



## 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**

#### PLANES MUNDIALES Y REGIONALES DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO

Nota presentada por Etiopía en nombre de los 54 Estados miembros  
de la Comisión Africana de Aviación Civil<sup>2</sup>

#### RESUMEN

En esta nota se propone elaborar 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. Aunque el sector de la aviación cuenta con planes mundiales de seguridad operacional, navegación aérea y seguridad de la aviación asentados, sus dimensiones económica y de desarrollo suelen llevarse a la práctica por medio de políticas, proyectos e iniciativas aislados. Una arquitectura de planificación estructurada conectaría todo el ecosistema del transporte aéreo, traduciría las políticas en hojas de ruta aplicables y en prioridades de inversión, y serviría de apoyo a los Estados y las regiones en diferentes niveles de preparación, especialmente los mercados menos desarrollados, sin litoral, insulares de pequeñas dimensiones y menos conectados.

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

- a) reconocer la necesidad de una arquitectura coherente de planificación mundial y regional para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;
- b) solicitar a la OACI que elabore un Plan mundial de desarrollo del transporte aéreo en consulta con los Estados, las regiones y la industria;
- c) solicitar a la OACI que colabore con las organizaciones regionales, incluida la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), en la elaboración y puesta en marcha experimental de planes de desarrollo del transporte aéreo de ámbito regional que traduzcan las prioridades mundiales y las necesidades regionales en hojas de ruta de implementación práctica; y
- d) solicitar a la OACI que elabore orientaciones, un modelo de planificación e indicadores comunes para los planes nacionales y regionales de desarrollo del transporte aéreo.

*Objetivo  
estratégico:*

La presente nota de estudio se relaciona principalmente con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*. Además, la nota apoya los objetivos estratégicos: *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo y Ningún País se Queda Atrás*.

<sup>1</sup> Las versiones en francés e inglés fueron proporcionadas por la CAFAC.

<sup>2</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

|                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Para el trabajo de estudio preliminar propuesto, las consultas, la orientación y la elaboración de planes se necesitarían recursos de la Secretaría de la OACI. Al principio, ese trabajo podría recurrir a los programas, las alianzas y las contribuciones voluntarias existentes; posteriormente, su desarrollo e implementación estarían sujetos al presupuesto del programa y a la movilización de recursos.                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Referencias:</i>               | Doc 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> , artículo 44<br>Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI<br>Doc 10004, <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (2026-2028)</i><br>Doc 9750, <i>Plan Mundial de Navegación Aérea</i><br>Doc 10116, <i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación</i><br>Orden del día de la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7)<br>Doc 9626, <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional</i><br>Doc 9587, <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional es un facilitador fundamental del comercio, el turismo, la inversión, el empleo, la inclusión social y el acceso a los mercados y servicios. Su desarrollo sostenible depende del desempeño coordinado de todo el ecosistema de la aviación, incluyendo las políticas y los reglamentos, las líneas aéreas, los aeropuertos, los servicios de navegación aérea, la conectividad, la facilitación, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, el capital humano, los datos y sistemas digitales, la acción ambiental, la resiliencia y la financiación.

1.2 El artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) constituye una base clara para un enfoque de planificación integrada al pedir a la OACI que fomente la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional y que promueva el crecimiento seguro, ordenado, eficiente y económico de la aviación civil internacional. Sobre la base de ese mandato, el Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI establece una dirección general con vistas a un sistema de aviación mundial seguro, protegido, sostenible, sin discontinuidades y económicamente viable. Un plan específico para el desarrollo del transporte aéreo reforzaría esta arquitectura vinculando la conectividad, el desarrollo económico, la infraestructura, el capital humano y el apoyo a la implementación dentro de un marco coherente y basado en los resultados.

## 2. LA BRECHA DE PLANIFICACIÓN

2.1 La aviación ya dispone de instrumentos de planificación mundiales asentados en áreas técnicas clave, especialmente el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación, el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación. Estos planes definen objetivos, prioridades, mecanismos de implementación e indicadores comunes, que permiten a la vez la adaptación a las circunstancias nacionales y regionales, lo que contribuye a alinear las políticas, la asistencia técnica y la inversión en torno a resultados compartidos.

