ATConf/7-WP/214
17/11/26

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

PROYECTO DE INFORME

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

2.2.1 DOCUMENTACIÓN

2.2.1.1 La nota WP/152, presentada por Brasil, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tráfico Aéreo (IFATCA), y copatrocinada por Singapur y Emiratos Árabes Unidos, hace hincapié en la importancia de una modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) coordinada a nivel mundial y económicamente sostenible para dar cabida al futuro crecimiento de la aviación, reforzar la resiliencia operacional y posibilitar las operaciones de aviación emergentes. La nota subraya la necesidad de una inversión sostenida en infraestructura moderna de ATM y del espacio aéreo, así como en la interoperabilidad y la armonización a nivel mundial. Asimismo, destaca que al coordinar la ejecución a través del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Trayectoria Mínima de Implementación (MIP) propuesta se podría reducir la fragmentación y los costos, y al mismo tiempo dar más certidumbre a las inversiones. Se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a integrar la modernización de la ATM en sus estrategias nacionales de infraestructura, promover una financiación transparente y económicamente sostenible, y apoyar los esfuerzos de la OACI para reforzar una aplicación coordinada e interoperable a nivel mundial.

2.2.1.2 La nota WP/37, presentada por China, analiza el desarrollo coordinado de instalaciones y medios, que abarca las operaciones de aeronaves exclusivamente de carga, las terminales de carga y las instalaciones de control e inspección, la manipulación de carga especial, los sistemas digitales y la conectividad multimodal. Partiendo de la experiencia del aeropuerto chino de Ezhou Huahu en el desarrollo de un centro aeroportuario especializado en carga, la nota brinda enseñanzas prácticas para los países en desarrollo a la hora de planificar la infraestructura de carga en función de la demanda del mercado y las condiciones locales, con miras a reforzar la resiliencia de la cadena de suministro, mejorar la facilitación del comercio y promover el desarrollo económico regional. Se invita a la Conferencia a solicitar a la OACI que facilite el intercambio voluntario de buenas prácticas en el desarrollo de centros aeroportuarios especializados en carga, alentar a los Estados miembros a que refuercen la preparación de proyectos y apoyar la creación capacidades en los países en desarrollo, aprovechando entre otras cosas la disposición de China a compartir su experiencia con el aeropuerto de Ezhou Huahu.

2.2.1.3 La nota WP/141, presentada por República Dominicana y copatrocinada por Emiratos Árabes Unidos, propone un enfoque integrado para modernizar los servicios de navegación aérea, basándose en la experiencia del país en la mejora de las comunicaciones, la navegación, la vigilancia, la automatización de la gestión del tránsito aéreo y los sistemas meteorológicos. La nota destaca la importancia de adecuar las inversiones en infraestructura a la demanda de tráfico proyectada, el rediseño operacional, la sostenibilidad financiera, la gestión del ciclo de vida de los activos y la preparación del personal. Basándose en el Proyecto de Reestructuración del Espacio Aéreo de República Dominicana, demuestra cómo las mejoras tecnológicas coordinadas, la revisión de los procedimientos y la instrucción del personal pueden mejorar la capacidad y la resiliencia operacional. Se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a que adopten una planificación integrada al priorizar sus proyectos de modernización y a recomendar que la OACI proporcione orientación práctica y casos de estudio para ayudar con la implementación en los distintos contextos nacionales.

2.2.1.4 La nota WP/47, presentada por Indonesia y copatrocinada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), destaca las dificultades de conectividad y financiación que enfrentan los Estados archipelágicos y geográficamente aislados, donde la prestación de servicios aéreos sostenibles se ve limitada por volúmenes escasos de tráfico, altos costos de infraestructura, vulnerabilidad climática y restricciones operacionales. La nota hace hincapié en la importancia de los mecanismos innovadores de financiación, como las asociaciones público-privadas, la ayuda combinada de entidades financieras y bancos de fomento, junto con la evaluación de los beneficios socioeconómicos de la infraestructura de aviación. También pone de relieve las limitaciones de los indicadores nacionales de conectividad para identificar las áreas desatendidas y propone estudiar la posibilidad de realizar análisis subnacionales de la conectividad para canalizar mejor las inversiones. Se invita a la Conferencia a fomentar el intercambio de mejores prácticas, solicitar a la OACI que recopile orientaciones y casos prácticos sobre modelos sostenibles de financiación de infraestructura, estudiar mecanismos innovadores de financiación, propiciar que se tengan en cuenta los beneficios socioeconómicos y de conectividad en las decisiones de inversión, y examinar la viabilidad de medir la conectividad a escala subnacional.

