



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 civil

FINANCIACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE LA AVIACIÓN PARA UNA CONECTIVIDAD RESILIENTE Y SOSTENIBLE

(Nota presentada por Sudáfrica en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil²)

RESUMEN

La presente nota de estudio se basa en los resultados de la Convención y Expo de Transporte Aéreo Africano, celebrada en Lomé (Togo) en junio de 2026, donde la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), la Comisión de la Unión Africana, los Estados miembros, las instituciones de financiación del desarrollo y los asociados de la industria examinaron medidas prácticas para hacer avanzar las prioridades de África en materia de infraestructuras de aviación con vistas a la implementación.

La Convención dio seguimiento al *Análisis de brechas de infraestructura de aviación de 2023* y a las cinco carteras de proyectos de infraestructuras de aviación que se distribuyeron posteriormente a los Estados miembros con el fin de ayudarlos a establecer y presentar sus proyectos prioritarios. Ahora se anima a los Estados miembros a ir más allá de la determinación de las necesidades de infraestructura mediante la definición del alcance de los proyectos, la realización de estudios de viabilidad, previsiones de la demanda, evaluaciones de impacto ambiental y social, modelizaciones financieras, análisis de riesgos y estructuración de proyectos. Estas actividades preparatorias son fundamentales para transformar las prioridades nacionales y regionales en proyectos maduros y financiables, capaces de atraer financiación.

En la nota se promueven, en particular, los proyectos regionales y transfronterizos que favorecen la fluidez de los sistemas, la interoperabilidad de las infraestructuras, la implementación del Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) y la mejora de la conectividad para personas pasajeras y carga. Además, destaca el compromiso continuo de la CAFAC con las instituciones financieras de desarrollo y los asociados internacionales para reforzar la capacidad de preparación de proyectos, establecer vías de financiación sostenibles y movilizar los instrumentos adecuados de financiación pública, privada, mixta o en condiciones favorables.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a adoptar las medidas que figuran en la sección. 5.

¹ Versiones en inglés y en francés proporcionadas por la CAFAC.

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 Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo voluntario de transporte aéreo.
<i>Referencias:</i>	<i>Análisis de brechas de infraestructura de aviación en África 2023 y previsión a 25 años para la demanda de tráfico aéreo – Informe final (CUA, CAFAC, OACI)</i> <i>African Aviation Infrastructure Bankable Project Report (Informe sobre los proyectos financiados de infraestructuras de aviación africanas)</i> <i>Declaración y Marco para un Plan de acción de desarrollo de infraestructura aeronáutica en África (Tercer Foro mundial sobre aviación de la OACI ((IWAF/3), Abuja, 2017);</i> <i>Plan mundial de navegación aérea (Doc 9750)</i> <i>Plan de Navegación Aérea de la AFI (Doc 7474)</i> <i>Plan de Acciones Prioritarias del Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África (PIDA)</i> <i>Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1. La Unión Africana (UA) puso en marcha el Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM) en 2018 con el objetivo de crear un espacio aéreo africano sin discontinuidades, seguro e interoperable. Para hacer realidad esta visión es necesaria una inversión considerable en infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea armonizadas e impulsadas por la tecnología, a pesar de las persistentes dificultades de financiación.

1.2. En respuesta a ello, la Comisión de la Unión Africana (CUA), la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con el apoyo de la Asociación de Líneas Aéreas Africanas (AFRAA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), las comunidades económicas regionales (CER) y 41 Estados africanos finalizaron el *Análisis de brechas de infraestructura de aviación en África 2023* y la previsión a 25 años para la demanda de tráfico aéreo, de conformidad con la Declaración de Abuja en el marco del Tercer Foro mundial sobre aviación de la OACI ((IWAF/3), Abuja, 2017. En el estudio se detectaron 60 lagunas: 11 relacionadas con los aeródromos, 37 con los servicios de navegación aérea y 12 con los equipamientos de aeronaves. Asimismo, en el estudio se preveía que el tráfico de personas pasajeras pasaría de unos 160 millones de personas en 2024 a 469 millones en 2050, lo que refuerza la urgencia de realizar una inversión coordinada y oportuna.

1.3. Por lo tanto, la cuestión central ya no es únicamente la existencia de déficits de infraestructuras. Se trata, en muchos casos, de la falta de capacidad para la preparación de proyectos, de coordinación institucional y de la estructura de financiación necesarias para convertir las prioridades establecidas en proyectos presupuestados, financiados y viables. En esta nota se expone la respuesta de África ante esa carencia y se proponen ámbitos en los que la OACI y los asociados internacionales pueden aportar un valor práctico.

2. DEL ANÁLISIS DE BRECHAS A CINCO CARTERAS DE PROYECTOS

2.1 Las 60 brechas se consolidaron mediante una evaluación ponderada de la viabilidad, la complejidad, las consideraciones políticas, los riesgos de seguridad operacional, el impacto y la importancia

crítica en cinco carteras de proyectos de infraestructuras de aviación: a) actualización de las infraestructuras de aeródromos y de carga; b) servicios de navegación aérea y modernización de los sistemas CNS/ATM; c) modernización y mejora del equipamiento de las aeronaves; d) equipos, sistemas y resiliencia en materia de seguridad de la aviación; y e) infraestructuras de aviación sostenibles y resilientes al clima.

