

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 30: Otros asuntos de transporte aéreo

INFORME DEL CONSEJO SOBRE PRONOSTICACIÓN Y PLANIFICACIÓN ECONÓMICA

RESUMEN

En esta nota se informa sobre la labor de la OACI en la pronosticación y planificación económica desde el 33° período de sesiones de la Asamblea y se proporcionan los puntos más destacados del programa de trabajo futuro propuesto en esta esfera.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las actividades de la OACI en la esfera de la pronosticación y planificación económica figuran en el Apéndice C de la Resolución A33-19 — *Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, en la que se pide al Consejo que prepare y mantenga pronósticos a largo y mediano plazo sobre las tendencias futuras y la evolución de la aviación civil y que haga arreglos para recopilar y preparar información sobre los métodos de pronosticación para hacer sus propios pronósticos y para su divulgación a los Estados contratantes como guía en su pronosticación. La Resolución también se refiere a los requisitos de la planificación de los sistemas de navegación aérea y de la evaluación de los efectos ambientales futuros de la aviación civil.

1.2 Los pronósticos de tráfico constituyen una función importante para prever las instalaciones y servicios que serán necesarios para cumplir con la demanda de viajes aéreos y para determinar el lugar y el momento en que se puedan producir congestiones en el espacio aéreo o aeropuertos. Además, los pronósticos desempeñan un papel especial en la planificación de la aplicación eficaz en función de los costos de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM). En este contexto, el Consejo adoptó en 1996 una estrategia para la evolución de las actividades de pronosticación del tráfico para apoyar más ampliamente la planificación e implantación de los sistemas de navegación aérea y un plan de acción para establecer grupos de pronósticos de tráfico (TFG) en todas las regiones de la OACI.

1.3 En esta nota se resumen las actividades realizadas desde el 33° período de sesiones de la Asamblea en cumplimiento de lo indicado en el Apéndice C de la Resolución A33-19 de la Asamblea, de

acuerdo con la estrategia del Consejo mencionada al respecto y se proporcionan algunos aspectos sobresalientes del programa de trabajo en la esfera de la pronosticación y planificación económica para el próximo trienio.

2. PRONÓSTICOS DE TRÁFICO AÉREO

2.1 Durante el actual trienio, la Secretaría ha preparado una serie de pronósticos a largo plazo, que se publicaron en la Circular 304 de la OACI, *Perspectivas del transporte aéreo hasta el año 2015*, y tres series de pronósticos a medio plazo, de las que las dos primeras se publicaron en la Circular 291, *El mundo de la aviación civil, 2001-2004* y la Circular 299, *El mundo de la aviación civil, 2002-2005*; la tercera serie se publicará en la Circular xxx, *El mundo de la aviación civil, 2003-2006*. Para la Asamblea se dispondrá de una edición preliminar de esta circular.

2.2 Los pronósticos a largo plazo hasta el año 2015 se elaboraron a principios de 2004 para pasajeros de líneas aéreas regulares y tráfico de carga en el mundo y por región de matrícula de las líneas aéreas. También se han producido pronósticos mundiales de movimientos de aeronaves así como pronósticos de tráfico de pasajeros para los principales grupos de rutas internacionales. Para preparar estos pronósticos se han llevado a cabo análisis profundos de las tendencias de tráfico y financieras, así como los factores económicos y de otra índole subyacentes en esas tendencias durante el último decenio.

2.3 Los pronósticos de tres años, a medio plazo, se han elaborado sobre una base anual para varios años. Se prepararon únicamente para el tráfico de pasajeros de las líneas aéreas regulares a nivel mundial, en total, y según la región de matrícula. Los pronósticos elaborados durante el actual trienio se refieren a los años 2002-2004, 2003-2005 y 2004-2006. Además de los pronósticos de tráfico, se han elaborado perspectivas, en general y a nivel mundial, de las finanzas de las líneas aéreas para cada uno de los períodos del pronóstico. Al igual que en los pronósticos a largo plazo, se han examinado las tendencias históricas en el tráfico de las líneas aéreas, productividad, tarifas, finanzas, así como la evolución histórica de la economía mundial. Se hicieron proyecciones de la economía subyacente y otros factores (p. ej., demográficos) para preparar los pronósticos.

