Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/162[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 2: 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

DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO MEDIANTE LA INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS DE TURISMO, INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD: EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

(Nota presentada por la República Dominicana, apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC[2])

RESUMEN

La presente nota de estudio destaca la importancia del transporte aéreo como motor del desarrollo económico, el turismo y la conectividad internacional.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reconoce que un sistema de aviación económicamente viable contribuye a la prosperidad y al bienestar social de los países. En ese sentido, promueve la integración de la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión.

En el caso de la República Dominicana, el Gobierno creó el Gabinete de Turismo mediante el Decreto 498-20 para coordinar políticas públicas entre el sector público y privado, fortaleciendo la relación entre turismo y transporte aéreo.

Uno de los aspectos centrales de la nota es la necesidad de desarrollar planes sectoriales integrados que incluyan aviación, turismo, formación de capital humano, participación del sector privado y alianzas público-privadas. Además, se resalta la modernización del marco legal mediante actualizaciones a la Ley de Aviación Civil y otras normas relacionadas con la seguridad operacional y la inversión extranjera.

La política aerocomercial dominicana también ha favorecido la liberalización del transporte aéreo mediante nuevos acuerdos, facilidades para aerolíneas extranjeras, ampliación de derechos de tráfico y promoción de vuelos regulares y no regulares. Estas medidas buscan aumentar la conectividad, el turismo, el comercio y la generación de empleos.

República Dominicana impulsa un programa sostenido de la infraestructura aeroportuaria para ampliar la capacidad Operativa, para fortalecer la conectividad y apoyar el crecimiento del turismo y el transporte aéreo.

Como conclusión, la nota sostiene que la aviación dominicana ha experimentado un crecimiento exitoso gracias al fortalecimiento institucional, la apertura de mercados, la promoción turística y las inversiones en infraestructura. Estos factores han contribuido al aumento de la conectividad aérea y al crecimiento económico del país, consolidando al transporte aéreo como un pilar fundamental del desarrollo nacional.

[1] Versión en español proporcionada por la República Dominicana.
[2] Belice, Bolivia (República Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a: a) tomar nota de la experiencia de la República Dominicana, en la integración de políticas de transporte aéreo, turismo e infraestructura; b) reconocer la importancia de incorporar la aviación civil en las estrategias nacionales de desarrollo económicos; y c) alentar a los Estados Miembros a promover mecanismos de coordinación interinstitucional y alianzas público-privadas para fortalecer la conectividad aérea y la infraestructura aeroportuaria.	
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:	Ninguna.
Referencias:	Res. A42-26, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* Comunicación Ref.: SC7/1 – 25/89, OACI Ley de Aviación Civil de la República Dominicana nùm.491-06 Política de Transporte Aéreo, Resolución de la Junta de Aviación Civil núm. 20-25, de enero de 2025 Gabinete de Turismo mediante el Decreto 498-20

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo constituye uno de los principales facilitadores del desarrollo económico, la conectividad internacional y el turismo sostenible.

1.2 La Organización de Aviación Civil (OACI), ha reconocido históricamente el valor que tiene el transporte aéreo, como catalizador del desarrollo de los pueblos, y esto lo refuerza una vez más en su Plan Estratégico para 2026-2050.

1.3 Hoy la OACI, impulsa a los Estados a dar un paso adelante, en el entendido de que ya las estructuras normativas están fortalecidas y bajo el Objetivo estratégico. El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo" fomenta el desarrollo de un sistema de aviación económicamente viable que sea vehículo de prosperidad para todas y todos, impulsa a los estados, a Integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión reforzando el papel de la aviación en las estrategias económicas más generales de los Estados.

1.4 Durante la Quinta y Sexta Conferencia de Transporte Aéreo, la OACI, ha puesto a disposición de los Estados miembros, recomendaciones que sirvan de orientación a los Estados en sus negociones con el propósito de armonizar la reglamentación del transporte aéreo internacional y la coordinación mundial del proceso de liberalización en curso y fueron abordados temas fundamentales para el desarrollo económico de los pueblos, como La industria y los aspectos normativos, la liberalización del acceso a los mercados.

1.5 Por otro lado, el Gobierno de la República Dominicana, desde el año 2020 y mediante el Decreto 498-20, con el objetivo de construir y ejecutar una visión nacional de políticas públicas vinculadas al desarrollo estratégico del sector turismo, conformó el Gabinete de Turismo, dirigido por el propio jefe de Estado y coordinada por el Ministro de turismo. Dicho Gabinete constituye un espacio para la toma de decisiones coordinadas, que permita la articulación entre el sector público y privado y entre todas las instituciones públicas vinculadas al sector turismo y al transporte aéreo.

