Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/102[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

LA CARGA AÉREA COMO FACTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO Y MOTOR DE DIVERSIFICACIÓN Y RESILIENCIA: LA EXPERIENCIA DE OMÁN EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA NACIONAL DE AVIACIÓN 2040

(Nota presentada por Omán)

RESUMEN

En la presente nota se analiza el papel estratégico que la carga aérea desempeña como catalizador del comercio, la diversificación económica y la resiliencia de las cadenas de suministro, un papel al que suele prestarse menos atención que al transporte de personas pasajeras en los marcos nacionales e internacionales. Tomando como referencia la experiencia de Omán, en la nota se explica cómo la carga aérea se ha consolidado como un pilar explícito de la diversificación económica en el marco de la *Estrategia Nacional de Aviación 2040*, con una meta de aproximadamente un millón de toneladas anuales para 2040, mediante la armonización con la Estrategia Nacional de Logística, la integración multimodal, una reglamentación propicia y una medición rigurosa del rendimiento. En la nota se presentan enseñanzas prácticas y aplicables para los Estados miembros y se proponen medidas para restablecer el equilibrio en las agendas políticas mundiales, de modo que la carga aérea reciba la atención que corresponde a su importancia económica.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a considerar las recomendaciones que figuran en la sección 6.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*
Repercusiones financieras:	La aplicación de los enfoques descritos en esta nota puede implicar inversiones en infraestructuras de carga aérea, instalaciones logísticas aeroportuarias y corredores de conexión multimodal. Para ello, en la nota se promueven alianzas público-privadas y la financiación del sector privado para proyectos financiables, reduciendo así la carga financiera directa sobre los Estados y mejorando la eficiencia de la inversión.

[1] La versión en árabe fue proporcionada por Omán.

Referencias:	*Visión de Omán para 2040 – Visión nacional*, Sultanía de Omán; *Estrategia Nacional de Aviación 2040*, la Sultanía de Omán; Estrategia Logística 2040 de la Sultanía de Omán (SOLS 2040); Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*, 4ª edición, 2017; Doc 9626, *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional;* Informe final de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), Montreal, marzo de 2013; Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) – *The Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains* (El valor de la carga aérea: el transporte aéreo y las cadenas globales de valor); Banco Mundial – *The Air Connectivity Index: Measuring Integration in the Global Air Transport Network* (*El índice de conectividad aérea: medición de la integración en la red mundial de transporte aéreo)*; Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) – *Aviation: Benefits Beyond Borders* (La aviación: beneficios más allá de las fronteras), edición de 2024

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte de carga aérea representa una parte del comercio mundial que, en términos de valor, supera con creces su cuota en términos de volumen. Así, en 2023, transportó mercancías que representan aproximadamente un tercio del valor del comercio mundial (Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) – *Aviation: Benefits Beyond Borders* (Aviación: beneficios más allá de las fronteras, edición de 2024). La carga aérea constituye un pilar de las cadenas mundiales de suministro de mercancías de alto valor, de productos perecederos y de bienes cuyo transporte está sujeto a estrictos plazos de entrega. La pandemia de COVID-19 puso de manifiesto su importancia sistémica, ya que la carga aérea mantuvo de manera fiable el flujo de suministros médicos, vacunas y productos de primera necesidad cuando las redes de transporte de personas pasajeras sufrieron graves perturbaciones.

1.2 A pesar de esta función estratégica, la carga aérea ha recibido históricamente menos atención que el transporte de personas pasajeras en las estrategias nacionales de aviación y en el diálogo político internacional. El rápido crecimiento del comercio electrónico transfronterizo, la reconfiguración de las cadenas mundiales de suministro y la creciente importancia que se concede a la resiliencia han agravado las consecuencias de este desequilibrio para los Estados que pretenden aprovechar los beneficios del transporte aéreo en términos de desarrollo.

2. EL MODELO DE OMÁN: DE LA UBICACIÓN GEOGRÁFICA A UN ECOSISTEMA LOGÍSTICO INTEGRADO

2.1 La ubicación de Omán en las principales rutas comerciales este-oeste, con acceso directo al océano Índico y su proximidad a los mercados de Asia, África y Europa, confiere al país condiciones naturales para desempeñar un papel logístico multimodal. En *Visión de Omán para 2040* se reconoce la logística como un sector prioritario para la diversificación económica y la *Estrategia Nacional de Aviación 2040* traduce esta prioridad en compromisos concretos para el sector de la aviación.

2.2 En la *Estrategia Nacional de Aviación 2040* se establece un objetivo nacional de aproximadamente un millón de toneladas de carga aérea al año para 2040, junto con unos objetivos de 42 millones de personas pasajeras, una contribución de 2 300 millones de OMR al producto interno bruto (PIB) y la creación de 125 000 empleos directos. Situar los objetivos cuantitativos relativos a la carga al mismo nivel que los relativos a las personas pasajeras permite que el desarrollo del sector de la carga reciba una atención institucional continuada, sea objeto de iniciativas específicas y se someta a una rendición de cuentas mensurable.

