



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 26: Desarrollo económico del transporte aéreo

EXAMEN DEL MANDATO RELATIVO A LA ELABORACIÓN DEL ÍNDICE MUNDIAL DE COMPETITIVIDAD Y PROPUESTA DE UN MARCO ALTERNATIVO

(Nota presentada por el Brasil con el apoyo de 17 Estados miembros de la CLAC)¹

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

En la nota, se presenta la propuesta del Brasil de reexaminar el mandato asignado al ADAP relativo a la elaboración de un índice de competitividad de la aviación civil mundial. La propuesta tiene como objetivo reorientar la labor del grupo, incidiendo a favor de un cambio en el mandato de modo que no se centre en la creación de un índice único y estandarizado para medir la competitividad de los países. En nuestra opinión, esta iniciativa, a pesar de sus buenas intenciones y los innegables esfuerzos invertidos en su desarrollo, ha demostrado ser incompatible con la complejidad, la heterogeneidad y las diferentes etapas de desarrollo que caracterizan al sector mundial de la aviación. La creación de un índice mundial puede suponer riesgos metodológicos importantes, además de comportar consecuencias negativas, especialmente para los países en desarrollo, cuyas prioridades y dificultades específicas no quedan adecuadamente reflejadas al emplear indicadores uniformes. Como alternativa, solicitamos apoyo para la adopción de un enfoque basado en un conjunto de indicadores flexibles y adaptados al contexto, que respeten las especificidades de cada país y fomenten la cooperación internacional sin caer en la lógica de una clasificación mundial.

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

- Tomar nota del contenido de la presente nota de estudio; y
- Considerar la posibilidad de revisar el mandato asignado al grupo con el fin de centrarse en el desarrollo de un conjunto de indicadores de forma colaborativa, en lugar de establecer un único indicador mundial.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivos estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A
<i>Referencias:</i>	ACWG/ADAP

¹ Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La evaluación de la competitividad de la aviación es una herramienta importante en el proceso de planificación estratégica, la formulación de políticas y la cooperación internacional en el sector de la aviación civil. A este respecto, la labor del Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación (ACWG), bajo los auspicios del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP), ha contribuido significativamente al debate sobre cómo desarrollar parámetros de medición que sean técnicamente sólidos y, a la vez, se adapten a los diversos contextos nacionales. El trabajo realizado con el fin de mejorar las metodologías, revisar los indicadores y considerar estrategias para difundir los resultados regionales del índice de competitividad de la aviación mundial (GACI) representa un progreso importante.

1.2 Sin embargo, a medida que el trabajo ha ido avanzando, se ha hecho cada vez más evidente que la complejidad y heterogeneidad de la aviación mundial hacen que sea especialmente difícil establecer un índice compuesto único. Las diferencias en el grado de solidez de los marcos normativos, la capacidad institucional, la disponibilidad de datos y las prioridades nacionales sugieren que un enfoque más flexible y adaptado al contexto podría ser la mejor vía para avanzar. En esta nota, se propone una reorientación estratégica del mandato del grupo con el fin de pasar de un sistema de clasificación mundial único a la creación de un conjunto o tablero de parámetros de medición que pueda ayudar a los Estados miembros a identificar referencias pertinentes que respondan a sus necesidades específicas de desarrollo.

2. ANÁLISIS

2.1 El trabajo realizado en el marco del Grupo de Trabajo sobre el Índice de Competitividad de la Aviación (ACWG) y del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP) es de gran importancia y merece el debido reconocimiento. La inclusión de mejoras metodológicas, parámetros de medición e indicadores revisados, así como estrategias para difundir los resultados (como la presentación de los resultados regionales del índice de competitividad de la aviación mundial), constituye un avance positivo.

2.2 Se han logrado progresos considerables en la resolución de las preocupaciones relacionadas con el sesgo macroeconómico en la estructura del índice. Entre las medidas positivas cabe citar la supresión de indicadores como el riesgo de viajar a determinados destinos (avisos emitidos por los Estados Unidos) y la calificación de crédito soberano. El posible uso de herramientas de tecnología de la información, como la plataforma Tableau, también se considera una mejora constructiva, ya que permitiría visualizar una gama más amplia de indicadores relacionados con la aviación y, así, ofrecer recursos útiles de evaluación comparativa a los Estados miembros.

2.3 A pesar de estos avances, se sigue necesitando más trabajo técnico. Por ejemplo, el indicador de facilidad para hacer negocios que solía publicar el Banco Mundial se encuentra interrumpido desde 2021, pero se sigue tomando en consideración dentro del conjunto de indicadores. Los futuros esfuerzos técnicos deberían dar prioridad a soluciones eficaces, pragmáticas y flexibles que garanticen la integridad metodológica y, al mismo tiempo, eviten comparaciones inadecuadas entre Estados y regiones. Una vía podría ser ampliar la gama de parámetros de medición disponibles, flexibilizando la exigencia de que todos los Estados dispongan de los mismos datos.

