Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/93[1]
24/9/26

NOTA DE ESTUDIO

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

LA INTEGRACIÓN DE LA AVIACIÓN COMO MOTOR ECONÓMICO Y CATALIZADOR DE LA DIVERSIFICACIÓN: EL CASO DE LA VISIÓN DE OMÁN PARA 2040

(Nota presentada por Omán)

RESUMEN

En la presente nota de estudio se 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, en la nota se 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.

En la nota se 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.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a considerar las recomendaciones que figuran en la sección 6:

Objetivo estratégico:	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*.
Repercusiones financieras:	La aplicación de los enfoques expuestos en la presente nota puede requerir una inversión adicional en infraestructuras aeroportuarias y sistemas de navegación aérea para atender el crecimiento previsto de la demanda de transporte aéreo. En la nota también se aboga por modelos de financiación innovadores, entre ellos las alianzas público-privadas, con el fin de mejorar la eficiencia en el gasto y estimular la inversión en proyectos con una alta rentabilidad económica, sobre todo en ciudades aeroportuarias y zonas logísticas.
Referencias:	*Visión de Omán para 2040 – Visión nacional*, Sultanía de Omán; *Estrategia Nacional de Aviación 2040*, Sultanía de Omán; *Estrategia Nacional de Turismo 2040*, Sultanía de Omán; Estrategia Logística 2040, Sultanía de Omán;

[1] Versión en árabe proporcionada por Omán.

	Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional;* y programas de desarrollo económico; Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – Marcos en materia de política de transporte aéreo; Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG) – *Aviation: Benefits Beyond Borders* (La aviación: beneficios más allá de las fronteras); Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) – *Economic and Air Connectivity Studies (*Estudios económicos y de conectividad aérea*);* Banco Mundial – *Air Transport Development Reports (*Informes sobre el desarrollo del transporte aéreo); Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) – *Transport and Infrastructure Studies* (Estudios sobre transporte e infraestructuras); Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI World) – *Airport Economics Reports* (Informes sobre aspectos económicos de los aeropuertos); Oxford Economics – *Aviation Economic Impact Models* (Modelos de impacto económico de la aviación).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La importancia de integrar la aviación en los planes nacionales de desarrollo se ha hecho cada vez más patente, ya que se reconoce su papel como motor del desarrollo económico y no simplemente un sector de servicios. En este contexto, Omán ha adoptado un enfoque en el marco de su *Visión para 2040* que vincula el desarrollo de la aviación con los objetivos de diversificación económica y sostenibilidad.

2. EL MODELO DE OMÁN: DE UN SECTOR DE SERVICIOS A UN MOTOR ECONÓMICO

2.1 El modelo de desarrollo de la aviación de Omán redefine el papel económico del sector, que deja de concebirse como un sector tradicional de servicios para convertirse en un sistema económico integrado que genera valor añadido mediante sus estrechos vínculos con otros sectores. Esta transformación se inscribe en la *Visión de Omán para 2040* y se articula a través de la Estrategia Nacional de Aviación (NAS 2040), cuyo objetivo es aumentar la contribución de la aviación al producto interno bruto (PIB) a más del 3,5 % para 2040, frente al 1,8 % registrado en 2023. Ello da cuenta de un cambio estructural en el papel que desempeña el sector en la economía nacional. Entre los objetivos también figura alcanzar un crecimiento del 5 % del PIB real, elevar la participación de la economía no petrolera hasta el 90 %, atraer flujos de inversión extranjera directa equivalentes al 10 % del PIB y aumentar la proporción de nacionales omaníes empleados en el sector privado hasta el 40 %.

2.2 Asimismo, se prevé que el sector de la aviación de Omán se integre directamente en varias estrategias nacionales clave orientadas a diversificar la economía y mejorar la sostenibilidad. Entre ellas figuran la Estrategia Nacional de Turismo, cuyo objetivo es atraer a más de 11 millones de turistas al año; la Estrategia Logística, que tiene como objetivo situar a Omán entre los diez primeros países del mundo en el índice de desempeño logístico (LPI); y la Estrategia de Medioambiente, que persigue alcanzar las cero emisiones netas para 2050.

3. DEBATE Y ANÁLISIS: MODELO DE IMPACTO ECONÓMICO DE LA AVIACIÓN

3.1 El índice de conectividad aérea es un factor determinante de la capacidad de un país para integrarse en la economía mundial. Las estimaciones internacionales, basadas en estudios especializados, indican que una mejora del 10 % del índice puede traducirse en un aumento de entre el 1 % y el 2 % en el

número de turistas internacionales. Además, cada aumento de un millón de personas pasajeras puede contribuir a generar entre 10 000 y 15 000 puestos de trabajo directos e indirectos en los sectores vinculados a la aviación (Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), *Economic and Connectivity Studies*; Banco Mundial, *Air Transport Development Reports;* y Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), *Transport and Infrastructure Studies*). El aumento del gasto turístico, el incremento de la demanda de servicios conexos y el impulso de la inversión en los sectores hotelero y logístico también tienen un impacto indirecto en el crecimiento del PIB no petrolero. Por consiguiente, la inversión destinada a ampliar las redes de las líneas aéreas y a incrementar la frecuencia de los vuelos no es solo una decisión operacional, sino también una herramienta económica directa para estimular el crecimiento.