2.4 En virtud de la estrategia que se menciona en el párrafo 1.2, se han establecido grupos regionales de pronósticos de tráfico (TFG) para cada región de la OACI. La función primordial de los TFG es responder a las solicitudes de pronósticos y otros datos de planificación económica de los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) correspondientes. En todas las regiones, los requisitos básicos de los TFG son previsiones de los movimientos de aeronaves hacia, desde y dentro de las regiones correspondientes, para grupos de rutas seleccionados, inclusive movimientos previstos en períodos punta o de mucha actividad para zonas de alta densidad de tráfico. Se proporcionan pronósticos de corrientes de tráfico para los grupos de rutas y principales pares de ciudades y, progresivamente, para toda la población de los pares de ciudades correspondientes.

2.5 Dos TFG regionales existen desde hace algunos años: el Grupo Atlántico septentrional de pronósticos de tráfico, establecido en 1965 y el Grupo Asia/Pacífico de pronósticos de tráfico, establecido en 1991. El Grupo Caribe/Sudamérica de pronósticos de tráfico se estableció a fines de 1996. Se han creado TFG para la Región Oriente Medio y para la Región África/Océano Índico en 1997 y 1998 respectivamente. El objetivo a largo plazo para todos los TFG es alcanzar una gran autosuficiencia con respecto a la elaboración de pronósticos y análisis de rentabilidad, en que la Secretaría actúe solamente en la coordinación y puntos en común. Sin embargo, solamente el TFG Atlántico septentrional ha estado trabajando de manera independiente sin participación directa de la Secretaría desde su comienzo, en tanto que los otros cuatro TFG necesitan intervención y prestación de servicios por parte de la Secretaría. A continuación se describe brevemente la situación de los pronósticos elaborados por cada uno de esos cuatro TFG.

2.6 El TFG de la Región Asia/Pacífico actualizó en 2002 los pronósticos de movimientos de aeronaves para los mercados transpacífico e interior de Asia/Pacífico para el período 2000-2015. Además, se han elaborado pronósticos de pasajeros quinquenales para 41 principales corrientes de tráfico entre pares de ciudades hacia, desde y dentro de la Región Asia/Pacífico. Se analizaron los pronósticos de movimientos de aeronaves para regiones de información de vuelo (FIR) seleccionadas y se actualizaron los parámetros para los períodos punta. El TFG Caribe/Sudamérica revisó en 2002 los pronósticos para los movimientos de pasajeros y aeronaves hasta el año 2012 para seis principales grupos de rutas y para los 25 principales pares de ciudades en cada uno de los grupos. El TFG África/Océano Índico elaboró en 2003 pronósticos de movimientos de pasajeros y aeronaves hacia, desde y dentro de la Región África/Océano Índico hasta el año 2018. El TFG de la Región Oriente Medio examinó en 2002 los pronósticos de tráfico preparados por la Secretaría para las principales corrientes de tráfico hacia, desde y dentro de la Región Oriente Medio hasta el año 2010, inclusive los pronósticos de movimientos de aeronaves para los pares de ciudades dentro de cada una de las principales corrientes de tráfico.

2.7 Como complemento de la labor de análisis del medio ambiente llevada a cabo por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), la Secretaría dirigió al Subgrupo de pronosticación del Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG) en la elaboración de pronósticos mixtos de tráfico de pasajeros y flotas para CAEP/6, según categorías genéricas de asientos hasta el año 2020. Estos pronósticos, que se elaboraron en 2002, tienen en cuenta las repercusiones de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 y otros factores económicos y políticos vigentes. La Secretaría también tomó parte en la preparación de textos de orientación sobre análisis de costo/beneficios para el enfoque equilibrado de la gestión del ruido de las aeronaves.

2.8 Durante el actual trienio, la Secretaría de la OACI actualizó el Doc 8991, *Manual de previsión del tráfico aéreo*, para que incluyera las metodologías y enfoques más recientes en la pronosticación del tráfico aéreo. Se espera que el Manual actualizado esté disponible en el tercer trimestre de 2004.

3. **ELABORACIÓN DE TEXTOS DE ORIENTACIÓN SOBRE ANÁLISIS DE RENTABILIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

3.1 Reconociendo la necesidad de que se elaboraran análisis de rentabilidad sólidos para garantizar la financiación de la implantación de los sistemas CNS/ATM, la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM, celebrada en Río de Janeiro en 1998, recomendó que la OACI elaborara textos de orientación sobre la realización de análisis de rentabilidad (véase la Recomendación 3/9 — *Costo-beneficios y análisis de rentabilidad* y la Recomendación 3/16 — *Medidas complementarias de la OACI*). Seguidamente, en el 32º período de sesiones de la Asamblea se respaldó esta recomendación y se solicitó que se realizaran los trabajos de seguimiento previstos por la Conferencia (véase la Resolución A32-12 — *Seguimiento de la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM de 1998*).

