



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 4 del **Implementación del sistema mundial de navegación aérea y función de los grupos**
orden del día: **regionales de planificación y ejecución (PIRG)**
4.1: **Beneficios económicos derivados de la aviación**

**DESARROLLO DE LA AVIACIÓN INTEGRADO AL MARCO
DE PLANIFICACIÓN NACIONAL DE LOS ESTADOS**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota destaca la importancia del desarrollo y la aviación como elemento posibilitador del desarrollo sostenible y la necesidad de que se le otorgue el nivel adecuado de importancia en el marco de planificación nacional de los Estados. Los planes mundiales, regionales y nacionales deberían alinearse con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas para 2030. La inclusión de la aviación en los planes generales de desarrollo nacional de los Estados facilitaría e incrementaría la posibilidad de ayuda y afluencia de fondos para el sector del transporte aéreo.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a acordar la recomendación 4.1/xx – Planes nacionales de desarrollo de los Estados que figura en la sección 3.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea
<i>Repercusiones financieras:</i>	<i>Repercusiones para la comunidad de la aviación:</i> El desarrollo de un marco de planificación nacional alineado con los planes mundiales y regionales de la OACI y conectado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas ofrece considerables oportunidades. <i>Repercusiones para la OACI (relativas a los niveles actuales de recursos previstos en el Presupuesto del Programa regular):</i> Se necesitan recursos para elaborar los textos de orientación y las herramientas necesarios para ayudar a los Estados a incluir al transporte aéreo en la elaboración de sus marcos de planificación nacional.
<i>Referencias:</i>	Resolución A39-25 de la Asamblea – <i>Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible</i> <i>Plan mundial de navegación aérea</i> (Doc 9750) <i>Plan global para la seguridad operacional de la aviación 2017-2019</i> (Doc 10004) <i>La OACI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas ODS:</i> https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación sostenible impulsa el desarrollo económico, el comercio y el turismo. Sin embargo, es importante destacar que actualmente sólo el 4,2% de la financiación anual¹ para el desarrollo mundial se destina a apoyar la infraestructura de la aviación o proyectos conexos, mientras que al transporte terrestre se le asignó una participación del 54,7%. Reconociendo que el sector de la aviación posibilita el desarrollo sostenible, los planes mundiales, regionales y nacionales deberían reflejar el papel fundamental del transporte aéreo y alinearse adecuadamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

1.2 La mayoría de los Estados han establecido procesos o marcos para elaborar planes nacionales de desarrollo generales e intersectoriales. El “Plan nacionales de desarrollo” sirve de directriz para las inversiones generales para el desarrollo de un Estado en todos los sectores y por lo general está ligado al logro de los ODS de las Naciones Unidas de cada Estado.

2. ANÁLISIS

2.1 **Alineación del desarrollo de la aviación con la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible**

2.1.1 La Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, incluidos sus 17 ODS de las Naciones Unidas y 169 metas, se adoptó el 25 de septiembre de 2015 por los Jefes de Estado y los funcionarios gubernamentales presentes en la Cumbre Mundial de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Nueva York. La Agenda es un compromiso para erradicar la pobreza y alcanzar el desarrollo sostenible para 2030 en todo el mundo, cerciorándose de que nadie se quede atrás. La adopción de la Agenda 2030 constituyó un logro histórico, proporcionando una visión mundial compartida dirigida al desarrollo sostenible para todos. Estas no son simplemente metas que ha de alcanzar el sistema de las Naciones Unidas, sino un marco para la acción alineada en todas las partes de la sociedad y de la comunidad mundial.

2.1.2 El transporte sostenible, incluido el transporte aéreo, no corresponde a un ODS de las Naciones Unidas específico sino que es un elemento que habilita el logro de los objetivos de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible (véase, Resolución A39-25 – Contribución de la aviación a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible). El transporte aéreo en particular, ha demostrado ser un catalizador del desarrollo sostenible. El logro de los ODS de las Naciones Unidas dependerá de los adelantos en materia de movilidad, incluido el transporte aéreo, el cual debería ser operacionalmente seguro, protegido, eficiente, financieramente sostenible y responsable con el medio ambiente.

2.1.3 Los Objetivos estratégicos de la OACI de Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Seguridad operacional, apoyan 11 de los 17 ODS de las Naciones Unidas. En <https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx>, puede consultarse un cuadro de los Objetivos estratégicos de la OACI y su conexión con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas – ODS. Con estos objetivos estratégicos, la OACI busca, en estrecha colaboración con toda la comunidad de la aviación, incrementar la capacidad y eficiencia para satisfacer la demanda, cerciorándose a la vez de que se mantenga o se siga mejorando la eficiencia en materia de seguridad operacional. Esto se logra, entre otras cosas, desarrollando las estrategias mundiales contenidas en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación y el Plan mundial de navegación aérea.

