

## ASAMBLEA — 35º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 30: Otros asuntos de transporte aéreo

### INFORME DEL CONSEJO SOBRE LA EVALUACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN ECONÓMICA DE LA AVIACIÓN CIVIL

#### RESUMEN

En esta nota se informa sobre la labor de la OACI en relación con la evaluación de la contribución económica de la aviación civil y se esboza la futura labor sobre este tema.

En 1998, la contribución económica total del transporte aéreo, que consiste en las actividades económicas directas y los efectos multiplicadores, se estimó en \$1 360 000 millones EUA y 27,7 millones de empleos a escala mundial. Los resultados indican que un 4,5% del producto económico mundial (en términos de producto interno bruto real) puede atribuirse al componente del transporte aéreo y sus efectos multiplicadores.

En épocas en que se dispone de pocos fondos para el desarrollo de infraestructura aeronáutica, el hecho de crear conciencia sobre la contribución económica de la aviación civil adquiere cada vez más importancia. La OACI ha elaborado textos de orientación sobre metodologías de evaluación que los Estados pueden utilizar para demostrar los efectos económicos más amplios de la aviación civil.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 6.

#### REFERENCIAS

*A-32 — EC, Informe de la Comisión económica del 32º período de sesiones de la Asamblea (Doc 9727)*  
*Contribución económica de la aviación civil (versión preliminar) (Circ 292)*

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La evaluación que realiza la OACI de la contribución económica de la aviación civil dimana de reiterados mandatos de la Asamblea como parte de la labor en la esfera de la pronosticación y planificación

económicas. Estos mandatos se han llevado a cabo con dos objetivos, a saber, evaluar la contribución de la aviación civil en la economía mundial y elaborar textos de orientación sobre metodologías de evaluación. Los resultados se publicarán en la Circular 292, *Contribución económica de la aviación civil*, cuya versión preliminar se prevé estará disponible para la Asamblea. La Circular consiste del Volumen I — *Perspectiva mundial* y Volumen II — *Metodologías de evaluación*.

1.2 La medición de la contribución económica de la aviación civil esclarece el impacto que el transporte aéreo, aeroespacial y otras industrias conexas producen en generar ingresos y crear empleos en una determinada economía. Los textos de orientación sobre metodologías elaborados por la OACI pueden utilizarse como plataforma para que los Estados evalúen la contribución de la aviación civil dentro de una economía regional/local o nacional. En particular, en épocas en que se dispone de pocos fondos para el desarrollo de infraestructura aeronáutica, el hecho de crear conciencia sobre la contribución económica de la aviación civil adquiere cada vez más importancia para los planificadores y encargados de tomar decisiones en cuestiones de financiación y de políticas.

1.3 En esta nota se resume la contribución de la aviación civil a la economía mundial, se describen los nuevos textos de orientación sobre metodología para evaluar la contribución económica tanto de un aeropuerto en una economía local/regional como de la aviación civil en una economía nacional y se esboza la labor futura sobre este tema.

## 2. LA AVIACIÓN CIVIL EN LA ECONOMÍA MUNDIAL

2.1 En 1997, se preparó una evaluación preliminar sobre el impacto económico mundial de la aviación civil para ser presentada a la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM en Río de Janeiro. Basándose en esta evaluación preliminar, se ha realizado un estudio detallado sobre la contribución mundial de la aviación civil, medida en función de productos (en términos de valor) y empleos conexos. El resumen de los resultados se publicó inicialmente como un folleto de la OACI titulado *Contribución económica de la aviación civil — Ondas de prosperidad*, en ocasión de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación (Montreal, febrero de 2002). Los resultados detallados figurarán en la Circular 292, Volumen I. A continuación se resumen algunas de las conclusiones clave.

2.2 Para suministrar servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga, los transportistas aéreos y otros explotadores adquieren una amplia gama de productos (bienes y servicios) principalmente de aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, organismos gubernamentales, empresas públicas así como de fabricantes aeroespaciales y otras industrias.

2.3 La OACI estima que en 1998, la aviación civil contribuyó directamente con \$370 mil millones EUA y 6 millones de empleos a la economía mundial. Estos empleos comprenden 2,3 millones de personas empleadas por los transportistas aéreos comerciales y sus afiliados, 1,9 millones de empleos en el terreno en los aeropuertos (excluyendo el personal de las líneas aéreas) y 1,8 millones de empleos en la producción del sector aeroespacial y otras industrias manufactureras.

2.4 Estas actividades económicas directas tienen “efectos multiplicadores” en industrias que proveen ya sea insumos específicos para la aviación y otros bienes de consumo. En los párrafos 3.2.1 y 3.2.2 se proporciona una explicación detallada de la forma en que funcionan los efectos multiplicadores. En términos sencillos, cada \$100 EUA de producto y cada 100 empleos generados por el transporte aéreo inducen una demanda adicional de unos \$325 y a su vez 610 empleos en otras industrias. En 1998, la contribución económica total del transporte aéreo, que consiste en las actividades económicas directas y los efectos multiplicadores, se estimó en \$1 360 mil millones EUA y 27,7 millones de empleos a escala mundial.

