Organización de Aviación Civil Internacional

**NOTA DE ESTUDIO**

ATConf/7-WP/117
24/9/26
**(Nota de información)**
**En español únicamente**

# 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**

## SISTEMA DE EXPLOTACIÓN DE AEROPUERTOS

(Nota presentada por Uruguay y apoyada por 19 Estados miembros de la CLAC)[1]

**RESUMEN**

Esta nota de estudio se presenta con la finalidad de alentar modelos de gestión de aeropuertos, que permiten el financiamiento de aquellos que no son sustentables económicamente por el volumen de su mercado y puedan operar con una infraestructura que cumpla con los estándares requeridos, proporcionando oportunidades de negocios y desarrollo económico para territorios alejados de los centros de distribución, fortaleciendo la conectividad e integración del transporte aéreo internacional, creando una red de aeropuertos secundarios con capacidad de recibir flujo de transfronterizos.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil cumple un papel esencial en la integración territorial, el turismo, el comercio, la movilidad de personas y de la carga, así como también contribuye sustancialmente en el desarrollo económico, social y la movilidad global. - Dentro de este ecosistema la infraestructura aeroportuaria constituye un pilar fundamental que garantiza la eficiencia en las operaciones.

1.2 Históricamente, el desarrollo de la infraestructura se ha abordado mediante modelos de gestión y/o enfoques de inversiones individuales o de los propios Estados, los cuales, en la actualidad, se valen de herramientas innovadoras que optimizan los recursos y garantizan todo el sistema.

[1] Argentina, Belice, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela.

1.3 En países con mercados internos reducidos o en regiones distantes de los principales polos de distribución del tráfico a nivel global, la infraestructura aeroportuaria no puede valerse únicamente de aeropuerto por aeropuerto, sino también en función de su aporte al conjunto de la red. El valor estratégico se aprecia mejor cuando se la concibe como una malla integrada que conecta territorios, genera economías de escala y fortalece la inserción regional e internacional.

1.4 Uruguay en el año 2020 comenzó la implementación de un Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales (SINAI), como un modelo de gestión aeroportuaria en una red orientada a modernizar infraestructura, fortalecer la conectividad aérea y promover el desarrollo económico, turístico, logístico y social del interior del país.

1.5 La red está integrada por ocho aeropuertos todos ellos con categoría de internacional, distribuidos estratégicamente en el territorio, de los cuales en su mayoría aumentaron su tráfico, ofreciendo mayores oportunidades de desarrollo a zonas deprimidas y servicios a los usuarios.

1.6 A título de ejemplo el Aeropuerto Internacional de Rivera, “Presidente Gral. Oscar Gestido” ubicado en la zona fronteriza con la Republica Federativa del Brasil se remodeló y adaptó para convertirlo en un Aeropuerto de uso binacional, con lo cual sería el primer Aeropuerto con estas características en America Latina.

1.7 También integrados a esta red se encuentran los Aeropuertos Internacionales ubicados en la ciudad de Salto “Nueva Hespérides” y el de la ciudad de Carmelo “Zagarzazú” limítrofes ambos con la República Argentina.

1.8 Estos aeropuertos tenían operaciones marginales o nulas por falta de equipamiento tecnológico. Tras la inversión realizada al amparo del sistema (SINAI) se encuentran habilitados internacionalmente, generando un incremento del tráfico transfronterizo, vuelos no regulares y aviación general, todo lo que atrae inversiones privadas periféricas.

1.9 La gestión de los aeropuertos que integran el sistema o red, se realiza de forma conjunta por un mismo explotador, lo que permite el financiamiento de aquellos con insuficiente tráfico que no se sustenten económicamente por sí mismos. Los aeropuertos con menor tráfico y que carecen de ingresos significativos, pueden contar con infraestructura, equipamiento, operación y mantenimiento de alto nivel, apoyados en la sustentabilidad del sistema en su conjunto.

