



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

LA AVIACIÓN CIVIL COMO COMPONENTE ESTRATÉGICO DEL DESARROLLO ECONÓMICO EN LOS PEQUEÑOS ESTADOS INSULARES EN DESARROLLO: MODELO Y LECCIONES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

(Nota presentada por la República Dominicana)

RESUMEN

Para los Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), la conectividad aérea es una infraestructura habilitadora del turismo, el comercio, la inversión, la movilidad y la integración internacional. Esta nota presenta la experiencia de la República Dominicana y un modelo adaptable que articula gobernanza, seguridad operacional, infraestructura, capital humano, conectividad, financiamiento y evaluación.

Según un estudio de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), las medidas de reforma implementadas desde 2006 resultaron, entre 2006 y 2012, en un aumento neto del 15,5 por ciento del producto interno bruto (PIB) per cápita (USD 607 por habitante) y un efecto aproximado de USD 5 500 millones sobre el PIB. En 2025, la Autoridad Aeronáutica Nacional registró 217 620 operaciones y 19,68 millones de pasajeros. La experiencia sugiere que los beneficios se potencian cuando los componentes del sistema aeronáutico se integran en una política pública con resultados medibles.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

- a) reconocer la aviación civil como componente estratégico del desarrollo económico y la resiliencia de los PEID, y alentar su incorporación en los planes nacionales de desarrollo e inversión;
- b) recomendar que los PEID adopten una planificación integrada que articule marco jurídico e institucional, seguridad operacional, infraestructura y navegación aérea, capital humano, conectividad y prioridades nacionales, con responsabilidades, financiamiento y resultados medibles; y
- c) solicitar a la OACI orientación práctica para integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión, incluida una metodología de diagnóstico, criterios de priorización, opciones de financiamiento, coordinación interinstitucional e indicadores comparables.

¹ La versión en español fue proporcionada por la República Dominicana.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las medidas propuestas podrían requerir recursos para actividades de orientación, cooperación técnica y creación de capacidad. Su ejecución estaría sujeta a la disponibilidad de recursos del Programa Regular, contribuciones voluntarias y otros mecanismos de financiamiento aplicables.
<i>Referencias:</i>	<i>Convención sobre Aviación Civil Internacional</i> (Convención de Chicago) Ley núm. 491-06 de aviación civil y modificaciones, OACI-BID, <i>The Impact of Aviation Reforms in the Dominican Republic: A Model of Socioeconomic Growth and Development</i> (2019) Ley núm. 57-23, régimen de incentivos fiscales a la aviación civil comercial, Acuerdo de Transporte Aéreo República Dominicana-Estados Unidos (vigente desde el 19 de diciembre de 2024) Autoridad Aeronáutica Nacional, estadísticas de operaciones y pasajeros 2017–2025 ProDominicana, estadísticas de carga aérea 2015–2025, Banco Central de la República Dominicana, estadísticas de inversión extranjera directa por actividad económica 2015–2025

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para los Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), la conectividad aérea es esencial para el acceso a mercados, el turismo, el comercio y la respuesta ante crisis. La experiencia de la República Dominicana muestra una secuencia de política pública basada en la modernización del marco jurídico e institucional, el fortalecimiento de la seguridad operacional, la inversión en infraestructura y capital humano, la apertura de mercados y la medición de resultados, mediante la coordinación entre autoridades, instituciones públicas, operadores y sector privado.

2. ANÁLISIS

2.1 En la República Dominicana, la Ley núm. 491-06 reorganizó el sistema aeronáutico, separó las funciones técnicas de las económicas y dotó a la autoridad de aviación civil de autonomía administrativa y financiera, sentando las bases para fortalecer la capacidad institucional y la vigilancia de la seguridad operacional.

