



NOTA DE ESTUDIO

DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA

Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009

**Cuestión 4 del
orden del día: Datos sobre tráfico de aeropuertos**

EXAMEN DE LOS DATOS SOBRE TRÁFICO DE AEROPUERTOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Desde 1960, la OACI ha estado recopilando datos sobre tráfico de aeropuertos de los principales aeropuertos internacionales en cada Estado contratante. A fin de poder evaluar el desarrollo del sistema de transporte aéreo en su conjunto, la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) recomendó un criterio de selección adicional para ampliar esta recopilación de datos a efectos de que abarque todos los aeropuertos con un componente importante de tráfico interior. Además, debido a diferencias con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), relativas a la definición de transporte aéreo comercial respecto a los taxis aéreos, STAP/14 recomendó identificar sus operaciones de modo que la OACI y los Estados contratantes puedan comparar los datos sobre tráfico de cada aeropuerto que se notifican a ambas organizaciones. Por último, en la presente nota se sugiere que la Reunión departamental recomiende recopilar datos sobre tráfico de aeropuertos por origen y destino para abarcar tanto el tráfico regular como el no regular correspondiente al aeropuerto que notifica.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La recopilación de datos sobre tráfico de aeropuertos mediante el Formulario I de información de transporte aéreo se inició en la OACI en 1960. Desde el comienzo mismo, esta recopilación de datos se ha limitado a los principales aeropuertos internacionales. Para fines de pronosticación y planificación de infraestructura es necesario considerar al transporte aéreo como un sistema total en vez de solamente su componente internacional, dado que los cambios importantes en uno pueden tener consecuencias en el otro. Además, limitando la actual recopilación de datos a aquellos aeropuertos con un componente importante de tráfico internacional existe el riesgo de que otros aeropuertos importantes no queden abarcados en el criterio actual de selección de la OACI, como es el caso, por ejemplo, del Aeropuerto Tokio-Haneda. Por consiguiente, sería conveniente ampliar la recopilación de datos de tráfico de aeropuertos para abarcar los aeropuertos de cada Estado contratante

que tengan un componente importante de tráfico interior, cuyos datos los Estados no están obligados a notificar en el marco del criterio de selección actual.

2. CRITERIO DE SELECCIÓN PARA INFORMACIÓN

2.1 Este criterio de selección básico para el Formulario I debe considerarse en el contexto histórico de 1960 cuando el procesamiento de datos era todavía una operación manual. En consecuencia, era necesario limitar estos datos a los principales aeropuertos internacionales del Estado. Actualmente, considerando la transmisión electrónica y la carga de los datos así como los bajos costos de almacenamiento en computadora, el volumen de los datos que han de tramitarse ya no debería constituir una limitación.

2.2 El criterio de selección actual establece que, con respecto a cada aeropuerto abierto al tráfico comercial internacional dentro de sus territorios, los Estados contratantes deberían notificar estadísticas de tráfico para:

- a) cada uno de los aeropuertos principales del Estado cuyo tráfico combinado constituya como mínimo el 90% del total de las unidades de tráfico internacional¹ (regular y no regular) de todos sus aeropuertos; o
- b) cada uno de los aeropuertos del Estado que registren, como mínimo, 1 000 unidades de tráfico internacional al año, de ambas opciones la que sea menos restrictiva.

2.3 Durante la Novena Reunión departamental de estadística (STA/9) el criterio original a) se modificó mediante la inclusión de b) a efectos de abarcar los grandes aeropuertos regionales de importantes Estados contratantes que caían fuera de la regla del 90%.

2.4 Para obtener datos adicionales sobre aeropuertos importantes con solo, o principalmente, operaciones del interior, sobre la base de un breve análisis realizado por la OACI de las explotaciones regulares de los transportistas aéreos para 2008, la Secretaría ha sugerido que se incluya un criterio similar a a) en el caso de todos aquellos aeropuertos con un tráfico combinado de por lo menos el 90% del total de las unidades de tráfico comercial (regular y no regular) de todos los aeropuertos del Estado.

