



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/08 — NE/08
06/07/18

**Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/08)**

Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo**

LA LABOR DE LA OACI PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota informa sobre el trabajo prioritario de la OACI bajo el Objetivo estratégico – Desarrollo económico del transporte aéreo, cuyo objetivo es perfeccionar las capacidades de los Estados para:

- a) mejorar la conectividad aérea, crear más oportunidades competitivas de negocio, aumentar los beneficios y opciones de los consumidores y reducir las cargas y los costos financieros al realizar funciones de vigilancia normativa; y
- b) tomar medidas pragmáticas para crear un clima de inversión transparente, estable y predecible para apoyar el desarrollo de la aviación, en particular, aumentar la accesibilidad al financiamiento para el desarrollo de la infraestructura de la aviación e inversión en la conectividad aérea.

La nota resume la labor de la Organización relacionada con la política y la regulación del transporte aéreo, así como la gestión y el financiamiento de la infraestructura. También presenta el trabajo de la OACI relacionado con los datos y el análisis de la aviación, el cual se enfoca en los macrodatos, herramientas de análisis de negocio y pronósticos de tránsito aéreo, a través del establecimiento de un modelo de consorcio, en el ámbito de un proyecto específico, en colaboración con socios.

Finalmente la nota da una reseña del trabajo de estudio de caso que la OACI, la industria y República Dominicana están realizando para dar un ejemplo exitoso de desarrollo de la aviación.

Acción:	Refiérase a la Sección 3
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo económico del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 El desarrollo económico del transporte aéreo es uno de los cinco objetivos estratégicos establecidos por la OACI. Su objeto es promover un sistema sólido y viable económicamente de aviación civil que proporcione la libertad de viajar asequiblemente, mejore la eficiencia y transparencia económica, facilite el acceso a financiamiento para el desarrollo de la infraestructura de la aviación y promueva la transferencia de tecnología y creación de capacidad para apoyar el crecimiento del

transporte aéreo para beneficio de todas las partes interesadas.

1.2 Según se describe en el Plan de Negocios de la OACI para 2017-2019, las metas finales de este Objetivo estratégico son eliminar los impedimentos para la sustentabilidad económica del transporte aéreo y elevar la prioridad otorgada a la aviación en cuestiones de financiamiento. Los Estados pueden utilizar a la aviación como una herramienta de desarrollo eficaz al colocarla en el centro del marco de referencia del desarrollo nacional/regional y en el financiamiento internacional para el desarrollo, lo cual da como resultado: a) mejorar la conectividad aérea; b) crear más oportunidades de negocio competitivas; c) aumentar los beneficios y las opciones para el consumidor; y al mismo tiempo, d) reducir la carga y los costos financieros al realizar sus funciones de vigilancia regulatorias. La entrega de resultados con respecto a este Objetivo estratégico contribuirá al crecimiento y la eficiencia del sector del transporte aéreo y la economía mundial, así como a la expansión del comercio y del turismo.

2. LA LABOR DE LA OACI PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

2.1 El **Apéndice** resume el trabajo de la Organización relacionado con las políticas y regulaciones del transporte aéreo, así como la gestión de la infraestructura, incluyendo la financiación del desarrollo de la infraestructura de la aviación. Presta atención en particular al examen y el desarrollo de acuerdos internacionales sobre liberalización del acceso a mercados, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos. El Grupo de expertos sobre Regulación del Transporte aéreo (ATRP) continuará examinando acuerdos internacionales a través de los cuales los Estados podrían liberalizar el acceso al mercado. Elaborará un protocolo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea (hasta la 7a Libertad) y un convenio multilateral autónomo sobre inversión extranjera en aerolíneas.

2.2 El Apéndice también incluye el trabajo de la OACI relacionado con los datos y análisis de aviación, el cual se enfoca en los macrodatos (por ejemplo, datos del Sistema de datos de Vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) y Transferencia de datos informáticos comerciales (MIDT)), herramientas de análisis de negocios, pronósticos de tránsito aéreo, con el establecimiento de un modelo de consorcio, al nivel de proyectos específicos, en colaboración con socios. De acuerdo con los últimos pronósticos de tránsito aéreo a largo plazo, los pasajeros y el tránsito de mercancías globales crecerán a un +4.6% y +4.4% respectivamente anualmente hasta 2032.

