



## NOTA DE ESTUDIO

## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 37: Datos de aviación — Seguimiento y análisis

## CUENTA SATÉLITE DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

## RESUMEN

En esta nota de estudio se informa sobre los avances en la elaboración del marco metodológico de la cuenta satélite de la aviación (ASA) para medir el impacto directo de la aviación en la economía nacional, de conformidad con las decisiones tomadas en el 40º período de sesiones de la Asamblea. Se ha trabajado para validar el proyecto de marco metodológico de la ASA utilizando datos de las cuentas nacionales y estudios de impacto económico, así como para evaluar los efectos de incluir la fabricación de aeronaves en el alcance de la medición de la contribución económica de la aviación civil. También se presentan las recomendaciones de la decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11) con respecto al perfeccionamiento del marco metodológico. En la nota se presenta la labor futura de la OACI en este ámbito, que comprende la finalización del documento del marco metodológico de la ASA y el fomento de la aplicación de dicho marco por parte de los Estados en coordinación con la División de Estadística de las Naciones Unidas.

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

- tomar nota de los avances realizados en la elaboración del marco metodológico de la ASA, incluida la validación y la conciliación, así como las recomendaciones de la STA/11;
- aprobar el plan de trabajo de la Organización que se presenta en el párrafo 5; y
- considerar la información expuesta en esta nota para actualizar la Resolución A40-9 de la Asamblea, Declaración consolidada de las 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 <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades mencionadas en la presente nota se lleven a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo Voluntario de Transporte Aéreo (TRAF), como se indica en el Plan de Actividades de la OACI 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140)</i> <i>Cuadragésimo período de sesiones de la Asamblea – Informe de la Comisión Económica (Doc 10139)</i> <i>Sistema de Cuentas Nacionales, 2008 (SCN 2008)</i> <a href="https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp">https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp</a> <i>Versión preliminar del documento del marco metodológico de la ASA (en inglés únicamente)</i> <a href="https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf">https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf</a> <i>Informe de la decimoprimer Reunión Departamental de Estadística (STA/11)</i> STA/11-WP/5 A41-WP/17-EC/7, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo Plan de Actividades de la OACI 2023-2025

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Reconociendo que no existía ninguna norma acordada internacionalmente para medir la contribución económica de la aviación a la economía nacional, la Asamblea, en 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).

1.2 De conformidad con la decisión de la A39, el Grupo Asesor Experto (EAG), creado en el marco del Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP), comenzó a trabajar en la elaboración de un marco metodológico para la cuenta satélite de la aviación (ASA). El EAG estaba integrado por especialistas en datos de aviación y cuentas nacionales de los Estados miembros, la División de Estadística de las Naciones Unidas (UNSD) y otras organizaciones internacionales. El grupo ha recibido un importante asesoramiento de la UNSD.

1.3 La versión preliminar del documento del marco metodológico de la ASA se presentó en el 40º período de sesiones de la Asamblea (A40), durante el cual se pidió al Consejo que continuara elaborando el marco metodológico de la ASA y lo validara mediante la conciliación de diversos datos (véase la Resolución A40-9). Posteriormente, se llevaron a cabo otras actividades de acuerdo con la decisión de la A40.

## 2. PROYECTO DE MARCO METODOLÓGICO DE LA CUENTA SATÉLITE DE LA AVIACIÓN

2.1 Una cuenta satélite tiene como objetivo abarcar una industria específica de especial importancia o interés para la economía nacional. Para medir la contribución económica utilizando una norma internacional, algunos sectores ya han creado sus cuentas satélite, como la cuenta satélite del turismo o la cuenta satélite del transporte. El proyecto preliminar del marco metodológico de la cuenta satélite de la aviación (ASA) presentado a la A40 persigue ofrecer orientación sobre la compilación de una cuenta satélite para medir la contribución económica directa de la aviación a la economía nacional, en consonancia con el *Sistema de Cuentas Nacionales, 2008* (SCN 2008)<sup>1</sup> adoptado por las Naciones Unidas, 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.

2.2 El documento consta de siete capítulos en los que se describen los pasos necesarios para establecer una ASA, y cinco apéndices que incluyen las clasificaciones y los cuadros del marco. Se presenta el concepto de ASA y se define el alcance de la medición de la ASA y el límite de producción, es decir, las actividades de la industria de la aviación y los productos que generan las actividades de la aviación, así como los productos que utilizan dichas actividades para obtener sus resultados. Para su identificación en las cuentas nacionales y con fines de comparabilidad internacional, esos productos y actividades de la aviación se detallan respectivamente con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de Todas las Actividades Económicas (CIIU) y la Clasificación Central de Productos (CPC). Las clasificaciones detalladas se presentan en los apéndices 1 y 2 del documento<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>

<sup>2</sup> [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation\\_Satellite\\_Account\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Aviation_Satellite_Account_en.pdf)

2.3 La ASA también consta de un conjunto de cuadros, entre ellos, cuadros de oferta y utilización (COU), que forman parte del SCN 2008. Los COU se elaboran para estimar el valor agregado bruto (VAB) y el producto interno bruto (PIB) directos de la aviación, etc.; y describen: a) la forma en que ingresan los productos (bienes y servicios) en la economía nacional (ya sea como resultado de la producción interna o como importaciones de otros países); y b) la manera en que se utilizan esos mismos productos (consumo intermedio, consumo final en 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, tales como datos sobre el empleo e indicadores de la producción.

