



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

MODERNIZAR LOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS PARA UN USO MÁS DINÁMICO DE LAS METODOLOGÍAS BASADAS EN DATOS QUE REFUERZEN LA ARMONIZACIÓN REGLAMENTARIA Y ORIENTADA AL DESARROLLO

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

Esta nota de estudio destaca oportunidades estratégicas para actualizar y refozar los instrumentos y herramientas de datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para inducir a los Estados miembros a que armonicen más las políticas económicas que permitan ejecutar el Plan Estratégico de la OACI 2026-2050.

Siguiendo el ritmo del crecimiento constante de la aviación, esta nota propone transformar los textos de orientación normativa de la OACI en instrumentos más dinámicos que aprovechen las herramientas y métricas modernas de datos económicos, entre otros, el índice de competitividad de la aviación mundial (GACI) y la cuenta satélite de la aviación (ASA). El propósito de estos instrumentos es comprender las realidades del mercado y mostrar los beneficios económicos al animar a los Estados miembros a mejorar la aplicación, teniendo en cuenta las disparidades regionales, la voluntad institucional y los diferentes arreglos (bilaterales, regionales y multilaterales). Además, propone una colaboración e intercambios entre el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP) para elaborar políticas realistas. Por último, aborda qué actividades organizativas y financieras previas son necesarias en la OACI, así como la atención paralela a la formación necesaria para que los resultados sean óptimos.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a adoptar las medidas que figuran en la sección 4.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.
<i>Consecuencias financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Resolución 42-26 de la Asamblea: <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> <i>Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo es un motor básico de la conectividad mundial y la prosperidad económica al estimular el turismo, la actividad empresarial y el comercio, así como la prosperidad de la sociedad. Su trayectoria de crecimiento es extraordinaria y se prevé que se duplique en los próximos 24 años, según el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI.

1.2 La labor de la OACI para alcanzar su objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo (EDAT) es más que reconocida y se considera efectiva, especialmente a través de sus marcos reglamentarios y normativos. Sin embargo, hay mucho potencial para seguir avanzando en muy distintos ámbitos. Para que un Estado esté en condiciones de aplicar estas orientaciones, ha de comprobar: el valor añadido para su economía, el producto interior bruto (PIB), la conectividad y la creación de empleo, las herramientas formativas proporcionadas para acompañar dicho proceso, la dinámica de su aplicabilidad, la disponibilidad de herramientas de datos modernas para evaluar el progreso y la existencia de infraestructuras adecuadas.

1.3 Por ello, en esta nota se destacan oportunidades para actualizar las orientaciones sobre EDAT mediante metodologías de datos que asuman su utilidad y beneficios óptimos, logrando la armonización institucional, reglamentaria y de desarrollo, teniendo en cuenta dificultades tales como la asignación de recursos y las necesidades de desarrollo de capacidad.

2. ANÁLISIS

Obtener un valor añadido a través de herramientas de datos modernas y diversificadas

2.1 Para incentivar a un Estado a aplicar los textos de orientación de la OACI, tiene que haber una relación directa entre los marcos reglamentarios del desarrollo y el beneficio económico nacional.

2.2 Para que haya diversidad de datos, se invita a la OACI a valorar la integración, entre otros, del índice de competitividad de la aviación mundial (GACI) y la cuenta satélite de la aviación (ASA), así como otras métricas económicas, directamente en sus plataformas de datos y aprovecharlas para actualizar las orientaciones sobre reglamentación económica y mostrar los beneficios económicos de aplicar estos instrumentos.

- GACI es una herramienta esencial para comparar la calidad de la conectividad aérea, la existencia de infraestructuras adecuadas y la eficiencia reglamentaria con las métricas mundiales.
- La ASA combina directamente los datos de aviación con los sistemas contables nacionales, de forma que las administraciones de aviación civil puedan indicar con claridad cuál es la contribución del sector al PIB nacional, la creación de empleo y los beneficios económicos en general.

2.3 Proporcionar estas perspectivas económicas integrales, diversificadas y oportunas incentiva a los Estados a mejorar la aplicación, atraer inversión en infraestructuras y fijar prioridades nacionales.

Aplicación dinámica: tener en cuenta la disparidad de recursos, las tendencias del mercado y la gradualidad

2.4 El contexto actual de la aviación comercial está cambiando de forma constante y rápida, con nuevos cambios en el mercado y modelos de financiación modernos, lo que complica el uso de orientaciones en cierto modo estáticas que solo se actualizan muy de vez en cuando. Por tanto, los instrumentos de orientación pueden ser más dinámicos, pertinentes y fáciles de aplicar a las realidades inmediatas del mercado.

Coordinación de políticas basada en datos: colaboración entre ATRP y ADAP

2.5 Para que los textos de orientación sean más dinámicos y favorezcan la armonización institucional y de desarrollo, es importante que vayan acompañados de metodologías basadas en datos. Así, esta nota propone establecer un mecanismo colaborativo, como reuniones conjuntas periódicas o un programa de trabajo compartido, entre el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP), de forma que las actividades conjuntas estimulen una acción normativa validada constantemente y regida por métricas y previsiones sobre aspectos económicos y de conectividad.

3. CONSIDERACIONES

Cuestiones organizativas y económicas

3.1 Para que los resultados sean óptimos, la reasignación de recursos ha de ser adecuada para alcanzar el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo. Una asignación presupuestaria periódica y la dotación de personal han favorecido generalmente los marcos de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, además de otros aspectos relativamente nuevos y emergentes como la política sobre cambio climático. Aunque se trata de asuntos importantes, el desarrollo económico del transporte aéreo apenas dispone de recursos humanos y económicos y depende en exceso de una financiación voluntaria impredecible que dificulta el apoyo a largo plazo a los Estados.

Uso de paquetes formativos prácticos

3.2 En este contexto, y con el potencial que se presenta en esta nota de estudio, también se recomienda planificar y elaborar iniciativas paralelas de capacitación y paquetes de formación adaptados que tengan en cuenta las actualizaciones propuestas de los instrumentos de orientación reglamentaria, para que todos los Estados miembros cuenten con las habilidades prácticas y los conocimientos necesarios para adoptar y aplicar dichos instrumentos y lograr así que el sector de la aviación sea uniforme y resiliente.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la conferencia a:

- a) solicitar al Consejo que actualice las orientaciones sobre política económica para que sean instrumentos más dinámicos adaptados a las necesidades de los Estados miembros, aprovechando las herramientas de datos económicos diversificadas y modernas que integren, entre otros, el GACI y la ASA, y que tengan en cuenta las disparidades regionales y las tendencias del mercado;
- b) instar al Consejo a formalizar un método de colaboración, mediante reuniones conjuntas periódicas o actividades coordinadas, entre el ATRP y el ADAP para institucionalizar metodologías realistas basadas en datos que modernicen las políticas económicas y los textos de orientación; y
- c) instar al secretario general y a la Secretaría a que asignen los recursos adecuados que permitan alcanzar de forma eficaz y óptima el objetivo estratégico del desarrollo económico del transporte aéreo, junto con la elaboración y uso de paquetes de capacitación específicos para los Estados miembros.