Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7- WP/125[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines
4.3: Aprovechar los datos de transporte aéreo y el ecosistema digital para que las operaciones sean fluidas, seguras y resilientes

DATOS DE AVIACIÓN Y FORMULACIÓN DE POLÍTICAS CON BASE EMPÍRICA: LA BASE PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por Kenya en nombre de 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)[2]

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta la postura de África en materia de datos de aviación, indicadores comunes y formulación de políticas con base empírica. Esto pone de manifiesto que el continente ya está creando los sistemas necesarios para medir, seguir y cumplir sus compromisos en materia de transporte aéreo. Los compromisos contraídos en el marco de la Decisión de Yamusukro (YD), el Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) y la Declaración de Lomé sobre liberalización, conectividad, asequibilidad, accesibilidad y sostenibilidad solo pueden verificarse y cumplirse si se basan en datos fiables, notificación armonizada e indicadores comparables. Los datos de aviación en África siguen estando fragmentados, incompletos y desactualizados. África no puede gestionar, seguir ni demostrar lo que no puede medir. A través del programa sobre datos de aviación en África (APAD), coordinado por la CAFAC, los Estados africanos han puesto en marcha un programa continental que cuenta con un grupo experto, instrumentos estadísticos armonizados, un marco de indicadores clave de rendimiento, un ciclo anual de notificación y una plataforma de datos compartida, actualmente en desarrollo, con el fin de subsanar esta carencia. Partiendo de esta experiencia, en la nota se invita a la Conferencia a facilitar el desarrollo de indicadores mundiales comunes, plataformas y observatorios regionales de datos de aviación, la recopilación armonizada de datos y la notificación oportuna, así como el fortalecimiento de la capacidad, en cooperación con la CAFAC.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) reconocer que disponer de datos de aviación fiables, armonizados y oportunos y de indicadores comunes es esencial para el desarrollo del transporte aéreo, la vigilancia económica, la inversión y el seguimiento de los resultados de la liberalización, en especial en las regiones en desarrollo;

[1] Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

[2] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

b) solicitar a la OACI que elabore indicadores mundiales comunes sobre conectividad, asequibilidad, accesibilidad, crecimiento del tráfico y resultados de la liberalización, basándose en marcos regionales, incluidos los indicadores del SAATM y el APAD;
c) solicitar a la OACI que apoye el fortalecimiento de la creación de capacidad de gestión de datos de aviación, notificación y formulación de políticas con base empírica; e
d) invitar a la OACI a fortalecer la cooperación con la CAFAC y los Estados africanos en la aplicación del APAD, la armonización de las normas sobre datos y prácticas de notificación y la elaboración de mecanismos regionales sostenibles para la recopilación, el intercambio y el análisis de datos de aviación.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*.
Repercusiones financieras:	Se espera que las acciones propuestas se lleven a cabo en el marco del programa de trabajo actual de la OACI y de los recursos disponibles.
Referencias:	Declaración de Lomé sobre el Mercado Único Africano de Transporte Aéreo y su matriz de aplicación, 2026 Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional Programa de estadísticas de la OACI; iSTARS y la plataforma en línea de estadísticas de la OACI Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* Unión Africana, Marco de políticas sobre datos de la UA, 2022 Estudio continental CAFAC/IATA sobre los beneficios del SAATM Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders — África*, 2023 CAFAC, Programa sobre datos de aviación en África (APAD), Informes del programa Doc 10227, *Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 3 de octubre de 2025)*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Toda decisión política en materia de transporte aéreo, ya se trate de abrir una ruta, conceder una licencia a un explotador, fijar un derecho, evaluar una inversión aeroportuaria o medir los beneficios de la liberalización, se basa, en última instancia, en datos. Las estadísticas de aviación no son un subproducto administrativo, sino el instrumento a través del cual los organismos reguladores, los planificadores y los inversores perciben el mercado y con el que los Estados se hacen responsables y se rinden cuentas mutuamente de los compromisos que asumen. En un ecosistema de transporte aéreo cada vez más digital, la capacidad de recopilar, validar, compartir y analizar datos fiables se ha vuelto una parte importante de la infraestructura de aviación de un Estado.