2.2.1.5 La nota WP/60, presentada por Indonesia, resalta la importancia de vincular la evaluación de la capacidad aeroportuaria y las previsiones de la demanda futura con la planificación de la inversión en infraestructura. La nota propone fortalecer la planificación de la capacidad mediante hipótesis sobre la demanda, el análisis de las deficiencias de capacidad, alternativas para aumentar la capacidad, factores que desencadenan la inversión, una ejecución por etapas y reevaluaciones periódicas, entendiendo la capacidad aeroportuaria como parte de la red de transporte aéreo en su conjunto. Esto permite a los Estados adecuar el desarrollo de infraestructura a la demanda actual y proyectada, hacer un uso eficiente de las inversiones disponibles y responder al dinamismo de las condiciones operacionales y de tráfico. Se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a fortalecer el vínculo entre la evaluación de la capacidad, las previsiones de la demanda futura y la planificación de la inversión en infraestructura, adoptar mecanismos flexibles y por etapas para aumentar la capacidad, y solicitar a la OACI que mejore las orientaciones pertinentes y facilite el intercambio de mejores prácticas relativas a la planificación de la capacidad aeroportuaria y la inversión en infraestructura.

2.2.1.6 La nota WP/46, presentada por Japón y copatrocinada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), propone que las futuras políticas de transporte aéreo internacional se centren no solo en fomentar el crecimiento ampliando el acceso a los mercados, sino también en invertir en infraestructura y recursos humanos para la aviación. La nota destaca la importancia de contar con políticas previsibles y a largo plazo que integren la aviación en los planes nacionales de desarrollo, y de crear condiciones propicias para facilitar la inversión. Asimismo, hace hincapié en la necesidad de diversificar los modelos de gestión aeroportuaria, reforzar la cooperación entre partes interesadas, optimizar el uso de la infraestructura existente e invertir en recursos humanos. Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de la inversión sostenida, de la flexibilidad para adaptarse a las circunstancias de cada Estado, y de una mayor cooperación entre los gobiernos y las partes interesadas del sector de la aviación para aumentar la capacidad y hacer un uso eficaz de la infraestructura existente.

2.2.1.7 La nota WP/143, presentada por Namibia en nombre de 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[1], destaca el potencial del Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico para mejorar el acceso a la financiación de aeronaves reduciendo la incertidumbre

[1] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

jurídica y los riesgos para los acreedores. La nota hace hincapié en que la mera adhesión a los tratados no garantiza por sí sola que se reduzcan los precios de las aeronaves ni de los costos de arrendamiento; más bien, las ventajas dependen de que se hayan formulado las declaraciones pertinentes, de que haya una implementación efectiva a nivel nacional, de que existan procedimientos para velar por su cumplimiento y de la solvencia de las líneas aéreas. La nota propone un programa africano estructurado de apoyo a la implementación para detectar lagunas jurídicas y deficiencias operacionales, reforzar la capacidad institucional y evaluar las repercusiones en las condiciones de financiación. Se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a adherirse a ambos instrumentos y a avanzar en su implementación efectiva, y a pedir a la OACI y a los asociados pertinentes que refuercen las orientaciones para la implementación y la creación de capacidad, y que promuevan un seguimiento fundado en datos contrastados de sus efectos en los costos de financiación, la renovación de las flotas y la conectividad aérea.

2.2.1.8 La nota WP/73, presentada por Arabia Saudita, destaca que una reglamentación transparente, estable y previsible es fundamental para reducir la incertidumbre reglamentaria evitable y disminuir los costos de financiación de las obras de infraestructura de aviación. La nota propone cuatro mecanismos reglamentarios *ex ante* adaptables: determinar el tratamiento de las inversiones aprobadas para la recuperación de costos antes de asumir compromisos financieros, aclarar cómo se aplican los cambios reglamentarios posteriores, definir las circunstancias en las que pueden reconsiderarse las decisiones reglamentarias y mantener la continuidad cuando se retrase la adopción de nuevas decisiones. Subraya que una mayor previsibilidad podría mejorar la viabilidad financiera de los proyectos y reducir las primas de financiación, preservando al mismo tiempo la autoridad reglamentaria de los Estados, protegiendo a los usuarios y manteniendo una distribución adecuada de los riesgos de los proyectos. Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de un trato reglamentario previsible para que la inversión en infraestructura sea eficiente y a pedir a la OACI que elabore orientaciones prácticas de carácter no prescriptivo sobre los cuatro mecanismos *ex ante* adaptables propuestos, en consulta con las partes interesadas pertinentes.

