Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/116[1]
5/10/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión2: Fomentar el crecimiento de la aviación y la conectividad aérea invirtiendo en infraestructura, capital humano y alianzas
2.1: Integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión

LA ESTRATEGIA NACIONAL DE AVIACIÓN DE LA ARABIA SAUDITA COMO MODELO DE REFERENCIA PARA IMPULSAR LA CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO, EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA RESILIENCIA, EN CONSONANCIA CON LAS VISIONES DE DISTINTOS PAÍSES

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

El Plan Estratégico 2026-2050 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el tema de la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) sitúan la conectividad del transporte aéreo, el desarrollo socioeconómico, la resiliencia y el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás* en el centro del futuro de la aviación. La consecución de esas aspiraciones a escala nacional no solo depende de las infraestructuras y las inversiones, sino también de la capacidad de los Estados para definir estrategias congruentes y a largo plazo en materia de aviación civil que estén en consonancia con sus prioridades de desarrollo. Sin embargo, los Estados presentan distintos niveles de capacidad institucional, conocimientos técnicos y recursos para la planificación estratégica. Por lo tanto, en la presente nota de estudio se propone que la OACI evalúe la factibilidad de un marco OACI de apoyo a las estrategias nacionales de aviación (NASSF), aprovechando los mecanismos existentes de apoyo a la implementación y valiéndose de los conocimientos técnicos aportados de forma voluntaria por los Estados miembros y las organizaciones internacionales pertinentes. El marco respaldaría la implicación de los Estados mediante una metodología adaptable, una asistencia especializada basada en las necesidades y orientaciones iniciales para la implementación. Asimismo, en la presente nota se alude a la nota de información presentada por la Arabia Saudita sobre este tema como una experiencia nacional de la que se pueden extraer enseñanzas aplicables a otros contextos.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

a) reconocer la importancia de reforzar la capacidad de los Estados para elaborar estrategias nacionales integrales de aviación civil que se ajusten a las prioridades nacionales de desarrollo y al Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI para favorecer la conectividad, el desarrollo económico, la resiliencia y el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás;*
b) invitar a la OACI a que evalúe la factibilidad de elaborar un marco OACI de apoyo a las estrategias nacionales de aviación (NASSF), aprovechando los mecanismos existentes de la Organización para la creación de capacidad y el apoyo a la implementación, incluidas una metodología adaptable y distintas opciones de asistencia especializada a los Estados basada en sus necesidades; y
c) alentar a los Estados miembros a que compartan de forma voluntaria sus experiencias nacionales pertinentes, buenas prácticas y conocimientos especializados en apoyo de esta evaluación, e invitar a la OACI a que considere, según corresponda, la participación de las organizaciones internacionales pertinentes en la elaboración de cualquier marco futuro.

[1] Versiones en inglés y árabe proporcionadas por la Arabia Saudita.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo* y *Ningún país se queda atrás*.
Repercusiones financieras:	La evaluación de la factibilidad propuesta debería, en la medida de lo posible, utilizar los mecanismos y recursos existentes de la OACI. Si hubiera necesidad de recursos adicionales, se determinarían en el marco de la propia evaluación.
Referencias:	Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI Resolución A42-23 de la Asamblea Resolución A42-26 de la Asamblea Orden del día, tema y objetivos de la ATConf/7 ATConf/7-WP/192 (Arabia Saudita), *La experiencia de la Arabia Saudita en la elaboración de la Estrategia Nacional de Aviación (NAS)*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Plan Estratégico 2026-2050 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece una visión a largo plazo para un sistema de aviación civil internacional seguro, protegido y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y todos los pueblos. También posiciona a la aviación como elemento esencial de un sistema de transporte mundial conectado, accesible, inclusivo y asequible que fomenta el desarrollo socioeconómico y vela por que ningún país se quede atrás. La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) traduce esta orientación a largo plazo en un debate sobre políticas que tiene por tema *El transporte aéreo: impulsor de la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia en un mundo dinámico*.

