ATConf/7-WP/213
17/11/26

SÉPTIMA 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

PROYECTO DE INFORME

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

2.1.1 **DOCUMENTACIÓN**

2.1.1.1 En la nota WP/3, la Secretaría analiza la dificultad de conseguir inversiones suficientes para el desarrollo y modernización de la infraestructura de aviación que satisfagan la demanda actual y futura. La nota hace hincapié en la importancia estratégica de integrar la planificación de la infraestructura de aviación en los marcos nacionales de desarrollo e inversión para favorecer el crecimiento económico, la conectividad aérea y el desarrollo sostenible. Además, examina fórmulas para obtener fondos que refuerzan los mecanismos tradicionales de financiación y mejoran el acceso a fuentes diversificadas de fondos. También destaca el apoyo de la OACI a los Estados para mejorar la financiación de infraestructura de aviación proporcionando políticas, orientación, herramientas y creación de capacidad. Se invita a la Conferencia a examinar un conjunto integral de medidas para que la OACI y los Estados atiendan las necesidades de financiación de la infraestructura de aviación combinando políticas sólidas y medidas prácticas de implementación, con el fin de fortalecer la coherencia entre las políticas, mejorar la coordinación, fomentar un clima de inversión estable y aprovechar mecanismos innovadores de financiación.

2.1.1.2 La nota WP/99, presentada por la República Dominicana, destaca el papel de la aviación civil como motor estratégico del desarrollo económico y la resiliencia en los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), basándose en la experiencia de dicho país en las reformas del sector. La nota demuestra que la aviación civil puede contribuir significativamente al desarrollo económico cuando la reglamentación, la seguridad operacional, la conectividad, la infraestructura, el capital humano y la inversión se gestionan de forma articulada y con continuidad institucional. Propone un modelo de planificación adaptable con indicadores cuantificables que consta de cinco etapas: diagnóstico, priorización, integración y financiamiento, ejecución y evaluación. Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión, animar a los PEID a adoptar marcos coordinados de planificación de la aviación y solicitar a la OACI que proporcione metodologías de diagnóstico, opciones de financiación, indicadores del desempeño y demás orientaciones prácticas para apoyar la implementación.

2.1.1.3 La nota WP/162 Revisión 1, presentada por la República Dominicana y apoyada por 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), pone de relieve la experiencia del país en la integración de las políticas de transporte aéreo, turismo e infraestructura para promover el crecimiento económico y la conectividad internacional. La nota esboza una serie de medidas clave, como la creación de un Gabinete de Turismo para coordinar a las partes interesadas de los sectores público y privado, la modernización del marco jurídico y reglamentario, la liberalización de los servicios aéreos y la inversión sostenida en infraestructura aeroportuaria. También presenta importantes proyectos para ampliar la capacidad aeroportuaria y, al mismo tiempo, señala las dificultades que plantea la coordinación de las tasas aeroportuarias y las políticas de incentivos en los distintos regímenes de propiedad y concesión. Se invita a la Conferencia a reconocer la experiencia de la República Dominicana, destacar la importancia de incorporar la aviación civil en las estrategias nacionales de desarrollo económico y fomentar la coordinación interinstitucional y las alianzas público-privadas para fortalecer la conectividad aérea y la infraestructura aeroportuaria.

2.1.1.4 La nota WP/52, presentada por Etiopía en nombre de 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), propone la elaboración de un Plan Mundial de Desarrollo del Transporte Aéreo (GATDP) basado en los planes regionales de desarrollo del transporte aéreo y en las orientaciones de planificación comunes para los Estados, con el fin de hacer frente a la heterogeneidad de prioridades económicas y de desarrollo del sector de la aviación. La nota destaca la importancia de articular la conectividad, el desarrollo económico, la financiación de la infraestructura, el capital humano y el apoyo a la implementación dentro de un marco de planificación coherente y orientado a los resultados, con vías de implementación adaptadas a las circunstancias regionales y nacionales. Se invita a la Conferencia a solicitar a la OACI que diseñe el Plan Mundial de Desarrollo del Transporte Aéreo, que colabore con las organizaciones regionales en la elaboración y puesta en marcha de planes regionales y proporcione orientaciones, modelos de planificación e indicadores comunes del desempeño para apoyar la implementación nacional y regional.

