



NOTA DE ESTUDIO

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS
DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.4:	Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial

**ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE ORGANIZACIÓN RELACIONADOS
CON LA IMPLANTACIÓN DEL CONCEPTO
DE GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO MUNDIAL (ATM)**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota se analizan cuestiones económicas y de organización en el contexto del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) de la OACI. Para implantar dicho concepto de manera eficaz y económica, especialmente respecto a la financiación de la infraestructura y el establecimiento de un espacio aéreo sin discontinuidades, deberían intensificarse la cooperación y la colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM. A fin de subrayar la importancia de la cooperación internacional, se propone una enmienda de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). Dado que la implantación del concepto constituye un proceso continuo, la OACI debería seguir vigilando su evolución para determinar si serán necesarias en el futuro nuevas políticas y textos de orientación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) se presenta la visión de la OACI respecto a un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM) integrado, armonizado e interfuncional a escala mundial. Con un horizonte de planificación hasta 2025 y más allá, se prevé con dicho concepto operacional un espacio aéreo organizado en el mundo entero. El objetivo consiste en lograr un único espacio aéreo continuo, libre de discontinuidades o incoherencias operacionales. Los beneficios económicos previstos del nuevo sistema mundial abarcan, por ejemplo, economía de tiempo

para los pasajeros, tarifas de pasajeros y carga más bajas, mejoras en la productividad, estímulo de las industrias emparentadas y transferencia de conocimientos en alta tecnología.

1.2 En la presente nota se analizan cuestiones económicas y de organización relativas a la implantación del concepto operacional ATM mundial, con particular atención a la cooperación internacional. Se revisa también el texto actual pertinente de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

2. ANÁLISIS

2.1 El concepto operacional ATM mundial presupone colaboración y participación continua de la comunidad ATM: autoridades de reglamentación, comunidad de aeródromos, empresas de apoyo a la ATM, Estados, OACI, proveedores de espacio aéreo, proveedores de servicios ATM y usuarios del espacio aéreo (en orden alfabético). Se necesitan cooperación y colaboración efectivas de todos los miembros de la comunidad para lograr los beneficios de los nuevos sistemas.

2.2 La colaboración en el seno de la comunidad ATM podría facilitar particularmente la financiación de proyectos de capital. La infraestructura necesaria para implantar el concepto operacional exigirá, en la mayoría de los casos, la capacidad de prestar servicio a numerosos Estados, así como considerables inversiones, más allá del alcance de un solo Estado. Por consiguiente, cada Estado, región o área homogénea habrá de planificar la inversión necesaria para implantar el concepto operacional, así como el plazo de las inversiones, en un entorno de colaboración para la toma de decisiones. El 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en Montreal en 2007, adoptó una resolución en que se insta a los Estados contratantes, la industria y las instituciones financieras a brindar el apoyo necesario para lograr una ejecución coordinada del *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750) (GANP). El concepto operacional y el GANP sirven de contexto para la cooperación mundial y corresponden a los programas del sistema de transporte aéreo de próxima generación (NextGen), de los Estados Unidos, y de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR), de Europa.

2.3 La cooperación internacional es también fundamental para un desarrollo eficaz y económico de un espacio aéreo sin discontinuidades a escala regional y mundial. En el marco del concepto, los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y ATM favorecerán un espacio aéreo sin discontinuidades basado en requisitos operacionales y técnicos, a diferencia de un espacio aéreo organizado según las fronteras de los Estados. Si se logra plenamente un espacio aéreo sin discontinuidades, puede preverse un menor número de instalaciones ATM cubriendo áreas más amplias. En varios lugares, están funcionando, o se encuentran en desarrollo, arreglos ATM regionales¹.

2.4 En el párrafo 12 del Doc 9082 se alienta la cooperación internacional en materia de suministro y explotación de servicios de navegación aérea cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios en cuestión. Sin embargo, en el texto actual del párrafo no se menciona el concepto operacional ATM mundial ni el GANP, por lo que debería ampliarse para abarcar esas referencias, como se ha hecho en el caso de otros documentos de la OACI. El mejor emplazamiento para el nuevo texto sería antes del párrafo 18 actual, dado que la cooperación internacional no se relaciona directamente ni con la autonomía ni la privatización.

