



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN ECONÓMICA**

**Cuestión 42: Otros asuntos de transporte aéreo**

**EVOLUCIÓN EN LOS PROGRAMAS DE ESTADÍSTICAS Y PRONÓSTICOS**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se presenta un informe de situación sobre la labor de la OACI en el ámbito de estadísticas, pronósticos, planificación económica y aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo. Se señala a la atención el continuo progreso en relación con la Base de datos estadísticos integrada (ISDP) que permitió la automatización de procesos y la elaboración del depósito de datos, con lo cual se han logrado economías en los costos, controles de calidad efectivos, mejoras en relación con la notificación oportuna, y la ampliación del alcance y la funcionalidad del Programa de estadísticas de la OACI.

Se elaboraron pronósticos a largo plazo del tráfico aéreo hasta 2025 y pronósticos a mediano plazo que abarcan los períodos 2005-2007 y 2006-2008 que se publicaron como documentos electrónicos. Se celebraron reuniones regionales del Grupo de pronósticos de tráfico (TFG) en las regiones de Asia/Pacífico, Caribe/Sudamérica y África. Se continuó brindando apoyo en materia de pronósticos y análisis económicos al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).

El Consejo pone de relieve la importancia que reviste para la Organización la utilización de instrumentos de medición y evaluación de la eficacia, comprendida la debida alineación de los recursos de la Organización con los Objetivos estratégicos. En este contexto, las bases de datos estadísticos de la OACI, sus capacidades en materia de pronósticos y sus recursos relativos al análisis económico serán de utilidad para apoyar la elaboración de programas, servicios y conocimientos especializados basados en las necesidades y orientados a la obtención de resultados. Las bases de datos estadísticos de la OACI, seguirán alineándose, fortaleciéndose y armonizándose para apoyar la ejecución de los Objetivos estratégicos, y las tendencias y los acontecimientos se vigilarán basándose en información cuantitativa independiente, precisa y actualizada.

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

- a) respaldar el futuro Plan de acción de la Organización en los ámbitos de estadísticas y pronósticos; y
- b) pedir a los Estados contratantes que cooperen y apoyen la labor de la OACI en estos campos.

*Objetivos estratégicos:*

Esta nota de estudio se ocupa de los mecanismos para medir y supervisar la eficacia e identificar las tendencias, indicándose la necesidad de intervenciones, y las repercusiones de las mismas, especialmente en relación con los Objetivos estratégicos A, C y D.

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades a que se alude en esta nota de estudio se llevarán a cabo de acuerdo con las prioridades y los recursos disponibles en el presupuesto para 2008-2010.                       |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) A36-WP/21 Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.</i> |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las actividades de la OACI en los ámbitos de estadísticas, pronósticos, planificación económica y aspectos económicos de las empresas de transporte aéreo figuran en los Apéndices B, C y G de la Resolución A35-18: Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo. En la Resolución A35-18 se pide al Consejo que prepare y mantenga pronósticos a largo y a mediano plazo sobre las futuras tendencias y la evolución de la aviación civil y se abordan las necesidades relativas a la planificación de los sistemas de navegación aérea y la evaluación de las repercusiones futuras de la aviación civil en el medio ambiente.

1.2 En esta nota se resumen los resultados clave logrados desde el 35º período de sesiones de la Asamblea de conformidad con la Resolución A35-18, comprendidas las mejoras de la eficiencia logradas a través de la automatización y las reducciones de personal, y la generación de ingresos adicionales. Al mirar hacia el futuro, en la nota se identifica el potencial de los recursos de la Organización en materia de estadísticas, análisis y pronósticos para apoyar el método basado en la eficacia.

## 2. BASES DE DATOS ESTADÍSTICOS DE LA OACI

2.1 Durante los últimos tres años continuó el desarrollo de la Base de datos estadísticos integrada (ISDB). Este esfuerzo importante de la OACI ofrece a los Estados contratantes, así como a la industria del transporte aéreo en general, estadísticas actualizadas y fiables de la aviación civil en todo el mundo. Como resultado de ello, la Organización ha logrado automatizar algunas funciones de procesamiento de datos y reducir las necesidades en materia de dotación de personal. Al mismo tiempo fue posible, ofrecer a los Estados y a otros clientes una interfaz basada en la web e informes normalizados. Gracias a la cooperación de los Estados y otras entidades de notificación en relación con la presentación oportuna de sus formularios de información, la OACI ha logrado mejoras importantes en cuanto a la notificación oportuna y cobertura de las actividades y tendencias de la aviación civil. En la actualidad, se cubre aproximadamente, el 90% del total del tráfico regular mundial y la mayoría de Estados y entidades están enviando sus formularios electrónicamente.

2.2 El acceso al sitio web de estadísticas de aviación es gratuito y se limita a los funcionarios de las administraciones nacionales de los Estados contratantes de la OACI y las organizaciones regionales de aviación civil. Desde fines de 2004, la OACI ha ofrecido a terceros el acceso a la base de datos con sujeción al pago de cierta suma. La OACI proporciona datos sobre transportistas aéreos a las Naciones Unidas para sus publicaciones anuales y trimestrales y ejerce una función de liderazgo en la recopilación y distribución de estadísticas aeronáuticas a fin de mantener métodos uniformes y reducir el trabajo oneroso de notificar datos.