2. ANÁLISIS - DESARROLLO DE PLANES SECTORIALES

2.1 La evolución del transporte aéreo, el crecimiento sostenido del turismo, el desarrollo de las alianzas público-privadas, la expansión de la infraestructura aeroportuaria y los nuevos estándares internacionales de gobernanza hacen necesaria la modernización de los modelos tradicionales de gestión del transporte aéreo, en ese sentido es necesario, articular políticas integradas donde se plantee el desarrollo de planes sectoriales para el desarrollo de la aviación civil, que incluyan otros renglones de la economía, como el turismo, la academia y el desarrollo de capacidades, políticas de formación de nuevos profesionales, retención del personal existente, inclusión del sector privado, y los proyectos de alianzas publicas privadas para la modernización de las carreteras y vías de acceso, la adquisición de nueva y moderna tecnología y otros elementos conexos necesarios para impulsar el desarrollo integral del sector. Este enfoque permite alinear las políticas de transporte aéreo con los objetivos nacionales de desarrollo económico y competitividad.

2.1.1 Modernización del marco legal

2.1.1.1 Actualización de la Ley de Aviación Civil (Ley 491-06) y la Ley de Seguridad Aeroportuaria (Ley 188-11) para integrar las recomendaciones económicas y de facilitación de la OACI. La Ley de Aviación Civil se ha actualizado 3 ocasiones:

a) La Ley núm.67-13, Ley que modifica el artículo 237 de la ley sobre propiedad sustancial, para la inversión extranjera hasta un 100% de aporte de capital en líneas aéreas locales.
b) La Ley núm.29-18, sobre limitación del tiempo de vuelo y fatiga de la tripulación de vuelo.
c) La Ley núm.17-24 que introduce modificaciones a la Ley núm. 491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana, sobre todo en temas de Seguridad Operacional con la cual pudimos aprobar con éxito la auditoria de la FAA en el año 2024.

2.1.1.2 Según el estudio por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) juntamente con IDAC, CESAC y Junta de Aviación Civil de la Republica Dominicana, *"Impacto del Transporte Aéreo en la República Dominicana*" desde el año 2006 hasta el año 2017 el transporte aéreo de forma directa e indirecta a logrado contribuir que el Producto Interno Bruto de la República Dominicana pasara en el año 2006 de 38 mil millones a 76 mil millones en el año 2017 y 432,000 empleos; actualizando y estimando estos número al año 2025 y gracias a la aviación y al turismo el PIB está en 127.8 mil millones de dólares americanos (*PIB*, *Cifras del Banco Central de la Rep. Dom)*. Representando esto un crecimiento en estos 20 años de un 336%. Exhibiendo en el 2025, conectividad con 70 países, 400 destinos, y 1,007 rutas.

2.1.2 Política Aerocomercial

2.1.2.1 República Dominicana aplica una política aerocomercial de plena liberalización, lo que ha posibilitado la conquista de nuevos mercados y el fortalecimiento de los actuales, lo que ha traído como resultados, además del desarrollo del transporte aéreo, el incremento de la inversión local y extranjera, el turismo, el comercio y la generación de empleos directos e indirectos. Dicha política incluye entre otras cosas:

a) **Liberalización Derechos de Tráfico**: Hasta de sexta libertad del aire para vuelos de pasajeros, carga y correo de forma separada o en combinación, y séptima libertad de vuelos exclusivamente de carga.
b) **Otorgamiento de Reciprocidad o la Cortesía**, esto último constituye el otorgamiento unilateral de un derecho o beneficio a una aerolínea extranjera sin esperar de la otra autoridad el mismo trato.

c) **Designación de Aerolíneas**: favorece la múltiple designación de operadores aéreos.

d) **Servicios No Regulares**: La República Dominicana a fin de estimular el tráfico no tradicional hacia el país, considerará favorablemente el otorgamiento de autorizaciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros, carga o combinados a aerolíneas de otros Estados, como un elemento que contribuya al crecimiento del turismo y la economía nacional.

e) **De los Permisos especiales** Aprobar el procedimiento para la solicitud y autorización de los Permisos Especiales otorgados por esta Junta de Aviación Civil a favor de los operadores aéreos nacionales y extranjeros en base a las atribuciones que le confieren los artículos 233, 234 y 235 de la Ley Núm.491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

