



NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

- Cuestión 3:** Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

IMPULSAR LA CREACIÓN DE UN MARCO COMÚN DE CLASIFICACIÓN PARA MEDIR EL IMPACTO ECONÓMICO DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

En la resolución A42-26 la Asamblea pide al Consejo que: desarrolle metodologías y procedimientos para la medición de los impactos directos, indirectos e inducidos de la actividad de la aviación en la economía nacional con arreglo a las normas internacionalmente aceptadas. Para medir dichos impactos de forma coherente y comparable a nivel internacional es necesario contar con una base común para la definición de la industria de la aviación civil y de los sectores que abarca. En la nota A42-WP/140 la República de Corea propuso la elaboración de un marco armonizado de definición y clasificación para la industria de la aviación civil. La Comisión Económica del 42º período de sesiones de la Asamblea enfatizó la importancia de acordar una definición común de la industria de la aviación civil y de los sectores que abarca, al tiempo que planteó la necesidad de conservar la flexibilidad suficiente para reflejar las circunstancias y prioridades nacionales. En consecuencia, en la presente nota se propone que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) parta de las deliberaciones iniciadas en la nota A42-WP/140 y las vincule a la labor realizada en virtud de la resolución A42-26, con vistas a impulsar la elaboración de una definición ampliada y un marco de clasificación común para la industria de la aviación civil que abarque las actividades económicas en constante evolución y, al mismo tiempo, permita a los Estados mantener la flexibilidad necesaria a la hora de la aplicación.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

- a) reconocer la importancia de establecer una definición común de la industria de la aviación civil y de los sectores que abarca para medir los impactos económicos de la aviación de forma comparable a nivel internacional;
- b) recomendar a la OACI que, en cooperación con los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes y partiendo de la labor en curso, considere la posibilidad de impulsar la elaboración de una definición ampliada y un marco de clasificación común para la industria de la aviación civil de modo que abarque las actividades de la aviación en constante evolución y, al mismo tiempo, permita a los Estados mantener la flexibilidad necesaria a la hora de la aplicación; y
- c) recomendar que, al estudiar la elaboración de dicho marco, la OACI tenga en cuenta también sus vínculos con las normas y clasificaciones estadísticas internacionales pertinentes, así como con las metodologías y los procedimientos para la medición del impacto económico solicitados en virtud de la resolución A42-26, el marco metodológico de la cuenta satélite de la aviación (ASA) y otros trabajos pertinentes de la OACI en materia de análisis estadístico y económico.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades a las que se refiere esta nota se lleven a cabo con los recursos disponibles en el marco del programa de trabajo vigente de la OACI en materia de análisis estadístico y económico
<i>Referencias:</i>	Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI, apéndice E, sección II, <i>Análisis económicos</i> (Doc 10221) - <i>Informe de la Comisión Económica – 42º período de sesiones de la Asamblea</i> A42-WP/140, <i>Hacia una definición común de "industria de la aviación civil" y de los sectores que abarca</i> A42-WP/572, <i>Impact of Civil Aviation Industry on China's National Economy Aviation: Benefits Beyond Borders 2024</i> (Impacto de la industria de la aviación civil en la economía nacional de China: Beneficios más allá de las fronteras 2024) A41-WP/16 EC/6, Cuenta satélite de la aviación

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La industria de la aviación civil constituye un amplio ecosistema de actividades económicas cuyo núcleo es el transporte aéreo y que está vinculada a ámbitos como los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, la fabricación y el mantenimiento de aeronaves, la logística, la construcción, las tecnologías de la información y las comunicaciones, y los servicios profesionales. El alcance de las actividades económicas relacionadas con la aviación está en constante evolución con la aparición de nuevas tecnologías y modelos de negocio, entre los que se incluyen la inteligencia artificial (IA), los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la movilidad aérea avanzada (AAM) y los servicios digitales.

1.2 En vista de este panorama en evolución, se necesita una definición clara de la “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca para poder evaluar de forma coherente su magnitud y su contribución a las economías nacionales. En la nota A42-WP/140 la República de Corea señaló que la ausencia de tal base común podría limitar la presentación de informes estadísticos, la medición del impacto económico y la comparabilidad internacional, y propuso el establecimiento de una definición básica y una definición ampliada y la elaboración de un marco de clasificación conexo.

