Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/60
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
2.2: Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

REFORZAR LA PLANIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD AEROPORTUARIA Y LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PARA PROMOVER EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

En esta nota, se resalta la importancia de reforzar el vínculo entre la evaluación de la capacidad aeroportuaria, las previsiones de la demanda futura y la planificación de la inversión en infraestructura para promover el crecimiento del transporte aéreo y la conectividad. Si bien las orientaciones actuales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sirven de base para evaluar la capacidad y la planificación aeroportuaria, los Estados podrían disfrutar de los beneficios de un mecanismo más integrado y adaptativo que traduzca las deficiencias de capacidad en decisiones de inversión oportuna y por etapas.
En la nota se 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, mientras se analiza la capacidad aeroportuaria de la red de transporte aéreo en su conjunto. De este modo, se podría ayudar a los Estados a adecuar el desarrollo de infraestructura a la demanda actual y proyectada, haciendo un uso más eficiente de los recursos de inversión disponibles y respondiendo a las cambiantes condiciones operacionales y de tráfico. Este mecanismo resulta especialmente pertinente para los Estados en desarrollo y archipelágicos, donde las necesidades de inversión en infraestructura deben equilibrarse con los recursos disponibles, los requisitos de conectividad y el papel socioeconómico de las redes aeroportuarias.
Por ende, Indonesia propone a la OACI reforzar las orientaciones en la materia y facilitar el intercambio de mejores prácticas que ayuden a los Estados a establecer mecanismos adaptativos, por etapas y basados en hipótesis para la planificación de la capacidad aeroportuaria y la inversión en infraestructura.

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

a) reconocer la importancia de la planificación estratégica de la capacidad aeroportuaria para impulsar la conectividad y el crecimiento sostenible del transporte aéreo;
b) invitar a los Estados a que fortalezcan el vínculo entre la evaluación de la capacidad, las previsiones de la demanda futura, la detección de carencias de capacidad y la planificación de la inversión en infraestructura;
c) alentar a los Estados a que utilicen mecanismos adaptativos, por etapas y basados en hipótesis para aumentar la capacidad aeroportuaria; y
d) solicitar al Consejo que considere, dentro de los recursos disponibles y el programa de trabajo actual, la posibilidad de reforzar las orientaciones pertinentes de la OACI y facilitar la puesta en común de mejores prácticas en planificación de la capacidad aeroportuaria e inversión en infraestructura.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*; y *Todos los vuelos son seguros y protegidos.*
Repercusiones financieras:	Ninguna.
Referencias:	*Manual de planificación de aeropuertos, Parte 1 – Planificación general*, 3ª edición, 2023 (Doc 9184) *Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM),* 3ª edición, 2018 (Doc 9971) Asia/Pacific Regional Guidance for Assessment of Airport Capacity and Airspace Capacity (Orientaciones regionales de Asia y el Pacífico para la evaluación de la capacidad aeroportuaria y la capacidad del espacio aéreo), versión 1.0, abril de 2026.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento del transporte aéreo exige una infraestructura aeroportuaria que ofrezca la capacidad suficiente para atender la demanda actual y futura. Sin embargo, los proyectos de infraestructura aeroportuaria suelen requerir recursos económicos considerables y períodos prolongados de planificación y ejecución. Por lo tanto, la planificación oportuna y adecuada de la capacidad es esencial para promover la conectividad y, en paralelo, usar los recursos de inversión con eficiencia.

1.2 Las orientaciones actuales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sirven de base para la planificación general aeroportuaria y la evaluación de la capacidad. No obstante, es posible reforzar el vínculo entre la evaluación de la capacidad y la planificación de la inversión en infraestructura, sobre todo, para determinar cuándo se necesita aumentar la capacidad, qué medidas son adecuadas para ello y cómo pueden llevarse a cabo por etapas.

2. ANÁLISIS

2.1 La evaluación de la capacidad como base para la planificación estratégica de la capacidad

2.1.1 La capacidad aeroportuaria se ve influenciada por una combinación de factores tales como la infraestructura, los procedimientos operacionales, la tecnología, las características del tráfico, el espacio aéreo y otras restricciones del sistema. Por consiguiente, la evaluación de la capacidad permite identificar los factores que limitan la capacidad de los aeropuertos para satisfacer el aumento de la demanda.