2.1.1.5 La nota WP/93, presentada por Omán, analiza el papel transformador de la aviación como catalizador y motor económico que favorece la diversificación y el crecimiento sostenible. Tomando como referencia la experiencia de Omán, la nota ilustra cómo la integración de la aviación en los marcos nacionales de planificación e inversión contribuye a maximizar los beneficios económicos, al favorecer el turismo y la logística y estimular la inversión privada. Propone un marco analítico que pone de relieve la relación entre la conectividad aérea y el crecimiento económico y ofrece a los Estados miembros una serie de recomendaciones prácticas. Se invita a la Conferencia a instar a los Estados miembros a que incorporen la aviación a los planes nacionales de desarrollo e inversión, alentar a la OACI a proporcionar orientaciones y ayudar en la creación de capacidades, promover la planificación basada en datos y el uso de indicadores de conectividad, favorecer la adopción de modelos sostenibles y flexibles de financiación de infraestructura, entre ellos las alianzas público-privadas, y facilitar el intercambio de mejores prácticas sobre la contribución de la aviación al desarrollo económico.

2.1.1.6 La nota WP/116, presentada por Arabia Saudita, destaca 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. La nota señala que las diferencias en la capacidad institucional, los conocimientos técnicos y los recursos para la planificación estratégica pueden limitar la capacidad de los Estados para coordinar la inversión en infraestructura, la conectividad, la reglamentación y el desarrollo del capital humano. Propone que la OACI evalúe la factibilidad de crear un marco de apoyo a las estrategias nacionales de aviación que aproveche los mecanismos existentes de la OACI y proporcione una metodología de planificación adaptable, asistencia especializada acorde a las necesidades y orientaciones para la implementación. Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de las estrategias nacionales de aviación, invitar a la OACI a que evalúe la factibilidad del marco propuesto y animar a los Estados miembros a que compartan de forma voluntaria sus experiencias, conocimientos especializados y buenas prácticas para contribuir a su elaboración.

2.1.1.7 La nota WP/111, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y los Emiratos Árabes Unidos, pone de relieve las dificultades económicas que enfrentan los aeropuertos pequeños y regionales, que proporcionan una conectividad esencial y contribuyen al desarrollo económico, el comercio, el turismo y la inclusión social, especialmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). La nota puntualiza la necesidad de contar con marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios habilitantes, un clima de inversión estable y previsible, la integración de la infraestructura aeroportuaria en los planes nacionales de desarrollo e inversión, y la diversificación de los modelos de financiación mediante la participación del sector privado, la financiación mixta y las redes aeroportuarias. Se invita a la Conferencia a reconocer a los aeropuertos pequeños y regionales como activos estratégicos, animar a los Estados a incorporarlos en los planes nacionales de desarrollo e inversión, establecer marcos propicios para la inversión y promover la diversificación de los modelos de financiación para preservar la conectividad aérea esencial.

2.1.2 **DEBATE**

2.1.2.1 La Conferencia reconoce el papel estratégico de la aviación civil para impulsar el crecimiento económico, el comercio, el turismo, la conectividad y el desarrollo sostenible. Se considera esencial integrarla en los planes nacionales de desarrollo e inversión para que las prioridades de la aviación queden debidamente reflejadas en la planificación económica y de infraestructura nacional más generales y que la aviación siga desarrollándose. Se destaca la necesidad de profundizar la coordinación entre las administraciones de aviación civil, los ministerios pertinentes, las instituciones financieras y el sector con miras a lograr políticas más coherentes, planificar mejor las inversiones y maximizar los beneficios socioeconómicos de la aviación.

