



STA/10-WP/38  
24/11/09

## **DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

**Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009**

### **PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 4 DEL ORDEN DEL DÍA**

La sesión plenaria aprobó el 25 de noviembre de 2009 el proyecto de informe sobre la cuestión 4.

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

**Examen de los datos sobre tráfico de aeropuertos (WP/13)**

**4.1 DOCUMENTACIÓN**

4.1.1 En la nota WP/13 se explicaba que desde 1960, la OACI había estado recopilando datos sobre tráfico de los principales aeropuertos internacionales en cada Estado contratante. Para evaluar el desarrollo del sistema de transporte aéreo en su conjunto, la reunión STAP/14 había recomendado un criterio de selección adicional para ampliar esta recopilación de datos a fin de abarcar 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, la reunión STAP/14 había recomendado identificar sus operaciones de modo que la OACI y sus Estados miembros pudiesen comparar los datos sobre tráfico de cada aeropuerto que se notifican a ambas organizaciones. Por último, en la nota se proponía que la Reunión departamental recomendara 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.

**4.2 ANÁLISIS**

4.2.1 La Reunión departamental tomó nota de que si algunos Estados no podían presentar datos de tráfico sobre algunos de sus aeropuertos interiores, podían no obstante presentar datos totales combinados del tráfico de todos los aeropuertos en su Estado mediante el Formulario I-S de información anual.

4.2.2 La Reunión departamental también tomó nota de que respecto a los taxis aéreos y las operaciones de negocios comerciales, siempre se tuvo la intención de limitar los datos a los movimientos de aeronaves, dado que la mayoría de los Estados no registraban el número de pasajeros o la carga transportada en dichos vuelos. Además, a fin de evitar que se sobrecargue a los Estados, la indicación explícita del número de movimientos de aeronaves correspondientes a las operaciones de aviación general y de negocios comerciales sólo se indicaría en el Formulario I-S de información de tráfico de aeropuertos en forma anual.

4.2.3 Según lo propuesto por un Estado, se sugirió que los Estados que estuviesen en condiciones de separar los vuelos interiores en operaciones regulares y no regulares lo hicieran. Sin embargo, para los fines de los Formularios I e I-S, tráfico de aeropuertos, esta partida se mantendría en su forma global vigente.

4.2.4 La Reunión departamental tomó nota de que, si se aprobaba la propuesta de recopilar datos sobre el tráfico O-D de los aeropuertos, la Secretaría tendría que crear un nuevo formulario de información de transporte aéreo con las correspondientes instrucciones de notificación y definiciones.

4.2.5 Basándose en las aclaraciones que se acaban de proporcionar, la Reunión departamental adoptó la recomendación siguiente:

#### **Recomendación 4/1**

##### **La Reunión departamental recomienda 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, como se indica en el Apéndice A del presente informe;
- 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;
- 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, como se indica en el Apéndice B del presente informe; 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.

#### **Recopilación y compilación de estadísticas de aviación civil — El contexto de la India (WP/33 presentada por la India)**

##### **Necesidades de datos para las actividades de pronóstico (WP/14)**

##### **Recopilación de datos sobre inversiones, financiación y capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo (WP/15)**

#### **4.3 DOCUMENTACIÓN**

4.3.1 En la nota WP/33 la India declaraba que la OACI había prescrito diversos formularios para recopilar datos relativos a la aviación civil e informaba acerca de los datos relativos a la aviación civil recopilados y mantenidos en la India, sus fuentes y difusión y que el ministerio utilizaba los datos para fines de planificación y adopción de políticas. También los utilizaban otros departamentos conexos, así como investigadores. En la nota se analizaban, además, diversas deficiencias en los datos recopilados, algunas de las cuales se relacionaban con los requisitos de otras secretarías de ministerios y departamentos.

4.3.2 En la nota WP/14 se presentaba la reestructuración de las actividades de pronóstico de la OACI, se analizaban las correspondientes necesidades de datos y se determinaban sus posibles fuentes. La nota se centraba en los requisitos en relación con los pronósticos de tráfico aéreo y flota.

En otras notas de estudio presentadas a la Reunión departamental figuraban los requisitos para los pronósticos de personal titular de licencia, capacidad aeroportuaria, capacidad del espacio aéreo y financiación.

4.3.3 En la nota WP/15 se indicaba que el crecimiento sostenido del tráfico aéreo estaba llevando a un desbordamiento de la capacidad de los aeropuertos y del espacio aéreo en diversas regiones del mundo, causando restricciones de orden material, técnico, operacional, financiero, reglamentario, político, etc. La oportuna identificación de estos problemas contribuye a una planificación eficaz y ayuda a alcanzar las metas de seguridad operacional, eficiencia y protección del medio ambiente. En algunos casos, la naturaleza de las restricciones obliga a incorporarlas como un factor a los fines de la pronosticación y la planificación. La recopilación de datos sobre los planes de inversión de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea tal vez pueda ayudar a determinar en qué medida se está atendiendo a estos problemas. La nota tenía por objeto examinar las posibles restricciones que pueden obstaculizar el crecimiento del tráfico aéreo y proponer formas para recopilar la información pertinente.