1.2 Para África esta capacidad es decisiva. Los compromisos del continente en el marco de la Decisión de Yamusukro, el Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), la Agenda 2063 y la Zona de Libre Comercio Continental Africana (ZLCCAf) son, en esencia, promesas de resultados que incluyen, entre otras cosas, un mayor número de rutas, tarifas más bajas y un mayor acceso a los mercados. Para cumplir estos compromisos es necesario medirlos. Se prevé que el mercado de la aviación africano experimente un fuerte crecimiento en las próximas décadas. Solo con base empírica se podrá determinar si ese potencial se materializa y si la reforma da los resultados esperados.

1.3 En junio de 2026 las ministras y ministros africanos, reunidos en Lomé con motivo de la Convención y Expo Africana de Transporte Aéreo, reafirmaron, a través de la Declaración de Lomé y su matriz de aplicación, la importancia de la toma de decisiones basada en pruebas y en datos para fomentar la liberalización, la conectividad y la asequibilidad. En la Declaración se insta a acelerar la aplicación de la YD y el SAATM y se reconoce que la transformación digital y el seguimiento basado en datos son esenciales para alcanzar estos objetivos.

2. ANÁLISIS

2.1 Los datos son la columna vertebral para seguir y cumplir los compromisos de África

2.1.1 Los compromisos en materia de liberalización, conectividad, asequibilidad, accesibilidad y sostenibilidad solo pueden seguirse y cumplirse adecuadamente cuando se apoyan en datos fiables, indicadores comunes y una toma de decisiones basada en pruebas. Los argumentos económicos a favor de la liberalización en África son, en sí mismos, fruto de los datos. Según los modelos del estudio continental de la CAFAC, la plena puesta en marcha del SAATM podría generar unos 15,9 millones de viajes adicionales por persona pasajera, aumentar el tráfico intraafricano en aproximadamente un 51 %, reducir las tarifas en torno al 26 % (lo que supondría un ahorro del orden de 1 460 millones de dólares al año) y abrir más de 145 nuevas rutas entre pares de países. Sin sistemas de datos sólidos, no es posible realizar un seguimiento de esos beneficios, verificarlos ni plasmarlos en políticas.

2.1.2 Los últimos datos de la CAFAC muestran un avance alentador en el transporte aéreo africano, impulsado por la puesta en marcha del SAATM. El número de Estados participantes en el SAATM ha alcanzado los 38, la proporción del tráfico de quinta libertad aumentó al 23 % en 2025 y, hasta marzo de 2026, se habían establecido 124 nuevas rutas intraafricanas. El nivel de vigilancia de la seguridad operacional también ha mejorado y la tasa de implementación efectiva a nivel continental alcanzó el 68,1 % en mayo de 2026. Estos avances ponen de manifiesto un compromiso cada vez mayor con la liberalización, la conectividad y la seguridad operacional, al tiempo que resaltan la necesidad de implementación, inversiones y cooperación reglamentaria sostenidas.

2.1.3 Los datos también sirven de base para la reglamentación económica, la protección del público consumidor, el seguimiento de la competencia, la vigilancia de la seguridad operacional y protección de la aviación y la evaluación de infraestructuras e inversiones. La vigilancia basada en datos debería convertirse en un instrumento práctico y cotidiano para la implementación, en lugar de ser un ejercicio ocasional. Las decisiones sobre rutas, capacidad, derechos e inversiones deben basarse en datos comunes y fiables.