2.3 La implementación del programa de trabajo descrito arriba apoya la iniciativa de la OACI *Ningún País se queda atrás* (NCLB), con miras a contribuir a mejorar la sustentabilidad económica del transporte aéreo.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) apoyar la labor de la OACI en pro del desarrollo económico del transporte aéreo;
- b) alentar a los Estados a aplicar y seguir las políticas y guías de la OACI sobre la esfera del transporte aéreo en sus métodos de regulación;
- c) alentar a los Estados a asistir a las próximas reuniones de la OACI;
- d) coordinar con la OACI sobre cumplir con las necesidades de los Estados de datos, análisis y herramientas para promover el desarrollo del transporte aéreo en la región; y
- e) alentar las contribuciones al Fondo voluntario del Transporte aéreo.

APÉNDICE

1. ESTADO DEL TRANSPORTE AÉREO DE LOS ESTADOS DE NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC)

1.1 Los transportistas aéreos de los Estados NACC (La Oficina NACC está acreditada ante 21 Estados) representaron el 24% del tránsito de pasajeros mundial medido en pasajeros-kilómetros disponibles (RPK), y registraron un crecimiento anual de +4.6 % en 2017. Las aerolíneas en la región transportaron a 1 011 millones de pasajeros en 2017 (+3.7%, comparado con 2016).

1.2 Con 1 552 mil millones de RPK realizados en 2017, las aerolíneas del Estados Unidos representaron el 83 % del tránsito de pasajeros total realizado por las aerolíneas en los Estados NACC. Las aerolíneas en Canadá y México representaron el 12% y el 5%, respectivamente. Estos tres Estados en la región registraron un crecimiento de +3.3%, +10.3%, y +16.1% en RPK en 2017, respectivamente. Varios transportistas aéreos en la región demostraron un crecimiento de dos dígitos en RPK y contribuyeron al crecimiento del tránsito de pasajeros en los Estados NACC tales como Air Canada (+11.5%), Spirit Airlines (+13.3%), y Aeromexico (+17.2%).

1.3 Alrededor del 36% del tránsito de pasajeros realizado (en RPK) por aerolíneas en los Estados NACC es internacional. El tránsito internacional de la región aumentó en +5.8% en 2017. Este crecimiento fue apoyado por el crecimiento de dos dígitos de Canadá (+12.2%) y México (+22.8%). Estados Unidos es el mayor mercado nacional en el mundo con una participación del 39% del mundo en tránsito nacional, y registró un crecimiento anual de +3.6 % en 2017.

1.4 Las aerolíneas en los Estados NACC expandieron su capacidad en Asientos-kilómetros disponibles (ASK) en +4.6% en 2017. La capacidad en ASK aumentó en +5.8% en servicios internacionales y en +3.9% en servicios nacionales.

1.5 El factor de carga de pasajeros permaneció estable en 2017 (83.1%), alcanzando 81.1% en servicios internacionales y 84.2% en servicios nacionales.

1.6 El tránsito de carga realizado por transportistas aéreos NACC representó el 20% del tránsito de mercancías mundial medido en Mercancías toneladas-kilómetros (FTK), y registró un crecimiento anual del +8.9 % en 2017, una mejora del aumento de +2.4 % en 2016. Más del 61% del tránsito aéreo de mercancías realizado por transportistas aéreos NACC es internacional. Los transportistas aéreos de Estados Unidos representan el 91% del tránsito total de mercancías de la región, y registraron de la ONU crecimiento del +7.6 %.

1.7 La Tonelada-kilómetros de pago (RTK) realizada por aerolíneas en la región representó el 23% de la RTK total del mundo, y creció en un +5.6% en 2017. La RTK internacional de la región creció en 7.8% en 2017. Existe información sobre la clasificación de RTK de los Estados para los servicios aéreos internacionales programados en el Informe Anual del Consejo de la OACI.