2.2.1.9 La nota WP/75, presentada por Arabia Saudita y copatrocinada por Egipto, subraya que la liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados son insuficientes por sí solas para lograr el crecimiento previsto del tráfico aéreo mundial si no van acompañadas de la necesaria capacidad y modernización de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea. La nota pone de relieve que los cuellos de botella en las infraestructuras podrían provocar congestión y un deterioro de la calidad de los servicios, lo que socavaría la contribución de la aviación al crecimiento económico. Propone un enfoque más integrado que vincule la liberalización y el desarrollo de infraestructura, con mejor utilización de los datos para detectar carencias de capacidad y mecanismos más sólidos para movilizar inversiones. Se invita a la Conferencia a pedir a la OACI que reconozca la interdependencia entre la liberalización y las infraestructuras, aproveche los datos sobre infraestructura y cadenas de suministro para fundamentar la formulación de políticas y la planificación de la capacidad, cree una plataforma para facilitar la financiación y modernización de infraestructura e inste a los Estados a integrar los proyectos de infraestructura en las prioridades y estrategias nacionales de aviación.

2.2.1.10 La nota WP/74, presentada por Sudáfrica en nombre de 54 Estados miembros de la CAFAC[2], informa sobre las iniciativas de África para transformar las carencias detectadas en infraestructura de aviación en proyectos financiables y viables. La nota detalla cinco carteras de proyectos de infraestructura de aviación tras el análisis de brechas de infraestructura de aviación de 2023, que detectó 60 carencias en materia de

[2] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

infraestructura en aeródromos, servicios de navegación aérea y equipamiento de las aeronaves. A partir de los resultados de la Convención y Exposición Africana de Transporte Aéreo celebrada en 2026 en Lomé, se destaca la necesidad de reforzar la preparación de proyectos, los estudios de factibilidad, la previsión de la demanda, la modelización financiera y la distribución de los riesgos, promoviendo al mismo tiempo proyectos regionales y transfronterizos para impulsar las prioridades detectadas. Se invita a la Conferencia a reconocer el marco coordinado de África para impulsar proyectos de infraestructura, pedir a la OACI que refuerce las orientaciones prácticas sobre la preparación y financiación de proyectos y alentar a las instituciones de fomento y a los asociados para el desarrollo a brindar apoyo en la preparación de proyectos y proporcionar instrumentos adecuados de financiación y mitigación de riesgos.

2.2.1.11 La nota WP/175, presentada por los Emiratos Árabes Unidos y Omán, hace hincapié en la necesidad apremiante de modernizar la infraestructura del espacio aéreo y los servicios de navegación aérea para acompañar el crecimiento del tráfico aéreo mundial y preservar el valor de las inversiones en el sector de la aviación. La nota destaca la disparidad en los niveles de servicio y en las normas de separación sobre alta mar, así como las limitaciones de capacidad y la obsolescencia de las rutas fijas en el espacio aéreo continental, factores que pueden aumentar los retrasos, el consumo de combustible y las emisiones, al tiempo que ejercen presión sobre la seguridad operacional. Propone tres prioridades complementarias: requisitos de nivel mínimo de servicio (MSLR) armonizados para el espacio aéreo situado sobre alta mar, la mejora de las estructuras del espacio aéreo con gestión dinámica del espacio aéreo y las operaciones en rutas libres, y la ejecución acelerada del Proyecto 30/10 de la OACI para reducir la separación entre aeronaves cuando sea seguro desde el punto de vista operacional. Se invita a la Conferencia a instar a la OACI a que priorice la elaboración de requisitos de nivel mínimo de servicio para el espacio aéreo situado sobre alta mar, imprima velocidad a la implementación coordinada de estructuras mejoradas del espacio aéreo y a la ejecución del Proyecto 30/10 en el espacio aéreo oceánico y continental, y establezca indicadores de desempeño, hitos e informes periódicos al Consejo de la OACI para hacer un seguimiento del progreso.