1.10 La experiencia se alinea con criterios reconocidos internacionalmente en los que se señala que explotadores aeroportuarios pueden administrar un sistema aeroportuario o una red de aeropuertos, y que las redes pueden generar economías de escala, mejorar la eficiencia de la gestión centralizada y apoyar a aeropuertos más pequeños mediante mecanismos de contribución cruzado dentro de una política nacional de transporte.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El concepto de red aeroportuaria está contemplado entre otros, en el Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562-OACI). Los sistemas o redes de aeropuertos pueden lograr economías de escala, atender necesidades de corto y largo plazo de los usuarios y apoyar la cohesión económica y social entre regiones, pudiendo mejorar la seguridad de los vuelos, ofreciendo aeropuertos alternativos en casos de mal tiempo o emergencias.

2.2 Uruguay adoptó una solución compatible con esa tendencia: La Ley No 19.925 creó el Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales declarando que la explotación de los servicios aeroportuarios es un objetivo prioritario para el país. Dicho sistema se implementó de forma tal que el Aeropuerto Internacional Carrasco *(General Cesáreo L. Berisso – MVD)* actúa como plataforma principal y los aeropuertos internos o domésticos, se integran a una misma visión de infraestructura, operación y mantenimiento.

2.3 Antes de este sistema los aeropuertos del interior del país dependían exclusivamente de presupuestos estatales, en general limitados, lo que generaba obsolescencia tecnológica y escaso mantenimiento en su infraestructura.

2.4 La implementación del SINAI permitió orientar inversión en dichos aeropuertos, para elevar su capacidad operativa y su nivel de servicio. Los programas de inversión comprendieron obras y mejoras destinadas a cumplir estándares de certificación.

2.5 Una infraestructura aeroportuaria modernizada permite ampliar las posibilidades de conectividad, facilitar operaciones más seguras y eficientes, mejorar y generar condiciones para el desarrollo económico, turístico, logístico y social ofreciendo mayores oportunidades de desarrollo a zonas deprimidas y servicios a los usuarios.

2.6 En ese sentido, los proyectos para cada aeropuerto se realizaron en función de su potencial de captación regional y de su conectividad con ciudades relevantes de la región, lo que fue valorado como adecuado para promover mayor desarrollo económico, turístico y social en las zonas donde se ubican los aeródromos.

2.7 Este Sistema demuestra que una red aeroportuaria puede transformar aeropuertos de bajo tráfico en infraestructuras estratégicas. De esta forma la sustentabilidad no se mide aeropuerto por aeropuerto, sino en la capacidad del sistema para distribuir recursos, conocimiento técnico, mantenimiento, estándares operativos, optimizando los costos de todo el sistema, sin perjuicio de los beneficios para la conectividad en general.

2.8 Asimismo, se fortaleció la eficiencia del espacio aéreo, al dotar de aeropuertos de alternativa como lo es el de Santa Bernardina en la ciudad de Durazno, con infraestructura y ayudas a la navegación aérea para funcionar como tal.

2.9 Si bien los modelos de redes de aeropuertos son eficaces, pueden conllevan el riesgo de que se incrementen los precios aeroportuarios en sus terminales principales o sea las mas rentables, para financiar los aeropuertos deficitarios, lo que podría restar competitividad internacional a los aeropuertos principales.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia de Uruguay demuestra que la gestión aeroportuaria en red es una herramienta eficaz para modernizar infraestructura, fortalecer la conectividad y promover desarrollo regional.

3.2 Constituye así una experiencia útil para otros Estados que buscan desarrollar infraestructura aeroportuaria fuera de sus principales centros urbanos, mejorar la conectividad interna y fortalecer la resiliencia del transporte aéreo como instrumento de integración, desarrollo económico, social y de movilidad global.

3.3 Apoyados en la sustentabilidad del sistema en su conjunto y con un rol central en un aeropuerto de mayor capacidad, constituye una lógica que coincide con prácticas reconocidas internacionalmente, donde las redes aeroportuarias permiten economías de escala, gestión centralizada eficiente y cohesión territorial.

3.4 Se insta a la OACI a desempeñar un papel protagónico en la elaboración de guías de orientación para que los Estados utilicen estos modelos de negocios, estableciendo metodologías para que los mismos garanticen la sostenibilidad de la red sin comprometer la competitividad.

— FIN —