



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 29:** Agenda 2030 de las Naciones Unidas – Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

**Cuestión 30:** Movilización de recursos

**APOYO PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO  
EN PAÍSES EN DESARROLLO**

(Presentado por el Grupo Banco Mundial)

**RESUMEN**

En reconocimiento del impacto catalítico del transporte aéreo para el desarrollo, en este documento se describe el apoyo del Grupo Banco Mundial en el sector del transporte aéreo y sus mecanismos de financiamiento. Este documento tiene como objetivo facilitar el acceso al financiamiento por parte de los estados para mejorar sus sistemas de transporte aéreo y apoyar el logro de las metas del temario sobre desarrollo sostenible para 2030.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de aumentar la prioridad del sector de la aviación en los planes nacionales de desarrollo de los estados miembros;
- b) instar a los estados miembros a considerar la inclusión del sector del transporte aéreo en sus estrategias de desarrollo mediante sus respectivos marcos de alianza con los países (MAP) con el Grupo Banco Mundial.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en este documento se llevarán a cabo teniendo en cuenta la disponibilidad de recursos provenientes del presupuesto para el Programa regular de 2017-19 o de contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Bibliografía:</i>	A39-WP/23 A39-WP/25 A39-WP/26 HLSC/15-IP/37

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el Grupo Banco Mundial.

## 1. ANTECEDENTES

1.1 El Grupo Banco Mundial (GBM) orienta sus actividades a alcanzar dos objetivos principales para 2030:

- poner fin a la pobreza extrema reduciendo el porcentaje de personas que viven con menos USD 1,90 al día a no más del 3% para 2030; e
- impulsar la prosperidad compartida promoviendo el aumento de los ingresos del 40 % más pobre en todos los países.

1.2 El GBM es una fuente vital de asistencia financiera y técnica para los países en desarrollo de todo el mundo porque ofrece préstamos con bajo interés, donaciones, créditos y servicios de asesoría. También respalda las actividades de investigación, los conocimientos intersectoriales y las alianzas con actores de los sectores público y privado y de la sociedad civil.

1.3 Las inversiones del GBM abarcan una variedad de sectores, como la educación, la salud, la agricultura, la gestión del medio ambiente y los recursos naturales, la administración pública, el desarrollo del sector privado, y el transporte y las tecnologías de la información y las comunicaciones.

1.4 El GBM está integrado por cinco instituciones: la Asociación Internacional de Fomento (AIF), el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), la Corporación Financiera Internacional (IFC), el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (MIGA) y el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI).

1.5 La AIF ofrece préstamos sin interés —denominados “créditos”— y donaciones a los Gobiernos de los países más pobres. El BIRF concede préstamos a los Gobiernos de los países de ingreso mediano y de ingreso bajo con capacidad crediticia. IFC, que se centra exclusivamente en el sector privado, ayuda a los países en desarrollo a lograr un crecimiento sostenible a través del financiamiento de inversiones, la movilización de capitales en mercados financieros internacionales y la prestación de servicios de asesoría a empresas y Gobiernos. El MIGA promueve la inversión extranjera directa en los países en desarrollo ofreciendo seguros contra riesgos políticos (garantías) a inversionistas y prestamistas. El CIADI presta servicios internacionales de conciliación y arbitraje de diferencias sobre inversiones.

## 2. EL TRANSPORTE: UN FACTOR CLAVE PARA EL DESARROLLO

2.1 Se reconoce que el transporte es un factor clave que contribuye al logro de los ODS, en particular porque permite el progreso en otros sectores. La conectividad desempeña una función esencial en la promoción del desarrollo económico y social en todo el mundo. Los sistemas de transporte eficaces son esenciales para trasladar bienes y servicios, conectar a las personas con los mercados y las oportunidades económicas y brindar acceso a la atención médica o la educación.

2.2 En su carácter de institución multisectorial, el Grupo Banco Mundial se encuentra en una posición excepcional para respaldar a los estados miembros para que puedan lograr los ODS mediante un enfoque integral. La estrategia del Grupo Banco Mundial para el sector del transporte y el plan empresarial que lo acompaña para los próximos tres años (2016-19) tiene como objetivo facilitar el movimiento de personas, bienes e ideas en los países en desarrollo con especial énfasis en las soluciones de movilidad que brindan un mayor nivel de acceso, eficiencia y seguridad, todo de manera inocua para el clima.