1.2 Para que esta visión mundial genere resultados nacionales sostenibles, los Estados deben contar con la capacidad institucional necesaria para determinar la orientación futura de su sector de aviación civil, de qué manera contribuye este a las prioridades nacionales generales y cómo pueden desarrollarse las infraestructuras, la conectividad, la reglamentación, el capital humano, la inversión y la implementación como elementos de un marco congruente. Una estrategia nacional de aviación civil puede servir de nexo entre los objetivos mundiales y las medidas que se adopten en el plano nacional.

1.3 Sin embargo, los Estados no parten del mismo nivel de capacidad institucional, conocimientos técnicos ni recursos para la planificación estratégica. La falta de planificación resultante puede limitar la capacidad de algunos Estados para establecer una secuencia de inversiones, coordinar a las partes interesadas, fijar prioridades cuantificables y transformar el potencial de la aviación en beneficios económicos y sociales duraderos. Por lo tanto, la cuestión no es si los Estados deberían seguir un único modelo, sino si todos los Estados deberían tener la oportunidad de elaborar una estrategia adaptada a sus propias circunstancias.

2. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA Y LA BRECHA DETECTADA

2.1 El enfoque propuesto está estrechamente alineado con la cuestión 2 del orden del día de la ATConf/7, que trata sobre el crecimiento de la aviación y la conectividad aérea mediante inversiones en infraestructuras, capital humano y alianzas, incluida la integración del desarrollo de la aviación en los planes nacionales de desarrollo a través de la armonización y la coordinación de las políticas. La conferencia también tiene como objetivo fortalecer la capacidad institucional y humana y propiciar un crecimiento sostenible e inclusivo. La planificación estratégica nacional a largo plazo es una forma práctica de articular estos elementos, en lugar de abordarlos de forma aislada.

2.2 La propuesta también está alineada con la resolución A42-23 de la Asamblea, en la que se reconoce que el desarrollo de la capacidad y el apoyo a la implementación por parte de la OACI son esenciales para alcanzar el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás* y en la que se insta a un enfoque "Una sola OACI" centrado en la pertinencia, la coherencia, la eficiencia y la eficacia a la hora de atender las necesidades de los Estados. En el ámbito del transporte aéreo, en la resolución A42-26 se pide además al Consejo que, cuando lo considere conveniente, realice consultas con personas representantes especializadas de los Estados miembros por los medios más adecuados, incluidos grupos expertos o grupos de estudio de la Secretaría integrados por personas expertas cualificadas.

2.3 La OACI ya presta apoyo a la implementación a los Estados, entre otras vías, mediante actividades relacionadas con el Plan Maestro de Aviación Civil y otros proyectos de desarrollo de la capacidad adaptados a sus necesidades. Estos mecanismos constituyen una base muy valiosa. La oportunidad que se señala en la presente nota consiste en estudiar si podrían complementarse con un marco estratégico accesible a escala mundial, centrado específicamente en ayudar a los Estados a elaborar estrategias nacionales integrales de aviación civil, evitando al mismo tiempo duplicar las funciones y los productos existentes de la OACI.

3. MARCO OACI DE APOYO A LAS ESTRATEGIAS NACIONALES DE AVIACIÓN

3.1 La Arabia Saudita propone que la OACI evalúe en primer lugar la factibilidad de elaborar un marco OACI de apoyo a las estrategias nacionales de aviación (NASSF). En esta fase, la propuesta se limita deliberadamente a una evaluación de factibilidad. No estipula una estructura permanente, un mecanismo de financiación ni un modelo de implementación. La OACI examinaría estas cuestiones, según corresponda, en el marco de cualquier marco y atribuciones posteriores.

3.2 En función del resultado de la evaluación, el NASSF podría ofrecer: una metodología común, pero adaptable, con miras a la elaboración de estrategias nacionales de aviación civil; un enfoque basado en las necesidades para determinar la naturaleza y el nivel de apoyo que requiere un Estado solicitante; un mecanismo de apoyo especializado que recurra, cuando corresponda, a la Secretaría de la OACI y a personas expertas cualificadas designadas voluntariamente por los Estados miembros; y orientaciones iniciales para ayudar a los Estados a pasar de la elaboración de estrategias a su implementación.

