Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/109[1]
9/10/26

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
2.2: Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

FACILITANDO LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y LA FINANCIACIÓN A LARGO PLAZO

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

Los aeropuertos son activos estratégicos e infraestructuras fundamentales que contribuyen a la conectividad, el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Se prevé que el tráfico mundial de pasajeros casi se duplicará a mediados de la década de 2040 en comparación con los niveles de 2025. Para hacer frente a este crecimiento a largo plazo de la demanda, será necesario hacer inversiones sustanciales en la infraestructura aeroportuaria.

La aplicación coherente de la Resolución A42-26 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) es imprescindible para permitir e incentivar la inversión en infraestructura aeroportuaria y su financiación a largo plazo, a través de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios estables, previsibles y transparentes, una supervisión económica transparente, efectiva y proporcional, y una mayor liberalización del acceso al mercado.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) reafirmar el reconocimiento de los aeropuertos como activos estratégicos y negocios competitivos a los que se debería permitir recuperar costos y financiar su desarrollo;
b) alentar a los Estados a que sigan aplicando el Doc 9082, con el apoyo de una supervisión económica transparente, efectiva y proporcional.
c) instar a los Estados a que establezcan marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios estables, previsibles y transparentes, y fomenten un clima de inversión transparente, estable y previsible, de conformidad con la Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI; y
d) alienten a los Estados a que procuren la liberalización del acceso al mercado, de conformidad con la Visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, en vista de los beneficios socioeconómicos que ello reporta a todas las partes interesadas.

[1] Versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI.

Objetivo estratégico:	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*.
Repercusiones financieras:	No tiene.
Referencias:	Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, 2025.* *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea,* Décima edición, 2024 (Doc 9082). *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632). *Pronósticos de tráfico aeroportuario 2025–2054 de ACI World, 2026.* *Necesidades de gastos de capital (CAPEX) 2026-2055 a nivel mundial de ACI, 2026.* *Informe de economía aeroportuaria de ACI World, 2016, 2026.* *Modelos de desarrollo aeroportuario de ACI, 2026.* *Acuerdos de concesión para el desarrollo aeroportuario de ACI: Enfoques globales y directrices para asociaciones público-privadas, 2025.* *Creando un campo fértil para la inversión privada en aeropuertos de ACI, Informe de política, 2018.*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeropuertos son activos estratégicos y negocios competitivos que desempeñan un papel fundamental en apoyo a la conectividad, el comercio, el turismo y el desarrollo económico. Para mantener estos beneficios, es necesario que los aeropuertos sigan siendo viables desde el punto de vista financiero y sean capaces de atraer inversiones a largo plazo con el fin de desarrollar, modernizar y ampliar la infraestructura aeroportuaria.

1.2 La Resolución A42-26 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados a *"establecer una buena gobernanza, por ejemplo, la creación de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios"* y alienta a los Estados a *"crear un clima de inversión transparente, estable y previsible que respalde el desarrollo de la infraestructura de la aviación, por ejemplo, haciendo participar a las partes interesadas, diversificando las fuentes de financiación y elevando la función del sector privado, entre otros, mediante inversiones privadas, reformas comerciales, iniciativas de financiación privada, sociedades público-privadas y diversos planes de incentivos"*.

1.3 Las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)* establecen que los derechos aeroportuarios son el principal medio para recuperar los costos derivados del funcionamiento de las instalaciones y los servicios aeroportuarios y para apoyar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Sin embargo, en muchos Estados, la aplicación inconsecuente de los principios de la OACI en materia de derechos limita la capacidad de los aeropuertos para recuperar sus costos y financiar inversiones a largo plazo en infraestructura. Esto dificulta el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y limita la capacidad de los aeropuertos para satisfacer la demanda futura y contribuir a la conectividad, el desarrollo económico y beneficios sociales más amplios.

1.4 Según los pronósticos de demanda a largo plazo del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) World, se prevé que el tráfico mundial de pasajeros casi se duplicará a mediados de la década de 2040 en comparación con los niveles de 2025. Para hacer frente a este crecimiento a largo plazo de la demanda, será necesario realizar inversiones sustanciales en infraestructura aeroportuaria.

1.5 El estudio de la ACI titulado "*Necesidades de gastos de capital (CAPEX) 2026-2055 a nivel mundial"* estima que los aeropuertos necesitarán aproximadamente 4,1 billones de dólares estadounidenses en inversión de capital para 2055, lo que subraya la importancia de contar con políticas habilitantes y marcos reglamentarios estables y previsibles para la inversión y la financiación a largo plazo de la infraestructura aeroportuaria. Esto incluye una supervisión económica proporcional, una tributación justa y transparente, la liberalización del acceso al mercado y una mayor conectividad.

2. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA: NECESIDADES Y FINANCIACIÓN

2.1 Se prevé que los aeropuertos de todo el mundo requerirán una inversión de capital de aproximadamente 4.1 billones de dólares estadounidenses hasta el año 2055 para satisfacer la demanda de pasajeros a largo plazo, mediante la ampliación de la capacidad y la modernización y renovación de los activos. Las necesidades de inversión de capital abarcan a todas las regiones, reflejando diferencias en la demanda prevista de pasajeros y en las necesidades de capacidad aeroportuaria y de desarrollo de infraestructura. Se prevé que Asia-Pacífico necesitará aproximadamente 1,55 billones de dólares estadounidenses, seguida de Norteamérica (1,27 billones), Europa (0,75 billones), Oriente Medio (0,23 billones), Latinoamérica y el Caribe (0,18 billones) y África (0,14 billones).

2.2 La inversión de capital en aeropuertos abarca tanto proyectos de nueva construcción como proyectos de reacondicionamiento. La inversión en proyectos de nueva construcción, estimada en 0,35 billones de dólares, apoya el desarrollo de nueva infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda de pasajeros a largo plazo, mientras que la inversión en proyectos de reacondicionamiento, estimada en 3,77 billones de dólares, respalda la ampliación, modernización y rehabilitación de la infraestructura aeroportuaria existente. El equilibrio entre la inversión en proyectos de nueva construcción y en proyectos de reacondicionamiento varía según las regiones, lo que evidencia diferencias en la madurez de la red aeroportuaria, en los requisitos en materia de capacidad y en las prioridades de desarrollo.

2.3 Los aeropuertos son negocios competitivos que generan ingresos, principalmente, a partir de dos fuentes: las actividades aeronáuticas y las no aeronáuticas. Los ingresos aeronáuticos, derivados, principalmente, de los derechos aeroportuarios, son la mayor fuente de ingresos aeroportuarios a nivel mundial, y equivalen, aproximadamente, al 54% de los ingresos totales. Los ingresos no aeronáuticos, generados a través de actividades comerciales, representan, aproximadamente, el 37%. Los aeropuertos también generan ingresos procedentes de actividades no operacionales, entre las que se incluyen los ingresos por intereses, subvenciones y subsidios, y la venta de inmuebles o activos, los cuales representan el 9% restante de los ingresos totales.

2.4 El Doc 9082 define un derecho aeroportuario como "*un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil"*. Por lo tanto, los derechos aeroportuarios son el principal mecanismo de financiación del desarrollo aeroportuario, permitiendo a los aeropuertos recuperar los costos operacionales, la depreciación y el servicio de la deuda, mantener la sostenibilidad financiera y respaldar la inversión a largo plazo.

2.5 Reconociendo los largos ciclos de planificación e inversión en infraestructura aeroportuaria, el Doc 9082 establece que, en circunstancias específicas, se puede aceptar el prefinanciamiento de proyectos a través de derechos aeroportuarios para ayudar a financiar inversiones grandes a largo plazo, siempre y cuando exista una vigilancia económica eficaz y transparente, se consulte con los usuarios y se establezca salvaguardias contables apropiadas. El prefinanciamiento puede reducir la dependencia de otras fuentes de capital y los costos de financiamiento asociados, contribuyendo, así, a un desarrollo oportuno de la infraestructura.

2.6 Los ingresos no aeronáuticos se han convertido en una fuente cada vez más importante de financiación de la infraestructura aeroportuaria. En los modelos de caja dual y caja híbrida, los ingresos comerciales (no aeronáuticos) quedan excluidos, total o parcialmente, de la determinación de los derechos aeroportuarios y son retenidos por el aeropuerto, dando mayor incentivo para el desarrollo comercial, la sostenibilidad financiera y la inversión en infraestructura aeroportuaria. En el modelo de caja única, los ingresos comerciales están totalmente incorporados en la determinación de los derechos aeroportuarios, utilizando efectivamente los ingresos comerciales para compensar los derechos aeronáuticos en vez de financiar la futura inversión en infraestructura.

2.7 El análisis de ACI muestra, a nivel mundial, un continuo viraje hacia los enfoques dual e híbrido, cuya participación en el tráfico mundial de pasajeros durante la última década ha aumentado de 60% al 76%, aproximadamente. Europa es un ejemplo a destacar, ya que el 84% del tráfico de pasajeros es manejado siguiendo estos enfoques. Además, el 42% de los aeropuertos comerciales tienen participación del sector privado, lo que representa, aproximadamente, 81% del tráfico de pasajeros en la región[2]. Estas tendencias reflejan la evolución de los aeropuertos hacia modelos de negocio enfocados en el comercio y demuestran que los marcos reglamentarios enfocados en el comercio ofrecen mayores incentivos para la inversión a largo plazo en infraestructura aeroportuaria y para la participación del sector privado.