2.5 *Recomendaciones de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadística (STAP/14-3a):* El Grupo de expertos tomó nota de que, para los Estados con un número relativamente elevado de aeropuertos, el umbral del 90% podría aumentar considerablemente el número de aeropuertos que han de notificar. Por consiguiente, recomendó reducir el umbral de 90 a 80% del total de unidades de tráfico comercial (regular y no regular) de todos los aeropuertos del Estado que no se hayan seleccionado de conformidad con los criterios correspondientes a aeropuertos internacionales (véase más arriba). El texto propuesto para el nuevo criterio de selección que aparecerá en el Formulario I se indica en el Apéndice A.

3. DEFINICIONES

3.1 La Secretaría examinó las definiciones empleadas en el Formulario I para verificar su coherencia con las aplicadas por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y con las actividades de aviación que se analizan en la nota STA/10-WP/7.

3.2 Comparado con la OACI, ACI utiliza un formulario abreviado para su recopilación de datos, dado que algunas de las categorías indicadas en el Formulario I se han refundido. En consecuencia, la suma equivalente de las cifras presentadas a la OACI debería coincidir con la publicada para el mismo

¹ Una unidad de tráfico equivale a 1 000 pasajeros o 100 toneladas de carga o correo; el tráfico en tránsito directo no se toma en consideración para este fin.

aeropuerto por ACI. No obstante, una categoría diferente es la relativa a los datos para taxis aéreos. ACI coloca estos datos bajo “Aviación general y otros movimientos”, mientras que para la OACI los taxis aéreos corresponden a las explotaciones comerciales no regulares. En la definición actual de la OACI esto está implícito², pero no se afirma específicamente. Además, con respecto a *Todos los demás movimientos*, la definición actual³ parece haber omitido los “vuelos de placer”.

3.3 *Recomendaciones de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-3 b)*): el Grupo de expertos recomendó que se modificaran las definiciones de operaciones no regulares identificando explícitamente los taxis aéreos (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios) incluyendo también los vuelos de placer en la definición de otros movimientos de aeronave.⁴

4. SEGMENTACIÓN DE LOS DATOS ABARCADOS

4.1 El Formulario I pide que los datos de tráfico se dividan en:

A — Transporte aéreo comercial
Internacional regular
Internacional no regular
Interior regular y no regular

B – Todos los demás movimientos

4.2 Como se indicó anteriormente, existe una discrepancia entre la OACI y ACI sobre dónde incluir los datos correspondientes a taxis aéreos. Para facilitar la labor de la OACI, los Estados contratantes y otros usuarios deberían comparar ambos conjuntos de datos, y se sugiere que los datos para taxis aéreos (y vuelos comerciales de la aviación de negocios) se incluyan en las cifras notificadas para operaciones internacionales e interiores no regulares:

4.3 También, desde el punto de vista de la pronosticación y planificación de infraestructura, es importante diferenciar los taxis aéreos de otras operaciones no regulares dado que pueden contribuir a un considerable número de movimientos pero reflejar el transporte de un volumen de tráfico relativamente bajo. Además, su impacto acumulativo sobre el medio ambiente puede ser considerablemente inferior al de solo una de las grandes aeronaves de reacción que normalmente se utilizan en operaciones no regulares.

4.4 *Recomendaciones de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-3c)*): el Grupo de expertos observó que es importante recopilar los datos sobre taxis aéreos a pesar del hecho de que las estadísticas sobre pasajeros en esta categoría son muy difíciles de obtener. También se observó que los Estados diferían entre sí sobre la forma de definir los taxis aéreos y su comprensión de las operaciones de éstos variaba de un Estado a otro. La definición de vuelos de taxi aéreo de pago recomendada por el Grupo de expertos figura en la Recomendación STAP/14-9 que se examinará con la nota STA/10-WP/7.

² Los servicios internacionales no regulares abarcan movimientos de pasajeros (y cargas) de aeronaves en vuelos internacionales chárter y especiales que no se hayan notificado bajo vuelos regulares y que se hayan efectuado por remuneración y de modo no regular, incluyendo los vuelos con aviones vacíos relacionados con los mismos, los “viajes todo comprendido” que no se hayan notificado como servicios regulares y los vuelos regulares convertidos en charter.

³ Abarca todos los movimientos de aeronaves no dedicadas al transporte aéreo comercial. Se incluyen actividades comerciales como fumigación, fotografía aérea, instrucción de pilotos (en escuelas de aviación) y vuelos de negocios y de ejecutivos, así como los movimientos de aeronaves militares.