2.1.2 La orientación actual de la OACI sobre capacidad destaca la importancia de comprender la demanda actual y esperada, establecer líneas de base de capacidad, identificar los déficits de capacidad futuros y estudiar medidas para corregir los desequilibrios entre la demanda y la capacidad. En el *Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo* (Doc 9971) de la OACI, se describe la planificación de la capacidad como un proceso iterativo en el que intervienen la evaluación de la capacidad, las previsiones de la demanda, la planificación y el examen posterior.

2.1.3 En el dominio de la infraestructura aeroportuaria, no obstante, es necesario que los resultados de la evaluación de la capacidad se traduzcan también en una estrategia de desarrollo. Una restricción de la capacidad no determina automáticamente que un proyecto de infraestructura importante deba ejecutarse de inmediato. Por ejemplo, una restricción de la capacidad podría atenderse a través de:

- la optimización de la infraestructura existente;
- la mejora de los procedimientos operacionales;
- mejoras tecnológicas;
- cambios en la gestión del tráfico;
- mejoras en infraestructura específica;
- la construcción de infraestructura adicional; o
- soluciones a nivel de la red que impliquen a otros aeropuertos.

2.1.4 En consecuencia, un proceso de planificación estratégica de la capacidad puede ofrecer el vínculo necesario entre la evaluación de la capacidad y la selección y la ejecución oportuna de medidas para aumentar la capacidad.

2.2 Vincular la demanda futura con los requisitos de capacidad

2.2.1 Al planificar la capacidad aeroportuaria, es necesario considerar la capacidad actual y la demanda futura. No obstante, los pronósticos de la demanda a largo plazo son inciertos debido a las condiciones económicas, las estrategias de red de las líneas aéreas, el turismo, los avances tecnológicos y los cambios regulatorios, entre otros factores.

2.2.2 Por este motivo, valerse de una única previsión de la demanda puede crear problemas cuando el tráfico real sigue un curso diferente al esperado. Un mecanismo basado en hipótesis puede ofrecer a los Estados más flexibilidad en la planificación. Los Estados pueden considerar una variedad de hipótesis plausibles, por ejemplo, de crecimiento bajo, de referencia o alto. Para cada hipótesis, el proceso de planificación podría identificar:

- la demanda proyectada;
- la capacidad disponible;
- el momento en que se prevé que surjan restricciones de capacidad;
- la magnitud de la deficiencia de capacidad;
- las posibles medidas para aumentar la capacidad;
- los requisitos indicativos de inversión; y
- las consecuencias de retrasar o acelerar el aumento de la capacidad.

2.2.3 El uso de hipótesis no exigiría que los Estados se comprometan a hacer una inversión específica en infraestructura solo sobre la base de una previsión, sino que les permitiría definir las medidas adecuadas según las diferentes condiciones de la demanda y determinar qué medidas poner en marcha con antelación debido a sus prolongados plazos de ejecución.

2.3 Factores que desencadenan el aumento de la capacidad y la inversión por etapas

2.3.1 Una de las dificultades de planificar la infraestructura aeroportuaria es determinar el momento adecuado para la inversión. En los proyectos de infraestructura importantes, suelen transcurrir muchos años entre la planificación inicial y la ejecución operacional, mientras que la demanda real de tráfico puede cambiar con mayor rapidez.

2.3.2 Así, un marco de planificación de la capacidad podría incorporar un conjunto de factores claramente definidos que desencadenan el aumento de la capacidad y la inversión. Dichos factores deberían estar respaldados por indicadores medibles, como:

- aproximación de la demanda proyectada a la capacidad disponible;
- utilización sostenida de la capacidad aeroportuaria;

- aumento de la congestión o de las demoras;
- reducción de la performance operacional;
- restricciones que afectan la conectividad;
- limitaciones en la capacidad de la pista, terminal, plataforma o parte pública; y
- plazo necesario para construir la infraestructura propuesta.

2.3.3 Los factores que desencadenan la inversión podrían agilizar la preparación oportuna de proyectos sin que se necesite que toda la infraestructura planificada se ejecute al mismo tiempo. De ser viable, la capacidad puede aumentarse de manera gradual; por ejemplo, en primer lugar, optimizando la capacidad actual; luego, implementando mejoras específicas, con una expansión gradual de la infraestructura y, de ser necesario, ampliando considerablemente la capacidad. Este mecanismo permitiría que el desarrollo de la infraestructura responda a la actuación del sistema y la demanda reales, mientras se dispone de tiempo suficiente para llevar a cabo proyectos importantes que tienen plazos de preparación prolongados.