1.8 La aviación es un motor principal del crecimiento económico para los Estados, al aumentar su turismo y facilitar el comercio mundial. La conectividad aérea es indispensable para el turismo en muchos Estados de NACC, en especial para los Países Menos Desarrollados (LDC) y Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID, v.gr. trece Estados del Caribe). En 2014, la aviación apoyó con USD27 mil millones en gastos de turistas a través de la del región Caribe, de los cuales USD 24.3 mil millones fueron de turismo de placer y USD 2.7 mil millones fueron de turismo de negocio. Este monto

sería suficiente para cubrir el gasto público de salud y educación en toda la región del Caribe.

2. DISCUSIÓN

2.1 POLÍTICA Y REGULACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

2.1.1 Los logros principales de la OACI en el trabajo de seguimiento a la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6, 18-22 de marzo de 2013) se subrayan abajo. Muchos de las tareas fueron llevadas a cabo a través del Grupo de expertos de Regulación del Transporte Aéreo (ATRP), algunos de los cuales continúan todavía.

2.1.2 **La visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo.** El Consejo adoptó la visión a largo plazo en junio de 2015, que fue distribuida a los Estados Miembros (Comunicación a los Estados 2015/54), como una guía de inspiración para la búsqueda de sus metas de liberalización. Se alienta a los Estados a considerar y aplicar la visión en la construcción de sus políticas y métodos de regulación.

2.1.3 **Acceso al mercado, carga aérea y propiedad y control de los transportistas aéreos:** La 14ª reunión del ATRP celebrada en julio de 2017 acordó continuar su trabajo sobre el examen de un acuerdo internacional por medio del cual los Estados podrían liberalizar el acceso al mercado. El Grupo de expertos también acordó elaborar de un protocolo específico para facilitar una mayor liberalización de los servicios de carga aérea (hasta la séptima Libertad del Aire) y de un convenio multilateral autónomo sobre inversión extranjera en aerolíneas (propiedad y control de transportistas aéreos). Durante la reunión de su grupo de trabajo celebrada en Montego Bay, Jamaica en abril de 2018, se propuso de un proyecto de convenio multilateral sobre inversión extranjera en aerolíneas y de un borrador de propuesta para facilitar mayor liberalización de servicios de carga aérea. La Reunión acordó que se debería otorgar más tiempo a los miembros para considerar las propuestas. La siguiente reunión del grupo de trabajo está programada para octubre de 2018 y la reunión del grupo de expertos está planificada para abril de 2019.

2.1.4 **Competencia leal:** Los esfuerzos de la OACI se enfocaron en elaborar herramientas para mejorar la transparencia de las reglas de competencia de los Estados, y promover la cooperación, el diálogo y la compatibilidad normativa. A este respecto, se elaboró el compendio de políticas y prácticas de competencia vigentes nacional o regionalmente y se actualiza con regularidad por la Secretaría. La base de datos cubre ahora 129 Estados, o el 68% de la membresía de la OACI. El compendio está disponible en <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>.

2.1.5 **Protección al consumidor.** El Consejo aprobó un conjunto de principios fundamentales sobre protección al consumidor en junio de 2015 (Comunicación a los Estados 2015/60). Estos principios fundamentales tienen como objetivo proporcionar una guía de alto nivel a los Estados y partes interesadas para asegurar que los pasajeros aéreos están debidamente protegidos durante las tres fases de su viaje. Se ha elaborado una base de datos sobre las reglas y reguladores de los consumidores de los Estados y está disponible en <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>. Se alienta a los Estados y partes interesadas a proporcionar retroalimentación a la OACI sobre la base de datos y sus experiencias al aplicar las guías.