⁴ Los vuelos comerciales de negocios también estarían abarcados en esta definición si la Recomendación STAP/14-9 analizada en WP/7 resulta aprobada por la Reunión departamental.

4.5 El Grupo de expertos también recomendó que se recopilaran datos con respecto a las operaciones de taxi aéreo (y vuelos comerciales de la aviación de negocios). Se sugiere que, para no sobrecargar a los Estados con cambios en los formularios de información mensual, estos datos se identifiquen por separado en el Formulario I-S anual. En el Apéndice B se muestra cómo podría modificarse este formulario para satisfacer dicho requisito.

5. RECOPIACIÓN DE DATOS SOBRE ORIGEN Y DESTINO (O-D)

5.1 Actualmente, la OACI recopila datos sobre origen y destino por vuelo (OFOD) para las operaciones internacionales regulares mediante el Formulario B. En la nota STA/10-WP/8, se invita a la Reunión departamental por recomendación del Grupo de expertos (Recomendación STAP/14-16 c) a que considere la inclusión en el Formulario B de los datos de tráfico de los servicios no regulares. En dicho formulario los Estados notifican datos por transportista aéreo o grupo de transportistas. Uno de los problemas de este procedimiento es que la OACI no puede evaluar la afluencia completa de tráfico hacia y desde una ciudad a menos que reciba datos correspondientes a todos los transportistas que operan hacia o desde dicha ciudad.

5.2 Muchos Estados contratantes tienen datos de tráfico de aeropuertos por origen y destino (O-D). Estos datos representan la base de cualquier intento metodológico de producir pronósticos de tráfico diferenciados por grupos de rutas y mercados. Aunque el tráfico notificado en el Formulario B y el tráfico notificado para los aeropuertos no son idénticos, la posibilidad de acceder a cifras de tráfico O-D de los aeropuertos permitiría a la OACI convalidar y, cuando fuere necesario, complementar los datos presentados en el Formulario B. Esta información se necesita para satisfacer la demanda de nuevas actividades de pronosticación de tráfico en la OACI.

5.3 *Recomendaciones de la 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-3 d)*): después de un debate sobre este asunto el Grupo de expertos convino en que deberían recopilarse los datos O-D de aeropuerto. No obstante, reconoció que estos datos no están ampliamente disponibles. Por ello sugirió que, en primera instancia, la OACI solo recogiera datos de tráfico de aeropuertos para los vuelos desde el despegue hasta su primer aterrizaje (excluyendo las escalas técnicas), reconociendo que los datos recopilados de esta forma no mostrarán datos de tráfico O/D sino más bien el tráfico a bordo de una aeronave para todas las etapas de los vuelos sin escalas regulares y no regulares que llegan al aeropuerto de notificación o que salen del mismo.

6. MEDIDA PROPUESTA A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

6.1 Se invita a la Reunión departamental a recomendar que, con respecto al Formulario I de información de transporte aéreo — Tráfico de aeropuertos, la OACI:

- a) amplíe la recopilación de datos de aeropuertos para abarcar el tráfico interior estableciendo el umbral límite para el tráfico que ha de considerarse en el 80% del total de las unidades de tráfico comercial (párrafo 2.5 y Apéndice A);
- b) modifique las definiciones de operaciones no regulares identificando explícitamente los taxis aéreos (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios) e incluyendo los vuelos de placer en la definición de otros movimientos de aeronave (párrafo 3.3);
- c) considere la identificación de los datos sobre movimientos de taxis aéreos (y vuelos comerciales de la aviación de negocios) que se notifican bajo operaciones no regulares (párrafo 4.5 y Apéndice B); y

- d) recopile datos de tráfico O-D internacionales regulares y no regulares correspondientes al aeropuerto que notifica. No obstante, si tales datos no estuvieran ampliamente disponibles, la OACI debería considerar recopilar datos de tráfico para todas las etapas de los vuelos sin escalas que llegan al aeropuerto que notifica o que salen del mismo (párrafo 5.3).

