



## NOTA DE ESTUDIO

## ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 33: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Política

INFORME SOBRE LAS NOVEDADES EN 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 de estudio se informa sobre el trabajo de la OACI en el área de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, tras las decisiones del 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Se trabajó para formular orientaciones sobre los aeropuertos que no son económicamente viables, actualizar y ajustar las políticas y orientaciones existentes, proporcionar nuevas orientaciones y herramientas para respaldar las decisiones sobre inversiones en infraestructura de aviación, y modernizar el Doc 7100, *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea*. Se presenta también el plan de trabajo futuro en este campo (parte del marco de reglamentación económica y de los programas de trabajo de asistencia técnica), con énfasis en la actualización y desarrollo continuos de las políticas, orientaciones y herramientas pertinentes, y la sensibilización de los Estados y proveedores de servicios sobre su aplicación.

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

- examinar el trabajo realizado por la OACI presentado en el párrafo 2;
- respaldar el programa de trabajo de la Organización presentado en el párrafo 3; y
- considerar la información que contiene esta nota para actualizar la Resolución A39-15, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .   |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | Las actividades mencionadas en la nota de la Asamblea que se adjunta se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo voluntario de transporte aéreo (TRAF).   |
| <i>Referencias:</i>               | <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075),<br><i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea</i> , (Doc 10078)<br><i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)<br><i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161) (Quinta edición)<br><i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562) (Tercera edición)<br><i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562) (Cuarta edición provisional)<br><a href="https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx">https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/documentation-reference-documents.aspx</a><br>A40-WP/17-EC/2, Financiación del desarrollo de infraestructura de aviación de calidad<br>A40-WP/22-EC/7, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas al transporte aéreo<br>Plan de actividades de la OACI 2020-2022 |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El trabajo de la Organización relativo a los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se realizó de conformidad con las decisiones correspondientes del 39º período de sesiones de la Asamblea. El trabajo se centró en los aeropuertos que no son económicamente viables, la actualización de las políticas y orientaciones existentes, nuevas orientaciones y herramientas para respaldar las decisiones sobre inversión en infraestructura de aviación, y la modernización del Doc 7100, *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea*. Además, se están estudiando otras orientaciones sobre recuperación de costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

## 2. TRABAJO REALIZADO POR LA OACI

2.1 **Gestión y operación de aeropuertos que no son económicamente viables.** Uno de los asuntos pendientes desde la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS, 2008) es la formulación de orientaciones sobre la gestión y operación de los aeropuertos que no son económicamente viables pero que, por ser parte de una red integrada de transporte aéreo, son necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional y la protección del transporte aéreo internacional, así como por consideraciones socioeconómicas y otros intereses nacionales estratégicos en términos de la obligación social de proporcionar conectividad y servicios esenciales en todo el país.

2.2 Los aeropuertos que no son económicamente viables tienen dificultades inherentes tales como bajo volumen o falta de demanda de tráfico de pasajeros o de carga, infraestructura anticuada e ingresos aeronáuticos insuficientes para cubrir sus costos operacionales. Además, al no tener, o tener pocas oportunidades comerciales, no son atractivos para los inversionistas privados, y por ende tienen poco potencial de generar ingresos no aeronáuticos. En consecuencia, las autoridades aeroportuarias pueden no estar en capacidad de mantener operaciones sostenibles, a pesar de la necesidad de gestionar el tránsito de manera segura y eficiente.

2.3 Una solución cada vez más común para estos casos es administrar y operar un grupo de aeropuertos bajo un modelo de “red de aeropuertos”. Esto tiene varias ventajas, incluyendo un mejor manejo de la capacidad, mejor utilización de los recursos en toda la red, menores costos operacionales debido a economías de escala, y acceso más fácil de todos los aeropuertos a los mercados de capital. El sistema de red podría requerir subsidios cruzados de los aeropuertos rentables a los no rentables, y es por lo tanto importante seguir los cuatro principios fundamentales de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), es decir, no discriminación, relación de los derechos con los costos, transparencia y consultas con los usuarios, así como disposiciones más específicas de las políticas.

2.4 Teniendo en cuenta los problemas relacionados con la red de aeropuertos, así como las reservas con respecto a los subsidios cruzados, el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) formuló orientaciones específicas para asegurar que el apoyo a los aeropuertos que no son económicamente viables, en el contexto de la red de aeropuertos, se preste de manera acorde con las políticas del Doc 9082. Estas orientaciones ya se finalizaron y se reflejarán en la cuarta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562, cuya versión preliminar está disponible como documento de referencia de la Asamblea).

2.5 **Actualización y ajuste de las políticas y orientaciones existentes.** En el 39º período de sesiones de la Asamblea se pidió al Consejo que: “...continúe elaborando criterios y textos de orientación de la OACI con miras a contribuir a aumentar la eficiencia y mejorar la relación costo-eficacia en el suministro y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea, incluyendo la base para una sólida cooperación entre proveedores y usuarios” (véase A39-15, Doc 10075). Tras esta solicitud, se hicieron enmiendas y una actualización completa de las políticas y textos de orientación existentes.

- a) **Definiciones de derechos “diferenciales” y “modulados”.** Se aclaró la confusión con las definiciones de estos términos. El texto finalizado se incorporará en todos los documentos pertinentes de la OACI, incluyendo los Docs 9082 y 9562;
- b) **Actualización de la tercera edición del Doc 9562.** Se efectuó una revisión completa del manual para detectar orientaciones que podrían ser irrelevantes, confusas o contradictorias, y aclarar las definiciones de actividades aeronáuticas y no aeronáuticas (véase la cuarta edición preliminar del Doc 9562); y
- c) Considerando los cambios que se hicieron en las políticas y las orientaciones de los Docs 9082 y 9562, se encargó al Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) que, con el apoyo del AEP, actualizara la **quinta edición del Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea** (Doc 9161).

