



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 40: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas

## INFORME SOBRE LAS NOVEDADES RELATIVAS A LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

## RESUMEN

En la presente nota se informa sobre la labor realizada por la OACI relativa a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, concentrándose en el seguimiento de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y las decisiones del 38º período de sesiones de la Asamblea. Se presenta también aquí el plan de labor futura relacionada con dicho tema (parte del marco de reglamentación económica y del programa de trabajo de asistencia técnica). El plan de trabajo propuesto asistirá a los Estados para determinar y resolver las deficiencias en materia de infraestructura, facilitar la financiación privada y pública y el acceso a financiación para necesidades a largo plazo, destacando al propio tiempo la aplicación de las políticas de la OACI para que avance la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB) de la Organización.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- examinar la labor realizada por la OACI respecto a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, presentada en el párrafo 2;
- respaldar el plan de labor futura de la Organización al respecto, presentado en el párrafo 3; y
- examinar la información contenida en la presente nota para actualizar la Resolución A38-14 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota se relaciona con el Objetivo estratégico D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en la presente nota se realizarán según los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular de 2017-2019 o también mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i> <i>Informe de la Comisión Económica del 38º período de sesiones de la Asamblea (Doc 10027)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)</i> <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i>

	<p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)</i></p> <p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562)</i></p> <p><i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional (Doc 9734)</i></p> <p>A38-WP/56, <i>Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo</i></p> <p>A39-WP/3, Informe sobre la aplicación de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y las decisiones del 38º período de sesiones de la Asamblea</p> <p>A39-WP/8, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</p> <p>A39-WP/xx, Propuesta de proyecto de presupuesto de la Organización para 2017, 2018 y 2019</p>
--	--

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La labor de la Organización relativa a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se realizó de conformidad con el plan de acción del Consejo relativo a la aplicación de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y las decisiones pertinentes de la Asamblea. Las tareas finalizadas o iniciadas se resumen más abajo y la situación de la aplicación de las medidas recomendadas por la ATConf/6 figura en el apéndice de la nota A39-WP/3, *Informe sobre la aplicación de las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) y las decisiones del 38º período de sesiones de la Asamblea*.

## 2. LABOR REALIZADA POR LA OACI

2.1 **Modernización del sistema de transporte aéreo.** Como seguimiento a la ATConf/6, un Grupo de trabajo multidisciplinario sobre los aspectos económicos relacionados con la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBU) produjo informes sobre la manera de realizar análisis de costo/beneficios, de rentabilidad y de repercusiones económicas, así como planes de financiación. Se encargó al Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y al Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) que elaboraran textos de orientación independientes sobre dichos informes, que se incluirán como referencia en la edición de 2019 del Plan mundial de navegación aérea (GANP).

2.2 Respecto al uso de incentivos encaminados a alentar la implantación de las ASBU, se concluyó que: a) las actuales *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) son suficientes para tratar los incentivos financieros; y b) deberían elaborarse nuevos textos de orientación sobre la posible función o uso de incentivos operacionales como parte de la evaluación de los beneficios económicos y de rendimiento, que también se incluirán en la edición de 2019 del GANP.

2.3 ANSEP convino unánimemente en suprimir “provisional” de las actuales políticas provisionales sobre la atribución a la aviación civil de los costos incrementales de los servicios más avanzados del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS).

2.4 **Financiación de la vigilancia de la seguridad operacional.** A pesar de que las actuales políticas y textos de orientación de la OACI sobre financiación de las funciones de vigilancia, que figuran en el *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734), Parte B — *Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional*, siguen siendo válidos para

resolver las dificultades que enfrentan los Estados y las organizaciones regionales, AEP y ANSEP recomendaron que una vez que un Estado haya delegado su función de vigilancia en una organización regional, debería evitarse la duplicación de dicha función entre los mismos.

2.5 **Gestión y financiación de la infraestructura.** Se publicó en el sitio Web de la OACI, [www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx), un informe actualizado sobre los aspectos económicos de los aeropuertos. Al examinar posibles métodos para financiar el desarrollo de la infraestructura de aviación según lo recomendado por la ATConf/6, se realizó amplia investigación sobre las experiencias de los Estados en la elaboración de diversos modelos de asociación público-privada (PPP) para proyectos de infraestructura ([www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx)). Dicha información puede ser utilizada por encargados de la adopción de políticas, planificadores económicos, partes interesadas de la aviación e instituciones financieras al examinar opciones de gestión y financiación para el desarrollo de la infraestructura de aviación. En la edición de 2018 del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) se recogerá orientación sobre PPP.

2.6 Se inició el trabajo relacionado con la cuestión de la gestión y funcionamiento de aeropuertos no viables económicamente que se necesitan como parte de una red integrada para el transporte aéreo internacional y para fines socioeconómicos. Se finalizará en 2016 el proyecto de informe en que se destacará la manera en que los actuales textos de orientación del Doc 9562 podrían utilizarse en ese contexto.