2.2.1.12 La nota WP/109, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y apoyada por Indonesia, destaca la necesidad de acometer cuantiosas inversiones a largo plazo en infraestructura aeroportuaria para atender el crecimiento previsto del tráfico de público pasajero. La nota subraya la importancia de la aplicación sistemática de las políticas de la OACI sobre derechos establecidas en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) para que los aeropuertos puedan recuperar costos y financiar el desarrollo, respaldadas por una vigilancia económica proporcionada y marcos institucionales, jurídicos y reglamentarios estables, previsibles y transparentes. También destaca el papel de fuentes de financiación diversificadas, modelos de actividad aeroportuaria comercialmente sostenibles y la participación del sector privado para fortalecer la viabilidad financiera aeroportuaria y atraer inversiones. Se invita a la Conferencia a reafirmar el papel de los aeropuertos como activos estratégicos y empresas competitivas, a alentar a los Estados a que apliquen el Doc 9082, a que creen un clima de inversión estable y a que promuevan el acceso a los mercados y la conectividad para impulsar la inversión a largo plazo en infraestructura.

2.2.1.13 La nota WP/25, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), resalta la importancia de una reglamentación económica efectiva y de una vigilancia independiente de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para que la inversión en infraestructura sea eficiente y que los derechos se ajusten a lo dispuesto en el Doc 9082. La nota destaca la necesidad de que los organismos reguladores dispongan de recursos suficientes para que puedan llevar un control minucioso de los costos, los planes de inversión, la razonabilidad de los rendimientos y la distribución de los riesgos, independientemente del régimen de propiedad o de las modalidades de financiación. También destaca que deberían crearse marcos reglamentarios adecuados antes de poner en marcha procesos de privatización o concesión, con una imputación de costos transparente, consultas

efectivas con los usuarios y salvaguardias contra la transferencia excesiva del riesgo económico a los usuarios. Se invita a la Conferencia a reafirmar los principios de la OACI sobre imposición de derechos, pedir a la OACI que vigile y ayude a su aplicación efectiva, fortalezca los marcos de vigilancia económica, promueva la inversión en infraestructura en respuesta a la demanda y limite el prefinanciamiento a circunstancias excepcionales, con las salvaguardias correspondientes.

2.2.2 **DEBATE**

2.2.2.1 La Conferencia destaca la necesidad de mantener inversiones sostenidas en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación civil a fin de atender el crecimiento previsto del tráfico aéreo, mejorar la conectividad aérea y respaldar la sostenibilidad y resiliencia a largo plazo del sistema de transporte aéreo. Se destaca la necesidad de una planificación integrada y basada en datos empíricos que incluya la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea, el capital humano, las cadenas de suministro y la financiación. Se manifiesta apoyo a que la planificación de las inversiones en infraestructura se armonice con los pronósticos de tráfico, las evaluaciones de capacidad, los requisitos operacionales y las prioridades nacionales de desarrollo, velando al mismo tiempo por la utilización eficiente de la infraestructura existente. Se reconoce la interdependencia entre la liberalización del mercado y el desarrollo de la infraestructura, pero se subraya que este último no debería ser una condición previa para la liberalización de los acuerdos de servicios aéreos, ya que los acuerdos de carácter liberal pueden enviar señales claras al mercado que estimulen la inversión.

2.2.2.2 Se reconoce ampliamente la importancia de movilizar financiación suficiente y sostenible para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación. Se hace hincapié en la necesidad de reforzar la preparación de proyectos, la viabilidad financiera, el grado de preparación para recibir inversiones y una adecuada asignación de riesgos para atraer inversiones públicas y privadas. Se expresa apoyo al uso de diversas modalidades de financiación, entre ellas las asociaciones público-privadas, las concesiones y la financiación combinada, así como al fortalecimiento de la cooperación entre los Estados y las instituciones de financiación del desarrollo, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias y necesidades de inversión de cada país.

2.2.2.3 Se reconoce ampliamente la necesidad de modernizar de manera coordinada la infraestructura de navegación aérea y los sistemas de gestión del tránsito aéreo. Se manifiesta un amplio apoyo a las iniciativas encaminadas a mejorar la interoperabilidad mundial, armonizar la implementación y promover inversiones sostenidas en capacidades modernas de ATM, en consonancia con el GANP de la OACI, los planes regionales de navegación aérea (ANP) y las iniciativas destinadas a ejecutarlos. También se señala la necesidad de incorporar a las iniciativas de modernización de la infraestructura el desarrollo del capital humano, que incluye la planificación del personal y los requisitos de instrucción y competencias. Varios Estados comparten sus experiencias en la modernización de infraestructuras especializadas de aviación, tales como las instalaciones de carga aérea y los sistemas de servicios de navegación aérea. Se señala que la armonización de los niveles de servicio y su implementación deberían basarse en el desempeño y llevarse a cabo de forma gradual, teniendo en cuenta los distintos puntos de partida y capacidades de los Estados.