2.2 GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

2.2.1 El rápido crecimiento de tránsito aéreo ejercerá una presión creciente sobre la infraestructura de aviación existente. Sin un nivel apropiado y oportuno de inversión y la colaboración de múltiples Estados para modernizar y expandir la infraestructura de la aviación, el uso de la aviación como impulsor del desarrollo económico se verá drásticamente restringido. Por lo tanto, la OACI ha estado trabajando con Estados Miembros en el financiamiento del desarrollo de una infraestructura de aviación de calidad, especialmente a través del Foro mundial sobre aviación de la OACI (IWAF), una plataforma que une a quienes diseñan las políticas de los de los Estados, socios del desarrollo, e instituciones de inversión y financieras.

2.2.2 La OACI también continuó sus trabajos de desarrollar y actualizar sus políticas en el área de aeropuerto y servicios económicos de navegación aérea, y financiamiento y gestión, a través del Grupo de expertos sobre Economía de Aeropuerto (AEP) y el Grupo de expertos de Economía de Servicios de navegación aérea (ANSEP). Los resultados de la sexta Reunión conjunta (AEP-ANSEP/6, mayo de 2017) incluyeron:

- *Elaboración de una guía de análisis de rentabilidad, estudios de casos de negocio y análisis de impacto económico; actualización de las políticas de la OACI y guías sobre economía y gestión de aeropuertos; monitoreo de los desarrollos y servir como una plataforma de compartir información para el uso de los sistemas de aeronaves no tripuladas; y elaboración de una guía para atender las cuestiones relacionadas con los aeropuertos económicamente no viables (redes de aeropuertos). La próxima reunión del grupo de expertos está planificada para marzo de 2019.*

2.3 REUNIONES DE TRANSPORTE AÉREO

2.3.1 **Foro de Desarrollo de la carga aérea:** Como seguimiento al primer evento realizado en 2014, el segundo Foro de desarrollo de la carga aérea tendrá lugar en Zhengzhou, China del 5 al 7 de septiembre de 2018 (<https://www.icao.int/meetings/IACD2018/Pages/default.aspx>). El foro tratará de las cuestiones emergentes sobre el desarrollo de carga aérea en varias partes del mundo y discutirá las maneras de maximizar los beneficios de la carga aérea para los Estados y otras partes interesadas, así como propondrá soluciones sobre cualquier reto identificado regulatorio y operacional para el crecimiento y la liberalización plena de la carga aérea y el comercio electrónico.

2.3.2 **Foro mundial sobre aviación de la OACI:** Como uno de los resultados de los IWAF anuales, se alentó a las instituciones financieras a paliar las restricciones sobre el financiamiento del desarrollo para el sector de la aviación, incluyendo la inversión en infraestructura de calidad, y examinar la factibilidad de crear *pools* de inversión y un mercado financiero en el cual se puedan consolidar y promocionar proyectos relacionados con la aviación. El evento de este año, en su cuarta edición, se realizará en Fortaleza, Brasil, del 17 al 19 de septiembre (<https://www.icao.int/Meetings/iwaf2018/Pages/default.aspx>). Está dirigido a la creación de un ambiente que permita la discusión sobre enfoques para maximizar los beneficios de la aviación y explorar maneras de movilizar a largo plazo recursos financieros para el desarrollo de la aviación, especialmente para el desarrollo y la modernización de infraestructura de aviación de calidad. También se pretende que el Foro establezca las prioridades del sector de la aviación en agendas globales, regionales y nacionales en apoyo a la iniciativa de la OACI *Ningún País se queda atrás* (NCLB) y

finalmente contribuir al logro de los Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda 2030 de Naciones Unidas (ONU).

