



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales

3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

OPTIMIZAR LA CONECTIVIDAD AÉREA MEDIANTE MARCOS REGLAMENTARIOS ECONÓMICOS REFORZADOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota examina la conectividad aérea en un sistema internacional basado en red donde la situación de la conectividad aérea sigue siendo desigual entre regiones. Expone el concepto, la importancia y la estructura actual de la conectividad aérea mundial, destacando las disparidades y la resiliencia entre los mercados, y señala las principales limitaciones reglamentarias, operacionales y de mercado que afectan al rendimiento de la conectividad aérea. También tiene en cuenta las tendencias emergentes que afectan a la resiliencia y la sostenibilidad. A tenor de ello, la nota propone fórmulas prácticas y ejecutables para que los Estados optimicen la conectividad aérea mediante la liberalización del acceso a los mercados, sistemas diferenciados para los servicios de público pasajero y carga, el fortalecimiento de la cooperación regional, el respaldo adaptado a mercados marginados y una mejor efectividad reglamentaria y operacional, con el apoyo de los textos de orientación y herramientas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las medidas propuestas a la Conferencia se detallan en la sección 5.1.

<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>Repercusiones 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> Doc 10221, Asamblea – 42º período de sesiones. Montreal, 23 de septiembre – 3 de octubre de 2025. Comisión Económica. Informe Doc 9626, <i>Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional</i> Doc 9587, <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La conectividad aérea se refiere a la medida en que el sistema internacional de transporte aéreo permite el movimiento eficiente de personas pasajeras, correo y carga entre mercados, con la implicación de puntos de tránsito mínimos, tiempos factibles de viaje más breves, satisfacción óptima de quienes lo usan y el menor costo posible. Es un resultado observable del sistema que deriva de la interacción entre condiciones reglamentarias, operacionales y de mercado, más que de rutas individuales o medidas reglamentarias aisladas. Por tanto, refleja el funcionamiento y la integración general del sistema de transporte aéreo, y hasta qué punto el acceso al mercado se produce con eficacia y se plasma en conectividad eficiente y accesible.

1.2 La conectividad aérea eficaz sustenta la participación económica, la accesibilidad y la resiliencia y respalda un sector de la aviación que aporta 4,1 billones de dólares estadounidenses al PIB mundial, sostiene 86,5 millones de puestos de trabajo en todo el mundo y transporta el 33 % del valor del comercio mundial¹. Al vincular las economías con mercados y servicios externos, la conectividad aérea facilita el comercio, el turismo, la inversión, el empleo y la integración social. Su papel es vital para las islas geográficamente remotas y los Estados en desarrollo sin litoral, donde el transporte aéreo es el principal medio de acceso internacional fiable. La disrupción de la conectividad aérea mundial durante la pandemia de COVID-19 puso de relieve el papel de la aviación como catalizador económico: las reducciones sin precedentes en los servicios aéreos provocaron graves repercusiones en el comercio, el turismo, el empleo y las cadenas de suministro, incluida una abrupta caída del 94,4 % en el tráfico internacional de público pasajero en el punto álgido de la crisis, la paralización del 64 % de la flota mundial y la pérdida de más de 2,3 millones de puestos de trabajo en las líneas aéreas, los aeropuertos y el sector aeroespacial². Por tanto, las variaciones en los resultados de la conectividad aérea pueden tener importantes implicaciones para la inclusión económica y el desarrollo equilibrado del transporte aéreo internacional.