2.2.2.4 La Conferencia destaca la importancia de contar con marcos de reglamentación económica estables, transparentes y previsibles para facilitar la inversión en infraestructura. Se manifiesta un amplio apoyo a que se sigan aplicando las políticas de la OACI sobre derechos que figuran en el Doc 9082, incluidos los principios de relación de los derechos con los costos, transparencia, no discriminación y consulta con los usuarios, así como una vigilancia económica adecuada. Algunas delegaciones expresan reservas con respecto a las propuestas de imponer requisitos adicionales de vigilancia o restricciones al

prefinanciamiento, señalan los riesgos de establecer marcos de vigilancia excesivamente prescriptivos y subrayan la necesidad de preservar la flexibilidad para financiar proyectos de infraestructura de gran envergadura y de mantener la coherencia con las políticas y orientaciones vigentes de la OACI.

2.2.2.5 Se ponen de relieve las dificultades de financiación vinculadas al desarrollo y la modernización de la infraestructura, particularmente en los países en desarrollo, los Estados archipelágicos y las regiones con volúmenes escasos de tráfico o recursos financieros restringidos. Se destaca que la preparación de los proyectos y su viabilidad financiera suelen constituir limitaciones mayores que la disponibilidad de capital. Se subraya la necesidad de promover la flexibilidad en la financiación y el desarrollo de la infraestructura, teniendo en cuenta las circunstancias locales y reconociendo que los servicios aéreos esenciales no siempre pueden prestarse en condiciones de viabilidad comercial. También se señala la contribución de los servicios de aviación no regular a la conectividad en zonas desatendidas.

2.2.2.6 La Conferencia examina asimismo la importancia de la aplicación efectiva del Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico para facilitar el acceso a la financiación de aeronaves. Varios Estados subrayan que la ratificación debería ir acompañada de legislación interna adecuada, procedimientos judiciales y administrativos previsibles, y mecanismos eficaces para velar por su aplicación. Se expresa apoyo al fortalecimiento de la asistencia técnica y la creación de capacidad, incluida la cooperación entre la OACI, las organizaciones internacionales pertinentes y los asociados regionales, con miras a facilitar la aplicación y mejorar el acceso a la financiación de aeronaves.

2.2.2.7 La Conferencia toma nota de las siguientes notas de información: WP/181, presentada por Brasil; WP/34 y WP/35, presentadas por China; WP/197, presentada por India; WP/204, presentada por Japón; WP/157, presentada por Malasia; WP/208, presentada por México; y WP/117, presentada por Uruguay.

2.2.3 CONCLUSIÓN

2.2.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y sus deliberaciones sobre invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación civil en el marco de la cuestión 2.2, la Conferencia llega a las siguientes conclusiones:

a) que la inversión sostenida en infraestructura de aviación civil es esencial para adaptarse al crecimiento del tráfico, mejorar la conectividad aérea, aumentar la eficiencia y la resiliencia operacionales y contribuir a la sostenibilidad a largo plazo del transporte aéreo internacional;

b) que la planificación de las inversiones en infraestructura debería basarse en evaluaciones exhaustivas de la demanda actual y prevista de tráfico, los requisitos de capacidad, las necesidades operacionales, el análisis de beneficios socioeconómicos y las necesidades de personal, promoviendo al mismo tiempo la utilización eficiente de la infraestructura existente y adoptando mecanismos de desarrollo flexibles y por etapas adaptados a las circunstancias nacionales;

c) que la modernización coordinada de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea, incluidos los sistemas de gestión del tránsito aéreo, es esencial para aumentar la capacidad, la eficiencia, la resiliencia y la interoperabilidad mundial. Dicha modernización debería estar respaldada por el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI y las iniciativas conexas de implementación, y ejecutarse de manera gradual, teniendo en cuenta los distintos puntos de partida de los Estados;

d) que movilizar una financiación adecuada y sostenible sigue siendo un problema importante para el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación, sobre todo en los países en desarrollo y en las regiones desatendidas. El fortalecimiento de la preparación y la viabilidad financiera de los proyectos, el grado de preparación para recibir inversiones y la distribución adecuada de los riesgos, junto con mecanismos de financiación diversificada y alianzas con instituciones financieras, pueden facilitar la movilización de inversión pública y privada;

