

**NOTA DE ESTUDIO****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****2.2: Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación****REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA, COSTES DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y
FINANCIACIÓN DE LOS AEROPUERTOS Y LOS PRESTADORES DE SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN AÉREA (ANSP)**

[Nota presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)]

RESUMEN

El transporte aéreo depende de la eficiencia de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea. Desde la sexta conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), los derechos impuestos a los usuarios no han dejado de aumentar en muchos mercados, mientras que los aeropuertos y los prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP) han ido adoptando modelos de propiedad y financiación cada vez más diversos.

Aunque esta evolución puede facilitar la inversión, los aeropuertos y los ANSP siguen desarrollando sus actividades desde una posición considerablemente dominante en el mercado, y los usuarios disponen de pocas alternativas. Para garantizar la eficiencia del mercado y el cumplimiento de los principios con los *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) (relación con los costes, transparencia, consulta y no discriminación), es esencial contar con una reglamentación económica eficaz. La reglamentación económica es tanto una condición indispensable como un factor facilitador del desarrollo de unas infraestructuras sostenibles y adecuadas para sus fines, ya que establece normas previsibles, asigna claramente los riesgos y favorece la creación de infraestructuras eficientes, basadas en la demanda y asequibles. La consulta por sí sola no es suficiente. La transparencia, el examen independiente y unos mecanismos reglamentarios de salvaguardia exigibles por ley son primordiales.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Conferencia a tener en cuenta y adoptar las medidas descritas en el apartado 4.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeropuertos y los prestadores de servicios de navegación aérea (ANSP) proporcionan infraestructuras imprescindibles para promover la conectividad, el comercio, el turismo y el desarrollo económico. No obstante, en muchos casos desarrollan sus actividades en condiciones donde la competencia es limitada y disfrutan de una posición considerablemente dominante en el mercado. Esto se traduce en una posible insuficiencia de las negociaciones comerciales habituales entre proveedores y clientes. En cambio, las aerolíneas, que son usuarias de tales infraestructuras, operan en mercados muy competitivos con escasos márgenes de beneficio, y ello limita su capacidad para absorber los incrementos ineficaces o injustificados de los derechos. Esto refuerza la necesidad tanto de que los derechos estén en relación con los costes como de que las infraestructuras sean económicamente viables, todo ello sujeto a una supervisión efectiva. La falta de mecanismos de supervisión eficaces acaba siendo perjudicial para el transporte aéreo, ya que merma la asequibilidad, la conectividad y el conjunto de los beneficios económicos de este sector.

1.2 Desde la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6), muchos Estados han adoptado nuevas medidas en materia de propiedad, concesión y financiación para fomentar el desarrollo y la modernización de las infraestructuras. Si bien estos planteamientos pueden facilitar la inversión y mejorar la prestación de servicios, no eliminan la necesidad de establecer mecanismos de salvaguardia para garantizar que los usuarios y los consumidores reciban unos servicios eficientes, asequibles y de alta calidad. Las políticas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establecen principios reconocidos internacionalmente tales como la relación con los costes, la transparencia, la no discriminación y la consulta. Dichos principios mantienen su idoneidad y pertinencia originales. Sin embargo, su implantación sigue siendo desigual y es preciso poner un mayor énfasis en la eficacia de la supervisión económica para asegurarse de que el desarrollo de las infraestructuras y las decisiones sobre derechos sigan estando en consonancia con los intereses de los usuarios y con el crecimiento sostenible de la conectividad del transporte aéreo.

2. ANÁLISIS

2.1 Reglamentación económica

2.1.1 Para que la reglamentación económica sea eficaz, no basta con que se revisen los procedimientos. Es fundamental llevar a cabo un examen exhaustivo de la viabilidad económica, del carácter razonable de la rentabilidad, de la asignación de los riesgos y de la justificación de las inversiones para garantizar que los derechos aeroportuarios y por navegación aérea satisfagan las exigencias del mercado de forma eficiente, y que las decisiones de inversión sigan estando en consonancia con los requisitos operativos, la demanda y las necesidades de los usuarios.