2.3.4 Este mecanismo es congruente con la naturaleza iterativa de la planificación de la capacidad que se describe en las orientaciones de la OACI, según las cuales los planes y los requisitos de capacidad se examinan y actualizan con regularidad.

2.4 Analizar la capacidad aeroportuaria de la red de transporte aéreo en su conjunto

2.4.1 La capacidad aeroportuaria no debería analizarse al margen del sistema de transporte aéreo en su conjunto. Las capacidades de pista, terminal, plataforma, parte pública y espacio aéreo están interrelacionadas, y las limitaciones en uno de los componentes pueden afectar las prestaciones de los demás. En Asia/Pacific Regional Guidance for Assessment of Airport Capacity and Airspace Capacity (Orientaciones regionales de Asia y el Pacífico para la evaluación de la capacidad aeroportuaria y la capacidad del espacio aéreo), se reconoce la necesidad de analizar estas interdependencias al evaluar la capacidad y diseñar medidas para aumentarla.

2.4.2 En el mismo sentido, una restricción de capacidad en un aeropuerto no siempre se traduce en la necesidad de ampliarlo. Según las circunstancias nacionales y regionales, los Estados pueden considerar:

- optimizar la capacidad aeroportuaria actual;
- realizar mejoras operacionales o tecnológicas;
- mejorar los acuerdos de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y del espacio aéreo;
- utilizar aeropuertos complementarios;
- redistribuir el tráfico; o
- desarrollar soluciones de conectividad alternativas.

2.4.3 Por lo tanto, una perspectiva de red puede contribuir a que se tomen decisiones de inversión más eficientes, en especial cuando varios aeropuertos prestan servicios en la misma región o las restricciones geográficas, ambientales y de otro tipo limitan la expansión de un aeropuerto.

2.5 Consideraciones para Estados en desarrollo y archipelágicos

2.5.1 El mecanismo de planificación de la capacidad aeroportuaria debe reflejar las circunstancias particulares de cada uno de los Estados. Los Estados en desarrollo pueden enfrentar ciertos problemas tales como la disponibilidad limitada de recursos económicos, los distintos niveles de tráfico y las prioridades contrapuestas en materia de infraestructura.

2.5.2 En el caso de los Estados archipelágicos, los aeropuertos también desempeñan un papel importante a la hora de conectar comunidades y regiones geográficamente dispersas. Por ello, la planificación aeroportuaria puede considerar aspectos que van más allá del volumen del tráfico e incluir la conectividad, la accesibilidad y el rol socioeconómico más amplio de la red aeroportuaria.

2.5.3 Un mecanismo de planificación de la capacidad que sea flexible y por etapas puede ayudar a los Estados a equilibrar los requisitos de infraestructura con los recursos disponibles y las condiciones cambiantes de la demanda.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las orientaciones actuales de la OACI proporcionan una base esencial para la planificación general aeroportuaria y la evaluación de la capacidad. Reforzar aún más el vínculo entre la evaluación de la capacidad, los pronósticos de la demanda futura y la planificación de la inversión en infraestructura podría ayudar a los Estados a determinar cuándo, dónde, cuánto y cómo aumentar la capacidad aeroportuaria.

3.2 Un mecanismo adaptativo y basado en hipótesis que incorpore un análisis de las deficiencias de capacidad, los factores que desencadenan la inversión, una ejecución por etapas y reevaluaciones periódicas favorece la inversión oportuna y adecuada en infraestructura, a la vez que responde a los cambios en la demanda del tráfico y las condiciones operacionales.

3.3 En conclusión, Indonesia propone que la OACI refuerce las orientaciones en la materia y facilite el intercambio de mejores prácticas que ayuden a los Estados a elaborar estrategias adaptativas, por etapas y basadas en hipótesis para la planificación de la capacidad aeroportuaria y la inversión en infraestructura, que consideren la red de transporte aéreo en su conjunto, así como las circunstancias particulares de cada Estado.

— FIN —