2.2 En cambio, las dimensiones económicas y de desarrollo del transporte aéreo suelen abordarse mediante iniciativas aisladas relativas a la liberalización, las infraestructuras, la conectividad, la facilitación y la creación de capacidad. Sin un marco de planificación integrado, estos esfuerzos pueden quedar fragmentados, lo que da lugar a brechas entre las políticas, la implementación, la inversión y el impacto cuantificable, especialmente cuando la consecución de resultados depende de la coordinación entre múltiples jurisdicciones y sectores. Un enfoque de planificación más coherente ayudaría a los Estados y a

las organizaciones regionales a organizar por secuencias las reformas, las infraestructuras, las necesidades de competencias y financiación, al tiempo que se presentarían unos programas más creíbles y financiados a los asociados para el desarrollo y los inversores de los programas.

### **3. ARGUMENTOS A FAVOR DE LOS PLANES DE DESARROLLO MUNDIALES Y REGIONALES**

3.1 El futuro Plan mundial de desarrollo del transporte aéreo debería alinearse con los planes y políticas mundiales existentes de la OACI, y velar por la coherencia entre los objetivos de desarrollo del transporte aéreo y los demás objetivos estratégicos de la OACI. Debería servir como un marco de desarrollo integrador, que vincule estos factores con aspectos como la conectividad aérea, la accesibilidad, la asequibilidad, la infraestructura y la inversión, la logística y el transporte multimodal, la modernización de la reglamentación, la facilitación, el capital humano, los datos y la transformación digital, la capacidad institucional, la resiliencia ante pandemias y crisis, y las prioridades y la resiliencia medioambientales.

3.2 Los planes regionales de desarrollo del transporte aéreo permitirán adaptar ese marco mundial a las realidades económicas, geográficas, institucionales y de mercado de cada región. Algunas limitaciones y oportunidades del transporte aéreo son regionales. Por tanto, los planes regionales pueden tender puentes entre los objetivos mundiales y la implementación nacional, al tiempo que sustentan la cooperación entre los Estados, las organizaciones regionales, la industria y las instituciones financieras.

3.3 El nivel regional también es esencial para el objetivo estratégico: Ningún País se Queda Atrás. Los Estados parten de diferentes niveles de tránsito, conectividad, capacidad institucional y preparación para la inversión. Vías de implementación diferentes y graduales pueden responder a las necesidades de los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral, los pequeños Estados insulares en desarrollo, las ciudades secundarias y los mercados menos conectados. Los planes regionales pueden servir para determinar soluciones específicas, incluyendo la conectividad de los servicios públicos, el apoyo al desarrollo de rutas, la capacidad mancomunada, la infraestructura compartida y la asistencia técnica, sin imponer un modelo uniforme.

3.4 La arquitectura propuesta respetaría la soberanía de los Estados y la naturaleza voluntaria de la planificación del desarrollo de la aviación, así como su dirección por los Estados. El plan mundial establecería resultados compartidos y principios de planificación; los planes regionales definirían las prioridades regionales comunes y las acciones cooperativas; y los planes nacionales determinarían las decisiones en cuanto a la política interna, la inversión y la implementación de acuerdo con las circunstancias nacionales y las obligaciones internacionales aplicables.

### **4. PROPUESTA DE CONTENIDO Y ARQUITECTURA DE PLANIFICACIÓN**

4.1 El Plan mundial de desarrollo del transporte aéreo debería establecer una visión común a largo plazo, objetivos cuantificables y principios para un desarrollo competitivo, accesible, asequible, resiliente y sostenible del transporte aéreo. Debe proporcionar una metodología común de diagnóstico y planificación y un marco integrado que abarque la conectividad, la infraestructura y la inversión, la logística y el transporte multimodal, la modernización de la reglamentación, la facilitación, el capital humano, la capacidad institucional, la transformación digital, la preparación ante las crisis y la sostenibilidad del medioambiente. El plan también debería prever vías de implementación diferenciadas y por etapas para los Estados y las regiones según sus niveles de preparación; definir los acuerdos de gobernanza, asociación, financiación y creación de capacidad; y establecer un conjunto limitado de indicadores de rendimiento comparables, mecanismos de presentación de informes y procesos de examen periódico. Debería alinearse con el Plan Estratégico de la OACI y complementar los marcos técnicos y medioambientales existentes de la OACI sin duplicarlos.