### 3. PRONÓSTICOS DE TRÁFICO

3.1 Los pronósticos a largo plazo para el año 2025 se elaboraron en 2007, para el tráfico de pasajeros y carga de las líneas aéreas regulares del mundo y por región de matrícula de la línea aérea. También se han producido pronósticos mundiales de los movimientos de aeronaves así como pronósticos del tráfico de pasajeros para los principales grupos de rutas internacionales. Se prepararon pronósticos a mediano plazo (trienales), para el tráfico de pasajeros de las líneas aéreas regulares del mundo únicamente, en total, y por región de matrícula. Los pronósticos elaborados durante el trienio en curso corresponden a los periodos 2005-2007 y 2006-2008. Además de los pronósticos de tráfico, se prepararon perspectivas, en términos generales y mundiales, de los aspectos financieros de las líneas aéreas para cada uno de los periodos de pronóstico. Estos pronósticos se publicaron como documentos electrónicos en las circulares *Pronósticos de tráfico y tendencias financieras de las líneas aéreas – 2005 a 2007* (Circ. 308), y *Pronósticos de tráfico y tendencias financieras de las líneas aéreas – 2006 a 2008* (Circ. 312).

3.2 La OACI, en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), organizó una Conferencia sobre perspectivas del transporte aéreo mundial, del 27 al 30 de junio de 2006, que comprendió la celebración previa a la conferencia de un seminario práctico de medio día de duración sobre técnicas de pronosticación y estadísticas. Estos eventos se organizaron con arreglo a una base de recuperación de costos y asistieron a los mismos más de 200 participantes.

3.3 La Secretaría continuó proporcionando asistencia a las regiones en cuanto a la elaboración de pronósticos y otros parámetros de planificación requeridos o solicitados por los respectivos Grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG). Se celebraron tres reuniones de Grupos de pronósticos de tráfico (TFG) en las regiones de Asia/Pacífico, Caribe/Sudamérica y África. La labor de estos TFG se publicó en forma electrónica en los *Pronósticos de tráfico en el área Asia/Pacífico, 2006-2020* (Doc 9877), *Pronósticos de tráfico regional en el Caribe/Sudamérica, 2004-2015* (Doc 9878) y *Pronósticos de tráfico regional en África-Océano Índico, 2004-2020* (Doc 9879).

3.4 Se continuó proporcionando apoyo en materia de pronósticos y análisis económicos al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), especialmente a su Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG). Durante el trienio, dicho apoyo comprendió la participación en la preparación de la metodología que debe ser utilizada por el FESG del CAEP para preparar pronósticos y modelos de los niveles futuros del tráfico aéreo, y proporcionar al CAEP actualizaciones regulares de la evolución del tráfico y las flotas.

### 4. ANÁLISIS Y PLANIFICACIÓN ECONÓMICA

4.1 De conformidad con el Apéndice C de la Resolución A35-18 se envió a los Estados un instrumento de análisis financiero para ayudar en la implantación de los sistemas CNS/ATM. Este recurso permite que los usuarios preparen estudios económicos sobre mejoras a los sistemas de navegación aérea en un formato normalizado. Se celebró un seminario regional sobre la utilización de este instrumento, en la Oficina regional Asia y Pacífico, en Bangkok (Tailandia) del 23 al 27 de julio de 2007. También se ha preparado un sitio web seguro para el intercambio de conocimientos especializados en este ámbito.

4.2 Por lo que respecta al Apéndice G de la Resolución A35-18, durante el trienio se siguieron realizando estudios sobre las diferencias regionales en cuanto a los aspectos económicos de las operaciones de las líneas aéreas internacionales. Esta tarea ofrece una fuente de datos única y fundamental de la cual se valen los gobiernos internacionales y las organizaciones de las empresas de transporte aéreo así como los Estados individuales para llevar a cabo tareas esenciales tales como la evaluación del nivel de tarifas, los análisis de los aspectos económicos de las operaciones y, en forma más general, las repercusiones de las modificaciones en materia de reglamentación. Además, los datos provenientes de

estos estudios son utilizados para establecer coeficientes de prorrateo de los ingresos provenientes de los viajes de pasajeros entre líneas aéreas y para calcular la tarifa de transporte del correo aéreo. La Agencia de Prorrateo y la Unión Postal Universal (UPU) efectúan contribuciones financieras a la OACI por estos servicios.