2.2 África se enfrenta a una insuficiencia persistente de datos de aviación

2.2.1 Los datos de aviación en África suelen ser fragmentados, incompletos, incoherentes y de difícil acceso. Los registros financieros, operacionales y de tránsito que mantienen las administraciones de aviación civil, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y las líneas aéreas suelen presentar discrepancias. Muchos Estados carecen de los sistemas y la capacidad necesarios para recopilar, validar, analizar y comunicar datos de aviación de forma oportuna y armonizada. Esto debilita la planificación, la vigilancia económica, la evaluación de las inversiones y el seguimiento de la conectividad y la asequibilidad. Además, socava la credibilidad de la base empírica del continente en los foros internacionales.

2.2.2 La notificación de estadísticas en toda África sigue siendo desigual en cuanto a puntualidad, precisión y exhaustividad, lo que limita la evaluación comparativa y la formulación de políticas con base empírica. Según el APAD, solo unos 18 Estados miembros de la CAFAC presentaron los formularios de notificación de transporte aéreo de la OACI en 2023-2024; tan solo uno de ellos notificó

de forma sistemática en 2025 y nueve habían enviado datos hasta agosto de 2026. Estas cifras ponen de manifiesto deficiencias estructurales en materia de capacidad y coordinación que requieren funciones estadísticas nacionales más sólidas, definiciones armonizadas y una disciplina de notificación, con el respaldo de un programa continental coordinado, en lugar de iniciativas nacionales fragmentadas.

2.3 Conjunto mundial común de indicadores de resultados

2.3.1 En la actualidad no existe un conjunto único de indicadores, acordado a nivel mundial, para medir la conectividad aérea, la asequibilidad, la accesibilidad, la viabilidad de las rutas, el crecimiento del tráfico y los resultados de la liberalización. Las medidas de conectividad existentes son parciales o privadas y no son comparables sistemáticamente entre regiones. La existencia de indicadores mundiales comunes y comparables fortalecería la formulación de políticas con base empírica en todo el mundo y permitiría a regiones como África comparar sus avances y demostrar los resultados de la reforma.

2.3.2 África ofrece puntos de referencia prácticos. El proyecto piloto de implementación del SAATM ya utiliza un conjunto de indicadores fundamentales de rendimiento, un cuestionario en línea de seguimiento de la Decisión de Yamusukro y el SAATM e informes periódicos para evaluar la implementación, incluidos los avances en las operaciones de quinta libertad. Partiendo de esta base, el APAD está desarrollando un marco continental de indicadores clave de rendimiento que abarca el tráfico, la capacidad, la conectividad, la competencia y la estructura del mercado, el rendimiento operacional y de seguridad operacional, el cumplimiento y la calidad de los datos y el seguimiento del SAATM. Incluye una jerarquía explícita de fuentes de datos: los datos oficiales de los Estados miembros como fuente principal, los datos validados de terceros como complemento y las estimaciones o modelos aprobados únicamente como último recurso. Estos indicadores pueden servir directamente como base para el diseño de un marco mundial comparable.

2.4 Programa sobre datos de aviación en África (APAD)

2.4.1 La respuesta de África a la insuficiencia de datos es operativa y no una mera aspiración. El APAD, establecido por la CAFAC en 2022, es un programa continental a través del cual los Estados miembros colaboran para subsanar la falta de datos, reforzar la capacidad estadística nacional, normalizar la notificación y crear una base de datos continental amplia. Lo dirige un grupo experto con integrantes procedentes de administraciones de aviación civil, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea y organismos de líneas aéreas, con el apoyo de una Mesa y de la Secretaría de la CAFAC. El Grupo se ha reunido en cuatro ocasiones entre 2022 y 2026, además de los talleres de creación de capacidad en los que han participado personas expertas de Estados africanos junto con la OACI, la Asociación de Líneas Aéreas Africanas (AFRAA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) África. El APAD ha pasado de los principios a los instrumentos. Ha adoptado los formularios de notificación de datos de transporte aéreo de la OACI como base para la recopilación de datos, evitando así la duplicación, y elaborado instrumentos armonizados: Directrices modelo sobre estadísticas de aviación para los Estados, una plantilla de consentimiento de los Estados para compartir datos, un calendario anual de presentación de estadísticas y ciclo de recordatorios con un procedimiento de escalamiento definido y el marco de indicadores clave de rendimiento y definiciones del APAD, con un cuadro de puntuación para el seguimiento de las presentaciones de datos. Estos instrumentos, alineados con el Marco de políticas de datos de la Unión Africana y concebidos para conectarse con los sistemas estadísticos y las herramientas analíticas de la OACI (el Programa de estadísticas de la OACI, iSTARS y la plataforma en línea de estadísticas de la OACI), ofrecen a los Estados un marco interoperable ya elaborado, en lugar de obligar a cada uno de ellos a elaborar el suyo propio.