2.3 El Grupo Banco Mundial sigue siendo el prestado más importante de financiamiento del desarrollo para el transporte a nivel mundial. La cartera activa del Grupo Banco Mundial en el año fiscal 2015 ascendió a USD 242 000 millones y la cartera correspondiente al transporte ascendió a USD 45 000 millones, lo que representa aproximadamente el 19 % de la cartera total del Banco. En el año fiscal 2015, la cartera de transporte aéreo del Grupo Banco Mundial ascendió a USD 1470 millones, un aumento del 2 % con respecto al año fiscal 2014. El segmento del transporte aéreo representa aproximadamente el 3 % de la cartera de transporte del Banco. La cartera de transporte aéreo incluye alrededor de 26 proyectos o componentes de proyectos del BIRF y la AIF, y la cartera de asesoría en inversiones y préstamos de la IFC en el sector de la aviación.

2.4 Entre los aspectos destacados de la AIF en 2015 se incluyen la aprobación del Proyecto de Mejora de la Seguridad Aeroportuaria de Goma en la República Democrática del Congo por USD 52 millones y el crédito de la AIF por USD 59.2 millones para el Proyecto de Inversión en Aviación de Vanuatu como parte del Programa de Inversión en Aviación del Pacífico (PAIP). El PAIP actualmente se está ejecutando en Kiribati, Tonga, Tuvalu y Samoa. Los proyectos actuales del BIRF en materia de transporte aéreo incluyen el Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de El Cairo, que está financiado mediante un préstamo de USD 280 millones y el Aeropuerto de Shangrao Sanquingshan, que está financiado mediante un préstamo de USD 50 millones.

2.5 IFC no asumió ningún compromiso nuevo en el sector del transporte aéreo en el año fiscal 2015. Entre los nuevos compromisos asumidos el año pasado se encuentran la Agencia para la Seguridad de Navegación Aérea en África y Madagascar (ASECNA) en África, el Aeropuerto Internacional Reina Alia II en Jordania y el Aeropuerto de Zagreb en Croacia. En el año fiscal 2014, también se iniciaron servicios de asesoría de la IFC en Brasil (Aeropuertos de Galeão y Confins) y en Arabia Saudita (Aeropuerto de Jeddah y Aeropuerto de Taif). El MIGA ha participado en el sector del transporte aéreo en el pasado mediante el otorgamiento de garantías para dos proyectos de aeropuertos en Ecuador y Perú.

### **3. MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO**

3.1 Debido a la prioridad que los países le dan a otros sectores y medios de transporte, las inversiones en el transporte aéreo solo representan una pequeña parte de la cartera total del Grupo Banco Mundial. El Grupo Banco Mundial sigue financiando proyectos selectivos de transporte aéreo que constituyen una prioridad para los países y que se centran principalmente en el desarrollo y están vinculados con el doble objetivo.

3.2 Las inversiones del Grupo Banco Mundial en materia de transporte aéreo generalmente se implementan en tres formatos: i) como un proyecto de infraestructura aérea independiente de gran envergadura (por ejemplo, el Proyecto de Desarrollo del Aeropuerto de El Cairo); ii) como componentes más pequeños de un proyecto mayor en el país en materia de transporte (por ejemplo, el Proyecto de Respaldo al Sector del Transporte de Kenya) o en otra área del sector; o iii) como un proyecto regional que abarca a múltiples países (por ejemplo, el Programa de Inversión en Aviación del Pacífico que actualmente se está ejecutando en Tonga, Tuvalu, Samoa, Kiribati y Vanuatu). Los últimos dos enfoques se han vuelto más frecuentes.

3.3 En términos de elegibilidad de los países para el financiamiento, el BIRF trabaja con los países de ingreso mediano y brinda préstamos con intereses bajos, mientras que la AIF trabaja con los países más pobres y otorga créditos y donaciones. La posibilidad de recibir apoyo de la AIF depende principalmente de la pobreza relativa de un país (la cual se define como un ingreso per cápita por debajo de USD 1215 en el año fiscal 2016). La AIF también apoya a algunos países que poseen un ingreso per cápita mayor pero reúnen los requisitos ya que carecen de la capacidad crediticia para recibir préstamos

del BIRF. Algunos países también se definen como “países que pueden recibir financiamiento combinado” si pueden recibir financiamiento de la AIF en función de los niveles de ingreso per cápita y también tienen capacidad crediticia para recibir préstamos del BIRF.

