



OACI

# ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ORGANISMO ESPECIALIZADO  
DE LA ONU



# Programa de Nuevas Generaciones de Profesionales de la Aviación. Desarrollo de la Estrategia NGAP de la OACI y Plan de Aplicación

---

Jorge Armoa

CIAC-21 – Rio de Janeiro - Brasil

## RESUMEN DE LA PRESENTACIÓN

---

01

Antecedentes del Mandato

03

Enfoque de la OACI para  
dirigir el Programa NGAP

02

Una revisión global

01

## Antecedentes del mandato

### Reconocimiento del NGAP como solución a la inminente escasez de personal

En 2009, se creó el grupo de trabajo del NGAP en el marco de Coordinación de la OACI:

- 2016, resolución A39-29 de la Asamblea adoptada, mediante la cual, el Programa NGAP y la Secretaría de la OACI recibieron el mandato de coordinar sus actividades;-
- 2018 La Cumbre del NGAP de la OACI se celebró en China-
- 2020-2022 COVID 19 exacerbó, la pandemia, desafíos de mano de obra, por lo tanto la necesidad de renovar NGAP y alinearlos con la implementación global;
- 2022 - Programa renovado y cambios de enfoque para abordar la integración del GNAP como futura solución como futura solución estratégica para el sistema mundial;

01

## Antecedentes del mandato

### A39-29 Resolución de la Asamblea sobre el NGAP

#### La Asamblea:

1. Insta a los Estados miembros a que colaboren con la comunidad aeronáutica para determinar las necesidades de recursos humanos a largo plazo y establecer estrategias para atraer, educar y retener en el sector a los profesionales de la aviación, teniendo en cuenta la igualdad de género;
2. Alienta a las autoridades de aviación civil a que se comuniquen y cooperen con los organismos gubernamentales de educación y trabajo, la red del Programa TRAINAIR PLUS (TPP) (TPP) y la industria de la aviación para desarrollar estrategias de promoción de la aviación y desarrollar profesionales competentes de la aviación y retenerlos en los Estados los Estados;

01

## Antecedentes del mandato

### A39-29 Resolución de la Asamblea sobre el NGAP

#### La Asamblea:

3. **Alienta a los Estados miembros a que faciliten, mediante orientaciones y prácticas de evaluación acordadas internacionalmente para el reconocimiento mutuo de cualificaciones y licencias, procedimientos administrativos que permitan el libre flujo de profesionales a través de las fronteras;**
4. **Encarga al Consejo que asegure un papel de liderazgo continuo para la OACI, facilitando la comunicación y colaboración con los Estados y la industria para apoyar el desarrollo de pronósticos, estrategias, intercambio de mejores prácticas, herramientas de planificación y directrices para atraer y cultivar la próxima generación de profesionales de la aviación;**

01

## Antecedentes del mandato

### A39-29 Resolución de la Asamblea sobre el NGAP

#### La Asamblea:

5. **Alienta a los Estados Miembros a promover las mejores prácticas centradas en satisfacer las necesidades y valores de la próxima generación de profesionales de la aviación para permitir la productividad, el rendimiento, la contratación, la retención y la seguridad de los empleados; y**
6. **Alienta a los Estados Miembros, a las organizaciones internacionales y regionales, al mundo académico y a la industria a apoyar el Programa NGAP, como uno de los elementos integrales del desarrollo de capacidades, proporcionando conocimientos técnicos y orientación, y recursos (humanos, financieros y de datos) para ayudar a alcanzar los objetivos del Programa.**

02

## Una Revisión Global

### Escasez de personal de aviación

Para 2037, las compañías aéreas tendrán que añadir 21.000 nuevos aviones a la actual flota comercial de 31.000

En 2037, la aviación global necesitará:

- 665.990 Ingenieros/Técnicos para mantener estos aviones- Más de 554.000 pilotos y 922.678.000 tripulantes de cabina para pilotarlos
- Más de 106.800 ATC
- Total necesario: 2.228.981- sin considerar especialistas del área de aeropuertos, AIM, MET, y otras áreas de la aviación.
- Las mujeres que ocupan puestos de pilotos, controladoras y técnicos aéreos a nivel mundial, se situará en el 4,9% en 2021

02

## Una Revisión Global

### Escasez de personal de aviación

Para 2037, las compañías aéreas tendrán que añadir 21.000 nuevos aviones a la actual flota comercial de 31.000

En 2037, la aviación global necesitará:

- 665.990 Ingenieros/Técnicos para mantener estos aviones- Más de 554.000 pilotos y 922.678.000 tripulantes de cabina para pilotarlos
- Más de 106.800 ATC
- Total necesario: 2.228.981- sin considerar especialistas del área de aeropuertos, AIM, MET, y otras áreas de la aviación.
- Las mujeres que ocupan puestos de pilotos, controladoras y técnicos aéreos a nivel mundial, se situará en el 4,9% en 2021