APÉNDICE A

PROPUESTA DE INSTRUCCIONES DE NOTIFICACIÓN Y DEFINICIONES REVISADAS PARA EL TRÁFICO DE AEROPUERTOS — FORMULARIO I

Consideraciones generales

Los Estados contratantes de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar las estadísticas sobre tráfico de cada uno de sus aeropuertos abiertos al tráfico comercial internacional. Debe enviarse regularmente, por separado, un Formulario I para:

- a) cada uno de los aeropuertos principales del Estado cuyo tráfico combinado constituya como mínimo el 90% del total de las unidades de tráfico comercial internacional de todos sus aeropuertos; o
- b) cada uno de los aeropuertos del Estado que registren, como mínimo, 1 000 unidades de tráfico internacional al año, de ambas opciones la que sea menos restrictiva.

Además, también debería presentarse por separado un Formulario I con respecto a cada aeropuerto principal del Estado cuyo tráfico combinado constituya como mínimo el 80% del total de las unidades de tráfico comercial (regular y no regular) de todos sus aeropuertos que no se hayan seleccionado de conformidad con los criterios precedentes correspondientes a aeropuertos internacionales.

Transporte aéreo comercial

Internacional no regular (punto 2). Notifíquense en este punto los movimientos de aeronave (y cargas) de los vuelos internacionales chárter y especiales que no se hayan notificado bajo los vuelos regulares, y que se hayan efectuado por remuneración y de un modo no regular, incluyendo los vuelos con aviones vacíos relacionados con los mismos, las operaciones de taxi aéreos (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios), los “viajes todo comprendido” que no se hayan notificado como servicios regulares, y los vuelos regulares convertidos en chárter.

Interior regular y no regular (punto 4). Notifíquense en este punto tanto los servicios regulares como los no regulares, de los explotadores de transporte aéreo comercial solamente incluyendo la operaciones de taxi aéreo (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios).

Todos los demás movimientos

Notifíquense aquí todos los movimientos de aeronaves no dedicadas al transporte aéreo comercial. Inclúyanse las actividades comerciales como: fumigación, fotografía aérea, instrucción de pilotos (en escuelas de aviación) y los vuelos no comerciales de la aviación de negocios, así como los vuelos de placer y los movimientos de aeronaves militares. Si bien no es obligatorio, los Estados que lo deseen pueden notificar el número de pasajeros embarcados y desembarcados que estén relacionados con “los demás movimientos”.

APÉNDICE B

CAMBIOS PROPUESTOS AL FORMULARIO I-S DE TRÁFICO DE AEROPUERTOS

INSTRUCCIONES DE NOTIFICACIÓN

A. Transporte aéreo comercial:

1. Internacional regular
2. Internacional no regular
3. Total internacional (1+2)
4. Interior regular y no regular
5. Total transporte aéreo comercial (1+2+4)
6. Servicios exclusivamente de carga o correo¹
7. Operaciones de taxi aéreo (y comerciales de la aviación de negocios)²

B. Todos los demás movimientos

¹ Este tráfico debe incluirse también en los puntos 1 a 5 (véanse las instrucciones de notificación).

² Este tráfico debe incluirse también en los puntos 2 a 5 (véanse las instrucciones de notificación).

INSTRUCCIONES DE NOTIFICACIÓN

Transporte aéreo comercial

Internacional no regular (punto 2). Notifíquense en este punto los movimientos de aeronaves (y carga) de los vuelos internacionales chárter y especiales que no se hayan notificado en la línea correspondiente a vuelos regulares, y que se hayan efectuado por remuneración y de un modo no regular, incluyendo los vuelos con aviones vacíos relacionados con los mismos, las operaciones de taxi aéreo (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios), los “viajes todo comprendido” que no se hayan notificado como servicios regulares y los vuelos regulares convertidos en chárter.

Interior regular y no regular (punto 4). Notifíquense en este punto tanto los servicios regulares como los no regulares, de los explotadores de transporte aéreo comercial únicamente, incluyendo las operaciones de taxi aéreo (y los vuelos comerciales de la aviación de negocios).

Todos los demás movimientos

Notifíquense aquí todos los movimientos de aeronaves no dedicadas al transporte aéreo comercial. Inclúyanse actividades comerciales tales como: fumigación, fotografía aérea, instrucción de pilotos (en escuelas de aviación) y vuelos no comerciales de la aviación de negocios, así como los vuelos de placer y los movimientos de aeronaves militares. Si bien no es obligatorio, los Estados que lo deseen pueden notificar el número de pasajeros embarcados y desembarcados que estén relacionados con “los demás movimientos”.