2.1.2.2 Varios Estados comparten sus experiencias nacionales en la integración de la aviación civil en estrategias generales de desarrollo económico que demuestran los beneficios de contar con políticas coordinadas de transporte aéreo, turismo, desarrollo de infraestructura e inversión. Se destaca la importancia de elaborar estrategias nacionales de aviación integrales, a partir de evaluaciones respaldadas en datos, prioridades claras e indicadores de rendimiento adecuados. Sobre este particular, se expresa apoyo a que la OACI proporcione orientación práctica que ayude a los Estados a elaborar y aplicar estrategias nacionales de aviación, sin perder la flexibilidad necesaria para responder a las distintas prioridades, capacidades institucionales y recursos nacionales.

2.1.2.3 La Conferencia también considera la propuesta de elaborar un Plan Mundial de Desarrollo del Transporte Aéreo y un marco de apoyo a las estrategias nacionales de aviación, con planes regionales y orientación para la planificación nacional, a fin de promover un enfoque más coordinado en el desarrollo de la aviación. Las propuestas reciben amplio apoyo como posibles medios para mejorar la coordinación y reforzar las actividades nacionales de planificación de la aviación. Algunos Estados plantean inquietudes respecto de las repercusiones en materia de recursos, la posible duplicación con iniciativas existentes de la OACI y la idoneidad de un marco mundial uniforme, habida cuenta de las diferentes circunstancias nacionales y de la naturaleza del desarrollo del transporte aéreo, que responde a las condiciones del mercado. Se destaca la importancia de garantizar que esos marcos sean voluntarios y flexibles y que concuerden con las prioridades nacionales.

2.1.2.4 Se resalta igualmente la importancia de establecer marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios propicios para facilitar la inversión sostenible en infraestructura de aviación. Varios Estados y partes interesadas del sector favorecen la diversificación de la financiación para responder a los problemas financieros estructurales que afrontan los aeropuertos pequeños y regionales, que proporcionan conectividad esencial y contribuyen al desarrollo económico y la inclusión social, especialmente en los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Se pone de relieve el valor de adoptar modelos flexibles de gestión aeroportuaria adaptados a las circunstancias nacionales, así como la necesidad de reconocer el carácter de infraestructura estratégica de estos aeropuertos y tener en cuenta su función en la planificación nacional del desarrollo y la inversión.

2.1.2.5 Al tratar la financiación de la infraestructura de aviación, la Conferencia puntualiza la importancia de movilizar inversiones suficientes, y que los derechos mantengan relación con los costos, sean transparentes y no discriminatorios tal como prevén las políticas de la OACI sobre derechos y el artículo 15 del Convenio de Chicago. También se destaca la necesidad de incorporar la modernización de la infraestructura de navegación aérea en las prioridades nacionales de inversión, reconociéndose su contribución a la seguridad operacional, la capacidad, la eficiencia y la resiliencia. En este contexto, se

expresa amplio apoyo a que la OACI siga proporcionando orientación práctica, herramientas y asistencia para la creación de capacidad y facilitando el intercambio de buenas prácticas. Algunos Estados señalan que las actividades de la OACI deberían mantenerse dentro de los límites de su mandato y los recursos disponibles, evitando duplicar las funciones de las instituciones financieras y las entidades de inversión del sector privado.

2.1.2.6 La Conferencia toma nota de las siguientes notas de información: WP/180, presentada por Brasil; WP/199, presentada por India; WP/205, presentada por Madagascar; WP/206 Revisión 1 y WP/207 Revisión 1, presentadas por México; y WP/192, presentada por Arabia Saudita.