## 5. LABOR FUTURA

5.1 El Consejo concede considerable importancia a la gestión de la actuación como componente integral del Plan de actividades y se tiene la intención de que los indicadores de la actuación y los instrumentos de evaluación permitirán vigilar el progreso de las tareas así como de la actuación profesional de las personas que participan en tareas afines. La introducción de la medición de la actuación y los instrumentos de evaluación reviste importancia crítica para ayudar a la OACI a vigilar la eficacia de la Organización, comprendida la debida alineación de los recursos de la Organización con los Objetivos estratégicos. En este contexto, las bases de datos estadísticos de la OACI, sus capacidades de pronosticación y sus recursos en materia de análisis económico resultarán muy valiosos para brindar apoyo respecto a la elaboración de programas, servicios y conocimientos especializados basados en las necesidades y orientados a la obtención de resultados.

5.2 Las directrices para el empleo de los análisis económicos y las bases de datos estadísticos en apoyo de la implantación de este enfoque en la planificación de los sistemas de navegación aérea se proporcionan en un documento electrónico no editado — *Manual sobre la eficacia del sistema de navegación aérea mundial. Parte I — Directrices para la transición basadas en la eficacia* (Doc 9883). En el manual se pone de relieve la necesidad de definir las mediciones de apoyo tales como el costo total y la distancia total recorrida, requiriéndose llegar a un acuerdo en relación con las definiciones en común para las zonas geográficas, los períodos de tiempo y otras categorías para las cuales se recopilan y publican los datos. El Doc 9883 se ocupa de la necesidad de establecer métodos e instalaciones y servicios armonizados para la recopilación, purificación, almacenamiento, análisis y difusión de datos sobre la eficacia. Se identifica además el requisito relativo a la recopilación de datos sobre las tendencias y los patrones, tanto actuales como pasados, y en las directrices se reconoce que, para ciertos objetivos relacionados con la eficacia, las metas en materia de eficacia dependen de los pronósticos de tráfico/demanda. En el Doc 9883 se prevé que sería ventajoso que los analistas, así como los encargados de tomar decisiones, utilizaran metodologías/modelos comprobados para el análisis de causa y efecto, que facilitan la identificación de los principales inductores que influyen en la eficacia del sistema.

5.3 El Consejo se cerciorará de que la labor de la OACI en relación con sus programas de estadísticas y pronósticos también revista importancia por lo que respecta a otros Objetivos estratégicos. Por ejemplo, al aplicarse el enfoque basado en la eficacia a toda la labor relacionada con la seguridad operacional, se prevé que habrá una expansión de la vigilancia del cumplimiento de las normas técnicas para incluir un método basado en sistemas y eficacia. Se reconoce que los medios para la medición y la vigilancia de la eficacia de la seguridad operacional revisten importancia crítica por lo que respecta al futuro éxito del sistema de navegación aérea en constante crecimiento.

5.4 El Consejo reconoce la necesidad de armonizar las definiciones y fortalecer la calidad y la pertinencia de los datos relacionados con la seguridad operacional mantenidos por la OACI y de utilizar los recursos analíticos de la Organización para aclarar en qué lugares tendrían mayor repercusión las intervenciones. El Consejo tiene la intención de que estas actividades proporcionen indicadores de la seguridad operacional destinados a vigilar el progreso al abordar riesgos críticos para la seguridad operacional y lograr mejoras significativas desde el punto de vista estadístico. La finalidad será identificar circunstancias graves y adversas y permitir la adopción oportuna de medidas correctivas. Estas actividades coadyuvarán a la elaboración ulterior de objetivos en materia de eficacia, la definición de nuevos objetivos en materia de eficacia y la identificación de las necesidades respecto a los datos. Por consiguiente,

el Consejo continuará buscando la manera de emplear fructíferamente sus recursos en sus programas de estadísticas y pronosticación, en aras de la ejecución del Objetivo estratégico A — Seguridad operacional y, de manera similar, del Objetivo estratégico B — Seguridad de la aviación.

5.5 Los programas de estadísticas y pronósticos de la OACI también servirán de apoyo para la ejecución del Objetivo estratégico C — Protección del medio ambiente en cuanto a la recopilación, producción, análisis, armonización, intercambio y difusión de datos ambientales relacionados con la aviación, precisos y actualizados. Además, proporcionarán información sobre las tendencias en la aviación civil y las repercusiones económicas de las intervenciones destinadas a apoyar la protección del medio ambiente. Se apoyará especialmente al Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico (FESG), que se encarga de elaborar y mantener las bases de datos necesarias para ofrecer una estructura, llevar a cabo análisis económicos, pronosticar el crecimiento de las flotas y brindar apoyo a otros grupos de trabajo en el seno del CAEP.

5.6 El Consejo continuará alineando, fortaleciendo y armonizando sus bases de datos estadísticos para apoyar la ejecución de los objetivos estratégicos y vigilará las tendencias y la evolución de los acontecimientos basándose en información cuantitativa, independiente, precisa y actualizada. El Consejo realizará tareas destinadas a la elaboración de un entendimiento compartido y consecuente respecto al porvenir y las repercusiones de las restricciones e intervenciones. Además, el Consejo empleará estos recursos para elaborar mejores modos de dar cuenta de las incertidumbres y los riesgos, ya que estas dimensiones corresponden al enfoque progresista basado en la eficacia.