2.1.2 Los organismos reguladores independientes deberían poseer las facultades, los recursos y la autonomía suficientes para revisar los costes, evaluar los planes de inversión, verificar el rendimiento, promover la transparencia y facilitar la consulta significativa con los usuarios. Esto incluye la facultad de, cuando sea necesario, ajustar el grado de control reglamentario o aplicar medidas correctivas para subsanar deficiencias del mercado.

2.1.3 Una reglamentación eficaz beneficia a los usuarios al protegerlos de los costes ineficaces o excesivos y, paralelamente, aporta previsibilidad y estabilidad a los proveedores de infraestructuras y a los inversores. La reglamentación debería conservar su eficacia con independencia de la estructura de propiedad, el modelo de financiación o los mecanismos de concesión. Los marcos reglamentarios deberían estar establecidos antes de las privatizaciones, las concesiones o los cambios de propiedad, ya que las medidas de protección negociadas tras la fijación del precio del activo por parte de los inversores podrían resultar más difíciles de introducir y podrían percibirse como una alteración de la propuesta de inversión. Una reglamentación económica adecuada debería proteger los intereses generales de los Estados, los usuarios y los consumidores, y no debería considerarse como un elemento negociable en las conversaciones con los posibles inversores.

2.2 Costes, inversión y financiación de las infraestructuras

2.2.1 La inversión en infraestructuras sigue siendo imprescindible para respaldar la demanda futura, la resiliencia, la capacidad y la calidad del servicio. Las inversiones financiadas mediante derechos impuestos a los usuarios deberían estar justificadas por la demanda, respaldadas por argumentos comerciales sólidos, adjudicadas de forma eficiente y debidamente escalonadas.

2.2.2 Realizar un examen suficientemente exhaustivo de los planes de inversión contribuye a garantizar que el gasto siga siendo proporcional a las necesidades operativas y que los usuarios no se vean expuestos a tener que asumir los costes ocasionados por inversiones ineficaces, activos infrutilizados o gastos innecesarios.

2.2.3 Los aeropuertos y los ANSP deberían poder recuperar con eficiencia los costes sufragados y obtener una rentabilidad razonable de su inversión. Dicha rentabilidad debería ser consecuente con una recuperación eficiente de los costes, con una asignación adecuada de los riesgos y con los principios en los que se basa la reglamentación económica.

2.2.4 Por lo tanto, la reglamentación económica no debería considerarse como un obstáculo para la inversión, sino como un marco que impulsa el desarrollo de infraestructuras eficientes, previsibles y sostenibles al tiempo que aumenta la confianza entre los usuarios y los inversores. La revisión reglamentaria de las opciones y planes de inversión debería incluir los resultados previstos en materia de capacidad, resiliencia, eficiencia y calidad del servicio, con una verificación posterior a la ejecución para velar por que los usuarios obtengan los beneficios correspondientes a los derechos que pagan.

2.3 Propiedad, consulta y transparencia

2.3.1 La participación privada, los modelos de concesión y las fórmulas de financiación alternativas pueden contribuir positivamente al desarrollo de infraestructuras al facilitar la obtención de capital, conocimientos especializados y mejoras operativas. No obstante, su éxito depende de la existencia de un marco reglamentario económico eficaz.

2.3.2 Los Estados deberían asegurarse de que se establezcan o refuercen los debidos mecanismos reglamentarios antes de llevar a cabo cambios significativos en materia de propiedad, concesiones u operaciones. Este enfoque fomenta la confianza de los inversores, protege los intereses de los usuarios y preserva la eficacia reglamentaria.

2.3.3 Ni los contratos de concesión, ni los acuerdos comerciales ni las medidas en materia de propiedad deberían limitar la facultad de los Estados y los organismos reguladores de hacer cumplir los principios de la OACI sobre derechos, de revisar los costes y las inversiones o de proteger a los usuarios y a los consumidores cuando exista una posición dominante en el mercado.

2.3.4 La consulta significativa continúa siendo un elemento fundamental de la política de la OACI. Los usuarios deberían recibir la información pertinente sin demora, así como tener una oportunidad real de contribuir a las decisiones importantes sobre inversiones y derechos antes de su adopción definitiva.