3.3 La implicación de los Estados debería seguir siendo un principio fundamental. La administración de aviación civil actuaría como punto focal oficial del Estado, mientras que la estrategia en sí se adaptaría a las circunstancias nacionales, las prioridades de desarrollo y el grado de madurez del sistema de aviación. El objetivo de este marco sería apoyar, orientar y transmitir conocimientos y no imponer un modelo nacional normalizado. Las organizaciones internacionales pertinentes podrían, cuando corresponda, participar o aportar puntos de vista especializados para que los Estados se beneficien de un enfoque equilibrado e integrado.

3.4 La evaluación de factibilidad también debería tener en cuenta un modelo adecuado de gobernanza y de conocimientos especializados. Bajo la vigilancia de la OACI, la participación podría combinar los conocimientos especializados pertinentes de la Secretaría con los de personas especialistas facilitados voluntariamente por los Estados miembros, mientras que las organizaciones internacionales pertinentes podrían asociarse, cuando resultara útil, en calidad de participantes, observadores o colaboradores técnicos. La composición exacta, el mandato y los métodos de trabajo solo deberían determinarse una vez efectuada la evaluación de factibilidad y mediante las correspondientes atribuciones que se definan en el futuro.

3.5 La evaluación podría analizar además cómo se articularía el NASSF con los productos existentes de la OACI en materia de planificación y apoyo a la implementación, cómo podrían los Estados solicitar asistencia, cómo se podría estructurar una metodología adaptable para la elaboración de estrategias

y cómo se podrían integrar la transferencia de conocimientos y las orientaciones iniciales para la implementación. Este enfoque por etapas permitiría a la Organización y a los Estados miembros evaluar el valor añadido del concepto antes de plantearse la creación de cualquier mecanismo permanente.

4. APROVECHAR LA EXPERIENCIA NACIONAL Y LAS BUENAS PRÁCTICAS

4.1 En este contexto, la Arabia Saudita ha presentado la nota de estudio ATConf/7-WP/192, en la que se expone su experiencia a la hora de armonizar una estrategia nacional de aviación con las prioridades económicas y de desarrollo nacionales generales. Esa experiencia ilustra cómo la planificación estratégica puede articular la infraestructura, la conectividad, la reforma institucional, el capital humano, la inversión y el desarrollo del sector en torno a una orientación nacional común.

4.2 La referencia a la experiencia saudita no tiene como finalidad promover la reproducción de un único modelo nacional. Más bien, se trata de evidenciar la importancia de detectar principios y enseñanzas aplicables a otros contextos. Como parte de cualquier evaluación de factibilidad, la OACI podría invitar a los Estados miembros que representen distintos niveles de madurez del sistema de aviación y de capacidad institucional a compartir estrategias, metodologías, enseñanzas y buenas prácticas pertinentes. Esas aportaciones redundarían en pro de un marco futuro práctico, adaptable y capaz de responder a las diversas necesidades de los Estados.

4.3 La recopilación estructurada de experiencias nacionales podría constituir una aportación importante a la evaluación de la factibilidad. En lugar de clasificar o categorizar a los Estados, la OACI podría recabar ejemplos de Estados cuyos mercados de aviación, estructuras institucionales y niveles de madurez del sistema poseen características diferentes. Esto contribuiría a detectar los elementos constitutivos comunes, al tiempo que se preservaría la flexibilidad necesaria para adaptarse a las circunstancias nacionales, y a reforzar una base de conocimientos cooperativa que sirviera de apoyo a futuras iniciativas.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La OACI ha establecido una visión mundial para la aviación para 2050 y la ATConf/7 se centra en las políticas, las alianzas y las capacidades necesarias para impulsar la conectividad, el desarrollo económico y la resiliencia. Para traducir esa visión en resultados a escala nacional, es necesario contar con capacidad de planificación estratégica a escala estatal. Una evaluación de la factibilidad del NASSF constituiría un primer paso razonable: aprovecharía las capacidades existentes de la OACI, movilizaría los conocimientos aportados de forma voluntaria por los Estados miembros y asociados, preservaría la implicación de los Estados y estudiaría cómo se puede ayudar a más Estados a pasar de una visión mundial a una actuación nacional congruente. Por consiguiente, se invita a la conferencia a que adopte las medidas que figuran en el resumen de la presente nota.

— FIN —