2.2 La evaluación realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo aporta la evidencia cuantitativa más sólida sobre este ciclo de reformas. Mediante un modelo econométrico con 20 Estados comparables, estimó para 2006–2012 un aumento neto de 15,5% del producto interno bruto (PIB) per cápita (USD 607 por habitante), un efecto aproximado de USD 5 500 millones sobre el PIB y entre 23 por ciento y 27 por ciento más tráfico de pasajeros entre los Estados Unidos y la República Dominicana. Estas estimaciones corresponden al paquete de reformas del período y no deben extrapolarse automáticamente a medidas posteriores.

2.3 La continuidad de la política aeronáutica incorporó instrumentos orientados a la competitividad y al acceso a mercados. La Ley núm. 57-23 estableció incentivos fiscales para la aviación civil comercial y el Acuerdo de Transporte Aéreo entre la República Dominicana y los Estados Unidos modernizó el marco bilateral. Estos instrumentos crean condiciones favorables para nuevas rutas, frecuencias y servicios, cuyos efectos deberán medirse con datos posteriores, para la Autoridad Aeronáutica Nacional, la expansión potencial implica mayores exigencias de vigilancia, capacidad técnica y servicios de navegación aérea.

2.4 La experiencia dominicana evidencia una cadena de resultados: una gobernanza clara y capacidad operacional adecuada favorecen la conectividad y el acceso a mercados, que pueden contribuir al turismo, comercio, inversión, empleo, movilidad y resiliencia. Estos beneficios requieren coordinación con las políticas nacionales de desarrollo. En términos operativos, la secuencia comprende: gobernanza (mandatos claros, coordinación y regulación confiable), seguridad y capacidad (vigilancia, infraestructura, tecnología y capital humano), conectividad (rutas, frecuencias, destinos, capacidad y acceso a mercados), canales económicos (turismo, carga, comercio, inversión, empleo y movilidad), y desarrollo y resiliencia (productividad, integración territorial y respuesta ante crisis).

2.5 Entre 2020 y 2026, la inversión en proyectos de equipamiento aeronáutico asciende a USD 65,38 millones, con actuaciones en vigilancia, navegación aérea, comunicaciones, meteorología e información aeronáutica. El Anexo sintetiza las principales intervenciones.

2.6 Entre 2017 y 2025, las operaciones aéreas registradas por la Autoridad Aeronáutica Nacional aumentaron 20,1 por ciento y los pasajeros transportados alrededor de 42 por ciento. En el primer semestre de 2026, las operaciones crecieron 6,7 por ciento y los pasajeros 9,3 por ciento frente a igual período de 2025. También se observa crecimiento en la carga aérea y la inversión vinculada al turismo, como resume la tabla. Estos indicadores no demuestran causalidad exclusiva de la política aeronáutica, pero muestran una evolución concurrente entre el fortalecimiento del sistema, la conectividad y actividades económicas dependientes del transporte aéreo.

Indicador	Año base	Valor base	Año final	Valor final	Variación
Operaciones aéreas	2017	181 257	2025	217 620	+20,1 %
Pasajeros transportados	2017	13,9 millones	2025	19,68 millones	≈ +42 %
Transporte de carga por vía aérea	2015	105 439 481 kg	2025	118 222 137 kg	+12,1 %
Inversión extranjera directa en hotelería y turismo	2015	USD 671,9 millones	2025	USD 1 323,5 millones	+97,0 %

Fuentes: Autoridad Aeronáutica Nacional, estadísticas de operaciones y pasajeros, ProDominicana, estadísticas de carga aérea, BCRD, estadísticas de inversión extranjera directa en turismo. La cifra de pasajeros de 2017 está expresada de forma aproximada.

2.7 Aunque estos indicadores no demuestran, por sí solos, una relación causal atribuible exclusivamente a la política aeronáutica, permiten observar una evolución concurrente entre el fortalecimiento del sistema de aviación, la ampliación del acceso a los mercados y el desempeño de actividades económicas intensivas en conectividad aérea. Este crecimiento exige mantener alineadas la capacidad regulatoria y operacional, la vigilancia de la seguridad operacional, los servicios de navegación aérea, la infraestructura y el capital humano con el volumen y la creciente complejidad de las operaciones.

