



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

CAPACIDAD AEROPORTUARIA ADECUADA, MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y CADENAS DE SUMINISTRO OPORTUNAS PARA HACER REALIDAD LOS BENEFICIOS ECONÓMICOS DE LA LIBERALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

En las últimas décadas, los Estados miembros y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se han esforzado constantemente por promover la liberalización y ampliar la conectividad por mecanismos bilaterales, regionales o multilaterales, y han procurado flexibilizar la reglamentación, todo ello para propiciar un acceso liberalizado a los mercados y reforzar la contribución del transporte aéreo a la economía en su conjunto. Seguir impulsando la liberalización es una condición necesaria pero no suficiente, sobre todo si se aspira a concretar los pronósticos que indican que el tráfico aéreo mundial aumentará a más del doble de aquí a 2050. El mayor acceso a los mercados, la flexibilización de la reglamentación o el aumento de los derechos de tráfico no pueden generar el crecimiento y la prosperidad previstos si no van acompañados de una capacidad aeroportuaria adecuada, la modernización de los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) y del resto de la infraestructura, y unas cadenas de suministro oportunas, entre otros factores. La trayectoria de crecimiento prevista para ese tráfico pondrá a prueba tanto los compromisos de liberalización como el ritmo y la magnitud de la planificación y las inversiones de capital. Las deficiencias de infraestructura que no se subsanen o se remedien solo en parte podrían traducirse en un crecimiento parcial o dispar, menoscabando así los objetivos y aspiraciones que pretende promover la liberalización.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a adoptar las medidas que figuran en la sección 3.

<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>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Resolución A42-26 de la Asamblea – <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI <i>Global Outlook of Airport Capital Expenditure Report 2021</i> [Informe de 2021 sobre las perspectivas mundiales de inversión de capital aeroportuario] del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) <i>Annual Review Report 2026</i> [Memoria anual correspondiente a 2026] de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

1. INTRODUCCIÓN

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sigue encabezando la labor de promover la liberalización mediante sus textos de orientación y su constante empeño por alentar a los Estados miembros a seguir ampliando los derechos de tráfico y el alcance de las disposiciones sobre designación, propiedad y control por todos los medios posibles, ya sea por mecanismos bilaterales, regionales o multilaterales. Por su parte, los Estados miembros están avanzando al ritmo que permiten sus circunstancias nacionales para dar curso a ese proceso de liberalización utilizando todos los instrumentos y recursos disponibles y, al mismo tiempo, maximizar sus beneficios económicos.

2. ANÁLISIS

2.1 Esta conferencia se celebra en un punto neurálgico de ese proceso: más de dos decenios después del inicio del proceso de liberalización, apenas un tiempo después de ocurridas importantes perturbaciones externas y faltando poco más de dos decenios para 2050, año de finalización del Plan Estratégico. Esto plantea diversos interrogantes sobre la eficacia y la resiliencia del sistema y del concepto mismo de liberalización: si bastan para hacer realidad esas aspiraciones; si resulta aceptable que estas se concreten principalmente en determinadas regiones independientemente de los avances logrados en otras; si el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación es un elemento central de ese proceso; y si la aparición de nuevos objetivos está reorientando todos los recursos e instrumentos de la Organización, pese a las importantes repercusiones financieras y económicas de la liberalización para el transporte aéreo.

2.2 Es indispensable traducir la liberalización de los derechos de tráfico y la flexibilización de la reglamentación económica en vuelos, personas pasajeras y carga reales, sin perder el ritmo de crecimiento previsto de aquí a 2050. Esta nota propone considerar la liberalización, la capacidad aeroportuaria, la modernización de la infraestructura y la cadena de suministro no como ejes de acción distintos ni secuenciales, sino como pilares interdependientes del objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo enmarcado en el Plan Estratégico de la OACI para 2050, que contribuyen a movilizar las inversiones económicas y financieras necesarias para crear y modernizar la infraestructura.

Un problema estructural: cuellos de botella y desajustes que generan la apariencia de liberalización

2.3 Dado que se prevé que el tráfico aéreo mundial aumente a más del doble de aquí a 2050, los informes del sector estiman que será necesario invertir aproximadamente USD 2,4 billones en todo el mundo para que la infraestructura aeroportuaria pueda absorber ese crecimiento en las próximas dos décadas. Se trata de un volumen de financiación que difícilmente puede movilizarse al mismo ritmo al que se impulsa la liberalización del acceso a los mercados. A ello se suma una acumulación de más de 17 000 aeronaves pendientes de entrega (equivalente a unos 12 años de capacidad de producción), lo que acentúa las disparidades en el sector; sin embargo, se suele considerar que la liberalización no avanza más rápidamente por falta de voluntad política.

2.4 El problema no radica únicamente en la aparición de cuellos de botella previsibles o desajustes que retrasen el crecimiento previsto, sino también en el importante riesgo de distorsión del mercado por el aumento de la congestión, el deterioro de la calidad de los servicios y la concentración de la conectividad en competidores mejor preparados. En tales circunstancias, la liberalización podría convertirse más en una apariencia de éxito medida a través de indicadores clave del desempeño que en una verdadera expansión del mercado.

El costo de la inacción

2.5 Los costos derivados de los cuellos de botella y del creciente desajuste no son abstractos. Según informes del sector, por cada millón de personas pasajeras que la infraestructura no puede absorber, se dejan de generar aproximadamente 10 500 puestos de trabajo y USD 346 millones en términos de producto interno bruto (PIB). Las repercusiones no serían solo de carácter financiero, si bien su efecto acumulativo resulta sumamente preocupante, sino que podrían obstaculizar y poner en riesgo el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI, su objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo y el sistema de liberalización en su configuración actual.

Perspectiva integrada

2.6 Las realidades expuestas en esta nota ponen de relieve la necesidad de examinar la eficacia del sistema de liberalización y determinar si es suficiente seguir alentando a los Estados a liberalizar sin establecer mecanismos para que la comunidad inversora pueda financiar proyectos de infraestructura aeroportuaria y de gestión del tránsito aéreo (ATM). La OACI da un excelente ejemplo mediante su función rectora y la labor que viene realizando para desarrollar una plataforma de vinculación que facilite la financiación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ (el polo de inversiones Finvest) a fin de lograr el objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG). Es sumamente importante establecer una plataforma para la financiación de proyectos de infraestructura y modernización con miras a la consecución del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y de su objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la conferencia a:

- a) solicitar a la Secretaría que continúe ayudando a los Estados miembros a eliminar las barreras relacionadas con el acceso a los mercados y la reglamentación económica, reconociendo al mismo tiempo la interdependencia entre la liberalización, la infraestructura y la cadena de suministro para la consecución del Plan Estratégico de la OACI para 2050 a través de su objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo;
- b) solicitar al Consejo que se apoye en sus órganos subsidiarios y las partes interesadas para aprovechar los datos disponibles sobre las necesidades y carencias en materia de infraestructura y cadena de suministro al atender a cuestiones relacionadas con la liberalización, el acceso a los mercados, el crecimiento y las limitaciones de capacidad, con miras a alcanzar los objetivos del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI;
- c) solicitar al Consejo que establezca una plataforma de financiación para proyectos de infraestructura y su modernización, a fin de alcanzar los objetivos del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI; y
- d) instar a los Estados miembros a que incorporen los proyectos de infraestructura en sus prioridades y estrategias nacionales de aviación.