



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

FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE AVIACIÓN

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota aborda la dificultad de conseguir inversiones suficientes para el desarrollo y modernización de la infraestructura de aviación que satisfaga la demanda actual y futura. Hace hincapié en la importancia estratégica de integrar la planificación de la infraestructura de aviación en los marcos nacionales de desarrollo e inversión para favorecer el crecimiento económico, la conectividad aérea y el desarrollo sostenible. Además, examina fórmulas para obtener fondos que refuerzan los mecanismos tradicionales de financiación y mejoran el acceso a fuentes diversificadas de fondos. También se destaca el papel de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el apoyo a los Estados para mejorar la financiación de infraestructuras de aviación al proporcionarles políticas, orientación, herramientas y creación de capacidad. La nota propone un conjunto integral de medidas para fortalecer la coherencia normativa, mejorar la coordinación, fomentar un clima de inversión estable y aprovechar mecanismos innovadores de financiación.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

- considerar fórmulas para financiar la infraestructura de aviación tal como se presenta en la sección 2;
- tomar nota del papel de la OACI para respaldar la financiación de infraestructuras de aviación; y
- respaldar las recomendaciones que se proponen tanto para los Estados como para la OACI en la sección 4.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.
<i>Consecuencias financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o contribuciones extrapresupuestarias y/o contribuciones voluntarias, como las del Fondo Voluntario de Transporte Aéreo.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones adoptadas por el 42º período de sesiones de la Asamblea – edición provisional, octubre de 2025 (resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI)</i> <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562)</i>

	<i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161) <i>Manual de análisis económico y financiero de proyectos de infraestructura de aviación</i> (Doc 10170) Comunicado final del Tercer Foro Mundial sobre Aviación de la OACI (IWAF/3)
--	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Se calcula que el tránsito aéreo se duplicará con creces para 2050, según los pronósticos de tránsito a largo plazo de la OACI. La expansión del tránsito y la conectividad aérea, junto con la necesidad de adaptarse a la transición tecnológica y medioambiental, requiere una infraestructura de aviación adecuada con sistemas digitales de apoyo y capital humano. Es esencial que los Estados erijan infraestructuras de calidad acordes con las proyecciones de tránsito y conformes a los planes mundiales de la OACI, para que el crecimiento se gestione de manera segura, protegida y eficiente, al tiempo que se aprovechan plenamente sus beneficios socioeconómicos y se logra la sostenibilidad medioambiental.

1.2 Abordar las deficiencias existentes en la infraestructura y atender la demanda futura requiere una inversión sustancial en el desarrollo y modernización constantes de la infraestructura de aviación. Sin embargo, cumplir con estos requisitos implica considerables desafíos de financiación debido a que la infraestructura de aviación es muy intensiva en capital y a los largos plazos de desarrollo, que dificultan que muchos Estados movilicen los recursos económicos necesarios y establezcan marcos normativos y reglamentarios que favorezcan un entorno propicio para atraer la inversión requerida.

1.3 La planificación integrada, la buena gobernanza y las fórmulas innovadoras de financiación son fundamentales para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de las infraestructuras de aviación. El 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI solicitó al Consejo que “siga elaborando y actualizando, según proceda, textos de orientación y herramientas sobre financiación para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación de calidad, incluidos mecanismos para apoyar mejoras operacionales, según se describe en los módulos de mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU)” (A42-26, apéndice C).

2. ACCESO A FONDOS Y FINANCIACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA DE AVIACIÓN

2.1 El sector de la aviación sufre una brecha cada vez mayor entre la capacidad actual de infraestructuras y las necesidades futuras, con congestión en los principales centros aeroportuarios, conectividad limitada en muchas regiones y requisitos generalizados para la expansión y modernización de aeropuertos, así como para la implementación y actualización de los sistemas de navegación aérea. Al mismo tiempo, las operaciones emergentes, como los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y la movilidad aérea avanzada (AAM), junto con la multiplicación de los requisitos ambientales y vinculados con la tecnología digital, están aumentando la demanda de infraestructuras, agravada por la escasez de capital humano y las limitaciones de capacidad institucional.

2.2 La modernización y expansión de la infraestructura de aviación es esencial para estimular la conectividad aérea y el desarrollo económico. A pesar de ese papel primordial, muchos Estados siguen enfrentando la dificultad de atraer inversiones suficientes para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación a fin de satisfacer la demanda actual y futura. Según las proyecciones del informe *Global Infrastructure Outlook* (Panorama de la infraestructura mundial) del G20, las necesidades de inversión en infraestructura aeroportuaria hasta 2040 ascenderán a un total de 2,6 billones de dólares

estadounidenses¹. Sin embargo, la movilización de recursos financieros a largo plazo se ha vuelto cada vez más difícil y representa todo un desafío para muchos Estados, en especial debido a la presión sobre las finanzas públicas y el acceso restringido a fuentes diversificadas de financiación, en especial en los Estados en desarrollo.