2.5 Podrían surgir otras cuestiones económicas o de organización. Por ejemplo, el establecimiento de un espacio aéreo sin discontinuidades exigiría que se elabore un plan común de

¹ Están progresando en Europa el cielo único europeo (CUE), el SESAR y los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB). En marzo de 2007, la Comisión Europea publicó un informe interino sobre la creación de los FAB, en que se confirmaba que éstos deberían basarse en requisitos operacionales – en particular los movimientos de tráfico – más bien que en las fronteras nacionales existentes.

recaudación, así como principios para la distribución de los ingresos entre los Estados en un bloque común de espacio aéreo. En el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) se describen recientes novedades en Europa, pero sin proporcionar orientación importante al respecto. Además, sería necesario elaborar métodos para evaluar las repercusiones económicas de la actuación operacional a raíz de la implantación del concepto operacional (como, por ejemplo, la evaluación del tiempo para cuantificar las economías de tiempo de los pasajeros) en el marco de análisis de rentabilidad y análisis de costos-beneficios.

2.6 Además, es necesario considerar la manera de aplicar la gestión de la actuación en el marco del concepto operacional ATM mundial. Aunque todavía no se ha concluido el trabajo, cierta orientación práctica figura en el *Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea* (Doc 9883), en que se describe la manera de adoptar el enfoque basado en la actuación para la transición del actual al futuro sistema ATM. Asimismo, en el documento de la OACI titulado “*Gestión y evaluación de la actuación para proveedores de servicios de navegación aérea*”, que puede consultarse en el sitio web de la CEANS, se tiene en cuenta el concepto operacional ATM mundial al examinar aspectos relacionados con la actuación económica y de gestión de los proveedores de servicios de navegación aérea.

2.7 Dado que la implantación del concepto operacional ATM mundial, utilizando el GANP como documento de planificación de la implantación, es un procedimiento dinámico, sería prematuro iniciar la elaboración de nuevas políticas para tratar las cuestiones analizadas en los párrafos 2.5 y 2.6 que preceden. Por ahora, la vigilancia de las novedades y la compilación de información sobre el particular permitirían a la OACI determinar si serán necesarias en el futuro nuevas políticas y alguna forma de textos de orientación.

3. CONCLUSIONES

3.1 Del análisis que precede, podrían sacarse las conclusiones siguientes:

- a) los Estados deberían esforzarse por implantar el concepto operacional ATM mundial de manera eficaz y económica, utilizando el GANP como documento de planificación de la implantación, mediante cooperación y colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM;
- b) la OACI debería seguir vigilando las novedades en los aspectos económicos y de organización relacionados con el concepto operacional ATM mundial y el GANP para determinar si serán necesarias en el futuro nuevas políticas y textos de orientación; y
- c) la OACI debería enmendar el párrafo 12 del Doc 9082 a fin de subrayar la necesidad de cooperación internacional para implantar el concepto operacional ATM mundial y el GANP.

4. PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS POLÍTICAS

4.1 De conformidad con la conclusión c) del párrafo 3.1 de la presente nota, se propone reemplazar el párrafo 12 del Doc 9082 por el nuevo párrafo siguiente, que se introducirá inmediatamente antes del párrafo 18:

Cooperación internacional

xx. *El Consejo alienta la cooperación internacional en materia de suministro y explotación de servicios de navegación aérea cuando esto corresponda a los intereses de*

los proveedores y usuarios en cuestión y con objeto de facilitar una implantación eficaz y económica del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial de la OACI basándose en la orientación proporcionada en el Plan mundial de navegación aérea. (Véase también el párrafo 18 relativo a la recaudación de derechos.)

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones del párrafo 3.1 de la presente nota; y
- b) examinar y apoyar la propuesta de enmienda del Doc 9082, como se indica en el párrafo 4.1 de la presente nota.

— FIN —