Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/118
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

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

LA ZONA FRANCA AEROPORTUARIA MULTIMODAL COMO MECANISMO DE CONECTIVIDAD DE CARGA: LA EXPERIENCIA DE (URUGUAY)

[Nota presentada por Uruguay y apoyada por 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)[1]]

RESUMEN

Esta nota propone mostrar un marco de inversión en infraestructura con reglas estables, agilidad para el acceso de nuevas operaciones aéreas, incentivos para atraer operaciones logísticas, eficacia de los organismos públicos de comercio exterior, una mirada multimodal e integral del aeropuerto, y la posibilidad de realizar actividades de valor agregado dentro del recinto aeroportuario. América Latina cuenta con un único régimen de aeropuerto libre multimodal, el que opera dentro del Aeropuerto Internacional de Carrasco (Montevideo, Uruguay), como subsidiaria de Corporación América Airports, concesionaria de dicho Aeropuerto.

Se invita a la Conferencia a tomar nota de la información contenida en la presente nota de estudio.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Uruguay es una economía pequeña y abierta que, ante la imposibilidad de competir por volumen de conectividad de pasajeros con mercados de mayor escala, desarrolló una política específica de conectividad de carga aérea basada en un régimen de zona franca aeroportuaria multimodal. Mejorando la conectividad aérea de carga es el resultado de aplicar, de manera combinada y múltiples factores económicos, regulatorios y de gestión pública. Latin America Cargo City (LACC / TCU S.A.), que opera dentro del Aeropuerto Internacional de Carrasco desde su concesión en el año 2004, es una de las expresiones concretas de esa política, operando en régimen de Aeropuerto Libre, recibe y despacha carga por vía aérea, terrestre y marítima, habilitando actividad de valor agregado a escasos metros de la pista y dentro del predio aeroportuario.

[1] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela (República Bolivariana de).

1.2 La presente nota se enmarca en la Cuestión 3.2 del orden del día. El eje temático versa sobre el concepto de mejorar la conectividad mediante coordinación de diversos factores que inciden en la actividad de carga más que la toma de medidas aisladas; la sección de Análisis presentará esos factores y los ilustra con la experiencia de LACC en el aeropuerto sin ignorar las diferencias entre los modelos y necesidades del segmento de pasajeros y del segmento de carga.

2. ANÁLISIS

2.1 **Un resultado de la aplicación combinada de múltiples factores**. Mejorar la conectividad de un aeropuerto no depende de una única medida aislada, sino de la aplicación conjunta de factores, tales como los económicos, regulatorios y de gestión pública que, combinados, elevan el nivel de actividad de una plataforma logística. La incidencia practica de estos factores en Uruguay se ven en la experiencia y desarrollo de LACC.

Dicha experiencia permite ilustrar, en el ámbito de la carga aérea, la incidencia práctica de estos factores.

2.2 **Reglas claras y estables para la inversión en infraestructura.** Facilitar iniciativas de inversión y desarrollo de infraestructura logística requiere disponer áreas para estas actividades bajo reglas de juego claras y sostenidas en el tiempo, junto con incentivos dirigidos a empresas desarrolladoras de infraestructura. La reciente inversión superior a USD 14 millones en una nueva terminal para e-commerce de 10.000 m² construidos, refleja cómo un marco de incentivos estables puede captar inversiones en infraestructura aeroportuaria para la carga.

2.3 **Agilidad y facilitación al acceso de nuevas operaciones aéreas**. El crecimiento de la conectividad depende entre otros factores de la agilidad y previsibilidad de la gestión administrativa asociada al acceso a nuevas operaciones aéreas evitando que trámites lentos se conviertan en una barrera adicional a la conectividad.

2.4 **Incentivos para atraer nuevas operaciones logísticas**. Atraer operaciones logísticas a un aeropuerto no depende únicamente de la infraestructura disponible, sino de la existencia de condiciones concretas para que operadores evalúen trasladar sus operaciones, contratando infraestructura ya desarrollada por terceros. Los regímenes de zona franca aeroportuaria son un ejemplo de este tipo de incentivo, al otorgar beneficios impositivos tanto a los operadores logísticos como a los dueños de las mercaderías que allí operan.

2.5 **El sector público como factor determinante**. La intervención de los organismos públicos en el comercio exterior, como aduanas, seguridad, sanidad –entre otros- con medios adecuados y políticas de gestión medibles, ágiles y transparentes impactan en la conectividad de carga El funcionamiento del sector público puede ser, en la práctica, la diferencia entre una plataforma logística que agrega valor y otra que no lo hace. Certificaciones y habilitaciones alcanzadas como IATA CEIV Pharma, las habilitaciones sanitarias correspondientes y la condición de Operador Económico Calificado (OEC) ante la Dirección Nacional de Aduanas reflejan, en parte, un nivel de coordinación público-privada sostenido en el tiempo.

2.6 **Una mirada multimodal, más allá de la carga aérea**. Quienes utilizan servicios de transporte aéreo de carga suelen tener, también, necesidades de transporte marítimo o terrestre. Esto exige una mirada integral de los aeropuertos, entendidos no como terminales limitadas a la carga aérea sino como plataformas logísticas multimodales. Bajo esa lógica, recibiendo y despachando carga por vía aérea, terrestre y marítima tanto a Uruguay como a la región Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Bolivia y otras, tendiendo a formar un hub regional.

2.7 **Valor agregado más allá del cross-docking**. Un aeropuerto que habilita, con la debida consistencia aduanera, actividades de valor agregado sobre la mercadería -y no únicamente operaciones de cross-docking en las que la carga se recibe y entrega en el mismo estado- ofrece un diferencial relevante para determinadas operaciones. En Uruguay, esta posibilidad de acondicionamiento y valor agregado dentro del aeropuerto y a escasos metros de la pista es un componente central de su propuesta de valor.

2.8 **Los resultados obtenidos** El desarrollo realizado por el operador aeroportuario, contando con el acompañamiento de los organismos públicos intervinientes en la actividad, han habilitado un crecimiento sustantivo del nivel de actividad. En los últimos 10 años la infraestructura ha crecido un 85%, se han captado operaciones regionales de empresas multinacionales muy reconocidas, y el volumen de negocios ha crecido por encima del 100%.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia de Uruguay indica que la conectividad de carga aérea mejora como resultado de la aplicación combinada de reglas estables de inversión, agilidad administrativa, incentivos bien dirigidos, eficacia del sector público, una mirada multimodal del aeropuerto y la posibilidad de realizar actividades de valor agregado dentro del recinto aeroportuario, y no de un único instrumento aislado.

3.2 Se sugiere a la Conferencia a considerar que las metodologías e indicadores basados en datos que se adopten en el marco de la Cuestión 3.2 incorporen de manera explícita la dimensión de carga aérea, y a promover el intercambio de experiencias entre Estados sobre regímenes incentivados y otros mecanismos de conectividad de carga aplicables a mercados de menor escala.

3.3 Asimismo, se invita a tomar nota de la información contenida en la presente nota de estudio.

— FIN —