de derechos relativos al medio ambiente.

### 4. ANÁLISIS ECONÓMICO

4.1 Los estudios que se realizan cada año sobre las diferencias regionales en los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas internacionales proporcionan una fuente mundial, única e imparcial de datos y análisis que las organizaciones gubernamentales y de líneas aéreas internacionales y los Estados utilizan por igual para analizar los aspectos económicos de la explotación de las líneas aéreas y, en forma más general, para evaluar el impacto de los cambios normativos, la planificación ambiental y la evaluación de la eficacia de las medidas que se toman para implantar los Objetivos estratégicos de la OACI. Además, los datos de estos estudios siguen ofreciendo la base para establecer los factores que permiten prorratear los ingresos de las líneas aéreas procedentes de los viajes de pasajeros que transbordan entre líneas aéreas y para calcular los derechos básicos por transporte de correo aéreo. La OACI genera ingresos con estos estudios a partir del Organismo de prorrateo de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Unión Postal Universal (UPU).

4.2 La reingeniería de los sistemas de soporte lógico subyacentes para realizar los estudios comenzó a finales de este trienio, con el fin de llevar a cabo dichos estudios de manera más expedita. El rediseño del proceso se ha completado y se pondrá en práctica con sujeción a la disponibilidad de fondos.

4.3 Se prestó amplio apoyo al GIACC en términos del consumo de combustible de aviación y en cuanto a los datos y el análisis del tráfico. Estos datos y análisis sirvieron de base para las deliberaciones del grupo, a fin de establecer y acordar las metas mundiales a las que se aspira a corto, medio y largo plazos en cuanto al rendimiento de combustible de la aviación.

4.4 Para prestar apoyo durante el proceso de transición a los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), se llevaron a cabo en Lima y en Antigua dos seminarios prácticos sobre la preparación de un análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM en beneficio de los Estados de la Región Caribe y Sudamérica.

4.5 Como lo solicitó el Consejo de la OACI, se inició un estudio en 2008 para evaluar los requisitos mundiales y regionales de personal autorizado, así como la capacidad de instrucción correspondiente. De conformidad con el marcado desarrollo del transporte aéreo entre 2004 y 2007, la demanda de personal autorizado ha aumentado en forma drástica y es probable que este aumento siga una tendencia exponencial. El estudio se encamina a estimar la posible escasez durante los próximos 20 años con base en los datos y las proyecciones de 2008 que proporcionaron los Estados miembros sobre la capacidad de instrucción de sus organizaciones de instrucción certificadas.

## 5. ACTIVIDADES GENERADORAS DE INGRESOS (RGA)

5.1 Los resultados de las encuestas a clientes realizadas en 2009 (que figuran en el Apéndice) entre usuarios internos y externos del Programa de estadísticas de la OACI, han sido confirmados en la sección de comentarios en el sentido de que este programa es una fuente única y fidedigna de recopilación de datos. Desde que se comercializó la ISDB por medio de subcontratación de ventas a terceros, el número de abonados ha crecido, y las ventas de estadísticas de la OACI generaron ingresos diversos para la OACI del orden de \$400 000 EUA anuales.

5.2 Por último, la OACI, en colaboración con el Instituto de Derecho Aeronáutico y Espacial de la Universidad McGill, está convocando la conferencia que lleva por título *En el transporte aéreo: ¿cuál es la ruta hacia la sostenibilidad?* Dicha conferencia se celebrará los días 26 y 27 de septiembre de 2010 con una asistencia prevista de aproximadamente 400 participantes.

5.3 Se intensificarán las iniciativas tendientes a promover los nuevos productos, como los pronósticos de tráfico a largo plazo y los requisitos de personal aeronáutico autorizado, con el fin de aumentar los ingresos extrapresupuestarios. Se planificará la organización de eventos comerciales de transporte aéreo, ya que los Estados miembros de la OACI están muy interesados en las actividades de pronosticación en esta época de condiciones económicas difíciles, que repercuten en el desarrollo de la aviación civil. En un entorno cada vez más comercializado, a los servicios que actualmente se prestan en forma gratuita (como cursos de instrucción a la medida) podría asignárseles un precio de acuerdo con los servicios comparativos que ofrecen otras organizaciones de aviación civil. Además, se propone participación en la oferta de servicios de consultoría para los estudios de pronosticación.