#### 4.4 ANÁLISIS

4.4.1 La Reunión departamental analizó las mencionadas notas de estudio conjuntamente.

4.4.2 Algunos participantes solicitaron aclaraciones sobre los criterios que han de aplicarse para seleccionar los aeropuertos a los que se pediría que presentaran datos sobre limitaciones de capacidad y si deberían considerarse las repercusiones de la existencia de aeropuertos sin restricciones en la vecindad de aeropuertos que se consideren congestionados. Se destacó que los criterios de selección se dejarían a los Estados interesados y que la consideración de la desviación del tráfico de los aeropuertos congestionados a otros sin congestión en su vecindad no figuraba en el cuestionario propuesto, que se había limitado a la oferta (capacidad) sin considerar la demanda (tráfico). La Reunión departamental tomó nota de que la desviación del tráfico era particularmente pertinente para la pronosticación y que aunque esto no se incluía actualmente en la metodología de pronosticación utilizada por la OACI, podría tenerse en cuenta cuando se prevean otras mejoras. La Reunión departamental también tomó nota de que esta recopilación de datos se justificaba por el aumento de presión, demandas y requisitos de que las restricciones figuren en los pronósticos.

4.4.3 La Reunión departamental analizó también las propuestas formuladas en la nota WP/33 y en particular la solicitud de clasificar la carga según el tipo de mercancías transportadas. Se concluyó que esta clasificación no sería posible dado que las administraciones de aviación civil no recopilaban tales datos. No obstante, de ser necesario, esta información podría obtenerse de otras entidades nacionales, tales como aduanas o departamentos de comercio.

4.4.4 Respecto al proyecto de cuestionario que figura en el Apéndice C, la Reunión departamental tomó nota de que el ACI no había podido distribuirlo a una selección de sus miembros durante los meses de verano porque podría haber creado conflicto con otros estudios que se estaban llevando a cabo al mismo tiempo. No obstante, el observador del ACI confirmó la voluntad de su asociación de asistir a la OACI con un estudio de esta categoría en el futuro. La Reunión departamental también tomó nota de que dicho cuestionario se enviaría de manera selectiva, puesto que los datos no se necesitaban de manera regular y anualmente.

#### 4.5 **CONCLUSIÓN**

4.5.1 La Reunión departamental convino en reconocer en principio que la Secretaría podría examinar el formato del cuestionario propuesto para los aeropuertos con objeto de hacerlo más flexible a fin de que abarque también la oferta, en estrecha cooperación con el ACI.

-----

## 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 correo<sup>1</sup>
7. Operaciones de taxi aéreo (y comerciales de la aviación de negocios)<sup>2</sup>

##### B. Todos los demás movimientos

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

<sup>2</sup> 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”.

-----

## APPENDIX C



### QUESTIONNAIRE ON AIRPORT CAPACITY AND CONSTRAINTS

**Date:**

**Airport Name:**

**ICAO four letter code:**

**Contact person:**

**Name:**

**Email address:**

**Phone Number:**

**Is Slot allocation applied (Y/N)?**

**Purpose of this questionnaire:**

This questionnaire was designed and distributed in application of the recommendations of the meeting of the ICAO Statistics Division meeting held in Montreal from 23 to 27 November 2009 regarding the collection of data on airport and airspace capacity, investment and funding.

**Important Note:**

Information provided through this questionnaire will be used for forecasting purposes. It is considered strictly confidential by ICAO and will not be shared with any third party, except in aggregated (at the State, region or global levels) format.



## I. Capacity

### 1.1. Airside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
<b>Runway Capacity</b>						
Number of runways						
Declared / nominal capacity <sup>1</sup>	Arrival					
	Departure					
	Both					
Please provide a short description of the method used to estimate capacity						
<b>Aircraft parking stands</b>						
Number of parking stands						

### 1.2. Landside

Year		2009	2015	2020	2025	2030
<b>Passenger Terminal Capacity</b>						
Number of gates						
Number of passengers per year						
<b>Cargo Terminal Capacity</b>						
Tons of cargo per year						

<sup>1</sup> This capacity is usually expressed in terms of *Hourly airport capacity* which is defined as the maximum number of aircraft operations that can take place in an hour, which may include arrivals and departures, separately. In some cases a capacity Pareto chart is developed. If this is the case, please attach a copy to this questionnaire. In many cases, only an annual capacity can be provided, if this is the case, please specify.

**II. Demand / Capacity relationship**

<b>Year</b>	<b>2009</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Average delay per departure (minutes)					
Average delay per arrival (minutes)					
Per cent of time airport operating at or above declared capacity					

**III. Constraints**

<b>Year</b>	<b>2009</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
<b>Constraints on operations</b>					
Number of runways	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of gates	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Number of parking stands	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Road access	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noise restrictions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Staffing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Constraints on physical expansion</b>					
Limited land due to geographical location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Limited land due to housing encroachment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lack of funding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Political opposition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

-----