



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 34: Datos de aviación — Seguimiento y análisis

CUENTA SATÉLITE DE AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta el marco metodológico de la Cuenta satélite de aviación (ASA), que puede utilizarse para medir la contribución económica directa de la aviación a la economía nacional, en consonancia con la norma internacional del *Sistema de Cuentas Nacionales, 2008* (SCN 2008). El establecimiento de la ASA permite a los Estados formular políticas y hacer evaluaciones basadas en datos para planificar el desarrollo de la aviación. En la nota se presenta además la labor futura de la OACI en este ámbito, lo que incluye finalizar y validar el marco metodológico de la ASA, obtener el respaldo de la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas (CENU) para el marco metodológico de la ASA, dar a conocer la ASA y promover su aceptación entre los Estados, así como prestar asistencia para su implantación por parte de los Estados miembros.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- examinar el marco metodológico de la ASA descrito en el párrafo 2;
- respaldar el programa de trabajo de la Organización presentado en el párrafo 3; y
- considerar la información que figura en esta nota para actualizar la Resolución A39-15 de la Asamblea, Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	La ejecución de las actividades descritas en esta nota de estudio estará sujeta a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular de 2020-2022 y/o contribuciones extrapresupuestarias, incluidos recursos del Fondo voluntario de transporte aéreo (TRAF).
<i>Referencias:</i>	<p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075) <i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10078) <i>Sistema de Cuentas Nacionales, 2008</i> (2008 SCN) https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/docs/SNA2008Spanish.pdf Marco conceptual de la cuenta satélite de turismo (CST) https://unstats.un.org/unsd/tradeserv/tourism/manual.html <i>Versión preliminar del documento sobre el marco metodológico de la ASA</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx <i>Informe sobre los Beneficios de la aviación 2019</i> https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx Resolución A40-WP/22-EC/7 de la Asamblea, Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo Plan de actividades de la OACI para 2020-2022</p>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación impulsa el crecimiento económico mediante la creación de empleos y la facilitación del comercio y el turismo internacionales, además de generar diversos beneficios sociales. No obstante los beneficios económicos que produce, parecería que los Estados y el público en general no entienden plenamente la importancia de la aviación para la economía nacional, debido fundamentalmente a la gran carencia de información económica fiable sobre la aviación.

1.2 Si bien se han hecho algunas investigaciones y análisis para calcular la contribución de la aviación al producto interno bruto (PIB) y la creación de empleos (por ejemplo, el informe sobre los *Beneficios de la aviación 2019*), no existe un marco metodológico acordado a nivel internacional que permita medir tales aportes. En consecuencia, a menudo se cuestionan y ponen en duda la credibilidad, fiabilidad, solidez y exactitud de tales estimaciones.

1.3 Reconociendo la necesidad de mostrar mejor los beneficios socioeconómicos de la aviación y así resaltar su perfil en un Estado, la Asamblea, con ocasión de su 39º período de sesiones, pidió “*al Consejo que encargue a la Secretaria General la creación de un marco metodológico para medir en términos económicos la actividad de la aviación, así como la contribución de la aviación al producto interno bruto (PIB), el número de empleos creados por la aviación, el consumo de la aviación y las repercusiones de esta industria en la balanza de pagos*” (véase la Resolución A39-15, Doc 10075).

2. MARCO METODOLÓGICO DE LA CUENTA SATÉLITE DE AVIACIÓN

2.1 El marco metodológico de la Cuenta satélite de aviación (ASA) busca medir las repercusiones económicas de la aviación en la economía nacional en consonancia con el *Sistema de Cuentas Nacionales 2008* (SCN 2008) de la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas (CENU), un marco estadístico acordado internacionalmente que proporciona un conjunto completo, coherente y flexible de cuentas macroeconómicas para la formulación de políticas, el análisis y la investigación. La versión preliminar del marco metodológico de la ASA, que debe obtener la aprobación del Comité de Transporte Aéreo (ATC), se presenta a la Asamblea como referencia.

2.2 El término “cuenta satélite” se refiere a una cuenta que está estrechamente vinculada al SCN pero que no está obligada a emplear exactamente los mismos conceptos o limitarse a los datos expresados en términos monetarios. Una cuenta satélite cubre una industria o sector específico de importancia particular para la economía nacional. Muchos elementos que figuran en una cuenta satélite no pueden verse en las cuentas nacionales, ya sea porque se calculan de forma explícita en la preparación de las cuentas nacionales pero se fusionan para presentar cifras más agregadas, ya sea porque son sólo componentes implícitos de transacciones que se calculan sobre una base agregada.

2.3 Algunos sectores ya han formulado o están formulando sus cuentas satélite. Tal sería el caso del marco conceptual de la Cuenta satélite de turismo (CST) elaborado por la Organización Mundial del Turismo, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, la Oficina de Estadística de las Comunidades Europeas / de la Unión Europea y la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD); el Sistema de Contabilidad Ambiental y Económica (SCAEI) elaborado por los grupos en el marco de la UNSD y el trabajo que lleva adelante actualmente la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura para preparar la Cuenta satélite de cultura.

2.4 La elaboración del marco metodológico de la ASA estuvo a cargo de un Grupo asesor de expertos (EAG) adscrito al Grupo de expertos en datos de aviación y análisis (ADAP). El EAG reunió a expertos en datos de aviación y especialistas de cuentas nacionales de los Estados, así como la UNSD y otras

organizaciones internacionales. El grupo ha recibido amplio asesoramiento de la UNSD. Los resultados de la contabilidad económica dentro de este marco metodológico son validados por el EAG con información disponible en los Estados y otras estimaciones.