## 6. LABOR FUTURA

6.1 Las bases de datos de estadísticas de la OACI, sus capacidades de pronosticación y sus recursos en análisis económicos son valiosos, ya que permiten apoyar el desarrollo de programas orientados hacia los resultados, por su capacidad para vigilar las tendencias y avances tomando como base información cuantitativa independiente, precisa y actualizada.

6.2 Se seguirá dando apoyo en la realización de análisis ambientales mediante la recopilación, generación, análisis y difusión de datos exactos relacionados con la aviación, en especial sobre el consumo de combustible. En el contexto del apoyo que se da al CAEP y con la finalidad de garantizar la armonización, de acuerdo con las conclusiones de la reciente reunión CAEP/8, se encargará al CAEP que examine la nueva metodología de pronosticación de la OACI con la intención de producir y adoptar un conjunto de pronósticos de tráfico a largo plazo, de la OACI.

6.3 En el mismo contexto, se seguirá prestando asistencia a los TFG en la elaboración de pronósticos regionales y de otros parámetros de planificación que soliciten los PIRG respectivos, teniendo en cuenta la necesidad de concentrar los recursos manteniendo, al mismo tiempo, un solo conjunto armonizado de pronósticos de la OACI para uso mundial y regional. Se requerirá revisar el *Manual de previsión del tráfico aéreo* (Doc 8991).

6.4 En cuanto a las repercusiones presupuestarias, y de acuerdo con lo aprobado por el Comité de Finanzas (FIC), los análisis de costos-beneficios realizados revelaron que el cumplimiento de las Recomendaciones de la STA/10 no repercutirá en los costos y también comenzará a generar ganancias netas en 2013. En esta medida, será preciso programar a nivel regional, seminarios prácticos de capacitación y sesiones de instrucción en el puesto de trabajo, a fin de brindar asistencia técnica a los Estados en cuanto al proceso de notificación, requiriéndose además una nueva edición del *Manual sobre el programa de estadísticas de la OACI* (Doc 9060). Con sujeción a la aprobación del Comité de Transporte aéreo (ATC), la 15ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/15) se celebrará en 2012, con la finalidad de examinar el estado de cumplimiento de las Recomendaciones de la STA/10.

