Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/207
30/10/26
(Nota de información)
En español e inglés únicamente[1]

SEPTIMA 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
2.1: Integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión

MARCO MUNDIAL DE MEDICIÓN DE LA CONECTIVIDAD AÉREA Y ORIENTACIÓN SOBRE SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES

(Nota presentada por México)

RESUMEN

El plan estratégico de la OACI hacia 2050 coloca a la conectividad aérea en el centro de los objetivos de la Organización. Sin embargo, no existe una metodología común para medirla. Los índices disponibles, desarrollados por organismos financieros y por la industria, miden la importancia de los aeropuertos en la red mundial y no si el territorio y la población de un Estado están efectivamente servidos, por lo que un Estado puede mejorar en esos índices mientras su interior se desconecta. Las metas que no pueden medirse no pueden gestionarse.

En paralelo, los Estados llevan casi medio siglo operando esquemas de servicio aéreo esencial para llevar conectividad donde el mercado no llega por sí solo, cada uno diseñado desde cero por falta de orientación internacional. México presenta evidencia estadística propia, ofrece la metodología de su Índice de Conectividad Aérea Esencial (ICAE) y propone instrumentos concretos para cerrar ambas brechas.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La conectividad aérea es el vehículo por el que la aviación entrega desarrollo económico y bienestar social, y así lo recoge el plan estratégico de la Organización hacia 2050. No obstante, la conectividad carece de una definición operativa y de una metodología de medición comunes en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Cada Estado, cada organismo y cada consultor la mide de manera distinta, lo que impide comparar puntos de partida, fijar metas verificables y evaluar el efecto de las políticas.

1.2 El vacío es doblemente relevante para los Estados en desarrollo con geografía compleja, donde la aviación no compite con otros modos de transporte sino que sustituye lo que esos modos no pueden ofrecer en tiempo, seguridad y acceso. Para esos Estados, medir la conectividad territorial es medir la integración nacional.

[1] Versiones en español e inglés proporcionadas por México.

1.3 La presente nota documenta las dos brechas, la de medición y la de orientación sobre esquemas de servicio aéreo esencial, presenta la evidencia y la experiencia de México y propone a la Conferencia instrumentos concretos y verificables para cerrarlas.

2. LA BRECHA DE MEDICIÓN

2.1 Los índices de conectividad disponibles se construyen desde la perspectiva de la red mundial. Los principales son el Índice de Conectividad Aérea del Banco Mundial, el indicador de conectividad que publica la (Asociación del Transporte Aéreo Internacional) IATA y los índices de conectividad aeroportuaria elaborados con la metodología NetScan que emplean los consejos internacionales de aeropuertos. Todos ponderan el número de destinos, las frecuencias y el peso de los aeropuertos asociados, de modo que capturan la importancia de los grandes nodos. Esa perspectiva es valiosa pero incompleta, pues nada dice de la población que queda fuera del sistema.

2.2 La evidencia de México ilustra la diferencia entre ambas lecturas. El país ocupa posiciones destacadas en los índices de red gracias a sus grandes nodos y, al mismo tiempo, alrededor de 27 millones de sus habitantes, uno de cada cinco, residen en más de 109 mil localidades situadas a más de 90 minutos de desplazamiento terrestre del aeropuerto comercial más cercano, sólo 4 por ciento de sus pasajeros nacionales vuela en rutas que no tocan los seis nodos principales del país (Ciudad de México, Felipe Ángeles, Guadalajara, Monterrey, Cancún y Tijuana) y 184 rutas nacionales operan con una sola aerolínea. Un índice hub-céntrico registra al México conectado y omite al México por conectar.

2.3 Para cerrar esa brecha analítica, México desarrolló y mantiene en operación, dentro del sistema de información estadística de su autoridad de aviación civil, el Índice de Conectividad Aérea Esencial (ICAE), un indicador compuesto de escala 0 a 100 que combina cinco dimensiones, la amplitud de la red (destinos servidos), la intensidad del servicio (frecuencias diarias), el alcance internacional, la función de conexión del aeropuerto y, de manera distintiva, la cobertura territorial per cápita, medida como las rutas disponibles por cada cien mil habitantes dentro del área de servicio de 90 minutos del aeropuerto. Esta última dimensión incorpora a la población al centro de la medición, que es precisamente lo que los índices de red omiten. La nota técnica del ICAE documenta la metodología y los resultados vigentes para los aeropuertos del sistema mexicano.

2.4 México no propone que la OACI adopte su índice, sino que exista un marco común. La metodología del ICAE y la evidencia estadística que lo alimenta se ofrecen como insumo de los trabajos, junto con la experiencia de los demás Estados y organizaciones que han desarrollado mediciones propias.

3. LA BRECHA DE ORIENTACIÓN SOBRE SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES

3.1 Donde la conectividad no se sostiene por el mercado, los Estados han recurrido a esquemas de servicio aéreo esencial. Estados Unidos opera su programa desde 1978, la Unión Europea instituyó las obligaciones de servicio público, y varios Estados de América Latina, Asia y Oceanía administran esquemas propios de rutas sociales o subvencionadas. Cada uno fue diseñado desde cero, porque no existe en el marco de la OACI orientación que sistematice medio siglo de experiencia mundial.

3.2 La ausencia de orientación tiene costos conocidos. Esquemas con subsidios mal diseñados distorsionan mercados adyacentes, adjudicaciones sin competencia elevan el costo fiscal, y programas sin métricas de evaluación no pueden demostrar resultados. Un manual de la OACI permitiría a los Estados que ya operan esquemas mejorarlos y a los que carecen de ellos diseñarlos bien desde el origen, en armonía con los principios del Doc 9082.

3.3 El manual debe atender de manera específica la economía del combustible de aviación en las operaciones regionales, con independencia de la agenda de transición energética. La física de la

operación hace que la ruta corta queme más combustible por pasajero-kilómetro que la ruta larga, la evidencia mexicana registra una relación de dos y media veces entre los tramos menores de 400 kilómetros y los mayores de 1,400, y la logística de suministro encarece el litro precisamente en los aeropuertos pequeños, con diferenciales territoriales que en México alcanzan 21 por ciento por litro. Ese doble efecto compromete la viabilidad de la ruta regional en todo el mundo y no cuenta hoy con orientación económica de la Organización.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La agenda hacia 2050 necesita una vara común. Sin metodología estandarizada de medición, los objetivos de conectividad del plan estratégico no podrán verificarse, y sin orientación sobre servicios aéreos esenciales, los Estados seguirán improvisando en solitario la parte de la conectividad que el mercado no entrega.

4.2 Las medidas que se proponen son instrumentos concretos con órganos responsables y documentos de destino identificables, cuya materialización puede verificarse antes de la siguiente Conferencia.

— FIN —