2.5 Los resultados de la producción total indican que un 4,5% del producto económico mundial (en términos de producto interno bruto real), puede atribuirse al componente del transporte aéreo y sus efectos multiplicadores.

2.6 Por otra parte, ya que estos resultados se refieren a 1998, se consideró la posibilidad de repetir el ejercicio a fin de poder contar con los resultados correspondientes a un año más reciente. Sin embargo, teniendo en cuenta la magnitud de la tarea y los recursos de que se dispone en la actualidad, la Secretaría decidió que el ejercicio no se justificaba. Por otra parte, los resultados sobre la contribución directa y los efectos multiplicadores, en general, conservan su pertinencia más allá del año de evaluación, especialmente si se tiene en cuenta las drásticas contracciones de la demanda de viajes por vía aérea en 2001 seguido de dos años de paralización. Las ramificaciones que estos años precedentes han tenido en toda la industria de la aviación civil pone de manifiesto su importancia para las economías locales/regionales y nacionales en las que está inmersa.

2.7 Además de su producto total e impacto en los empleos, la aviación civil tiene una influencia más amplia en el crecimiento económico global, como resultado de beneficios no cuantificables, tanto para los usuarios del transporte aéreo como para las empresas y las personas. El transporte aéreo sirve de facilitador para el desarrollo de mercados y el comercio de bienes así como de servicios. En 2002, los servicios regulares de las líneas aéreas transportaron más de 1 600 millones de pasajeros y trasladaron unos 30 millones de toneladas de carga en todo el mundo. En ese año, se transportaron por vía aérea aproximadamente un 45% de los 714 millones de turistas internacionales y un 40% de las exportaciones manufacturadas mundiales, en términos del valor.

### 3. TEXTO DE ORIENTACIÓN SOBRE METODOLOGÍAS DE EVALUACIÓN

3.1 El segundo objetivo de este trabajo es elaborar textos de orientación sobre la metodología básica y los posibles enfoques que pueden emplearse para evaluar los efectos que las actividades económicas asociadas con la aviación civil tienen sobre la demanda. Esta orientación figurará en la Circular 292, Volumen II.

#### 3.2 Contribución económica de un aeropuerto en una economía local/regional

3.2.1 En la primera parte de las orientaciones se describe la forma de evaluar el impacto económico que tiene un aeropuerto en una economía local/regional. En una evaluación del impacto económico se determinan los efectos multiplicadores de la demanda directa en todas las industrias que suministran insumos específicos para la aviación y otros, o bien, productos de consumo aplicando un análisis de insumo-producto. El análisis de insumo-producto es un método que permite seguir secuencialmente a través del proceso de producción de toda una economía, los efectos escalonados generados por un aeropuerto. Está basado en tablas de insumo-producto dentro de un sistema de cuentas nacionales que captan las transacciones de oferta y demanda, en términos de gastos, entre las industrias sobre una base anual. En las orientaciones se presentan los pasos del procedimiento que han de seguirse en cada fase de la evaluación cuando se evalúa el impacto económico, utilizando un enfoque de evaluación básico o ampliado. Para finalizar, las descripciones metodológicas se ilustran con estudios de casos empíricos que demuestran los diversos enfoques que pueden utilizarse.

3.2.2 Cuando se utiliza un enfoque básico para evaluar el impacto, las actividades de aviación civil se registran en términos de producto y empleo, sobre una base anual en tres dimensiones: a) **directamente** prestando servicios a los usuarios del transporte aéreo (véase el párrafo 2.2), b) **indirectamente** mediante transacciones con numerosos proveedores específicamente para la aviación y otros y c) **inducida** mediante la generación de ingresos directos e indirectos que vuelven a emplearse, principalmente en industrias de

consumo. En un enfoque ampliado se incorpora al análisis la demanda **catalizadora** adicional, por ejemplo, los gastos fuera de los aeropuertos por los usuarios del transporte aéreo (pasajeros y expedidores de carga).

3.2.3 El empleo generado por un aeropuerto puede desempeñar una función importante en la economía local/regional en cuestión o, en el caso de países pequeños, aún en la economía nacional (especialmente en islas o países sin acceso al mar). Un estudio sobre el impacto económico basado en una investigación sólida puede revelar la contribución de un aeropuerto a la economía en cuestión. Esto puede ser instrumental para obtener financiamiento o negociar mejores condiciones de préstamos, especialmente de fuentes públicas o extranjeras (tales como garantías gubernamentales o bancos y fondos de desarrollo), a los que podría interesar los efectos económicos de más alcance que tiene un proyecto de infraestructura aeronáutica prevista o la ampliación de una instalación existente.