2. ESTRUCTURA, DISPARIDADES Y RESILIENCIA DE LA CONECTIVIDAD MUNDIAL

2.1 **Estado mundial de la conectividad.** La conectividad aérea se ha expandido significativamente en las últimas décadas, con una evolución desde los primeros acuerdos bilaterales, como el Acuerdo de Bermudas de 1946, hasta una red mundial cada vez más interconectada. Se proyecta que el tráfico aéreo alcance los 12 400 millones de personas pasajeras en 2050, lo que pone de manifiesto la importancia de mejorar la conectividad aérea para contribuir a las aspiraciones del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, es decir, un desarrollo del transporte aéreo sostenible, resiliente e inclusivo. Los marcos multilaterales, como el Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IATA), también han facilitado la explotación de servicios aéreos internacionales al favorecer el ejercicio de los derechos de tránsito y contribuir al desarrollo de redes mundiales de rutas. Este crecimiento se ha visto impulsado por la demanda, los marcos de servicios aéreos cada vez más flexibles, los avances en tecnología aeronáutica y la evolución de los modelos de negocio de las aerolíneas. Los servicios programados siguen siendo la columna vertebral de la conectividad aérea mundial, complementados por operaciones no programadas y chárter presentes en los destinos turísticos y los mercados nicho y emergentes. Los sistemas que combinan un eje central con una red radial siguen ampliando el alcance de la red mediante conexiones indirectas, mientras que el crecimiento de las compañías de bajo coste ha incrementado los servicios punto a punto, especialmente en los mercados secundarios, contribuyendo aún más al crecimiento de la conectividad aérea. Con el tiempo, las diferencias entre los modelos de negocio de las aerolíneas se han vuelto menos pronunciadas, lo que favorece un contexto más interconectado respaldado por acuerdos entre aerolíneas, códigos compartidos y alianzas. Sin embargo, los patrones de conectividad confirman las diferencias estructurales en tamaño y geografía del mercado, con mercados más pequeños y remotos que

¹ Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024*

² Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders 2024*

dependen más de conexiones indirectas y puntos de acceso limitados, lo que genera tiempos de viaje más largos y menor flexibilidad.

2.2 Disparidades en la conectividad mundial. La distribución de la conectividad sigue siendo desigual entre mercados y regiones, a pesar del crecimiento mundial en general del tráfico y la expansión de la red. Las rutas de alta densidad que conectan los principales ejes centrales y las grandes ciudades se benefician de servicios frecuentes, múltiples transportistas y oferta diversa de rutas, mientras que los mercados más pequeños o más aislados dependen principalmente de las conexiones indirectas a través de ejes centrales. Por tanto, la frecuencia del servicio, la capacidad y el alcance de la red son muy desiguales, lo que resulta en diferentes niveles de acceso y calidad de la conectividad entre los mercados. Las diferencias se constatan además en la disponibilidad de rutas directas, opciones competitivas y la diversidad de conexiones, que siguen siendo limitadas en mercados más pequeños o periféricos. Estas disparidades son más pronunciadas en los países en desarrollo sin litoral (LLDC) y en los pequeños estados insulares en desarrollo (SIDS), donde los volúmenes limitados de tráfico y las limitaciones geográficas restringen los servicios directos.

2.3 Resiliencia de la conectividad. El impacto de la pandemia de COVID-19 en el transporte aéreo puso de manifiesto y acrecentó las disparidades de conectividad existentes. Las rutas de menor densidad sufrieron una mayor reducción del servicio, mientras que los mercados de alta demanda y los corredores principales se recuperaron más rápidamente. En cambio, muchos mercados secundarios y periféricos registraron una recuperación más lenta e irregular, en los que algunas rutas no se restablecieron o pasaron a explotarse con menor frecuencia debido a la escasa demanda, el incremento de costes y cambio de prioridades en la red. Estos fenómenos indican una racionalización más amplia de la red y una reasignación de capacidad hacia mercados más viables comercialmente. Como resultado de ello, la recuperación ha sido más resiliente en los mercados centrales ya consolidados, mientras que las regiones menos conectadas siguen viviendo limitaciones persistentes, lo que amplía aún más las disparidades existentes en el rendimiento de la conectividad.

3. DIFICULTADES DE LA CONECTIVIDAD

3.1 Limitaciones reglamentarias. La conectividad aérea está significativamente influenciada por los marcos reglamentarios que fijan y aplican los Estados. Estas limitaciones surgen en áreas clave que afectan al acceso al mercado, la implementación y la adaptabilidad reglamentaria, como se detalla a continuación.

3.1.1 Restricciones de acceso al mercado y fórmulas proteccionistas. En muchos mercados, persiste una liberalización limitada, en que los acuerdos de servicios aéreos (ASA) ejercen restricciones sobre capacidad, frecuencia, rutas o designación que limitan el desarrollo de servicios, en algunos casos con una actitud cautelosa o protectora que pretende salvaguardar intereses nacionales o locales. Además, la inexistencia de ASA entre ciertos Estados puede deberse a una actitud selectiva o cautelosa con respecto al futuro en el acceso al mercado, influenciados por las condiciones actuales del mercado, la capacidad o competitividad de los transportistas nacionales y una demanda incierta, más que por objetivos de conectividad a largo plazo, lo que puede retrasar el establecimiento de marcos de cooperación o, en algunos casos, impedir por completo la explotación de servicios aéreos internacionales.