¹ Sistema de notificación de los países acreedores – Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

2.2 **Inclusión de la aviación en los planes nacionales de desarrollo de los Estados**

2.2.1 En 2016, las líneas aéreas del mundo transportaron 3800 millones de pasajeros con 7,1 billones de pasajeros-kilómetro de pago (RPK). Se transportaron por vía aérea 53 millones de toneladas de carga, alcanzando 205,000 millones de toneladas-km. de carga efectuadas (FTK) ². Esto indica el impacto económico significativo de la aviación en la economía mundial, que se demuestra también por el hecho de que la aviación representa el 3,5% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial (2,7 billones de dólares EUA) y ha creado 62,7 millones de empleos.

2.2.2 Se necesitarán inversiones considerables como la adquisición de equipos de aviación civil, investigación e innovaciones para apoyar un transporte aéreo más eficiente y duradero, modernizar o construir nueva infraestructura, así como también, capacitar expertos en aviación a fin de contribuir al logro de los ODS de las Naciones Unidas. Esto impone más presión a la infraestructura y los recursos humanos actuales, particularmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

2.2.3 La financiación previsible para proyectos de aviación sostenibles requiere de una planificación e intermediación adecuados a escala nacional. Toda economía nacional se basa en varios sectores que generan alguna forma de riqueza y necesitan recursos para producir resultados. Un Plan nacional de desarrollo del Estado refleja los objetivos y prioridades del país con respecto a los distintos sectores en respuesta a una visión nacional que incluye necesidades nacionales bien definidas. Un plan basado en la adecuada investigación y el razonamiento acertado es de inmenso valor para la asignación de recursos de un país. Relaciona el alcance y calendario de sus proyectos en todos los sectores, con los recursos disponibles y los beneficios que se obtendrán. Posibilita el que se tomen decisiones realistas y viables.

2.2.4 Los planes nacionales de desarrollo también satisfacen el requisito de los bancos internacionales de fomento, los donantes y los inversionistas para otorgar préstamos o proporcionar asistencia técnica para los proyectos nacionales elegidos. Sin ello, no se tiene una clara comprensión de los beneficios de los proyectos ni una garantía del compromiso total de los gobiernos. Un Plan nacional de desarrollo también puede servir para que estas distintas organizaciones coordinen sus respectivos programas entre los sectores para evitar el malgasto por la superposición de recursos o la competencia. Un Plan nacional de desarrollo constituye la base para que los donantes e inversionistas tomen decisiones informadas. Como tal, es esencial que se incluya a la aviación en los planes nacionales de desarrollo, puesto que esto mejorará la financiación para los planes nacionales maestros nacionales y de aviación civil.

2.2.5 Aunque se han desarrollado planes mundiales y regionales de aviación, un problema común que enfrentan los Estados es el número de planes nacionales de aviación que se requiere producir para el sector, los cuales deberían sintetizarse en un plan maestro para la aviación civil, cuyos resultados se incluirían en el Plan nacional de desarrollo del Estado. Los Estados necesitan orientación sobre la inclusión de la aviación en su marco de planificación nacional, y en particular, en su plan maestro de aviación civil y en el Plan nacional de desarrollo.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 Se alienta a los Estados a elevar la prioridad del sector de la aviación, según corresponda, como parte de su marco nacional de planificación, con el objetivo de reflejar a la aviación en su Plan nacional de desarrollo, para de esta manera alcanzar los ODS de las Naciones Unidas. El incluir a la aviación en el Plan nacional de desarrollo y por consiguiente, en los presupuestos nacionales de los

² Beneficios de la aviación 2017, producido por el Grupo de alto nivel de la industria (IHLG).

Estados, podría facilitar el acceso a la financiación para introducir las mejoras necesarias para el sistema de transporte aéreo. Esto también acarrearía beneficios sociales y económicos atrayendo financiación para mejoras de la aviación y conectando a las personas y a los negocios para generar crecimiento económico. Esta priorización también podría despertar la inversión privada que podría sumarse a la labor del Estado para el desarrollo de una aviación sostenible.

3.2 Con base en lo anterior, se invita a la Conferencia a acordar las siguientes recomendaciones:

Recomendación 4.1/xx – Planes de desarrollo nacional de los Estados

Que la Conferencia:

- a) inste a los Estados a establecer vínculos claros entre sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como entre sus planes maestros de aviación civil y sus planes nacionales de desarrollo;
- b) pida a los Estados que incluyan claras referencias a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas en sus planes de navegación aérea y seguridad operacional, así como en sus planes maestros de aviación civil y sus planes nacionales de desarrollo – ello con el objetivo de demostrar las formas de contribución de la aviación a logro de los ODS de las Naciones Unidas y a sus economías nacionales y obtener financiación para sus necesidades en el ámbito de la aviación;
- c) pida a la OACI que se comprometa con los Estados a promover la importancia del desarrollo de la aviación en la búsqueda del progreso socioeconómico y que haga énfasis en la inclusión de la aviación en los planes nacionales de desarrollo, y por ende, en la elaboración del presupuesto nacional como aspecto fundamental para liberar la financiación para las necesidades de la aviación; y
- d) pida a la OACI que prepare orientaciones para los Estados acerca de la inclusión de la aviación en sus marcos nacionales de desarrollo, en particular en sus planes maestros de aviación civil y sus planes nacionales de desarrollo.

— FIN —