2.3 Abordar los retos de acceso a fondos y financiación destinados al desarrollo de infraestructuras de aviación requiere un planteamiento integral, holístico y coordinado, respaldado por políticas congruentes y una buena gobernanza que fortalezcan los mecanismos tradicionales de financiación, además de un mayor acceso a fuentes de financiación diversificadas e innovadoras.

2.4 **Financiar las infraestructuras de aviación mediante los derechos impuestos a los usuarios**

2.4.1 El sector de la aviación ha financiado la inmensa mayoría de los costos de infraestructura en los que incurre mediante los ingresos que generan los derechos impuestos a los usuarios, más que mediante inversiones públicas o subvenciones. Los derechos de uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea siguen siendo un mecanismo fundamental para financiar la infraestructura de aviación y garantizar su sostenibilidad a largo plazo. La eficacia de los sistemas de cobro a los usuarios depende directamente de los marcos reglamentarios e institucionales. La escasa transparencia, la insuficiente consulta con las partes interesadas y la debilidad de la supervisión reglamentaria económica pueden minar la confianza en el sistema de cobro y disuadir la inversión.

2.4.2 El diseño y la aplicación adecuados de las estrategias de cobro, de conformidad con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944 – el “Convenio de Chicago”) y con las políticas y orientaciones pertinentes de la OACI, desempeñan un papel clave para que los mecanismos de recuperación de costos proporcionen una fuente de ingresos estable y predecible, esencial para la planificación, financiación e inversión en infraestructuras. Además, los ingresos constantes procedentes de la imposición de derechos a los usuarios pueden apoyar la sostenibilidad financiera y la confianza de los inversores, facilitando así el acceso a financiación comercial, incluidos préstamos e inversión privada.

2.5 **Fórmulas de financiación diversificadas e innovadoras**

2.5.1 Movilizar el grado de inversión necesario para el desarrollo de infraestructuras de aviación requerirá fórmulas de financiación diversificadas e innovadoras que combinen recursos públicos y privados, complementando los fondos generados por el cobro a usuarios. La participación del sector privado, incluida la inversión privada, la reforma empresarial, las alianzas público-privadas (PPP) e iniciativas de financiación privada, representa una vía clave para diversificar las fuentes de financiación. Los mecanismos de financiación mixta, que involucran a bancos multilaterales de desarrollo y otras instituciones financieras, pueden afianzar la solvencia de los proyectos, mitigando riesgos y aprovechando la financiación preferencial. Además, el acceso a los mercados de capitales a través de instrumentos como o bonos verdes o de infraestructura puede ampliar las opciones de financiación y atraer inversores institucionales a largo plazo.

2.5.2 El desarrollo de sólidas carteras de proyectos, respaldadas por estudios de viabilidad y análisis de rentabilidad robustos, es esencial para facilitar la decisión de invertir. Además, establecer un entorno reglamentario transparente, estable y predecible, así como fortalecer la colaboración con los bancos multilaterales de desarrollo e instituciones financieras, es fundamental para atraer la participación privada y ampliar el acceso a financiación a largo plazo, experiencia técnica e instrumentos de mitigación de riesgos.

¹ Global Infrastructure Outlook – A G20 Initiative: <https://outlook.gihub.org/>

2.6 Integración de planes de infraestructura de aviación en los marcos nacionales de desarrollo

2.6.1 A pesar de su importancia crítica para el crecimiento socioeconómico, la aviación no siempre consta debidamente en los planes nacionales de desarrollo e inversión, lo que genera fragmentación de políticas, inversión deficiente y oportunidades económicas perdidas. Es esencial integrar la aviación en los marcos nacionales de planificación para que el desarrollo de políticas sea coherente y los recursos se asignen de manera eficiente. Los Estados deberían reforzar la coordinación intersectorial de forma que el desarrollo de infraestructuras de aviación se integre eficazmente en las estrategias socioeconómicas generales, por ejemplo, combinando las estrategias de aviación con las prioridades nacionales de diversificación económica, la facilitación del comercio, el turismo, el desarrollo regional y la sostenibilidad, y consolidando las actividades de planificación y desarrollo de estos sectores.

2.6.2 La integración efectiva requiere: a) un mayor reconocimiento del papel que desempeña la aviación para estimular el desarrollo socioeconómico; b) la coordinación intergubernamental reforzada entre las autoridades de transporte, finanzas, planificación e industria; c) mecanismos sólidos de identificación y priorización de proyectos basados en el impacto socioeconómico; y d) concordancia con los compromisos internacionales y las políticas y orientaciones de la OACI. Los Estados deberían elaborar además programas y planes nacionales y/o regionales de infraestructura de aviación, así como objetivos estratégicos de infraestructura compatibles con los planes mundiales de la OACI, basados en datos sólidos de rentabilidad, análisis de la brecha entre la demanda pronosticada y la capacidad actual, evaluación de la rentabilidad y análisis del ciclo de vida completo.