3.1.2 Liberalización regional y brechas en la implementación. Las iniciativas regionales y multilaterales de liberalización han contribuido considerablemente a la integración progresiva de los mercados de transporte aéreo y al fortalecimiento de la conectividad intrarregional. Experiencias tales como el mercado único de aviación de la Unión Europea (UE), el Acuerdo Multilateral de Servicios Aéreos (MASA) de la Comunidad y Mercado Común del Caribe (CARICOM), el Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) para los Estados africanos y el Memorando de Entendimiento sobre la Liberalización de los Servicios Exclusivos de Carga Aérea entre las administraciones de aviación civil de

los Estados Miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (LACAC) ilustran diferentes fórmulas hacia la liberalización y su potencial para estimular la conectividad, mientras que los arreglos interregionales siguen expandiéndose más allá de las regiones, como el Acuerdo Integral de Transporte Aéreo (CATA) entre los Estados miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y la UE y sus Estados miembros. A nivel mundial, hay iniciativas como el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (MALIAT) que confirman el empeño por lograr una liberalización multilateral más amplia, aunque la participación sigue siendo limitada y desigual, con distintas prioridades nacionales y diferentes niveles de preparación para el mercado y preocupaciones relativas a la exposición a la competencia.

3.1.3 Adaptabilidad reglamentaria a las condiciones cambiantes del mercado. En algunos casos, los marcos reglamentarios tal vez no se adapten al mismo ritmo que los cambios en los modelos de negocio de las aerolíneas, las prácticas operacionales y la dinámica del mercado. La aparición de nuevos participantes, nuevos servicios de aviación y modelos de negocio innovadores también podría poner a prueba la capacidad de adaptación de los marcos reglamentarios actuales, lo que puede limitar su eficacia para impulsar nuevas formas de desarrollo de red, cooperación y prestación de servicios, y puede restringir la capacidad del sector para responder a las necesidades emergentes de conectividad aérea. En concreto, la falta de adaptabilidad puede generar incertidumbre para las aerolíneas en sus decisiones de planificación e inversión y puede dificultar la innovación y el desarrollo de nuevas vías operacionales y comerciales cuando las condiciones reglamentarias no incorporan adecuadamente las nuevas realidades.

3.2 Limitaciones operacionales que afectan al desarrollo de la red. Las limitaciones operacionales que afectan a la conectividad se deben sobre todo a limitaciones en la infraestructura, el espacio aéreo y los procesos operacionales de las redes de aerolíneas. Restricciones como la capacidad aeroportuaria, la disponibilidad de franjas horarias, las limitaciones de infraestructura, las restricciones del espacio aéreo, que incluyen zonas de exclusión aérea, y los requisitos operacionales pueden limitar la introducción, expansión o sostenibilidad de los servicios. Los requisitos procedimentales para las aprobaciones operacionales también pueden retrasar la introducción y el desarrollo de servicios aéreos. Las limitaciones de espacio aéreo y rutas pueden aumentar los costes y los tiempos de viaje, y afectar así a la eficiencia y la fiabilidad.

3.3 Limitaciones del mercado que afectan a la demanda y la viabilidad. La conectividad aérea también está limitada por las condiciones del mercado que afectan a la viabilidad comercial de los servicios aéreos. Las decisiones de capacidad y red de las aerolíneas están regidas por los niveles de demanda, las estructuras de costes y el rendimiento esperado, lo que resulta en una concentración de servicios en mercados de alta demanda, mientras que los mercados más pequeños o menos estables experimentan una conectividad limitada y menos fiable. Las rutas de menor densidad son especialmente vulnerables a fluctuaciones en la demanda y las condiciones operacionales, lo que aumenta el riesgo de reducción o supresión del servicio. Estas dificultades demuestran que la conectividad está limitada no solo por el acceso al mercado, sino también por una demanda insuficiente y la escasa sostenibilidad comercial. Estas dificultades suelen ser más pronunciadas en los mercados más pequeños, remotos y con desventajas geográficas, como los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), donde los menores volúmenes de tráfico, los mayores costos de las operaciones y las limitaciones geográficas también pueden afectar la viabilidad del servicio. En respuesta a ello, la OACI ha puesto en marcha iniciativas y análisis específicos para comprender mejor las dificultades e identificar medidas destinadas a reforzar la conectividad y apoyar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en estos Estados. Una aplicación generalizada del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo Aeronáutico podría seguir estimulando el acceso a la financiación y el arrendamiento de aeronaves, contribuyendo así al desarrollo de la flota y a una mejor situación de conectividad.