2.5 Similar a la CST, el marco metodológico de la ASA adopta el sistema básico de conceptos, clasificaciones, definiciones, cuadros y agregados del SCN 2008, y al mismo tiempo permite armonizar y conciliar las estadísticas de aviación desde la perspectiva de las cuentas nacionales. Esto facilita la generación de datos económicos de aviación [como el valor agregado bruto (VAB) directo de la aviación y el PIB directo de la aviación] que pueden compararse con otras estadísticas macroeconómicas en el SCN.

2.6 La ASA comienza por definir las actividades de la industria de la aviación y los productos que las actividades de la aviación suministran, así como los productos que dichas actividades usan para generar su producción. Dado que la aviación no figura como industria en las cuentas nacionales, no es posible visualizar las actividades de aviación como actividades secundarias de diversas industrias. Por lo tanto, la medición de las actividades de aviación obliga a extraer esta información invisible de las cuentas nacionales. El SCN 2008 usa la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU) y la Clasificación Central de Productos (CPC) para clasificar bienes y servicios; por lo tanto, las definiciones de las actividades y productos de la aviación en la ASA se detallan aun más con la CIIU y la CPC a fin de identificarlas en las cuentas nacionales.

2.7 La ASA consiste en un conjunto de cuadros, entre ellos los cuadros de oferta y utilización (COU) que forman parte integral del SNC 2008. Los COU se elaboran para: calcular el VAB y PIB directos de la aviación, etc.; describir a) la forma en que los productos (bienes y servicios) ingresan a la economía nacional (ya sea como resultado de la producción interna o como importaciones de otros países); y b) la manera en que esos mismos productos se utilizan (como consumo intermedio, consumo final de los hogares, instituciones sin fines de lucro que sirven a hogares, consumo final del gobierno general, formación bruta de capital y exportaciones). En la ASA se preparan otros cuadros para cubrir la generación de elementos adicionales, tanto monetarios como no monetarios, como datos relativos al empleo e indicadores de la producción.

2.8 Estos cuadros que conforman la ASA aportan una información económica completa y pertinente relacionada con el tamaño de la aviación en la economía nacional, incluidos, entre otros, datos sobre:

- a) los agregados macroeconómicos que describen la contribución económica directa de la aviación, como el VAB y el PIB directos de la aviación, y su comparación con el tamaño de otras industrias;
- b) el consumo detallado de la aviación de productos suministrados por industrias asociadas como insumos intermedios para generar productos de la aviación;
- c) la balanza de pagos, la remuneración de los asalariados, los impuestos que recauda la aviación y los subsidios que recibe la aviación;
- d) la formación bruta de capital, incluidos los activos fijos como las aeronaves y las instalaciones aeroportuarias; y
- e) la información no monetaria sobre la aviación, como el número de empleos creados por la aviación, el tráfico aéreo generado, el número de usuarios de la aviación y su vinculación.

Cabe destacar que la ASA es de índole fundamentalmente descriptiva, por lo que no incluye ninguna medición de las repercusiones indirectas o inducidas de la aviación en la economía nacional.

2.9 Los Estados pueden utilizar la información económica indicada anteriormente para mejorar la comprensión y crear mayor conciencia sobre la importancia de la aviación con respecto a la actividad económica en general, así como sobre las relaciones de interdependencia de la aviación con otros sectores económicos que participan en la producción de bienes y servicios que ésta consume.

2.10 La ASA permite a los Estados formular políticas y hacer evaluaciones basadas en datos para planificar un desarrollo de la aviación que esté vinculado a los marcos y las estrategias nacionales y/o regionales de desarrollo. Además, las instituciones financieras y los inversores podrán utilizar estos datos para calcular, por ejemplo, el VAB de los presupuestos públicos (financiamiento de los contribuyentes) y la inversión privada en el sector de la aviación.

3. LABOR FUTURA

3.1 El marco metodológico de la ASA que se presenta en esta nota de estudio, sujeto a la aprobación del ATC, puede considerarse la norma internacional de la contabilidad económica de la aviación. La labor futura sobre la ASA (como parte del programa de trabajo de datos de aviación y análisis) se centrará en:

- a) finalizar el marco metodológico de la ASA y validar la conciliación de los diversos datos para medir el impacto económico de la actividad de la aviación de acuerdo con la SNA;
- b) obtener el respaldo oficial de la CENU al marco metodológico de la ASA;
- c) en coordinación con la UNSD, dar a conocer la ASA y, una vez obtenida la aprobación del ATC, promover su aceptación por parte de los Estados, incluidas las oficinas nacionales de estadística, los bancos centrales, las autoridades de transporte y otros ministerios encargados de carteras conexas como finanzas, planificación económica y comercio;
- d) prestar asistencia técnica a los Estados por medio de actividades de formación, creación de capacidad y labores apropiadas de extensión cuando así se requiera;
- e) establecer vínculos claros entre la ASA y otras cuentas satélite como la CST y el Sistema de Contabilidad Ambiental y Económica (SCAE);
- f) explorar la posibilidad de elaborar el marco metodológico de una cuenta satélite de transporte que incorpore a la aviación y otros modos de transporte; y
- g) formular orientaciones sobre la medición de las repercusiones indirectas e inducidas de la aviación en la economía nacional.