3. MODELOS DE DESARROLLO AEROPORTUARIO

3.1 Se puede desarrollar la infraestructura aeroportuaria a través de una serie de arreglos en materia de propiedad, gobernanza y financiación, incluyendo la propiedad y explotación por el sector público, la propiedad pública gestionada bajo el modelo de una empresa privada, la propiedad privada y la participación del sector privado a través de acuerdos de concesión para el desarrollo aeroportuario y otros modelos de asociación público-privada (APP). La participación del sector privado puede adoptar diversas formas, tales como contratos de administración, modelos de construcción, explotación y transferencia (BOT) y acuerdos de venta comercial o arrendamiento.

3.2 Con la creciente necesidad de inversión en infraestructura aeroportuaria, y reconociendo que la financiación pública, por sí sola, a menudo, es insuficiente para financiar el desarrollo aeroportuario, los gobiernos están considerando, cada vez más, la participación del sector privado como una opción para obtener capital, experiencia operacional e innovación. En la actualidad, más de 850 aeropuertos en más de 90 países, que representan aproximadamente el 49% del tráfico de pasajeros a nivel mundial, cuentan con alguna forma de participación del sector privado.

3.3 Es imperativo que los gobiernos faciliten e incentiven la inversión a largo plazo en infraestructura aeroportuaria mediante el establecimiento de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios que generen un clima transparente, estable y previsible para la inversión y atraigan capital público y privado.

4. FACTORES DE POLÍTICA QUE FACILITAN LA INVERSIÓN Y LA FINANCIACIÓN A LARGO PLAZO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

4.1 La Resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI reconoce la importancia de fomentar un clima de inversión transparente, estable y previsible, a fin de facilitar la financiación de la infraestructura de transporte aéreo, con el apoyo de marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios apropiados, fuentes de financiación diversificadas y la participación del sector privado, donde resulte apropiado. De conformidad con estos principios, existen diversos factores de política que facilitan la inversión y la financiación a largo plazo de la infraestructura aeroportuaria.

[2] Informe de Economía Aeroportuaria de ACI World, 2016, 2026

4.2 La supervisión económica, donde fuera necesaria, debería ajustarse a las circunstancias del aeropuerto, y ser proporcional, transparente y efectiva, de conformidad con el Doc 9082. Debería permitir a los aeropuertos recuperar costos, obtener un razonable retorno sobre la inversión y contribuir al desarrollo de infraestructura a largo plazo.

4.3 La tributación debería seguir siendo justa, equitativa, transparente y no discriminatoria, de conformidad con los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632). Se debería mantener una clara distinción entre impuestos y derechos, a fin de apoyar la inversión, la conectividad y el crecimiento sostenible. La nota de estudio de ACI sobre la promoción de los Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional presenta más recomendaciones de política.

4.4 La liberalización, la conectividad y el acceso al mercado son importantes habilitadores del turismo y el desarrollo económico. La liberalización se traduce en un acceso formalizado al mercado a través de acuerdos bilaterales que eliminan las restricciones al transporte aéreo entre los Estados. Una mayor conectividad, la competencia y el crecimiento del tráfico refuerzan la viabilidad comercial de la infraestructura aeroportuaria y apoyan la inversión y la financiación a largo plazo.

5. CONCLUSIÓN

5.1 En su calidad de activos estratégicos y negocios competitivos, los aeropuertos deben mantener su viabilidad financiera y ser capaces de financiar su desarrollo a fin de satisfacer la futura demanda de transporte aéreo.

5.2 Los actuales criterios de la OACI constituyen una base sólida para la inversión y financiación a largo plazo de la infraestructura aeroportuaria. Su aplicación coherente, junto con marcos jurídicos y reglamentarios estables, previsibles y transparentes, una supervisión económica proporcional y efectiva, y modelos de negocio aeroportuario comercialmente sostenibles, reforzará la viabilidad financiera de los aeropuertos e incentivará la inversión a largo plazo.

5.3 El fortalecimiento de estas condiciones habilitantes contribuirá al desarrollo seguro, eficiente y económicamente sostenible de la aviación civil internacional, mejorará la conectividad a nivel mundial y maximizará los beneficios económicos y sociales del transporte aéreo para los Estados.

— FIN —