Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/46
25/9/26

**NOTA DE ESTUDIO**

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

## PRESERVAR LOS BENEFICIOS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO MEDIANTE LA INVERSIÓN CONTINUA EN INFRAESTRUCTURA Y CAPITAL HUMANO

(Nota presentada por el Japón)

**RESUMEN**

Desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), la liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados han contribuido notablemente al crecimiento de las redes de transporte aéreo internacional. Dado que se prevé que la demanda de transporte aéreo siga creciendo, resulta cada vez más evidente la importancia de invertir en infraestructura y recursos humanos para la aviación.

Esta nota de estudio 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 y en crear un entorno propicio para facilitar esas inversiones. En este contexto, se examina la importancia de contar con visiones de política a largo plazo que aporten previsibilidad, así como de promover diversos modelos de gestión aeroportuaria, la cooperación entre las partes interesadas, la utilización efectiva de la infraestructura existente y la inversión en recursos humanos.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

a) reconocer que, si bien la liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados siguen desempeñando una función importante en el desarrollo de la aviación internacional, una inversión adecuada en infraestructura y recursos humanos para la aviación resulta cada vez más esencial para preservar los beneficios generados por ese crecimiento;
b) reconocer la importancia de generar condiciones que promuevan la inversión a largo plazo en infraestructura y recursos humanos para la aviación mediante una mayor previsibilidad del entorno operacional; y
c) reconocer la importancia de propiciar que los Estados adopten enfoques adaptados a sus circunstancias particulares y de promover la cooperación entre los gobiernos, los explotadores de aeropuertos, las líneas aéreas y demás partes interesadas para impulsar el desarrollo de infraestructura, el aumento de la capacidad y la utilización efectiva de la infraestructura existente.

| | |
|---|---|
| *Objetivo estratégico:* | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo* |
| *Repercusiones financieras:* | Ninguna. |
| *Referencias:* | Ninguna. |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), se ha promovido la liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados como prioridades fundamentales de las políticas de aviación civil internacional. En el Japón, el crecimiento de las redes de transporte aéreo internacional no solo se vio favorecido por la aplicación de políticas de cielos abiertos, sino también por medidas como el aumento de la capacidad de los principales aeropuertos, incluidos los de la zona metropolitana de Tokio, y la mejora de los sistemas de gestión del tránsito aéreo.

1.2 Se prevé que la demanda mundial de transporte aéreo siga creciendo a largo plazo y se proyecta que, para 2050, el tráfico de público pasajero se multiplique aproximadamente por 2,7 respecto del nivel de 2024. Se espera un crecimiento muy marcado en particular en las regiones de Asia-Pacífico y Oriente Medio, lo que subraya aún más la importancia de invertir en infraestructura y recursos humanos para la aviación a fin de respaldar ese crecimiento.

1.3 Esta nota de estudio procura iniciar un debate sobre la inversión en infraestructura y recursos humanos para la aviación, con miras a que los beneficios generados por la liberalización del transporte aéreo se mantengan a largo plazo.

## 2. ANÁLISIS

### 2.1 Logros de la liberalización y necesidad de inversión sostenida

2.1.1 La liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados han contribuido considerablemente al crecimiento de las redes de transporte aéreo internacional y a una mayor comodidad para las personas pasajeras. En el Japón, la conectividad aérea internacional se ha reforzado mediante la implementación de políticas de cielos abiertos y medidas como el aumento de la capacidad de los aeropuertos metropolitanos y la promoción del ingreso al mercado de líneas aéreas de bajo costo (LCC). Así, las frecuencias internacionales aumentaron de 2 649 vuelos por semana en 2010, cuando el Japón comenzó a aplicar sus políticas de cielos abiertos, a 5 679 vuelos por semana a fines de octubre de 2025, lo que representa más del doble de la cifra registrada en 2010.

2.1.2 Con el aumento del tráfico, la ampliación de la capacidad en los aeropuertos congestionados y en el espacio aéreo, así como la disponibilidad de recursos humanos, se han convertido en cuestiones importantes de política. En respuesta a la demanda creciente, el Japón ha adoptado medidas que incluyen el aumento de la capacidad de los aeropuertos metropolitanos, la mejora de los sistemas de gestión del tránsito aéreo y la planificación del desarrollo de personal de la aviación, con inclusión de pilotas y pilotos y personal técnico-mecánico. Además, la recuperación y el crecimiento de la demanda de transporte aéreo tras la pandemia de COVID-19 han puesto de manifiesto la necesidad de contar con suficiente personal de servicios de escala y de seguridad de la aviación.

2.1.3 Estas experiencias demuestran que el crecimiento propiciado por la liberalización solo puede mantenerse mediante inversiones sostenidas en infraestructura y recursos humanos para la aviación. En consecuencia, las futuras políticas de transporte aéreo internacional deberían hacer mayor hincapié no solo en fomentar el crecimiento mediante la ampliación del acceso a los mercados, sino también en invertir en infraestructura y recursos humanos para la aviación y en crear un entorno que facilite las inversiones.

## 2.2 Crear un entorno propicio para la inversión a largo plazo

### 2.2.1 Visión de políticas a largo plazo basada en estrategias nacionales

2.2.1.1 La infraestructura de aviación, en particular los aeropuertos, comprende activos fijos públicos de larga vida útil que requieren extensos períodos de planificación, construcción, explotación y renovación; además, estos activos generan beneficios durante muchos años. Por lo tanto, el desarrollo y la ampliación de la infraestructura de aviación requieren inversiones sostenidas y una cuidadosa planificación a largo plazo.