4.2 Cada Plan regional de desarrollo del transporte aéreo debería contener los siguientes elementos: una base de referencia regional y las perspectivas de demanda; las rutas prioritarias para el transporte de público pasajero, las redes de carga y los corredores económicos más amplios; los requisitos de infraestructura y preparación operacional; las reformas de reglamentación e institucionales; las medidas destinadas a facilitar la movilidad y garantizar su fluidez; las necesidades en el ámbito de las competencias y la creación de capacidad; las prioridades en el ámbito de los datos y las tecnologías digitales; las medidas para proteger el medioambiente y favorecer la resiliencia; un marco de proyectos e inversiones por orden de prioridad; una hoja de ruta de implementación con plazos definidos; responsabilidades claramente asignadas; opciones de financiación; e indicadores para el seguimiento de los resultados intermedios y finales.

4.3 Las orientaciones de la OACI para la planificación nacional y regional deberían prever un modelo de estructura, requisitos mínimos de datos, arreglos sobre el aseguramiento de la calidad, métodos de consulta con las partes interesadas, herramientas de análisis de la demanda y de las hipótesis, criterios para ordenar los proyectos por orden de prioridad, salvaguardias para un apoyo transparente y no discriminatorio, enfoques de financiación y movilización de recursos, y un marco de seguimiento y evaluación. Estas orientaciones deberían ser adaptables para que los Estados con capacidad o datos limitados puedan empezar por elaborar un plan básico realista y fortalecerlo progresivamente.

4.4 La planificación debe estar orientada a los resultados. Los indicadores comunes podrían abarcar la conectividad, la accesibilidad y la asequibilidad, los volúmenes de público pasajero y de carga, la capacidad de los aeropuertos y de la navegación aérea, la agilización de los trámites y de los tiempos de tramitación, la implementación de la reglamentación, la capacidad de la fuerza laboral, la disponibilidad y la calidad de los datos, la inversión movilizadora, el desempeño ambiental, y la resiliencia. Los indicadores deberían basarse, siempre que sea posible, en los sistemas de presentación de informes existentes de la OACI y regionales para evitar nuevas cargas de presentación de informes innecesarias.

## **5. ARGUMENTOS A FAVOR DE UN PROYECTO PILOTO REGIONAL TEMPRANO**

5. Las regiones con economías en desarrollo, en particular África, constituyen un argumento sólido a favor de la aplicación temprana del enfoque propuesto. Las prioridades de África en el ámbito de la aviación están estrechamente vinculadas a la Agenda 2063, al Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), a la Zona de Libre Comercio Continental Africana (ZLCCAf), a la integración regional y al desarrollo de infraestructuras, pero los mercados siguen variando ampliamente en cuanto a la escala, la conectividad, la capacidad institucional y la preparación para la inversión. Las persistentes brechas de conectividad, los altos costos de transporte y el acceso desigual a los servicios aéreos refuerzan la necesidad de un desarrollo regional más coordinado del transporte aéreo. Por ello, la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) está dispuesta a trabajar con los Estados y los organismos regionales para garantizar el liderazgo africano en la elaboración de un Plan de desarrollo del transporte aéreo continental, respaldado por una hoja de ruta inicial de implementación y la asistencia de la OACI, los asociados y las partes interesadas.

5.2 Un primer proyecto piloto en el que tomasen parte la OACI, la CAFAC, la Comisión de la Unión Africana, las comunidades económicas regionales, los Estados, la industria y las instituciones de financiación del desarrollo podría servir para probar una metodología común, establecer una base de referencia regional, validar los programas prioritarios y las carteras de proyectos, y para elaborar un marco de seguimiento basado en los resultados. También ayudaría a alinear la asistencia técnica y la financiación con la implementación del SAATM, las prioridades nacionales de desarrollo y los objetivos de integración regional más generales.

## 6. CONCLUSIÓN

6.1 La comunidad de la aviación mundial ha demostrado la utilidad de los planes estructurados para la alineación de las políticas, la creación de capacidad, la inversión y la rendición de cuentas. Hacer extensiva esta disciplina de planificación a la dimensión económica y de desarrollo del transporte aéreo serviría para colmar una importante brecha de implementación. Un Plan mundial de desarrollo del transporte aéreo, respaldado por planes regionales y orientaciones nacionales prácticas, ayudaría a convertir los compromisos internacionales en resultados de desarrollo coordinados, inclusivos y cuantificables.

6.2 Se invita a la conferencia a que respalde las medidas enunciadas en el resumen y se solicita a la OACI que colabore con la CAFAC, los Estados, las organizaciones regionales y la industria con el fin de elaborar la arquitectura de planificación propuesta y de llevar a cabo un proyecto piloto de Plan regional de desarrollo del transporte aéreo para África.

— FIN —