2.3.3 Reunión de transporte aéreo: Con el tema de promover la conectividad para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, este evento se celebrará del 21 al 23 de noviembre de 2018 en Georgetown, Guyana, auspiciado por la Autoridad de Aviación Civil de Guyana (<https://www.icao.int/Meetings/AT-DEV2018/Pages/default.aspx>). El objetivo de este evento es ofrecer soluciones prácticas para eliminar impedimentos regulatorios existentes a la liberalización del transporte aéreo y financiar el desarrollo una infraestructura de aviación de calidad, dando seguimiento a compromisos previos, incluyendo las Conclusiones sobre el *Desarrollo del transporte aéreo en Norteamérica, Centroamérica, Caribe y Sudamérica* de la OACI adoptada en octubre de 2014 (<https://www.icao.int/sustainability/Documents/Declarations%20and%20Statements/Statement-DevelopmentAirTransport.pdf>), la Declaración conjunta de *Medellín* de la Organización Mundial del Turismo (UNWTO) y la OACI *sobre Turismo y transporte aéreo para el Desarrollo* adoptada en septiembre de 2015 (https://www.icao.int/sustainability/Documents/Declarations%20and%20Statements/UNWTO_ICAO_m edellin_statement.pdf), así como la conclusión adoptada por los Directores de Aviación Civil de Sudamérica para la sostenibilidad del crecimiento del transporte aéreo (Plan SAM, Asunción, Paraguay, 4 al 6 de diciembre de 2017).

2.3.4 La Reunión de transporte aéreo también construirá a partir del resultado del Evento especial sobre la promoción de enlaces aéreos entre Estados Africanos y la Diáspora (Accra, Ghana, 30 de marzo de 2017) a favor del turismo y enlaces aéreos entre Estados Africanos y la Diáspora, especialmente en los Estados del Caribe.

2.3.5 Evento ICAN. El Décimo Evento de Negociaciones de Servicios Aéreo la OACI (ICAN2017) se celebró en Colombo, Sri Lanka, del 4 al 8 de diciembre de 2017. El evento tuvo participación de delegados de 66 Estados/Territorios; se celebraron 450 reuniones bilaterales formales e informales, que llevaron a la firma o el inicio de unos 420 acuerdos y arreglos. Para fines del 2017, un total de 142 Estados (representando al 74% de los miembros de la OACI) han utilizado este servicio por lo menos una vez. Este año, el ICAN2018 se celebrará en Nairobi, Kenya, del 10 al 14 de diciembre de 2018, y será auspiciado por la Autoridad de Aviación Civil de Kenya (<https://www.icao.int/Meetings/ICAN2018/Pages/default.aspx>).

2.4 DATOS Y ANÁLISIS DE AVIACIÓN

2.4.1 El Programa de Estadísticas de la OACI ha sido modernizado como parte de la iniciativa Programa de gestión de datos empresariales (EDM), cuyo objetivo es armonizar las diferentes fuentes de datos en el ámbito de organizacional, utilizando tablas y taxonomías estándar de referencia creando un repositorio holístico de datos cruzados funcionales.

2.4.2 Al mismo tiempo, la OACI ha establecido un consorcio, a nivel de proyectos específicos, en sociedad con las agencias de la ONU, organizaciones internacionales y la academia. Por ejemplo, varios proyectos en conjunto con la Unión Postal Universal (UPU), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y el Foro Internacional del Transporte (ITF) en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) se iniciaron para evaluar lazos de comercio electrónico, transporte marítimo de línea y carga aérea, y para identificar restricciones regulatorias y

otras que contribuyen a la baja proporción de carga aérea en el mercado de rápido crecimiento del comercio electrónico.

2.4.3 Macrodatos. en años recientes, los conjuntos de datos se han vuelto cada vez más amplios y complejos, lo que los vuelve inviables para las aplicaciones tradicionales de procesamiento de datos. Por ejemplo, los datos de movimientos de aeronaves capturados en tiempo real usando Sistemas de Vigilancia dependiente automática – radiodifusión (ADS-B) o datos globales de afluencias de tránsito que provienen de Transferencia de Inteligencia de Datos de Mercado (MIDT) no se pueden procesar con las aplicaciones existentes. La OACI es miembro del grupo de trabajo global Comisión de Estadísticas de la ONU, el cual tiene como tarea establecer normas sobre los aspectos técnicos y políticos de los macro datos.