3.2 El impacto económico de la conectividad aérea se extiende a la inversión extranjera directa (IED). La experiencia internacional indica que una mejor conexión del transporte aéreo con los mercados mundiales reduce los costes de transacción y hace que el entorno de inversión resulte más atractivo. En este contexto, la mejora de la competitividad de los aeropuertos como centros aeroportuarios regionales e internacionales favorece los flujos de inversión hacia sectores relacionados con la aviación, como las zonas francas, la logística y las ciudades económicas aeroportuarias (aerotrópolis). Ello genera una cadena de valor que va más allá de los sectores tradicionales del transporte aéreo (Banco Mundial, *Air Transport Development Reports*; OCDE, T*ransport and Infrastructure Studies*).

3.3 El turismo es uno de los principales canales a través de los cuales la aviación genera beneficios económicos. Una mayor conectividad aérea incrementa el número de visitantes internacionales, la duración media de la estancia y el volumen del gasto turístico. Según las estimaciones, cada aumento de un millón de personas pasajeras genera entre 10 000 y 15 000 puestos de trabajo en los sectores del turismo, el transporte y los servicios conexos (IATA, *Economic and Air Connectivity*; Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI World), *Airport Economics Reports*).

3.4 Los análisis muestran que la relación entre la aviación y el crecimiento económico es multidimensional y no meramente lineal. Esta relación tiene un efecto multiplicador y genera un impacto económico mundial muy superior al que se derivaría del gasto directo en el sector de la aviación únicamente. Las estimaciones internacionales señalan que cada unidad invertida en la aviación puede generar entre 2,5 y 3,5 unidades de producción macroeconómica en el conjunto de la economía (Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), Aviation: *Benefits Beyond Borders;* Oxford Economics, *Aviation Impact Modelling).*

4. COMPARACIONES INTERNACIONALES

4.1 El impacto económico de la aviación varía en función del nivel de conectividad aérea disponible y del modelo de integración adoptado. En las economías avanzadas, la aviación se gestiona como una plataforma económica integrada y no simplemente como un sector del transporte. Su contribución al PIB, incluidos los efectos directos e indirectos (ATAG, *Aviation: Benefits Beyond Borders*; Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional)*, representa entre el 8 % y el 12 %. En los Estados del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), algunos aeropuertos se han convertido en centros aeroportuarios internacionales, lo que ha impulsado el crecimiento del turismo y la inversión. Por su parte, Omán ha adoptado un enfoque encaminado a convertir los aeropuertos en motores de la actividad económica y de la conectividad regional. Para ello, presta especial atención a la calidad de la conectividad aérea, la eficiencia económica y los vínculos con sectores que generan valor añadido, en lugar de centrarse exclusivamente en el volumen de tráfico.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En la presente nota se destaca el papel de la aviación como un pilar económico estratégico dentro de los sistemas de desarrollo modernos. Su papel va más allá de la función tradicional del transporte, ya que se ha redefinido como un componente de la infraestructura económica que favorece el crecimiento

y la integración intersectorial. Esta transformación pone de manifiesto el papel fundamental que desempeña el sector en el fortalecimiento de la interdependencia económica, el fomento del desarrollo sostenible, la mejora de la eficiencia de las inversiones nacionales y el apoyo a los objetivos de diversificación económica a largo plazo.

6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

6.1 Se invita a la conferencia a considerar las siguientes recomendaciones:

a) instar a los Estados miembros a incorporar la aviación a los planes nacionales de desarrollo e inversión como motor del crecimiento económico y como medio para favorecer la diversificación;

b) invitar a la OACI elaborar textos de orientación y herramientas de asistencia técnica, así como a prestar apoyo para la creación de capacidad, con el fin de ayudar a los Estados a alinear sus políticas de aviación con las prioridades económicas nacionales y los planes de desarrollo a largo plazo;

c) fomentar el uso de estadísticas y datos económicos, así como de índices de conectividad aérea para favorecer la planificación, la toma de decisiones y el establecimiento de prioridades en materia de inversión en el sector de la aviación;

d) apoyar la adopción de modelos de financiación sostenibles y flexibles, entre ellos las alianzas público-privadas, para desarrollar la infraestructura aeronáutica y maximizar la eficiencia de la inversión en aeropuertos y servicios conexos; y

e) fomentar el intercambio de experiencias sobre la contribución de la aviación al desarrollo económico.

— FIN —