2.2.1.2 Al mismo tiempo, la demanda de transporte aéreo puede fluctuar considerablemente a corto plazo debido a condiciones económicas, pandemias, desastres naturales y otros factores externos. Para que los explotadores de aeropuertos, las líneas aéreas y los inversores privados puedan tomar decisiones fundamentadas sobre inversiones a largo plazo, es importante contar con marcos de política estables y a largo plazo que aporten previsibilidad al entorno operacional. En este sentido, los Estados deberían definir claramente la dirección del desarrollo y la explotación de la infraestructura de aviación dentro de sus estrategias nacionales y planes de desarrollo, y proporcionar orientaciones de política previsibles y a largo plazo.

2.2.1.3 En el Japón, la infraestructura de aviación se ha considerado un elemento fundamental del desarrollo socioeconómico en las estrategias nacionales y los planes de desarrollo integral desde la década de 1960, y ha sido objeto de una expansión continua desde una perspectiva de largo plazo. Como resultado, se ha creado infraestructura de aviación muy diversa: desde aeropuertos que actúan como importantes puertas de entrada internacionales hasta aeropuertos que prestan servicio a las comunidades locales, constituyendo así la base de la red de transporte aéreo del Japón. Esta experiencia demuestra la importancia de contar con visiones de política a largo plazo y condiciones de inversión previsibles para facilitar el desarrollo sostenido de la infraestructura de aviación.

### 2.2.2 Diversidad de modelos de gestión aeroportuaria y cooperación entre partes interesadas

2.2.2.1 Los aeropuertos difieren considerablemente en cuanto a tamaño, función y condiciones de mercado. Algunos son nodos clave de las redes de transporte aéreo internacional, mientras que otros desempeñan una función esencial para las comunidades locales. El volumen de público pasajero, las estructuras de ingresos y las oportunidades de participación del sector privado también varían de un aeropuerto a otro. En consecuencia, el Japón aplica diversos modelos de gestión aeroportuaria, como aeropuertos de gestión nacional, aeropuertos de gestión local, aeropuertos a cargo de empresas y aquellos explotados mediante acuerdos de concesión, reflejando las características y circunstancias de cada aeropuerto y región.

2.2.2.2 Independientemente del modelo de gestión que se adopte, para atender la futura demanda de transporte aéreo y lograr las inversiones y el aumento de capacidad necesarios se requiere la participación de gobiernos, explotadores de aeropuertos, líneas aéreas y autoridades locales y una gran variedad de otras partes interesadas. En particular, no es posible que una sola entidad lleve a cabo iniciativas como la ampliación de la capacidad aeroportuaria y el desarrollo de los recursos humanos, de modo que se deben impulsar mediante la cooperación entre múltiples partes interesadas. En el Japón, también se ha promovido este tipo de iniciativas mediante una estrecha colaboración entre las partes interesadas pertinentes. Para posibilitar la cooperación, es importante que las estrategias nacionales y los planes de desarrollo

definan claramente la dirección del desarrollo y la explotación de la infraestructura de aviación, permitiendo así que las partes interesadas compartan objetivos comunes a largo plazo y colaboren de conformidad con sus respectivas funciones y responsabilidades.

### 2.2.3 Consideraciones para generar condiciones propicias

2.2.3.1 Para hacer frente al crecimiento futuro de la demanda de transporte aéreo se requiere no solo invertir en nueva infraestructura, sino también utilizar efectivamente la infraestructura existente e invertir en recursos humanos que presten apoyo al sector de la aviación.

2.2.3.2 En el Japón, la capacidad aeroportuaria se ha incrementado no solo mediante el desarrollo de pistas y terminales, sino también aplicando medidas como la revisión de los procedimientos de vuelo y la mejora de los sistemas de gestión del tránsito aéreo. Asimismo, se están llevando a cabo iniciativas para mejorar la capacidad de atención de público pasajero mediante una coordinación más estrecha entre aeropuertos, líneas aéreas y organismos de control fronterizo (aduanas, inmigración y cuarentena), con miras a promover la digitalización en todo el aeropuerto.

2.2.3.3 En un contexto signado por los cambios demográficos y el crecimiento de la demanda tras la pandemia, el Japón enfrenta una escasez de personal en ámbitos como los servicios de escala y la seguridad de la aviación. Para hacer frente a estas dificultades, hay iniciativas en marcha para mejorar la productividad fomentando la digitalización y la automatización, así como para reforzar la contratación y la instrucción del personal.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La liberalización del transporte aéreo y la ampliación del acceso a los mercados han contribuido considerablemente al desarrollo de la aviación internacional. Sin embargo, para mantener estos logros a largo plazo es necesario seguir invirtiendo en infraestructura y recursos humanos para la aviación. Por lo tanto, las futuras políticas de transporte aéreo internacional deberían considerar como una de sus prioridades principales la inversión en infraestructura y recursos humanos para la aviación, junto con la promoción continua del acceso a los mercados.

3.2 Es aconsejable que los Estados definan claramente el papel de la infraestructura de aviación en los planes de desarrollo y estrategias nacionales, y que aumenten la previsibilidad del entorno operacional para facilitar las inversiones a largo plazo.

3.3 También es aconsejable que los Estados recurran a modalidades de gestión aeroportuaria adaptadas a sus circunstancias particulares y generen condiciones que permitan a gobiernos, explotadores de aeropuertos, líneas aéreas y otras partes interesadas colaborar para proporcionar la infraestructura y el aumento de capacidad necesarios para atender el futuro crecimiento de la demanda de transporte aéreo.

3.4 Además del desarrollo de nueva infraestructura, la utilización eficiente de la infraestructura existente y la inversión en recursos humanos son importantes para lograr el crecimiento sostenible de la aviación internacional.

— FIN —