2.3.5 La asignación transparente de los costes, los mecanismos de gobernanza claros y la supervisión eficaz fomentan la rendición de cuentas y la confianza en las decisiones de financiación e inversión en infraestructuras.

2.3.6 Los mecanismos de financiación deberían ser acordes con los principios de relación con los costes, transparencia y rendición de cuentas. Es necesario actuar con cautela cuando los acuerdos de financiación transfieren riesgos financieros desproporcionados a los usuarios.

2.3.7 La prefinanciación debe permitirse únicamente en casos excepcionales y justificados, cuando sea estrictamente necesario. No debería transferir indebidamente el riesgo de los proveedores de infraestructuras a los usuarios. La prefinanciación debe estar justificada, tener una duración limitada, ser transparente y estar supeditada a una consulta significativa y a una reglamentación independiente. Los usuarios y consumidores no deberían ser quienes asuman riesgos indebidos relacionados con inversiones futuras inciertas, aplazadas o especulativas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es esencial contar con una reglamentación económica eficaz para garantizar que las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea se gestionen de forma eficiente, y que los derechos mantengan su relación con los costes, sean transparentes y se ajusten a los principios de la OACI. Tales principios solo son eficaces si los Estados se aseguran de contar con una supervisión económica independiente y dotada de recursos suficientes, capaz de examinar a fondo los costes, las inversiones, la calidad, la rentabilidad y la asignación de los riesgos. La reglamentación económica deja de ser opcional cuando los proveedores aeroportuarios y los ANSP tienen una posición considerablemente dominante en el mercado. Es el mecanismo mediante el cual se implantan en la práctica los principios de la OACI sobre derechos, para velar por que la inversión en infraestructuras sea eficiente, los derechos estén en relación con los costes, se consulte de forma significativa a los usuarios y se preserven los beneficios de la conectividad del transporte aéreo.

3.2 En lugar de formular nuevos principios, la Conferencia debería propugnar que la implantación en la práctica de los principios ya existentes de la OACI sobre derechos sea más rigurosa. Esto debería incluir unas expectativas más claras en lo que a marcos y mecanismos nacionales de supervisión económica se refiere, a fin de evaluar cómo se aplican en la práctica los resultados en materia de transparencia, consulta, relación con los costes, inversión eficiente y calidad del servicio. También podría incluir la verificación por parte de la OACI de la implantación y la publicación de, por ejemplo, informes anuales de actividad por parte de los organismos estatales de supervisión económica.

3.3 El desarrollo sostenible de infraestructuras depende de que los intereses de los Estados, los inversores, los proveedores de infraestructuras y los usuarios estén debidamente equilibrados en los marcos de inversión. La privatización, las concesiones y las fórmulas de financiación alternativas pueden aportar beneficios cuando van acompañadas de una supervisión económica rigurosa. La reglamentación económica es una condición indispensable para lograr dicho equilibrio, ya que contribuye a garantizar que la inversión favorezca la asequibilidad, la conectividad, la eficiencia y el crecimiento a largo plazo del transporte aéreo internacional.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se proponen las siguientes recomendaciones para su consideración por parte de la Conferencia:

- a) reafirmar los principios enunciados en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) e instar a los Estados a aplicarlos de manera efectiva mediante una supervisión económica rigurosa;
- b) solicitar a la OACI que verifique y respalde la implantación efectiva de marcos de supervisión económica;

- c) reconocer que contar con una reglamentación económica eficaz, independiente y dotada de recursos suficientes es esencial, con independencia de la estructura de propiedad o de financiación;
- d) alentar la implantación o el fortalecimiento de marcos de reglamentación económica antes de llevar a cabo cambios significativos en materia de privatización, concesiones o cambios de propiedad;
- e) fomentar una inversión en infraestructuras basada en la demanda y gestionada de manera eficiente; y
- f) limitar la prefinanciación a las circunstancias excepcionales y con los mecanismos de salvaguardia adecuados.

— FIN —