2.4.2 El núcleo del programa es una plataforma continental de datos de aviación —basada en la web, accesible en entornos con bajo ancho de banda, propiedad de la CAFAC e interoperable con los sistemas de la OACI— a través de la cual los Estados y aeropuertos presentan datos tras un proceso de

aprobación a nivel estatal antes de su posterior notificación. Su desarrollo, impulsado gracias al apoyo de donantes, abarca un marco estratégico y de gobernanza, un conjunto mínimo de datos sobre aviación a escala continental, normas armonizadas y aseguramiento de la calidad, un almacén de datos y un sistema de notificación en línea, tableros y perfiles de países y creación de capacidad estructurada; la CAFAC conserva la propiedad y se transfieren por completo las metodologías para evitar depender de proveedores. El APAD pone de manifiesto tanto el potencial como los requisitos de un sistema de datos dirigido por África. Demuestra que un programa continental puede uniformizar la notificación, aunar los escasos conocimientos especializados y dotar a los Estados de herramientas comunes; también muestra lo que necesita un sistema de este tipo para prosperar: la adopción formal de sus instrumentos por parte de los Estados, el cumplimiento constante de la obligación de notificación, una base jurídica clara para la recopilación y el intercambio de datos y un mecanismo de financiación sostenible. Estas son precisamente las áreas en las que el apoyo mundial coordinado tendría mayor repercusión.

2.5 Funciones complementarias de la OACI y las instituciones regionales

2.5.1 La OACI y las instituciones regionales desempeñan funciones complementarias: la OACI establece normas mundiales en materia de datos de aviación, indicadores comunes, herramientas analíticas y creación de capacidad, mientras que las instituciones regionales las adaptan a las circunstancias regionales. Es fundamental fortalecer la capacidad de los Estados para recopilar, validar, analizar, notificar y utilizar datos, lo que debería considerarse una prioridad en materia de desarrollo, no una actividad secundaria. La Declaración de Lomé (2026) insta específicamente a fortalecer el seguimiento, basado en datos, del desarrollo del transporte aéreo en África, lo que refleja la determinación del continente de pasar de compromisos políticos a resultados cuantificables. La experiencia de África con el APAD demuestra que, si cuentan con las herramientas, los marcos y el apoyo adecuados, los Estados pueden mejorar sus sistemas de datos, y de hecho lo hacen.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los datos fiables e indicadores comunes son fundamentales para la próxima fase del desarrollo del transporte aéreo africano, son la manera en que se seguirán y cumplirán los compromisos de liberalización, conectividad y asequibilidad y constituyen la base de una reglamentación económica y una inversión sólidas. Es necesario subsanar la insuficiencia de datos de África para que sus compromisos sean cuantificables y sus posturas tengan base empírica. África procura contar con indicadores mundiales comunes, apoyo a las plataformas de datos y observatorios dirigidos por África, una recopilación de datos armonizada y notificación oportuna, así como el fortalecimiento de la capacidad. A través del APAD ya ha demostrado en qué puede consistir un sistema de este tipo; un marco mundial más sólido, junto con una coordinación regional liderada por la CAFAC, permitiría que África mida, compare y demuestre los resultados de la reforma del transporte aéreo.

— FIN—