3.4 El diálogo entre un país y el Grupo Banco Mundial suele iniciarse mediante la unidad de gestión del país, liderada por el director del Grupo Banco Mundial en el país y un equipo de especialistas en el sector y el país. Las prioridades para el compromiso con el país se determinan junto con sus contrapartes del gobierno (incluidos diferentes ministerios como el de Hacienda, Transporte y Salud).

3.5 Para julio de 2014, el Grupo Banco Mundial utiliza el Marco de Alianza con los Países para definir la incorporación de los países. Este enfoque apunta a hacer que el modelo impulsado por los países del Banco sea más sistemático, basado en evidencias, selectivo y centrado en las metas de poner fin a la pobreza extrema y aumentar la prosperidad compartida de manera sostenible. El Marco de Alianza con los Países define el compromiso del Grupo Banco Mundial con los países y los objetivos de desarrollo de las intervenciones. Se pretenden establecer los objetivos de desarrollo que las intervenciones prevén ayudar a los países a lograr y se realiza cada 4 a 6 años.

3.6 El Marco de Alianza con los Países se basa en un Diagnóstico Sistemático del País. En el Diagnóstico Sistemático del País se identifican los principales retos y las restricciones más importantes para reducir la pobreza y fomentar la prosperidad compartida. Esto se realiza mediante consultas con las autoridades nacionales, el sector civil, el sector privado y otras partes interesadas de un país. Para poder recibir financiamiento para iniciativas relacionadas con el transporte aéreo, se debe identificar al sector del transporte aéreo como importante en el diagnóstico del país y se lo debe incluir en el Marco de Alianza con el País.

#### **4. COOPERACIÓN CON ASOCIADOS**

4.1 La capacidad de los países en desarrollo se puede mejorar y fortalecer de manera significativa si los donantes coordinan sus actividades y armonizan sus políticas y procedimientos. El Grupo Banco Mundial sigue trabajando con algunos asociados para promover el desarrollo del transporte aéreo.

4.2 El Grupo Banco Mundial y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tienen una larga historia de cooperación. El ámbito de cooperación incluye políticas, protección y seguridad en materia de transporte aéreo, facilitación, infraestructura para el control de aeropuertos y del tráfico aéreo y el medioambiente.

4.3 Si bien el Grupo Banco Mundial no puede financiar directamente las actividades de la OACI, tiene la posibilidad de incluir personal técnico de la Secretaría en los trabajos y las misiones de los proyectos. Además, el Grupo Banco Mundial puede financiar los servicios de apoyo brindados por la OACI mediante la Secretaría, incluida la Oficina de Cooperación Técnica, si se adquieren de acuerdo con el convenio de crédito o donación entre el Grupo Banco Mundial y el país cliente.

4.4 El Grupo Banco Mundial sigue procurando cooperar con otros asociados internacionales como los bancos multilaterales de desarrollo (por ejemplo, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Asiático de Desarrollo), así como con las comunidades económicas regionales (por ejemplo, la Unión Europea, la Unión Africana y la Asociación de las Naciones Asiáticas Surorientales) y otras organizaciones de partes interesadas para apoyar el desarrollo del transporte aéreo y el logro de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS).

## 5. CONCLUSIÓN

5.1 El Grupo Banco Mundial alienta a los estados miembros a elevar la prioridad del sector de la aviación en sus planes de desarrollo nacionales, con el logro de los ODS como la fuerza motriz. Es importante reconocer que las solicitudes de financiamiento y las propuestas de proyectos para el Grupo Banco Mundial deben contar con un respaldo de alto nivel dentro del gobierno del país cliente y se deben comunicar como una prioridad para el desarrollo.

5.2 Para apoyar el establecimiento de prioridades en materia de aviación, el Grupo Banco Mundial insta a los estados miembros a considerar la inclusión del sector del transporte aéreo en sus respectivos MAP con el Grupo Banco Mundial, reconociendo que la estrategia de cada país para cumplir con los ODS globales debe ser específica para el país y hecha a medida.

— FIN —