2.4.4 Herramientas de análisis de negocios. Desde mediados de 2014, se han elaborado varias herramientas de análisis negocio para analizar y visualizar datos de la OACI asistiendo así en el proceso de toma de decisiones (<https://www4.icao.int/etools/>). Los siguientes son ejemplos de las herramientas: mapas de acuerdos de servicios aéreos, mapas de tratados aeronáuticos, tendencias de tránsito y financieras, mapeo de tránsito aéreo, aeropuertos, evaluación de tarifas y servicios de navegación aérea. La última herramienta de negocios disponible mide los beneficios económicos esperados de implementar Normas y Métodos Recomendados (SARPS) relacionado con la seguridad de la aviación. También se ha avanzado con el uso de herramientas modernas analíticas y de pronósticos para reducir tiempo y mejorar la eficiencia del proceso analítico.

2.4.5 Conjunto único de pronósticos de tránsito a largo plazo de la OACI. El grupo multidisciplinario, incluyendo a los Estados, organizaciones internacionales y los grupos de trabajo del Comité de Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP), elaboró los nuevos modelos de pronósticos y metodologías. Los resultados estimados indican que el tránsito global de pasajeros aumentará a +4.3% anualmente hasta 2035. Veinte grupos de rutas rebasaron el crecimiento global, incluyendo siete grupos de rutas que involucran a los Estados NACC. El grupo de rutas de mayor crecimiento en NACC es Norteamérica – Asia Oriental Pacífico del Sur, que se estima crecerá en alrededor del +4.4% anualmente. El tránsito global de mercancías se espera que crezca a +3.9% anualmente durante el mismo periodo que los pronósticos de pasajeros. La de región Norteamérica se espera que crezca a alrededor de +2.8% anualmente dejando a la zaga a las estimaciones globales de +1.1 punto porcentual.

2.4.6 La Secretaría también ha elaborado una aplicación avanzada de pronósticos de tránsito que permite a los Estados visualizar pronósticos de tránsito detallados según varios escenarios, incluyendo pronósticos por país de salida, pronósticos a nivel pares de países o el número de movimientos por Región de Información de Vuelo (FIR). Esta aplicación puede estar disponible, a través de una solicitud, para los Estados, proporcionada junto con capacitación apropiadas.

2.4.7 Con respecto a la necesidad de personal con licencia, la OACI proyectó globalmente que 620,000 pilotos¹ y 123,000 controladores de tránsito aéreo se necesitarán en 2036, representando una necesidad de 492,000 nuevos pilotos y 94,000 nuevos controladores de tránsito aéreo a ser entrenados.

2.4.8 Cuenta de aviación satelital. La Secretaría prepara actualmente el proyecto de documento de marco de referencia metodológico sobre la Cuenta Satélite de Aviación (ASA) para medir la contribución económica de la aviación tal como, por ejemplo, el volumen del Producto Interno Bruto

¹ Pilotos necesarios para volar aeronaves de más de 100 asientos.

(PIB) directo relacionado con la aviación y los empleos creados. El primer proyecto se discutió en el Grupo de expertos de Datos y Análisis de la Aviación (ADAP) de la OACI celebrado en marzo de 2017. Según la recomendación del ADAP y bajo la guía de la División Estadísticas de la ONU (UNSD), se estableció un grupo consejero de expertos (EAG) para afinar el documento de marco de referencia metodológico de ASA y conducir actividades que lleven a la aprobación del documento por la Comisión de Estadísticas de la ONU (UNSC). La membresía de EAG consiste de datos de aviación y especialistas de cuentas nacionales nominados por los Estados Miembros, observadores de Organizaciones Internacionales y expertos de cuentas satelitales de UNSD.

2.4.9 Formulario de notificación aeroportuaria. La OACI, junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), recaba datos de tránsito aeroportuarios, a partir de enero de 2016, reemplazando la Forma I de notificación de transporte aéreo de la OACI, y está elaborando una herramienta analítica en línea de derechos aeroportuarios contenida en el Doc 7100 – *Tarifas de Aeropuertos y Servicios de Navegación aérea*.