3.2 Antes de la Conferencia de Río de Janeiro, la Secretaría había elaborado textos de orientación para ayudar a los Estados en la planificación económica y procesos de toma de decisiones en relación con la implantación de los sistemas CNS/ATM. Entre este material de orientación figura la Circular 257, *Aspectos económicos de los servicios de navegación aérea por satélite*, que proporciona orientación para análisis costo/beneficios de los sistemas CNS/ATM. Los textos de orientación sobre la elaboración de análisis de rentabilidad son una ampliación de la labor anterior.

3.3 El análisis de rentabilidad es una herramienta de apoyo en la planificación y toma de decisiones. Es una justificación detallada para un proyecto, una política o una propuesta de programa que necesita la asignación de recursos o inversiones, que a menudo incluye un compromiso financiero.

3.4 El análisis de rentabilidad establece el contexto, presenta el problema o la situación y proporciona una descripción minuciosa del proyecto, política o medida propuestos, el fundamento para su selección entre otras opciones alternativas y una evaluación exhaustiva de sus beneficios, costos y riesgos. También es necesario reseñar las opciones alternativas, no mantenidas en la propuesta, y sus correspondientes beneficios, costos y riesgos previstos. El análisis de rentabilidad evalúa los efectos de la propuesta en las medidas de rendimiento y productividad de las actividades pertinentes. Se señalan y analizan los factores de éxito críticos.

3.5 El análisis financiero de un análisis de rentabilidad muestra las consecuencias previstas en el flujo de efectivo de la propuesta e incluye las hipótesis, métodos y fundamentos utilizados en la cuantificación de ingresos y gastos.

3.6 Como la implantación de los sistemas CNS/ATM incluye nuevos conceptos y puede conducir a cambios significativos en la manera en que se proporcionan los servicios de navegación aérea, puede también entrañar varios riesgos. Estos pueden ser de índole técnica, política, económica, financiera, etc. Por lo tanto, el análisis de rentabilidad incluye una sección de gestión de riesgos. El objetivo de la gestión de riesgos no es eliminar los riesgos sino determinarlos y evaluarlos de manera exhaustiva para reducir sus efectos por medio de la aplicación de planes adecuados para reducirlos. La gestión de riesgos abarca el análisis de los riesgos, la evaluación de los riesgos y la elaboración de planes para reducir los riesgos.

3.7 Los nuevos textos de orientación sobre la elaboración de análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM tienen dos componentes:

- a) una definición, explicación e ilustración de un análisis de rentabilidad y su puesta en práctica para la implantación de los sistemas CNS/ATM; y
- b) una hoja de cálculo de análisis financiero que permite al usuario evaluar las opciones alternativas para la implantación de los sistemas CNS/ATM.

Se espera que los textos estén disponibles en el último trimestre de 2004.

4. PROGRAMA DE TRABAJO FUTURO

4.1 Se prevén para el próximo trienio las siguientes actividades en la esfera de pronóstico y planificación económica:

- a) se seguirán elaborando pronósticos a largo y medio plazo y se publicarán de manera bienal o trienal y anual, respectivamente;
- b) la Secretaría seguirá proporcionando asistencia a las regiones para la elaboración de pronósticos y otros parámetros de planificación necesarios o solicitados por los respectivos PIRG;
- c) se elaborará una herramienta de análisis financiero basada en la web para ayudar a los Estados en la implantación de los sistemas CNS/ATM; y
- d) se seguirá proporcionando apoyo en la pronóstico y planificación económica al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, según sea necesario.

5. **REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS¹**

5.1 La labor propuesta que se expone en el párrafo 4.1 se realizaría sin exceder los recursos disponibles en el marco de los Programas 3.3, Pronosticación y planificación económica y 3.6, Protección del medio ambiente, del proyecto de Presupuesto por programas para 2005-2007. El Programa 3.3 incluye la reducción de un puesto de servicios generales, en comparación con el trienio en curso.

6. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

6.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la labor realizada en la esfera de la pronosticación y planificación económica en el trienio en curso, respaldar los planes del Consejo para el programa de trabajo futuro y proporcionar orientaciones adicionales, según sea necesario.

— FIN —

¹ Esta información se presenta sólo para indicar las consecuencias financieras previstas de las medidas propuestas. Los fondos asignados a estas medidas propuestas dependerán de la forma final del Presupuesto por programas de la Organización para 2005-2006-2007 aprobado por la Asamblea.