2.3 La principal enseñanza que se extrae de la experiencia de Omán es que la carga aérea no puede desarrollarse de forma aislada. La Estrategia Nacional de Aviación se ha armonizado deliberadamente con la Estrategia Nacional de Logística para que los aeropuertos, los puertos marítimos, las zonas francas y los corredores de transporte terrestre funcionen como un único ecosistema. Esta integración se hace extensiva a la coordinación institucional: las administraciones de aviación y las autoridades portuarias, aduaneras y de zonas francas colaboran en sistemas de gobernanza conjunta que velan por la armonización en materia de inversión, reforma reglamentaria y desarrollo comercial.

3. ANÁLISIS

3.1 Desde el punto de vista reglamentario, Omán mantiene un entorno propicio para la carga aérea, que incluye un enfoque abierto en materia de acceso a los mercados de los servicios de carga, medidas de facilitación y la digitalización progresiva de los procedimientos aduaneros y de gestión de la carga. En el caso de Omán, la eficiencia de los procedimientos fronterizos y de documentación resulta tan crucial para la competitividad de la carga aérea como la propia infraestructura física.

3.2 El crecimiento del comercio electrónico transfronterizo se considera una prioridad política en sí misma, con especial atención a los requisitos de los envíos por vía expresa, al intercambio de datos y a la preparación de los aeropuertos para gestionar grandes volúmenes de pequeños envíos. Esto permite la conectividad marítimo-aérea mediante la combinación más eficiente de modos de transporte y amplía el alcance real de la oferta nacional de carga aérea.

3.3 El desarrollo de la carga es objeto de seguimiento en el marco del sistema de gestión del rendimiento (PMS) de la *Estrategia Nacional de Aviación 2040*, que comprende 39 iniciativas y 60 indicadores clave de rendimiento (KPI). Los indicadores propios de la carga se notifican periódicamente a un comité de alto nivel presidido por la alta dirección de la administración de aviación civil (CAA). La presentación rigurosa de pruebas exige que todas las cifras comunicadas estén respaldadas por documentación justificativa, lo que preserva la credibilidad de la información sobre la carga notificada al Gobierno.

4. IMPLICACIONES Y COMPARACIONES INTERNACIONALES

4.1 De la experiencia de Omán se desprende que los Estados pueden beneficiarse cuando incorporan la carga aérea como objetivo prioritario de sus políticas nacionales de aviación, en coordinación con sus estrategias logísticas y comerciales y con el respaldo de objetivos cuantificables. Asimismo, la experiencia de Omán pone de manifiesto una deficiencia a escala internacional: la orientación sobre el desarrollo económico, la reglamentación y la medición de la carga aérea, que no se ha actualizado de forma considerable desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), no ha seguido el ritmo de los cambios estructurales que ha experimentado el sector, en particular en el ámbito del comercio electrónico, la reconfiguración de las cadenas de suministro y los requisitos en materia de resiliencia.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En la presente nota se sostiene que la carga aérea constituye un factor estratégico que favorece el comercio, la diversificación económica y la resiliencia. La experiencia de Omán demuestra que la combinación de un objetivo cuantitativo nacional en materia de carga, un enfoque multimodal integrado, una reglamentación que facilite la actividad y una medición rigurosa del rendimiento puede convertir el potencial geográfico en un programa nacional de desarrollo estructurado. La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) está en una posición idónea para restablecer el equilibrio en el programa de políticas mundiales en este ámbito.

6. MEDIDAS SOLICITADAS

6.1 Se invita a la Conferencia a considerar las siguientes recomendaciones:

a) tomar nota de la experiencia de Omán en el desarrollo de la carga aérea como pilar de la diversificación económica en el marco de la Estrategia Nacional de Aviación 2040;

b) reconocer que la carga aérea es un factor estratégico que favorece el comercio, el desarrollo económico y la resiliencia de las cadenas de suministro y que merece una atención política acorde a su importancia económica;

c) alentar a los Estados miembros a que incorporen la carga aérea, con objetivos cuantificables, en sus estrategias nacionales de aviación y la armonicen con sus estrategias nacionales de logística y comercio;

d) invitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a que examine y potencie sus políticas y textos de orientación sobre el desarrollo económico de la carga aérea, incluido el acceso a los mercados, la facilitación, el comercio electrónico y la integración multimodal; y

e) incorporar el desarrollo de la carga aérea, según corresponda, al programa de trabajo de seguimiento derivado de esta conferencia.

— FIN —