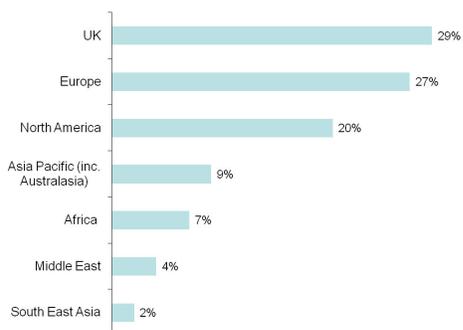
-----

**APPENDIX**

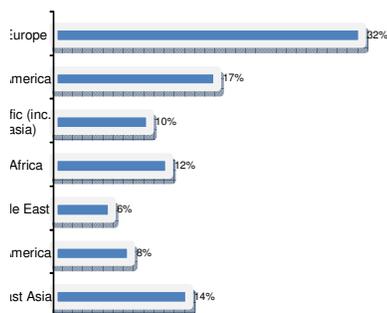
**RESPONDENT PROFILE**

**Region respondent works in**

**External Users**

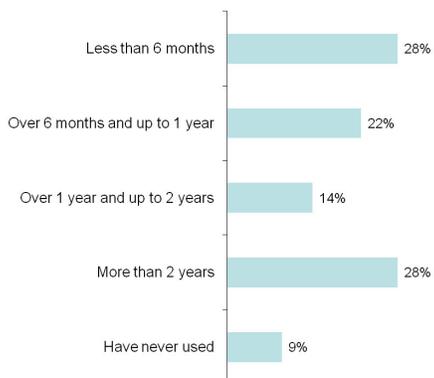


**Internal Users**

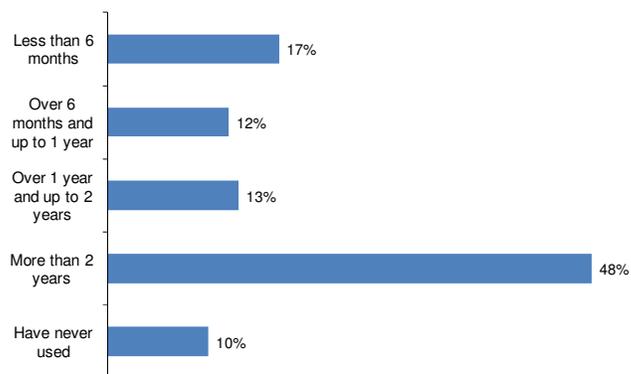


**Length of time using ICAOData.com**

**External Users**

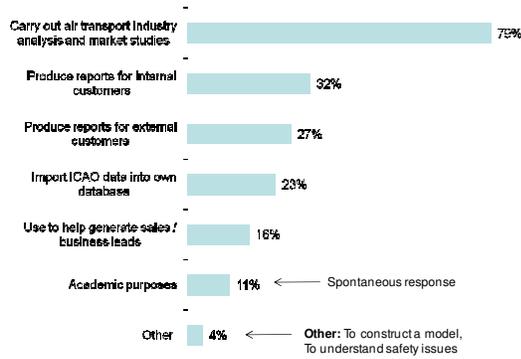


**Internal Users**

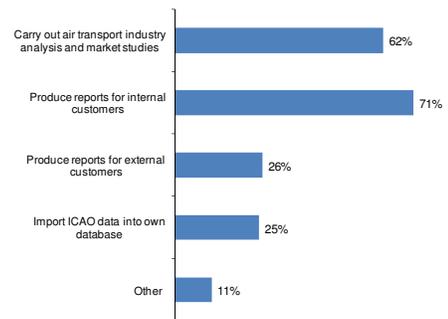


**USAGE OF ICAODATA.com**

**External Users**



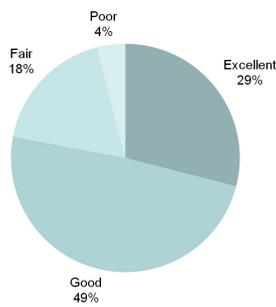
**Internal Users**



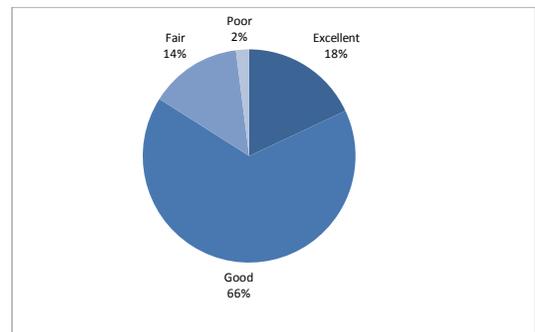
**OPINION OF ICAODATA.com**

**General rating**

**External Users**

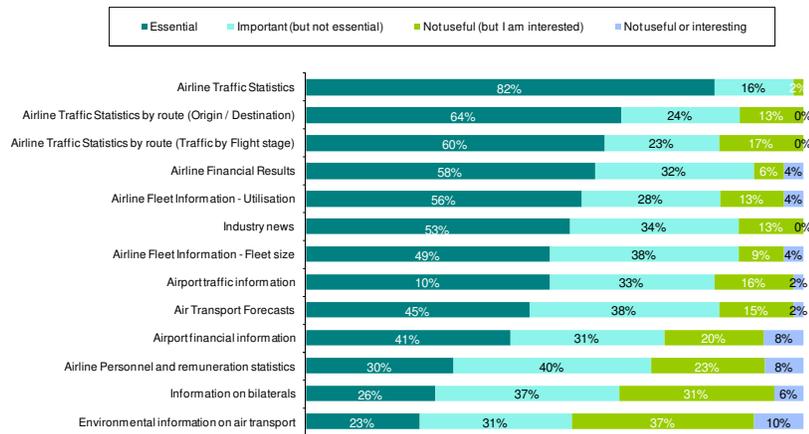


**Internal Users**



## Rating of different types of information according to importance

### External Users



### Internal Users