### **3. VALIDACIÓN Y CONCILIACIÓN DEL MARCO METODOLÓGICO DE LA ASA**

3.1 En la A40 se observó que la precisión del resultado estimado de los efectos económicos directos debía validarse examinando el marco con especialistas de las partes interesadas, utilizando datos específicos de la aviación para medir su impacto económico en los Estados que cuentan con dichos datos. También se hizo una observación adicional sobre la posibilidad de considerar la inclusión de la fabricación de aeronaves en el alcance de la medición del sector de la industria de la aviación civil.

3.2 Para responder a las observaciones anteriores, se llevaron a cabo una serie de ejercicios para validar y verificar el proyecto de marco metodológico de la ASA utilizando datos de Estados en donde se dispone tanto de estudios sobre la contribución económica de la aviación publicados oficialmente, como de cuentas económicas nacionales. Se constató que el impacto económico directo atribuible al transporte aéreo es compatible, debido a que en ambos marcos se aplica el SCN 2008, que es la norma internacional adoptada por los Estados en el mundo para recopilar estadísticas en las cuentas nacionales y para la contabilidad macroeconómica.

3.3 En lo que respecta a la inclusión de la fabricación de aeronaves, se realizó una conciliación a fin de estimar su valor agregado para la economía nacional, y evaluar el efecto de incluir la fabricación de aeronaves en la contribución de la industria de la aviación civil. Los resultados indicaron que: a) es difícil obtener datos detallados sobre la fabricación de aeronaves para la aviación civil debido a la disponibilidad limitada de datos; b) la evaluación de su valor agregado puede ser complicada y requerir estimaciones a partir de datos de diversas fuentes gubernamentales y privadas; c) los datos subyacentes en las cuentas nacionales no distinguen entre la producción civil y la no civil; y d) el impacto de la inclusión del valor agregado de la fabricación de aeronaves en la contribución de la industria de la aviación civil al PIB nacional variará entre Estados dependiendo de la magnitud de la producción en el Estado.

### **4. RECOMENDACIONES DE LA DECIMOPRIMERA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA (STA/11)**

4.1 Los resultados de la validación y la conciliación se presentaron en la decimoprimera reunión de la División de Estadística (STA/11) en abril de 2022. Se manifestaron opiniones divergentes con respecto a la inclusión de la fabricación de aeronaves como industria de la aviación civil. Según algunas opiniones, la fabricación de aeronaves es un componente fundamental de la industria de la aviación, por lo que presentarla como una formación de capital en lugar de incluirla en el ámbito de la aviación supondría la pérdida de información sobre el valor agregado y los empleos generados por la fabricación de aeronaves. Según otras, las actividades de la aviación civil, orientadas a los servicios, son distintas de las de la fabricación de aeronaves, que tienen un carácter diferente e incluyen también la producción para defensa.

4.2 También se debatió si el alcance de la ASA debería centrarse en los servicios de transporte aéreo o en las actividades más amplias de la aviación. Mientras que, según algunas opiniones, centrarse únicamente en el transporte podría resultar limitado, según otras, el interés principal de la aviación civil es proporcionar transporte y servicios aéreos, y dado que muchas otras industrias, como las empresas de suministro de combustible, también contribuyen a la aviación, la medición de la contribución de la aviación civil a la economía no puede abarcar todas estas industrias. También se manifestó la preocupación de que incluir la fabricación de aeronaves pueda traducirse en una mayor contribución económica de la aviación que de todo el conjunto de modos de transporte.

4.3 Teniendo en cuenta las opiniones divergentes expresadas y los distintos usos de la ASA por parte de los Estados, la División convino en que el marco metodológico de la ASA debería ofrecer flexibilidad a los Estados para reflejar la contribución económica de la fabricación de aeronaves en función de sus necesidades, manteniendo al mismo tiempo el marco básico centrado en los servicios. A este respecto, la División recomendó lo siguiente: a) debería mantenerse el alcance actual de la aviación civil en el proyecto de marco metodológico de la ASA sin incluir la fabricación de aeronaves; b) debería prepararse un capítulo adicional en el documento del marco metodológico de la ASA para reflejar la contribución económica de la fabricación de aeronaves; y c) el EAG-ASA debería emprender la tarea indicada en b) y continuar su trabajo para finalizar el documento del marco metodológico de la ASA (véase el Informe de la STA/11).

## 5. LABOR FUTURA

5.1 La ASA permitirá a los Estados formular políticas y realizar evaluaciones basadas en datos para una planificación del desarrollo de la aviación que esté vinculada con los marcos y estrategias de desarrollo nacionales y/o regionales. Teniendo en cuenta las recomendaciones mencionadas y de conformidad con el Plan de Actividades de la OACI 2023-2025, producto DEV 3 - Mayor capacidad de los Estados para valerse de la aviación como medio eficaz para propiciar el desarrollo económico, la labor futura de la cuenta de satélite de la aviación se centrará en lo siguiente:

- a) finalizar el proyecto de documento de marco metodológico de la ASA incorporando un nuevo capítulo a fin de brindar flexibilidad a los Estados para reflejar la contribución económica de la fabricación de aeronaves;
- b) en coordinación con la UNSD, dar a conocer la ASA y promover su aplicación por parte de los Estados, incluidos los institutos nacionales de estadística, los bancos centrales, las autoridades de transporte y otros ministerios encargados de carteras afines como las finanzas, la planificación económica y el comercio; y
- c) proporcionar asistencia a los Estados en la aplicación del marco metodológico de la ASA de la OACI para medir la contribución económica de la aviación.