2.8 La experiencia dominicana permite identificar un ciclo de planificación adaptable a otros PEID, basado en cinco etapas: diagnóstico, priorización, integración y financiamiento, ejecución y evaluación. El modelo y los indicadores mínimos figuran en el Anexo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia de la República Dominicana muestra que la aviación civil puede contribuir significativamente al desarrollo económico cuando la regulación, la seguridad operacional, la conectividad, la infraestructura, el capital humano y la inversión se gestionan de forma articulada y con continuidad institucional. Para los PEID, este enfoque es especialmente relevante por su dependencia del transporte aéreo para la integración con los mercados internacionales.

3.2 La lección transferible no consiste en replicar una institución, norma o incentivo específico, sino en adaptar un ciclo de diagnóstico, priorización, integración en la planificación nacional, financiamiento, ejecución y evaluación, sustentado en necesidades demostradas, costos del ciclo de vida e indicadores de resultados. El intercambio de experiencias y la asistencia técnica adaptada a cada Estado pueden apoyar un desarrollo del transporte aéreo más inclusivo, sostenible y resiliente.

— — — — —

ANEXO

MODELO DE PLANIFICACIÓN E INDICADORES DERIVADOS DE LA EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

Este Anexo sintetiza actuaciones de modernización del equipamiento aeronáutico y el ciclo de planificación derivado de la experiencia dominicana. Su aplicación en otros PEID requiere adaptación a las condiciones y prioridades de cada Estado.

A. Principales actuaciones de modernización del equipamiento aeronáutico:

Ámbito	Actuaciones relevantes	Contribución operacional
Control y vigilancia	Centros de control de tránsito aéreo, vigilancia TMA Cibao, PSR/SSR previstos para Cabo Rojo, ADS-B.	Mayor cobertura, continuidad y capacidad de vigilancia.
Navegación y comunicaciones	DVOR/DME en Punta Cana y San Isidro, comunicaciones en Puerto Plata, Punta Cana, La Romana y Norge Botello, servidores ATM.	Mayor disponibilidad e interoperabilidad CNS/ATM.
Meteorología	Radares meteorológicos Doppler en Las Américas, Punta Cana e Isabel de Torres, Puerto Plata.	Mejor información meteorológica, no equivale a cobertura radar ATC.
Información y aeródromos	Transición AIS–AIM, cabina de control en San Isidro, equipamiento asociado al desarrollo de Cabo Rojo.	Datos más oportunos e interoperables y apoyo a nuevas capacidades aeroportuarias.

B. Ciclo de planificación e indicadores mínimos:

Etapas	Decisión o producto mínimo	Indicadores mínimos
1. Diagnóstico	Identificar brechas jurídicas, institucionales, operacionales, tecnológicas y de capital humano	Aplicación eficaz del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), hallazgos y cierre, capacidad declarada, disponibilidad de sistemas, personal técnico
2. Priorización	Priorizar según demanda, riesgo, beneficio esperado y costo del ciclo de vida	Operaciones, pasajeros, rutas/destinos, frecuencias, carga, demanda proyectada
3. Integración y financiamiento	Integrar inversiones en los planes nacionales y estructurar proyectos financiados	Inversión planificada/ejecutada, financiamiento, costo del ciclo de vida, avance físico y financiero
4. Ejecución	Implementar, certificar y poner en servicio la capacidad prevista	Capacidad instalada, disponibilidad operacional, personal formado, hitos y plazos
5. Evaluación	Medir resultados y ajustar las intervenciones	Rutas/destinos/frecuencias, pasajeros/operaciones, carga, ingresos turísticos, inversión turística, empleo, distribución territorial, recuperación ante crisis