1.3 La Comisión Económica del 42º período de sesiones de la Asamblea acogió con beneplácito las iniciativas descritas en la nota WP/140 y enfatizó la importancia de acordar una definición común de la industria de la aviación civil y los sectores que abarca. Expresó respaldo a la elaboración de una definición mundial normalizada, al tiempo que planteó la necesidad de mantener la flexibilidad suficiente para reflejar las prioridades nacionales. La Secretaría informó a la comisión de que la División de Estadística ya estaba llevando a cabo una labor en ese sentido, que se concibió para incorporar dicha flexibilidad.

1.4 Además, en la resolución A42-26, la Asamblea pidió al Consejo que: desarrolle metodologías y procedimientos para la medición de los impactos directos, indirectos e inducidos de la actividad de la aviación en la economía nacional con arreglo a las normas internacionalmente aceptadas; Dado que la medición del impacto económico presupone una definición de los límites de la industria, la aplicación coherente y comparable a nivel internacional de tales metodologías requiere también una base común para la definición de “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca.

2. ANÁLISIS

2.1 Sectores que abarca la industria de la aviación civil y medición del impacto económico

- a. La medición de los impactos directos, indirectos e inducidos presupone que exista una definición de los sectores que abarca la industria en cuestión. La producción, el empleo y el valor añadido generados por actividades que se encuentran dentro de los límites definidos de la industria de la aviación civil constituyen el punto de partida para medir los impactos directos, a partir de los cuales se estiman los efectos posteriores en la cadena de suministro y el gasto de los hogares.
- b. Sin embargo, el tratamiento de las actividades vinculadas a la cadena de valor de la aviación puede variar según los distintos marcos analíticos. Por ejemplo, la fabricación y el mantenimiento de aeronaves, la construcción de obras en el ámbito de la aviación, la tecnología de la información y los servicios profesionales pueden considerarse bien como actividades que forman parte del propio sector de la aviación civil, bien como sectores proveedores ajenos a dicho sector.
- c. Cuando hay diferencias en los límites de la industria, incluso si se aplica la misma metodología de medición del impacto económico, puede variar el alcance de las estimaciones del impacto directo, lo que a su vez puede dar lugar a diferencias en el alcance de los impactos indirectos e inducidos. En consecuencia, la elaboración de metodologías para medir los impactos directos, indirectos e inducidos con arreglo a la resolución A42-26 también debería considerar el establecimiento de una base común para la definición y clasificación de la industria de la aviación civil como punto de partida para realizar dicha medición.

2.2 Enfoques actuales para la clasificación de la industria de la aviación y análisis del impacto económico

- a. Algunos Estados miembros han elaborado marcos estadísticos y de clasificación independientes que abarcan una cadena de valor de la aviación más amplia, en función de las estructuras de su sector y los objetivos de política nacionales.
- b. La República de Corea lleva realizando la encuesta sobre la industria de la aviación desde 2019. La encuesta recopila datos sobre el sector de la aviación y las industrias relacionadas con él en lo que respecta a las unidades organizativas, la situación financiera y el empleo, y utiliza un sistema de clasificación que comprende 4 categorías principales, 14 categorías intermedias, 30 categorías menores y 66 subcategorías bien precisas.
- c. En la nota A42-WP/572 China presentó el sistema de clasificación de la industria de la aviación civil elaborada desde una perspectiva integral de la cadena de la industria, que comprende 8 categorías principales, 27 categorías intermedias y 88 subcategorías, y describió cómo se ha usado ese sistema para elaborar una base de datos de la industria y realizar análisis de los insumos y productos.
- d. Los estudios del impacto económico a nivel industrial también definen los límites de la industria en función de sus objetivos analíticos. Por ejemplo, el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), en su informe: "Aviación: Beneficios más allá de las fronteras 2024", incluye en la categoría de impactos directos a las compañías aéreas, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de bienes y servicios en los propios aeropuertos, los fabricantes de aeronaves civiles y los proveedores de servicios de navegación aérea. A la vez, distingue la categoría de impactos indirectos —que surge de la adquisición de bienes y

servicios por parte del sector de la aviación a través de su cadena de suministro—, de la categoría de impactos inducidos —que surge del gasto de los salarios percibidos por el personal empleado del sector de la aviación y su cadena de suministro—.

