

Antecedentes relativos al “Día de África”

Desafíos que deben abordarse

- El futuro crecimiento de la aviación favorece decididamente la consecución de la **Agenda 2063 de la Unión Africana (UA)** al promover un crecimiento inclusivo y sostenible y agilizar la integración en las economías africanas. Los recursos generados por una mayor conectividad aérea se reinvierten en la aviación, creándose así un ciclo dinámico y sano de una aviación nacional complementaria y un desarrollo económico con una infraestructura de clase mundial.
- Pese al potencial de crecimiento, los Estados y las partes interesadas de la aviación en África todavía tienen dificultades para obtener fondos y/o asegurar el financiamiento requerido para la modernización y expansión de sus infraestructuras (tales como aeropuertos, pistas, equipo de telecomunicaciones, depósitos de carga aérea, instalaciones meteorológicas, etc.). Tampoco se dispone de un mecanismo de financiación para implantar las **Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU)**, del Plan mundial de navegación aérea (GANP).
- La primera condición y la más obvia para aprovechar los beneficios que aporta la aviación es lograr un mejor cumplimiento de las normas mundiales de la OACI. Además, es de fundamental importancia eliminar los impedimentos operacionales y/o nacionales a fin de garantizar y maximizar los beneficios que la aviación genera en las economías y sociedades locales.
- El desarrollo de la infraestructura de aviación y las inversiones requeridas en el sector aeronáutico no se abordan adecuadamente en el **Programa para el desarrollo de infraestructuras en África (PIDA)**, en cuyo marco se determinó que 24 aeropuertos en el continente africano estarían saturados para 2020. De los más de 50 proyectos en el marco del PIDA, la aviación civil no tiene más de tres proyectos relacionados con la liberalización del transporte aéreo, la creación de capacidad y el desarrollo de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea.
- En las diversas iniciativas de la **Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD)**, incluida la iniciativa denominada **Move Africa**, no se ha incluido el desarrollo de la infraestructura de aviación ni se le ha concedido prioridad.
- La **Política Africana de Aviación Civil (AFCAP)** ratificada por la Asamblea de Jefes de Estados y de Gobierno de la UA (Addis Abeba, Etiopía, enero de 2012) no puede implementarse plenamente debido a la falta de fondos/financiamiento sostenibles destinados a la infraestructura de aviación, la instrucción y la creación de capacidad, así como a las capacidades de supervisión en materia de reglamentación.
- La lentitud en la aplicación de la **Declaración de Yamoussoukro** ha creado impedimentos normativos para las inversiones en el sector aeronáutico y, por consiguiente, ha resultado en una menor conectividad y competitividad. Solo 20 Estados africanos se han comprometido a implantar el Mercado único africano de transporte aéreo (SAATM) establecido en el marco de la Decisión de Yamoussoukro.
- El 18º período de sesiones ordinario de la Asamblea de Jefes de Estado y de Gobierno de la UA (Addis Abeba, Etiopía, enero de 2012), adoptó la decisión de establecer una **Zona de Libre Comercio Continental (CFTA)**. Entre otros, la CFTA tiene como objetivo ampliar el comercio intraafricano mediante una mejor armonización y coordinación de la liberalización del comercio y de los regímenes de facilitación.
- En África, la escasez de personal cualificado está obstaculizando considerablemente, el crecimiento a corto plazo, por la falta de pilotos, controladores de tránsito aéreo, mecánicos, así como de personal de la industria de turismo adecuadamente capacitados. África necesita una mayor cantidad de personal, mejor capacitado, no solo para atender las necesidades actuales sino también crear las condiciones necesarias para su futuro crecimiento y el advenimiento de nuevas tecnologías.

— FIN —