2.7 **Aplicación de las políticas de la OACI.** En 2015 se realizó una encuesta sobre el grado de aplicación en los Estados de las políticas de la OACI sobre derechos. Los resultados, que están disponibles para consulta en una nota de referencia de la Asamblea, indican que la mayoría de los 83 Estados/Territorios que han respondido (y que en 2014 concentraron el 84% de las salidas de vuelos) han seguido las políticas de la OACI. Sin embargo, queda margen para que los Estados apliquen algunos principios específicos. Estos resultados pueden utilizarse como base de referencia para evaluar el progreso logrado con la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB), de la OACI.

2.8 Se han tomado medidas para fomentar y dar a conocer las políticas de la OACI sobre derechos, con énfasis en su aplicación, mediante cursos de instrucción, reuniones, comunicaciones a los Estados y las llamadas “redes sociales”. Así, por ejemplo, en colaboración con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), en 2015 se impartieron periódicamente cursos sobre derechos a un total de 303 participantes procedentes de 95 Estados. Durante la Conferencia ACI sobre inversiones en aeropuertos [diciembre de 2015, Nueva Delhi (India)] se organizó un seminario de un día dedicado a las políticas y textos de orientación de la OACI relativos a los aspectos económicos de los aeropuertos y la vigilancia económica.

2.9 Reconociendo la función crítica de la infraestructura de aviación para intensificar las relaciones y fomentar los viajes, el turismo y el comercio, así como para el desarrollo económico, la labor y los textos de orientación de la OACI relativos al desarrollo, gestión y financiación de la infraestructura se incorporaron en varias declaraciones y planes de acción adoptados por las reuniones regionales de transporte aéreo de la OACI.

### 3. LABOR FUTURA

3.1 Se prevé que el tráfico aéreo se duplicará de aquí a 2030, ejerciendo así mayor presión en la infraestructura de aviación existente. Sin un elevado número de inversiones durante un largo período de tiempo y la colaboración entre múltiples Estados para modernizar y ampliar la infraestructura de aviación, el uso de la aviación como motor de desarrollo económico quedará considerablemente restringido.

Además, pese a su carácter intersectorial y sus múltiples vínculos con otros sectores económicos, el transporte aéreo recibió meramente el 4,4% (4 600 millones de USD) de la asistencia oficial al desarrollo (ODA) total proporcionada por todos los donantes para infraestructura y servicios económicos durante el último decenio (2005-2013). En comparación, se asignó al transporte por carretera una porción de 54,7%, que asciende a 60,9 miles de millones de USD.

3.2 Considerando lo expuesto y de conformidad con la iniciativa NCLB, la labor futura de la Organización en materia de aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea se establecerá de modo que se asista a los Estados para que determinen y resuelvan las deficiencias de infraestructura, se faciliten la financiación privada y pública y el acceso a financiación de necesidades a largo plazo y se asegure que los proyectos de infraestructura de aviación sean económicamente sostenibles.

3.3 Además, el programa de trabajo seguirá contribuyendo a:

- a) aumentar la capacidad de organización de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea;
- b) reducir la carga financiera y los costos correspondientes a las funciones de vigilancia en materia de reglamentación;
- c) proteger los intereses de los usuarios; y
- d) permitir que se cosechen rápidamente los beneficios de nuevas tecnologías.

Los detalles de las tareas comprendidas en este programa de trabajo se describen en la nota A39-WP/xx, *Propuesta de proyecto de presupuesto de la Organización para 2017, 2018 y 2019*.

3.4 Al ejecutar el programa de trabajo, se dará prioridad a la aplicación de las políticas y orientaciones vigentes o nuevas a fin de que avance la iniciativa NCLB de la OACI. De esta forma, los resultados contribuirán al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) de las Naciones Unidas, en particular la meta 9.1 del Objetivo 9 “*Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación*”, que incita al desarrollo de la infraestructura para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con énfasis en el acceso asequible y equitativo para todos.

3.5 La labor de la OACI contribuirá asimismo al Foro mundial sobre infraestructura que los Estados han convenido establecer en el marco de la *Agenda de acción de Addis Abeba*, que fue adoptada en julio de 2015 en la 3ª Conferencia internacional de las Naciones Unidas sobre la financiación para el desarrollo (<http://www.un.org/esa/ffd/ffd3/>). Por intermedio de dicho foro, la OACI destacará las repercusiones y los beneficios económicos de la infraestructura de aviación, ampliará las oportunidades para la inversión en esta última y fortalecerá la asociación con instituciones financieras y planificadores económicos con miras a corregir la escasa prioridad concedida a la aviación al tratarse de financiación.