2.4.10 Recolección de datos del personal de la aviación por género. Bajo el Programa Igualdad de Género de la OACI, refrendado durante el 39º Período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se introdujo una nueva Forma de Notificación de transporte aéreo de la OACI para recabar datos de personal con licencias de aviación (pilotos, personal de mantenimiento y controladores de tránsito aéreo) divididos por género y edad. La OACI está colaborando con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y la Naciones Unidas Entity for Gender Equality and the Empowerment of Women (UN Women) para recabar datos usando esta nueva forma de notificación de transporte aéreo.

2.4.11 Indicador mundial para las SDG de la ONU. Con el objeto de medir los avances de las SDG, el 47º Período de sesiones de la Comisión Estadística de la ONU, celebrada en marzo de 2016, refrendó el marco de referencia de indicadores globales inicial entregado para aprobación por la Asamblea General de la ONU. La OACI es una agencia custodia responsable de recabar datos de tránsito y de compartir el trabajo con el sistema de la ONU para apoyar el indicador global acordado (pasajeros y volúmenes de mercancías por modo de transporte) de la meta SDG 9.1 – *Desarrollar infraestructura de calidad, fiable, sostenible y resiliente enfocada en un acceso asequible y equitativo para todos*. Este indicador global ayuda a los Estados a tomar un enfoque basado en datos y atender las brechas de infraestructura a través de una política adecuada e intervenciones financieras. Los datos exhaustivos sobre este indicador se pueden telecargar en: <https://unstats.un.org/indicators/datasets/?t=SDG%209>.

2.5 FONDO DEL TRANSPORTE

2.5.1 El Fondo de transporte aéreo, establecido en 2014 por la OACI (refiérase a la Comunicación a los Estados 2014/32), sirve como un mecanismo para recabar y usar contribuciones voluntarias de los Estados y otros donadores para apoyar a las actividades de la OACI en el campo del transporte aéreo: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/TRAF.aspx>

2.5.2 Los proyectos pendientes a realizarse posiblemente por parte de la OACI bajo este Fondo de transporte aéreo de contribuciones voluntarias incluyen “Transporte aéreo y la eliminación de la pobreza: Plan de la OACI de Servicios Esenciales y Mejora de la Conectividad (ESCI)”, “iPLAN: Planificar casos de Perturbaciones de viaje”, “El Negocio de la Aviación: un potenciador productivo”, “Índices de mercancías aéreas”, y “Poniendo la mira en el robo y la tardanza de la carga”.

2.6 ESTUDIO DE CASO: REPÚBLICA DOMINICANA

2.6.1 Como parte de los continuos esfuerzos de la OACI para asistir a los Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) a desarrollar la aviación, esta organización está trabajando estrechamente con partes interesadas en República Dominicana para elaborar un nuevo estudio de caso de transporte aéreo para cuantificar los beneficios económicos y sociales de conectividad de la aviación en República Dominicana. Este estudio de caso se enfocará en los impactos socio-económicos positivos del transporte aéreo para República Dominicana, usando datos y análisis de las últimas dos décadas. También buscará demostrar de manera más general los beneficios que ven las economías nacionales cuando los Estados eligen hacer de la aviación un sector prioritario en su planificación de desarrollo económico nacional políticas.

2.6.2 Se anticipa que los resultados del estudio finalmente ayudarán a atraer mayores inversiones y financiamiento para el desarrollo del sector del transporte aéreo dado el crecimiento pronosticado en tránsito aéreo ahora proyectado en un Estado de turismo intensivo. Los resultados también servirán como una plantilla para que otros PEID los consideren y actúen en consecuencia para optimizar sus propios beneficios del transporte aéreo.

2.6.3 Se celebró un taller en abril de 2018 en Santo Domingo, para lanzar el trabajo y establecer los parámetros del estudio de caso. Se planean otras reuniones presenciales a realizarse antes de la finalización del estudio a más tardar para el 40o Período de sesiones de la Asamblea. La oportunidad para realizar un taller se extenderá a otros Estados interesados.