3. PAPEL DE LA OACI PARA RESPALDAR LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE AVIACIÓN

3.1 La OACI desempeña un papel central en el apoyo a los Estados para recabar fondos y financiar la infraestructura de aviación, al ofrecerles un marco normativo mundial e integral, textos de orientación y herramientas, creación de capacidad y asistencia técnica.

3.2 A través de sus políticas y orientaciones, la OACI establece principios consensuados a nivel internacional para la reglamentación económica y la financiación de aeropuertos y servicios de navegación aérea. En concreto, las políticas de la OACI que figuran en el Doc 9082 establecen principios para propiciar la recuperación de costos de infraestructura. Hay más orientaciones sobre financiación de infraestructuras en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) y el *Manual de análisis económico y financiero de proyectos de infraestructura de aviación* (Doc 10170). Además, en el contexto de la innovación, la OACI también ayuda a los Estados a abordar las nuevas necesidades de financiación para acomodar nuevas tecnologías y operaciones, tales como UAS, AAM y actividades espaciales comerciales.

3.3 A través de la creación de capacidad y la asistencia técnica, la OACI asiste a los Estados en el fortalecimiento de las capacidades institucionales, reglamentarias y técnicas relacionadas con el desarrollo y la financiación de infraestructuras y el capital humano para gestionar sistemas de aviación cada vez más complejos. El programa de instrucción Plan Maestro de Aviación Civil (CAMP) dota a los Estados y a las partes interesadas de la aviación de las competencias necesarias para desarrollar e implementar planes maestros de aviación civil que coincidan con los planes nacionales de desarrollo y que sean conformes con las disposiciones pertinentes de la OACI. Además, iniciativas como la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), junto con diversos cursos de formación presenciales y en línea, sirven para abordar las carencias de la fuerza de trabajo y las calificaciones relacionadas con el desarrollo y la gestión de infraestructuras.

3.4 La OACI facilita además la cooperación y las asociaciones entre Estados, partes interesadas del sector e instituciones financieras internacionales. Al ejercer de plataforma mundial neutra, la OACI promueve el intercambio de mejores prácticas y fomenta la creación de fórmulas innovadoras de financiación, tales como las alianzas público-privadas y los mecanismos de financiación mixta.

4. RECOMENDACIONES

4.1 Con la idea de que no se restrinja la capacidad de infraestructura, ni la tecnología o los recursos financieros para el desarrollo de la aviación, los Estados y la OACI asumen papeles complementarios para robustecer la financiación de infraestructuras de la aviación mediante la combinación de marcos normativos sólidos y medidas prácticas de implementación. Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la conferencia:

- 1) Los Estados deberían actuar de forma integral, holística y coordinada al abordar las necesidades de financiación de infraestructuras. Este concepto incluye:
 - a) establecer una buena gobernanza mediante la creación de marcos institucionales y reglamentarios que atraigan y sostengan la inversión, ejecuten las políticas y orientaciones de la OACI y garanticen una supervisión económica eficaz;
 - b) establecer un clima de inversión transparente, estable y predecible mediante la implicación de múltiples partes interesadas, la diversificación de fuentes de financiación y la consolidación del papel del sector privado, incluidas las alianzas público-privadas, la financiación mixta y los instrumentos del mercado de capitales;
 - c) elaborar programas y planes de infraestructura de aviación compatibles con los planes mundiales de la OACI, basados en datos sólidos de rentabilidad, un análisis de la brecha entre la demanda prevista y la capacidad actual, valoración de la rentabilidad y un análisis del ciclo de vida completo; y
 - d) armonizar la aviación con los objetivos socioeconómicos en general e integrar los programas y planes de infraestructura de aviación con un desarrollo debidamente equilibrado de los medios de transporte, con iniciativas multimodales y de planificación urbana, y vincularlos con planes y estrategias de desarrollo nacionales y/o regionales;
- 2) La OACI seguirá dirigiendo la elaboración de políticas y orientaciones, herramientas operacionales y la creación de capacidad. Este concepto incluye:
 - a) mantener las políticas y orientaciones vigentes de la OACI al día, orientadas hacia el futuro y atentas a las necesidades cambiantes, mientras se sigue mejorando su implementación por parte de los Estados para favorecer el fortalecimiento del marco de políticas de financiación de infraestructuras de aviación;
 - b) crear herramientas para diseñar proyectos de infraestructura de aviación que proporcionen a los Estados metodologías prácticas para realizar estudios de viabilidad y análisis de rentabilidad, de forma que se puedan tomar decisiones con fundamento y facilitar el diseño de proyectos solventes;
 - c) fomentar asociaciones efectivas entre instituciones financieras multilaterales, donantes, inversores y Estados con determinadas necesidades, y valorar la creación de un mecanismo mundial de apoyo a proyectos de infraestructura para facilitar la asignación idónea de proyectos a asociados para el desarrollo e instituciones financieras; y

- d) identificar, coordinar y proporcionar asistencia a los Estados con determinadas necesidades, en virtud del objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás* (NCLB), además de mejorar la creación de capacidad para abordar las carencias de la fuerza laboral y de calificaciones a través, entre otras, de la iniciativa NGAP.

— FIN —