2.6 **Orientaciones y herramientas para respaldar las decisiones sobre inversiones en infraestructura de aviación.** Se ha trabajado para ofrecer guías prácticas y herramientas para asistir a los Estados en la realización de análisis para justificar la financiación de infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea. Se desarrollaron las siguientes guías y herramientas que los encargados de la formulación de políticas, planificadores económicos, partes interesadas de la aviación e instituciones financieras pueden utilizar al considerar opciones de inversión para el desarrollo de la infraestructura de aviación:

- a) **Textos de orientación sobre incentivos operacionales** que se incluirán en el documento apropiado de la OACI, teniendo en cuenta una propuesta presentada a la 13ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/13) de que, al definir los nuevos conceptos de gestión del tránsito aéreo (ATM), se enumeren posibles incentivos operacionales;
- b) **Textos de orientación sobre análisis de rentabilidad, costo-beneficio, impacto económico y costo-eficacia,** que estaban en la etapa final de elaboración. Su propósito es proporcionar explicaciones detalladas sobre cómo aplicar estas técnicas de evaluación para evaluar los análisis económicos y financieros de proyectos grandes de infraestructura de aviación. En las orientaciones también se tienen en cuenta las recomendaciones del Grupo de trabajo multidisciplinario sobre los aspectos económicos relacionados con la implantación de las mejoras por bloques del sistema de aviación (MDWG-ASBU); y
- c) **Nueva aplicación en línea de análisis de costo-beneficio (CBA)** para analizar inversiones en proyectos potenciales de infraestructura de aviación a partir del trabajo del MDWG-ASBU (<https://d-iasdex.icao.int/CBA/>). La aplicación de CBA permite a los usuarios evaluar y comparar los costos y beneficios de distintas opciones de financiación de un proyecto. La aplicación incluye análisis de valor presente neto (VPN), tasa interna de rentabilidad (TIR) y relación costo-beneficio, entre otros. Los resultados de estos análisis pueden ayudar a identificar la opción de inversión óptima a través del establecimiento de parámetros de costo-beneficio de todas las opciones. Los Estados miembros tendrán acceso a la aplicación de CBA y a una guía de usuario.

2.7 Adicionalmente, en el tercer y cuarto Foros mundiales sobre aviación de la OACI (IWAF) se recomendaron enfoques que pueden adoptar los Estados para abordar los problemas de financiación de la infraestructura de aviación. La nota A40-WP/17-EC/2, *Financiación del desarrollo de infraestructura de aviación de calidad*, contiene información al respecto.

2.8 **Modernización del Doc 7100, Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea.** A fin de mejorar el servicio que presta la OACI a los Estados miembros, se desarrolló la *aplicación en línea Aero Tariff*, una herramienta práctica y fácil de usar para analizar los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea que se desarrolló para convertir el Doc 7100 impreso en una herramienta en línea. La nueva aplicación ofrece una plataforma analítica para formular y evaluar comparativamente las políticas de fijación de derechos aeroportuarios y de navegación aérea.

2.9 Se están haciendo otras mejoras a la aplicación, tales como la integración de datos de la vigilancia dependiente automática — radiodifusión (ADS-B) para el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea por región de información de vuelo (FIR). Se invita a los Estados a utilizar la aplicación en línea Aero Tariff y a enviar electrónicamente las modificaciones de los derechos (<https://data.icao.int/AeroTariffs>).

2.10 **Orientaciones sobre la recuperación de costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea.** Ante el rápido aumento del uso de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y su mercado de rápido crecimiento, se realizó un análisis de posibles medidas para resolver *los aspectos económicos, en especial con respecto a los derechos por las operaciones de UAS*. Se están realizando análisis más detallados para evaluar el uso de UAS y su impacto, así como para examinar la diversidad de posibles mecanismos de recuperación de costos o enfoques para la prestación de servicios de navegación aérea a los UAS de manera justa y equitativa.

2.11 Se prevé que el suministro de información meteorológica aeronáutica para la aviación civil internacional sufra una transformación durante la próxima década, acorde con la modernización del transporte aéreo prevista en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI y su metodología de ASBU. Se está trabajando, junto con el Grupo de expertos sobre meteorología (METP), y en coordinación con la Organización Meteorológica Mundial (OMM), para asesorar sobre *posibles mecanismos para resolver un problema de recuperación de costos de los servicios de meteorología aeronáutica* para la aviación civil internacional de manera coherente con los principios fundamentales de fijación de derechos de la OACI.

### 3. TRABAJO FUTURO

3.1 Considerando el trabajo anteriormente mencionado que se está realizando, y que se describe en el Plan de actividades de 2020-2022, el énfasis y la prioridad del trabajo futuro en el área de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (una parte del marco de reglamentación económica y de los programas de trabajo de asistencia técnica) serán la actualización continua y la formulación de las políticas, orientaciones y herramientas pertinentes. La Organización se centrará también en crear conciencia sobre las políticas y orientaciones de la OACI, con énfasis en su implementación por los Estados y proveedores de servicios en el marco de la iniciativa Ningún país se queda atrás (NCLB). En este sentido, se promoverá el uso de las herramientas en línea al considerar los Estados inversiones para el desarrollo y modernización de la infraestructura de aviación, además del trabajo propuesto en la nota A40-WP/17-EC/2 sobre Financiación del desarrollo de infraestructura de aviación de calidad.