3.4 Tendencias emergentes y aspectos que determinan la conectividad. Los avances tecnológicos y los nuevos modelos de negocio, la digitalización, la posible introducción de sistemas de aeronaves no tripuladas para servicios comerciales internacionales y arreglos de colaboración más flexibles

están influyendo en cómo se diseñan y prestan los servicios. Al mismo tiempo, hay factores ajenos a la aviación, como la situación geopolítica, cuestiones laborales, requisitos medioambientales y condiciones económicas en general, que repercuten en la capacidad operacional, los costes y la eficiencia de las rutas, mientras que las limitaciones de infraestructura y espacio aéreo, además de cambios en el comportamiento viajero y los vaivenes externos, siguen afectando a la sostenibilidad del servicio. Estas tendencias subrayan la necesidad de contar con marcos reglamentarios que sigan siendo receptivos y puedan adaptarse a las condiciones operacionales, tecnológicas y de mercado en evolución, que favorezcan una conectividad más eficiente, resiliente y preparada para el futuro.

4. DIRECCIÓN ESTRATÉGICA: FÓRMULAS PARA OPTIMIZAR LA CONECTIVIDAD

4.1 **Fórmulas estratégicas para los Estados.** Abordar las limitaciones de conectividad aérea requiere un uso más pragmático de los marcos reglamentarios, teniendo en cuenta las realidades operacionales, las condiciones del mercado y las nuevas tendencias del sector. Las siguientes fórmulas pueden ayudar a *los Estados a mejorar la conectividad mediante una acción más eficaz, receptiva y práctica.*

4.1.1 ***Liberalización del acceso a los mercados y modernización de los marcos reglamentarios.*** La liberalización del acceso a los mercados sigue siendo un motor clave para mejorar la conectividad en línea con la visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional. Ampliar y efectivamente lograr el acceso a los mercados, así como contar con disposiciones completamente flexibles sobre el acceso a los mercados en los ASA, mejoraría la capacidad de las aerolíneas y los nuevos participantes para responder a la demanda y a las condiciones operacionales en constante cambio. Como ejemplo, cabe mencionar la designación múltiple, la capacidad y las rutas flexibles, y criterios de designación modernizados en función del emplazamiento de la oficina principal, vinculados con un control efectivo ejercido mediante la adecuada vigilancia reglamentaria. Cuando la flexibilidad es limitada, la conectividad sigue restringida aunque que haya acceso a los mercados. En consecuencia, se anima a los Estados a contemplar una flexibilidad operacional total conservando, a su vez, la seguridad y protección de la aviación junto con una vigilancia adecuada de los aspectos económicos, para velar por el desarrollo equilibrado del mercado.

4.1.2 ***Fortalecimiento de la cooperación regional e interregional.*** Se anima a los Estados a fortalecer la cooperación regional para solventar la fragmentación del sistema internacional de transporte aéreo, de conformidad con la resolución A42-26 de la Asamblea³. Se debería dar prioridad a la implementación efectiva y oportuna de los arreglos regionales existentes, de forma que las disposiciones acordadas se traduzcan en resultados operacionales, respaldados por una mejor coordinación entre las autoridades nacionales competentes y la concordancia entre ámbitos normativos afines que incluyan la inmigración, aduanas y trámites fronterizos. Las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y otros mecanismos de cooperación también pueden respaldar estas iniciativas facilitando enfoques reglamentarios armonizados, poniendo en común conocimientos especializados y recursos, y reforzando la cooperación institucional para posibilitar una conectividad regional e interregional segura, fluida y sostenible. Esta labor puede contribuir a una mayor convergencia reglamentaria y fomentar el desarrollo gradual de marcos de conectividad mundial más coherentes e integrados.