e) que la existencia de unos marcos de reglamentación institucionales, jurídicos y económicos estables, transparentes y previsibles es primordial para atraer inversiones en infraestructura a largo plazo y reducir la incertidumbre reglamentaria. Una vigilancia económica eficaz y la aplicación uniforme de las políticas de la OACI sobre derechos que figuran en el Doc 9082 son importantes para que exista un equilibrio adecuado entre la sostenibilidad financiera de los proveedores de infraestructura, la eficiencia de las inversiones, unos derechos razonables y los intereses del público usuario;

f) que la OACI debería continuar apoyando el desarrollo y la modernización de infraestructura mediante orientaciones, creación de capacidad, asistencia técnica y cooperación con los Estados y las partes interesadas del sector;

g) que una mayor participación en el Convenio de Ciudad del Cabo y en el Protocolo Aeronáutico, así como su implementación efectiva con el apoyo adecuado, son elementos cruciales para facilitar el acceso a la financiación de aeronaves y la renovación de las flotas; y

h) que deberían elaborarse orientaciones de carácter no prescriptivo sobre mecanismos de reglamentación ex ante para promover inversiones prudentes y eficientes en aeropuertos y navegación aérea, a fin de apoyar a los Estados y mejorar la viabilidad financiera de los proyectos.

2.2.4 RECOMENDACIÓN

Recomendación 2/2 — Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados refuercen la planificación de inversiones en infraestructura mediante una evaluación exhaustiva de la demanda actual y prevista, los requisitos de capacidad, las necesidades operacionales, el análisis de beneficios socioeconómicos y las necesidades de personal, promoviendo al mismo tiempo la utilización eficiente de la infraestructura existente y adoptando mecanismos flexibles y por etapas adaptados a las circunstancias nacionales;

b) que los Estados promuevan el desarrollo y la modernización de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea, incluidos los sistemas de gestión del tránsito aéreo, de manera coordinada y de acuerdo con los planes y las orientaciones mundiales y regionales pertinentes de la OACI, con vistas a mejorar la capacidad, la eficiencia, la resiliencia y la interoperabilidad;

c) que los Estados instauren y mantengan marcos de reglamentación institucionales, jurídicos y económicos estables, transparentes y previsibles que faciliten la inversión sostenible en infraestructura, velando al mismo tiempo por una vigilancia económica eficaz y proporcionada, consultando con las partes interesadas pertinentes y aplicando sistemáticamente las políticas de la OACI sobre los derechos que figuran en el Doc 9082, teniendo en cuenta la sostenibilidad financiera de los proveedores de infraestructura y los intereses del público usuario;

d) que los Estados refuercen la preparación de proyectos y el grado de preparación para recibir inversiones mediante estudios de factibilidad, la previsión de la demanda, la modelización financiera y una distribución adecuada de los riesgos, entre otras cosas, y que estudien la posibilidad de adoptar mecanismos de financiación diversificada, tales como las alianzas público-privadas, la financiación combinada, la financiación para el desarrollo y otros mecanismos adecuados de financiación y mitigación de riesgos, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales y la viabilidad de los proyectos;

e) que se aliente a los Estados a que consideren la adhesión al Convenio de Ciudad del Cabo y al Protocolo Aeronáutico y su implementación efectiva, para facilitar el acceso a la financiación de aeronaves y la renovación de las flotas;

f) que la OACI siga elaborando y perfeccionando orientaciones prácticas, herramientas y asistencia para la creación de capacidad a fin de ayudar a los Estados en la planificación de las inversiones en infraestructura de aviación, la evaluación de las capacidades, la preparación de proyectos, los mecanismos de financiación, la planificación del personal y los marcos de reglamentación económica, mediante el intercambio de experiencias pertinentes, estudios de caso y buenas prácticas, entre otras cosas;

g) que la OACI facilite el intercambio de experiencias y buenas prácticas sobre el desarrollo sostenible y resiliente de infraestructura, incluida la planificación de la capacidad, mecanismos innovadores de financiación, la modernización de la infraestructura y el desarrollo de capital humano;

h) que la OACI, en colaboración con los asociados pertinentes, promueva y apoye la implementación efectiva del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo Aeronáutico mediante asistencia técnica y la creación de capacidad, entre otras cosas; y

i) que la OACI considere la posibilidad de elaborar orientaciones de carácter no prescriptivo sobre mecanismos de reglamentación ex ante para promover inversiones prudentes y eficientes en aeropuertos y navegación aérea, a fin de apoyar a los Estados y mejorar la viabilidad financiera de los proyectos.

— FIN —