- e. Aunque estos enfoques comparten el objetivo de reflejar de forma más exhaustiva la cadena de valor de la aviación y sus efectos económicos, difieren en las actividades que incluyen, los límites de la industria que establecen y las estructuras de clasificación que utilizan. Estas diferencias reflejan las estructuras industriales y los objetivos analíticos de cada país, al tiempo que ponen de relieve la necesidad de contar con un marco de clasificación común en el marco de la OACI que los Estados miembros puedan utilizar como referencia para mejorar la comparabilidad internacional.

2.3 Un marco de clasificación común para una industria de la aviación en constante evolución

- a. Las clasificaciones industriales existentes siguen siendo útiles para definir muchas actividades relacionadas con la aviación. No obstante, la aparición de nuevas actividades en ámbitos como los servicios de aviación basados en la inteligencia artificial (IA), los datos y servicios digitales de la aviación, los UAS y la AAM puede hacer que resulte cada vez más difícil distinguir de forma coherente entre la industria de la aviación civil y las industrias relacionadas. Por tanto, se necesitan principios comunes para determinar qué actividades deben incluirse en la industria de la aviación y hasta dónde deben extenderse sus límites.
- b. Por lo tanto, la OACI debería impulsar la elaboración de una definición ampliada que abarque no solo las actividades tradicionales del transporte aéreo, sino también las actividades pertinentes de la cadena de valor de la aviación y las actividades económicas emergentes. Posteriormente, esa definición debería plasmarse en un marco de clasificación común que pueda aplicarse a la recopilación de datos estadísticos y al análisis del impacto económico.
- c. El objetivo de dicho marco no debería ser exigir a todos los Estados miembros que adopten los mismos códigos industriales o las mismas clasificaciones industriales nacionales. Más bien, debería establecer principios comunes de clasificación y unos límites comunes de la industria, que sirvan de referencia a los Estados miembros para contrastar sus clasificaciones y datos estadísticos actuales. Este enfoque respetaría las diferencias existentes entre las estructuras industriales y los sistemas estadísticos de cada país, al tiempo que facilitaría que los Estados miembros definiesen las actividades de la aviación civil sobre una base conceptual común y mejoraría la comparabilidad de los datos estadísticos de aviación y los análisis de impacto económico.
- d. Al elaborar el marco, la OACI podría basarse en los sistemas de clasificación de los Estados miembros y su experiencia al respecto, así como en las clasificaciones y normas estadísticas de uso internacional. En la nota A42-WP/140 se establecen posibles vínculos con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU), la Clasificación Central de Productos (CPC) y el Sistema de Cuentas Nacionales (SCN). Tales vínculos podrían mejorar la coherencia y la comparabilidad internacional con los sistemas estadísticos nacionales, mientras que el marco también podría proporcionar una base común para la medición del impacto económico prevista en la resolución A42-26, así como para la labor conexas de análisis estadístico y económico pertinentes de la OACI, incluido el marco metodológico de las cuentas satélite de la aviación (ASA).

3. CONCLUSIÓN

3.1 La aplicación coherente a nivel internacional de las metodologías para medir los impactos directos, indirectos e inducidos, como se solicita en la resolución A42-26, requiere una base común para la definición de “industria de la aviación civil” y de los sectores que abarca.

3.2 Por tanto, la OACI debería basarse en las deliberaciones iniciadas en la nota A42-WP/140 y vincularlas con la labor de medición del impacto económico realizada de conformidad con la resolución A42-26, con el objetivo de impulsar la elaboración de una definición ampliada y un marco de clasificación común para la industria de la aviación civil que abarque las actividades económicas en constante evolución y, al mismo tiempo, permita a los Estados miembros disponer de flexibilidad dentro de sus sistemas nacionales de clasificación y estadística ya existentes en la aplicación de dicho marco. En lugar de exigir a los Estados miembros que adopten códigos industriales idénticos, el objeto del marco debería ser establecer principios de clasificación y límites de la industria comunes que les sirvan de referencia a los Estados para contrastar sus clasificaciones y datos estadísticos nacionales. Al elaborar el marco, también podrían tenerse en cuenta sus vínculos con las clasificaciones y normas estadísticas internacionales existentes, como la CIIU, la CPC y el SCN.

3.3 La República de Corea está dispuesta a compartir su experiencia en la elaboración y aplicación de sistemas estadísticos y de clasificación de la industria de la aviación y a contribuir a que se profundicen los debates con la OACI y los Estados miembros.

— FIN —