2.2 Las carteras de proyectos proporcionan un marco común a través del cual los Estados y las instituciones regionales pueden alinear la presentación de proyectos prioritarios, evitar las inversiones aisladas y duplicadas, y detectar oportunidades de proyectos interoperables, mancomunados y transfronterizos. Además, vinculan la planificación de las infraestructuras con la seguridad operacional, la protección, la facilitación, la sostenibilidad medioambiental y el desarrollo de la carga aérea, que son elementos que contribuyen a la labor que llevan a cabo las partes interesadas en el marco de la Estrategia General de los servicios de navegación aérea (ANS) de la Región AFI para un cielo sin fronteras.

3. LOMÉ: PUNTO DE PARTIDA DEL DIAGNÓSTICO A LA PUESTA EN MARCHA DE PROYECTOS

3.1 La Convención y Expo de Transporte Aéreo Africano, celebrada en Lomé (Togo) en junio de 2026 fue fundamental ya que permitió que el proceso continental fuera más allá de la mera enumeración de deficiencias. Reunió a gobiernos, administraciones de aviación civil, explotadores de aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, líneas aéreas, la industria, instituciones de financiación para el desarrollo y asociados técnicos para analizar cómo se podrían convertir las cinco carteras en proyectos que atraigan inversión.

3.2 Cinco grupos expertos temáticos sobre infraestructuras examinaron el ciclo de desarrollo de los proyectos y expusieron las limitaciones recurrentes en cada fase. Entre ellas figuraban una definición insuficiente del alcance y la responsabilidad de los proyectos; estudios técnicos, de tráfico, económicos, medioambientales y sociales incompletos; una planificación nacional y regional fragmentada; la incertidumbre en la distribución de riesgos y las garantías; y la colaboración con los financiadores solo una vez diseñados los proyectos, en lugar de durante su fase de preparación.

3.3 Gracias a las conversaciones de Lomé se estableció un mecanismo estructurado que abarca desde la definición y la viabilidad de los proyectos hasta su financiabilidad, obtención de fondos e implementación, reconociéndose a la vez que la financiación no puede sustituir a una preparación adecuada de los proyectos. La CAFAC y la CUA están coordinando la presentación de proyectos por parte de los Estados miembros y la participación de los asociados con el fin de impulsar al menos 5 proyectos prioritarios hacia la financiabilidad en un plazo de 12 a 24 meses.

4. PRIORIDADES DEL CONTINENTE EN CUANTO A LA PREPARACIÓN Y FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

4.1 África necesita un mecanismo coordinado de preparación de proyectos al objeto de que los proyectos seleccionados alcancen la preparación necesaria para la inversión. Debería aportar conocimientos especializados multidisciplinarios, aplicar criterios de priorización transparentes, elaborar información sobre los proyectos y las opciones de financiación, y supervisar los proyectos desde su concepción hasta su ejecución.

4.2 Los proyectos regionales y transfronterizos requieren una planificación armonizada para tener en cuenta las diferencias entre las normas, los sistemas de contratación pública, los mandatos y los arreglos en cuanto a la distribución de los ingresos. Esto servirá para reducir la fragmentación, mejorar la interoperabilidad y las economías de escala, y facilitar la implementación efectiva del SAATM.

4.3 La financiación debería tener en cuenta las características de los proyectos y las circunstancias nacionales, de modo que los recursos públicos u otorgados en condiciones favorables se

destinen a infraestructuras críticas para la seguridad operacional y que generan pocos ingresos, mientras que la financiación privada o mixta debería destinarse a proyectos comercialmente viables. Durante la preparación de un proyecto se debe determinar la asequibilidad, la demanda, los ingresos previstos y el reparto de riesgos antes de realizar adquisiciones o asumir compromisos financieros.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la conferencia a:

- a) tomar nota del Análisis de brechas de 2023, de las cinco carteras de proyectos de infraestructuras de aviación y de los resultados de la Convención de Lomé de 2026 como marco coordinado de África para pasar de las necesidades de infraestructura establecidas a proyectos financiables y viables;
- b) invitar a la OACI a que incorpore las enseñanzas aprendidas del proceso africano de análisis de brechas para la financiabilidad en su labor en curso sobre la financiación de las infraestructuras de aviación, el Plan Mundial de Navegación Aérea y la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*.
- c) solicitar a la OACI que refuerce las orientaciones prácticas sobre la preparación de proyectos de aviación, su financiabilidad, las estructuras de financiación y la participación público-privada, y que adapte esas orientaciones a las necesidades de los Estados en desarrollo; y
- d) animar a las instituciones de financiación del desarrollo y a los asociados a que proporcionen mecanismos de preparación de proyectos, instrumentos de financiación mixta y en condiciones favorables, garantías y otras soluciones de reducción del riesgo para las infraestructuras de aviación que sean de una importancia crítica para la seguridad operacional, transfronterizas y resilientes al cambio climático.

— FIN —