2.1.3 **CONCLUSIÓN**

2.1.3.1 Como resultado de la documentación examinada y de las deliberaciones mantenidas acerca de la integración de la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión bajo la cuestión 2.1, la Conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que la aviación civil desempeña un papel estratégico en apoyo del desarrollo económico nacional, el comercio, el turismo, la conectividad y el desarrollo sostenible, por lo que su integración en los planes nacionales de desarrollo e inversión es esencial para que las prioridades de desarrollo de la aviación queden debidamente reflejadas en la planificación nacional más general;

b) que para la correcta planificación del desarrollo de la aviación se requieren políticas y medidas coordinadas entre las autoridades pertinentes, las partes interesadas del sector y las instituciones financieras, con mecanismos institucionales apropiados, evaluaciones que se basen en datos, prioridades claramente definidas e indicadores de rendimiento mensurables;

c) que los Estados tienen diferentes necesidades en materia de desarrollo de la aviación, capacidad institucional y recursos económicos, y por esa razón las estrategias nacionales de aviación y los criterios de planificación de las inversiones deberían ser flexibles y adaptarse a las circunstancias nacionales, prestando especial atención a las dificultades que atraviesan los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

d) que los aeropuertos pequeños y regionales desempeñan un papel importante al proporcionar conectividad esencial y contribuir al desarrollo económico y la inclusión social, y que sus problemáticas operacionales y económicas específicas deben tenerse en cuenta en la planificación nacional del desarrollo y la inversión;

e) que es esencial que exista un contexto institucional, jurídico y reglamentario estable, transparente y previsible para atraer inversiones en infraestructura de aviación civil, y que diversificar la financiación con modalidades tales como las asociaciones público-privadas y la financiación mixta, puede complementar los mecanismos tradicionales de financiación y contribuir al desarrollo sostenible de la infraestructura; y

f) que el Consejo de la OACI debería considerar la elaboración de un Plan Mundial de Desarrollo del Transporte Aéreo que parta de las políticas, orientaciones e iniciativas existentes de la OACI para contribuir a una planificación coherente del desarrollo de la aviación, en consonancia con el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás*.

2.1.4 RECOMENDACIÓN

Recomendación 2/1 — Integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados integren la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión y refuercen la coordinación entre las autoridades pertinentes, las partes interesadas del sector y las instituciones financieras, a fin de mantener la coherencia de las prioridades de desarrollo e inversión en la aviación;

b) que los Estados formulen estrategias nacionales de desarrollo de la aviación y las fortalezcan con una planificación que se base en datos, prioridades claramente definidas y mecanismos de ejecución e indicadores de rendimiento adecuados, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales y las capacidades institucionales, en particular las de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

c) que en la planificación nacional los Estados consideren las problemáticas operacionales y económicas de los aeropuertos pequeños y regionales mediante modelos de gestión apropiados y diversificación de la financiación, entre otras cosas;

d) que los Estados establezcan y mantengan marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios propicios que generen condiciones de inversión estables, transparentes y previsibles, y promuevan la diversificación de la financiación con modalidades tales como las asociaciones público-privadas, la financiación mixta y otros mecanismos apropiados que contribuyan al desarrollo sostenible de la infraestructura de aviación;

e) que la OACI mantenga sus políticas y orientaciones sobre financiación de la infraestructura de aviación e imposición de derechos actualizadas y atentas al futuro y la evolución de las necesidades, y siga mejorando su aplicación en los Estados;

f) que la OACI siga elaborando orientaciones prácticas, herramientas y asistencia para la creación de capacidad y mejorándolas para ayudar a los Estados a integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión, con metodologías para evaluar las necesidades de desarrollo de la aviación, determinar las prioridades de inversión, valorar las opciones de financiación y monitorear la ejecución;

g) que la OACI considere la elaboración de un Plan Mundial de Desarrollo del Transporte Aéreo que integre las políticas, orientaciones e iniciativas existentes de la OACI para ayudar en la planificación del desarrollo de la aviación, en consonancia con el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás*; y

h) que la OACI facilite el intercambio de experiencias y buenas prácticas de planificación nacional del desarrollo de la aviación, coordinación institucional, estrategias de inversión y criterios de financiación entre los Estados y las partes interesadas pertinentes, prestando especial atención a las necesidades de los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

— FIN —