### 3.3 **Contribución económica de la aviación civil en una economía nacional**

3.3.1 En la segunda parte de las orientaciones se describe la manera de reconocer la contribución de la aviación civil en toda una economía nacional empleando una evaluación del impacto más amplia. A nivel nacional, el estimulante impacto económico de la aviación civil como generador de empleos y contribuyente al crecimiento económico es evidente cuando las líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea e industrias aeroespaciales y sus respectivos afiliados responden a la creciente demanda directa de servicios de transporte aéreo ampliando sus operaciones y flotas, haciendo pedidos de más bienes y servicios a los proveedores, contratando más empleados y por consiguiente aumentando sus productos. Estas actividades económicas directas tienen efectos multiplicadores en otras industrias a través de la economía. El alcance de mayor o menor amplitud de estos multiplicadores dependerá de las circunstancias, especialmente del tamaño de las industrias asociadas con la aviación civil y el enfoque de evaluación que se emplee. Por ejemplo, los países con importantes manufacturas aeroespaciales experimentarán una propagación más amplia, en tanto que aquéllos que posean servicios de transporte aéreo más limitados tendrán un alcance relativamente restringido. Las empresas de viajes y turismo no aeronáuticas tales como hoteles y restaurantes, agencias de viajes, organizadores y vendedores de viajes al por menor obtienen beneficios con el viaje de los pasajeros de líneas aéreas.

3.3.2 El impulso que la aviación civil comporta para la economía de los Estados Unidos ha sido seleccionado para el estudio de un caso práctico a fin de demostrar las medidas de procedimiento de las fases de evaluación. La firma Wilbur Smith Associates, en nombre de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos ha evaluado este aspecto durante varios años. En 2000 (el año más reciente respecto al cual se posee información), la provisión de servicios de líneas aéreas, las actividades de la aviación general, las operaciones aeroportuarias y la adquisición de aeronaves representaron un producto total por valor de \$0,177 3 billones EUA y crearon más de 1,2 millones de empleos. Los gastos relacionados con viajes de negocios y turismo por vía aérea ascendieron a un total de \$0,176 3 billones EUA y crearon más de 3,1 millones de empleos. Estos gastos directos y catalizadores generaron gastos adicionales por valor de \$0,654 6 billones EUA y más de 5,5 millones de empleos mediante la demanda indirecta de proveedores y los efectos de demanda inducida.

3.3.3 Estos resultados para la economía estadounidense también pueden expresarse como “efectos multiplicadores” de la demanda directa: cada \$100 EUA de producto y cada 100 empleos generados por la aviación civil en 2000 indujeron otros \$469 EUA de producto y 717 empleos en muchas industrias diferentes. En 2000, el valor de todas las actividades económicas de la aviación civil y gastos relacionados con los viajes por vía aérea, además de los efectos multiplicadores indirectos e inducidos, ascendieron a un total de \$1,008 2 billones EUA y dieron empleo a 10 millones de personas que obtuvieron ingresos por un total de \$0,310 1 billones EUA. En comparación con 1987, el producto total aumentó en 27,4%, en tanto que el número de empleos aumentó en 23,7% y los ingresos aumentaron en 31,8%.

#### 4. **LABOR FUTURA**

4.1 La labor en relación con este tema se ha llevado a cabo con recursos limitados y contribuciones voluntarias en especie de las organizaciones internacionales y Estados contratantes que colaboraron en esta tarea. Para el próximo trienio no se ha previsto realizar ningún trabajo de fondo debido a que sólo se dispone de recursos limitados. No obstante, existe un margen para realizar trabajo sobre una base de recuperación de costos, en caso necesario. En estas circunstancias en el próximo trienio se tiene la intención de:

- a) promover los resultados de este trabajo, por ejemplo a través del sitio web de la OACI y otros medios electrónicos, y en foros regionales y subregionales adecuados de la OACI, tales como seminarios teóricos y prácticos;
- b) explorar la posibilidad de elaborar módulos de instrucción relativos a este tema que se entregarán en foros regionales y subregionales adecuados, por ejemplo, en seminarios teóricos y prácticos de la OACI, sobre una base de recuperación de costos; y
- c) proporcionar apoyo técnico a los Estados contratantes que lo soliciten a fin de brindar asistencia por lo que respecta a la ejecución de evaluaciones del impacto económico de la aviación civil, sobre una base de recuperación de costos.

#### 5. **REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS<sup>1</sup>**

5.1 La labor futura propuesta que figura en el párrafo 4.1 se realizará con los recursos disponibles en el marco del programa 3.3, Pronosticación y planificación económica del proyecto de presupuesto por programas 2005-2007. El Programa 3.3 comprende la reducción de un puesto de servicios generales en comparación con el trienio en curso.

#### 6. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

6.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de las actividades relativas a la evaluación del impacto económico de la aviación civil y a proporcionar toda orientación que considere necesaria.

— FIN —

---

<sup>1</sup> Esta información se presenta sólo para indicar las repercusiones financieras previstas de las medidas propuestas. Los fondos asignados a estas medidas propuestas dependerán de la forma final del Presupuesto por programas de la Organización para 2005-2006-2007 aprobado por la Asamblea.