02

## Una Revisión Global

### Factores contribuyentes y retos

- **Jubilación y envejecimiento de la mano de obra: un gran contingente de los actuales profesionales de la aviación desaparecerá en las próximas décadas.**
- **Desconocimiento por parte de las nuevas generaciones de los tipos de empleos disponibles en la aviación.**
- **Competencia con otros sectores industriales por profesionales altamente cualificados;**
- **falta de atractivo del sector debido a los ciclos de auge y caída de la industria de la aviación (por ejemplo, la pandemia de Covid-19).**
- **falta de cualificaciones y competencias armonizadas y reconocidas mutuamente en algunas disciplinas de la aviación;**

02

## Una Revisión Global

### Factores contribuyentes y retos

- **Retención y progresión profesional**
- **La demanda y la oferta de personal de aviación no están equilibradas por igual en determinados Estados/regiones del mundo**
- **Coste y accesibilidad: Falta de acceso a una formación y educación asequibles (costoso-lento retorno de la inversión).**

02

## Una Revisión Global

### Factores contribuyentes y retos

- **Marcos reglamentarios:** No existe una plataforma estructurada para deliberar sobre planes globales, políticas o definir estrategias armonizadas para que la aviación atraiga, y retener a la próxima generación de profesionales de la aviación para mitigar el déficit mundial de personal;
- **La demanda y la oferta de personal de aviación no están equilibradas por igual en determinados Estados/regiones del mundo**
- **Coste y accesibilidad:** Falta de acceso a una formación y educación asequibles (costoso-lento retorno de la inversión).

## Factores contribuyentes y retos

- **Marcos reglamentarios:** No existe una plataforma estructurada para deliberar sobre planes globales, políticas o definir estrategias armonizadas para que la aviación atraiga, y retener a la próxima generación de profesionales de la aviación para mitigar el déficit mundial de personal;
- **Avances tecnológicos:** La rápida evolución de la tecnología de la aviación, la especialización emergente, la colaboración entre las partes interesadas y el mundo académico para colaboración entre las partes interesadas y el mundo académico para adaptar sus planes de estudios a las carencias detectadas.

## Factores contribuyentes y retos

- **No existen datos estadísticos coherentes sobre otras especializaciones en la aviación, excepto para pilotos, controladores del tráfico aéreo, ingenieros/técnicos y tripulación de cabina, lo que dificulta la determinación de directrices políticas o la planificación de la escasez de personal.**
- **Ausencia de directrices o estrategias globales - Ausencia de una plataforma global que facilite la colaboración entre las partes interesadas (instituciones académicas, AAC, aeropuertos, aerolíneas y otras partes interesadas del sector) y determine las necesidades de personal para el futuro. No existe una plataforma mundial para facilitar la colaboración entre las partes interesadas (universidades, AAC, aeropuertos, aerolíneas y otras partes interesadas del sector) y determinar las necesidades de personal para el futuro. Necesidad urgente de abordar la igualdad de género y la DEI Limitaciones financieras**

02

## Una Revisión Global

### **Factores contribuyentes y retos**

- **Necesidad urgente de abordar la igualdad de género y la DEI**
- **Limitaciones financieras**

03

Enfoque de la  
OACI para  
dirigir el  
Programa  
NGAP

PLAN GLOBAL

ESTRATEGIA GLOBAL

PROMOCIÓN DE POLÍTICAS GLOBALES Y DIRECTRICES

ENFOQUE GLOBAL DE LA FINANCIACIÓN

CAMPAÑA GLOBAL DE COMUNICACIÓN

02

Enfoque de la  
OACI para  
dirigir el  
Programa  
NGAP

**ANTEPROYECTO DE VISIÓN Y MISIÓN DEL NGAP (Propuesta)**

**a) Visión del NGAP**

Convertir el sistema mundial de aviación en la opción profesional de excelencia para los mejores, más competentes, innovadores, apasionados, diversos, inclusivos, adaptables, resistentes y equilibrados y equilibrada entre hombres y mujeres.

**b) Misión del NGAP**

Proporcionar una plataforma que permita a la comunidad mundial de la aviación colaborar, asociarse y esfuerzos para promover, planificar, elaborar estrategias, desarrollar directrices

03

## Enfoque de la OACI para dirigir el Programa NGAP

### ÁREAS DE INTERÉS Y OBJETIVOS CLAVE PROPUESTOS POR EL NGAP -TBD

- PLANIFICACIÓN DEL PERSONAL
- INTERVENCIÓN POLÍTICA
- REFORMA DE LA GESTIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS
- EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y DESARROLLO
- INNOVACIÓN, INVESTIGACIÓN E INTERCAMBIO DE CONOCIMIENTOS
- FINANCIACIÓN Y APOYO A LOS RECURSOS
- PROMOCIÓN Y DIVULGACIÓN
- ASOCIACIÓN Y COLABORACIÓN
- ASISTENCIA TÉCNICA

03

Enfoque de la  
OACI para  
dirigir el  
Programa  
NGAP

## PLAZO PARA FINALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA NGAP

### Diciembre 2023

Presentación del  
proyecto de estrategia al  
FSMG para su revisión y  
aprobación

### Invierno/primavera de 2024

El WP, PPT y la estrategia  
se someterán a  
consideración del  
Consejo - Sesión de  
invierno



---

Gracias!