4.1.3 ***Mejorar la conectividad en mercados marginados y de menor densidad.*** Mejorar la conectividad aérea en mercados marginados y de menor densidad requiere medidas específicas que contemplen tanto el acceso al mercado como la viabilidad comercial. Los derechos de tránsito por sí solos suelen ser insuficientes, ya que las limitaciones administrativas y la escasez de demanda y de volumen

³ [Assembly Resolution A42-26.pdf](#)

comercial pueden restringir su uso efectivo. Los Estados podrían valorar métodos más flexibles, como la concesión unilateral de acceso al mercado, aprobaciones simplificadas y mayor flexibilidad operacional para servicios de público pasajero y carga. Medidas para estimular la demanda, tal es el caso de trámites simplificados para la obtención de visados, facilitación del comercio, iniciativas específicas de promoción turística y fomento de destinos, apoyo a la movilidad de personas pasajeras, así como una mejora de la eficiencia logística y aduanera, junto con arreglos cooperativos como el código compartido y la transferencia entre líneas aéreas, podrían servir para ampliar el alcance de la red y respaldar servicios más viables y sostenibles comercialmente en los mercados. Estas actividades también pueden complementarse con medidas que faciliten el acceso a la financiación y el arrendamiento de aeronaves, con la aplicación del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo de Aeronaves cuando corresponda, incentivos gubernamentales para prestar apoyo a los servicios aéreos esenciales en algunas rutas críticas, y la priorización de las inversiones en infraestructura de aviación, estimulando así la ampliación de la flota, la expansión de la conectividad y la sostenibilidad de los servicios a largo plazo. El apoyo de la OACI puede reforzarse mediante la movilización de ingresos específica y asociaciones con donantes; el análisis de necesidades de aviación de los países en desarrollo sin litoral es un ejemplo concreto de financiación posible.

4.2 **El respaldo de la OACI a los Estados.** La OACI continuará respaldando a los Estados en la optimización de la conectividad aérea mundial y el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, en línea con sus objetivos estratégicos y las resoluciones pertinentes de la Asamblea sobre el desarrollo económico del transporte aéreo internacional. Con este fin, la OACI continuará proporcionando orientaciones normativas, capacitación y ayuda a la implementación mediante herramientas y plataformas consolidadas que promuevan el diálogo y la modernización progresiva de los marcos de acceso al mercado.

5. RECOMENDACIONES

5.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su examen por la Conferencia:

- a) Los Estados deberían conceder acceso total al mercado y aumentar la flexibilidad en su aplicación, en aras de una mayor flexibilidad de las operaciones de las aerolíneas comerciales, adoptar criterios de designación modernizados, con disposiciones relativas al emplazamiento de la oficina principal, y promover condiciones reglamentarias sobre los aspectos económicos que posibiliten operaciones aéreas justas, transparentes y eficientes, al tiempo que se favorecen arreglos jurídicos e institucionales que faciliten la conectividad, la inversión y el desarrollo sostenible de la flota;
- b) Los Estados y las organizaciones regionales relevantes deberían fortalecer la cooperación regional e interregional, incluso mediante RSOO y otros arreglos cooperativos de vigilancia, en pro de una implementación efectiva de los arreglos vigentes y una mejor coordinación con las autoridades y partes interesadas pertinentes para facilitar una conectividad aérea más integrada;
- c) Los Estados deberían tomar medidas concretas para mejorar la conectividad aérea en mercados marginados y de menor densidad, mediante un acceso flexible al mercado, procedimientos simplificados y medidas coordinadas con las autoridades competentes para estimular la demanda y la viabilidad del servicio, y facilitar a su vez las inversiones en aviación civil mediante el desarrollo de infraestructuras, la modernización de la flota y otras medidas que refuercen la conectividad aérea y la resiliencia; y
- d) La OACI seguirá respaldando a los Estados para optimizar la conectividad aérea mediante orientaciones normativas, como los modelos de acuerdo de servicios aéreos (MASA), la capacitación y la ayuda a la implementación, mediante herramientas y plataformas

relevantes, y con el fomento de la cooperación y la armonización progresiva de los marcos reglamentarios económicos del transporte aéreo.

— FIN —