3. DESARRROLLO DE INFRAESTRUCTURAS, REPERCUSIONES ECONOMICAS PARA LA REPÙBLICA DOMINICANA

3.1 El Gobierno de la República Dominicana en coordinación con el sector privado, realizan grandes inversiones en ese sector. A modo de reseña indicamos, que, durante el segundo semestre del 2025, fueron iniciados los trabajos para la construcción de una terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Las Américas, José Francisco Peña Gómez (AILA), con una inversión de 350 millones de dólares, destinada a ampliar la capacidad y mejorar la experiencia de los viajeros.

3.2 Aeropuerto Internacional del Cibao con una inversión de 200 millones dólares, destaca los trabajos de ampliación la ampliación de la pista de aterrizaje hasta 2,920 metros, prevista para el próximo año, que permitirá recibir aviones de fuselaje ancho y ampliar el alcance de las operaciones internacionales, y una nueva terminal con diseño moderno, permitiendo las operaciones con aeronaves de fuselaje ancho y el alcance de nuevos destinos internacionales. La inversión estratégica para modernizar y ampliar el Aeropuerto Internacional del Cibao con la construcción de una nueva terminal de 38,000 metros cuadrados destinada a duplicar su capacidad operativa y manejar hasta 6 millones de pasajeros al año.

3.3 Aeropuerto Internacional de Pedernales constituye una inversión de 70, millones de dólares destinado a impulsar el desarrollo económico y turístico de la región suroeste, fortaleciendo la conectividad aérea y promoviendo nuevas oportunidades de inversión. Se encuentra a 330 km (kilómetros) de Santo Domingo, capital dominicana. La Provincia de Pedernales, por su tamaño y belleza natural, bosques, playas, lagos y recursos mineros, representa un gran potencial económico para el país. La región de gran belleza natural con un PIB hoy en día de apenas 3 mil millones de dólares será un caso de estudio ver cómo se desarrolla esa región a parir del nuevo aeropuerto.

3.4 MRO de Punta Cana aeropuerto de Punta Cana con una inversión de 200 millones de dólares. El primer centro de Mantenimiento, Reparación y Revisión de aeronaves a gran escala en el país, ubicado en el Punta Cana Free Trade Zone (PCFTZ). una construcción de 27,000 metros cuadrados, el complejo tiene una capacidad para atender hasta 10 aeronaves simultáneamente, Capacidad técnica: Los hangares pueden dar servicio a familias de aviones de fuselaje estrecho (Airbus A319/320/321, Boeing 737) y de fuselaje ancho (Airbus A330, A340; Boeing 777-200, 747).

3.5 En el Caso de Punta Cana, Provincia la Altagracia, el PIB total al año 2026 eran 2.9 mil millones de dólares hoy en día el PIB de esa provincia es de 18 mil millones de dólares americanos.

4. RETOS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA

4.1 El caso de la Republica Dominicana es un poco más complejo en este sentido, debido a que hoy en día tenemos 8 aeropuertos internacionales de los cuales 3 son privados y los otros 5 son aeropuerto concesionados, lo que dificulta y ralentiza cualquier iniciativa que apunte a tener una política de cobro flexible o una ley de incentivo efectiva, como ya habíamos expresado, una política de flexibilidad arancelaria o tributaria, los costos están distribuidos en un sistema complejo que incluyen por un lado las tasas aeronáuticas cobradas por las autoridades regulatorias de la Rep. Dom. También encargada de gravar con impuestos el transporte aéreo comercial, y por otro lado están las tasas

aeroportuarias cobradas por los operadores de aeropuertos. Esta realidad representa uno de los principales desafíos para el diseño de mecanismos flexibles de incentivos y políticas tarifarias que promuevan una mayor competitividad del transporte aéreo.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La experiencia de la República Dominicana demuestra que la articulación de políticas de transporte aéreo, turismo, infraestructura y desarrollo económicos, constituyen una herramienta eficaz para fortalecer la conectividad y la competitividad de los Estados, pudiendo servir a otros miembros de la OACI.

6. LECCIONES APRENDIDAS

a) integrar la aviación en la planificación nacional.
b) fortalecer la coordinación entre turismo y transporte aéreo,
c) Promover las alianzas pública – privada
d) Mantener marcos regulatorios actualizados,
e) Invertir de manera sostenida en infraestructura.

— FIN —