2.4 El objetivo general debería ser la creación de un tablero que abarque y consolide los indicadores y parámetros de medición relacionados con la aviación, basándose en los marcos existentes de la OACI, como el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), así como en otras fuentes de referencia pertinentes, como la OCDE, los Estados miembros y las aportaciones de las partes interesadas de la industria, como las líneas aéreas, los aeropuertos, las asociaciones de pilotos y otras entidades del sector.

2.5 Con el fin de aumentar el valor práctico del trabajo realizado por el ACWG y evitar interpretaciones erróneas sobre competitividad derivadas de sistemas de clasificación inadecuados, se podría considerar la posibilidad de sustituir la publicación de un índice único por un conjunto o tablero específico de indicadores que permitiría seleccionar y consultar los indicadores que mejor se ajusten al contexto puntual de cada Estado, al tiempo que respaldaría el papel de la OACI en el apoyo al desarrollo inclusivo y equilibrado de la aviación civil internacional, en consonancia con los principios rectores de la iniciativa “Ningún País se Queda Atrás”.

3. REORIENTACIÓN ESTRATÉGICA DEL MANDATO DEL GRUPO

3.1 En lugar del mandato dirigido a establecer un índice compuesto único, se propone que el trabajo del grupo se reoriente hacia el desarrollo de un conjunto o tablero de parámetros de medición independientes. En vez de centrarse en la elaboración de un único parámetro de medición para cuantificar la competitividad de cada Estado, la propuesta apunta a compilar y poner a disposición un conjunto de indicadores accesibles a todos los Estados miembros.

3.2 Dado que los indicadores propuestos serían independientes entre sí, cada Estado podría evaluarlos individualmente con el fin de realizar diagnósticos internos e identificar las áreas de excelencia, así como las oportunidades de mejora. Esta propuesta ofrece una serie de ventajas con respecto a la metodología basada en un índice único, entre las que cabe destacar las siguientes:

- **Disponibilidad de datos:** El hecho de que no exista la obligación de usar un conjunto de datos universal permite incluir una gama más amplia de parámetros de medición cuya selección puede variar con el tiempo, adaptándose a las necesidades emergentes y eliminando parámetros obsoletos.
- **Eliminación de ponderaciones arbitrarias:** Al dejar de emplear un índice compuesto, se elimina la necesidad de asignar ponderaciones subjetivas a las variables, lo que a menudo compromete la solidez metodológica de los modelos comparativos.
- **Comparabilidad contextualizada:** Cada Estado puede seleccionar los indicadores que mejor se adapten a su contexto específico y a sus prioridades en materia de políticas, lo que ofrece mayor pertinencia y aplicabilidad práctica.
- **Facilidad de uso y mejores posibilidades para impulsar mejoras:** Los Estados interesados pueden utilizar los valores de referencia como referentes específicos para la autoevaluación, a partir de la metodología acordada conjuntamente en el grupo de trabajo.
- **Alineamiento con los planes de desarrollo de la OACI:** Es posible emplear parámetros de medición e indicadores clave de rendimiento (KPI) definidos en los planes para el desarrollo estratégico de la OACI como medidas de referencia.

3.3 En resumen, el conjunto de indicadores propuesto permitiría a cada país analizar las variables individualmente y aplicarlas según su contexto nacional, posibilitando diagnósticos más detallados, estrategias de mejora más específicas y políticas públicas más eficaces.

4. CONCLUSIÓN

4.1 En vista de las limitaciones observadas en el uso de un único índice agregado para representar la competitividad de la aviación, existe una clara justificación para pasar a una metodología más adaptable e inclusiva. Un tablero de indicadores independientes permitiría a los Estados miembros

evaluar y aplicar los parámetros de medición que mejor se adapten a sus contextos operacionales, evitando las distorsiones asociadas a las clasificaciones compuestas o los rígidos marcos de comparabilidad. Este enfoque se ajusta mejor al objetivo de la OACI de fomentar un progreso equitativo en todas las regiones y apoyar la creación de capacidad mediante herramientas adaptadas y basadas en datos comprobados.

4.2 Al facilitar la integración de diversas fuentes de datos y adaptarse a los distintos niveles de disponibilidad de datos, este modelo aumentaría la utilidad de las iniciativas de evaluación comparativa en el sector de la aviación. Además, el uso de parámetros de medición independientes contribuiría a realizar diagnósticos más sustantivos, al tiempo que permitiría a los Estados identificar los puntos fuertes y priorizar las mejoras sin verse afectados negativamente por limitaciones metodológicas o ponderaciones arbitrarias. Esta propuesta de reorientación refuerza el compromiso de la OACI con los principios de inclusión y desarrollo equilibrado, plasmados en la iniciativa “Ningún País se Queda Atrás”.

— FIN —