



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

MEJORAR LOS INGRESOS NO AERONÁUTICOS EN LOS AEROPUERTOS: PERSPECTIVA INDIA SOBRE ESTRATEGIAS MUNDIALES

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

Los aeropuertos de todo el mundo necesitan cada vez más diversificar sus fuentes de ingresos para dejar de depender de los derechos aeronáuticos. En el contexto indio, marcado por el rápido crecimiento del tráfico, las alianzas público-privadas y el desarrollo escalonado de aeropuertos, mejorar los ingresos no aeronáuticos es tanto una necesidad, como una oportunidad estratégica. Los gobiernos y los explotadores de aeropuertos del mundo entero adoptan cada vez más el modelo de **aerotrópolis, o ciudad aeroportuaria**, a fin de generar ingresos más allá de los aranceles aeronáuticos. Estas obras por lo general incluyen hoteles, tiendas minoristas, centros de conferencias, parques logísticos y edificios de oficinas dentro o adyacentes al aeropuerto.

En esta nota se describen las mejores prácticas mundiales clave y se explica cómo pueden contextualizarse e implementarse en la India y otras economías en desarrollo para fortalecer la sostenibilidad económica, mejorar la experiencia de viaje y aumentar la competitividad de los aeropuertos. Se examina la evolución de los acuerdos no aeronáuticos entre los explotadores de aeropuertos y las líneas aéreas en la India, destacando la creciente importancia estratégica del urbanismo de la aviación en la era posterior a la liberalización. La nota se alinea con las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y recomienda la elaboración de marcos armonizados para mantener la transparencia, la equidad y la innovación en las asociaciones comerciales dentro del marco de la Iniciativa de la OACI *Ningún País Se Queda Atrás*.

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

- respaldar y reconocer la creciente importancia estratégica de los acuerdos no aeronáuticos;
- alentar a la OACI a que elabore textos de orientación y cláusulas modelo para dichos acuerdos; y
- recomendar a los Estados que adopten prácticas transparentes, equitativas y favorables a la innovación en consonancia con las políticas económicas de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	

<i>Referencias:</i>	<i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562)</i> <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)</i>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeropuertos han pasado de ser proveedores de infraestructura a empresas comerciales.

1.2 El sector de la aviación civil de la India ha atravesado una transformación significativa, con modelos de alianza público-privada (APP) que impulsan la modernización de los aeropuertos.

1.3 Los ingresos no aeronáuticos, como son los provenientes del comercio minorista, la publicidad, el estacionamiento de automóviles, las tiendas libres de impuestos y los servicios de salas VIP, ahora constituyen más del 40 % de los ingresos totales de los aeropuertos en los grandes centros aeroportuarios.

1.4 Esta tendencia refleja la evolución de los aeropuertos hacia centros comerciales que ofrecen servicios minoristas, inmobiliarios y digitales y experiencias.

1.5 Las líneas aéreas colaboran cada vez más con los explotadores de aeropuertos para desarrollar conjuntamente estos servicios, y mejorar así tanto la experiencia de viaje como la sostenibilidad económica.

1.6 Los aeropuertos indios, en particular los aeropuertos metropolitanos y preexistentes desarrollados mediante asociaciones público-privadas, han adoptado varias prácticas mundiales. Sin embargo, en los aeropuertos regionales y más pequeños persisten las dificultades debido a restricciones reglamentarias y limitaciones de infraestructura y de mercado.

2. ANÁLISIS

2.1 En las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) se hace hincapié en la transparencia, la relación con los costos y la consulta con los usuarios sobre los derechos aeroportuarios, incluidos los servicios no aeronáuticos.

2.2 En la 6ª Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) se reconoció la necesidad de adoptar criterios de mercado flexibles para la economía aeroportuaria.

2.3 Los acuerdos no aeronáuticos suelen regirse por contratos de concesión, empresas conjuntas o modelos de distribución de ingresos.

2.4 Tendencias clave en los acuerdos no aeronáuticos

- a) Empresas minoristas conjuntas: Las líneas aéreas y los aeropuertos invierten juntos en tiendas libres de impuestos y de alimentación y bebidas.
- b) Asociaciones para ofrecer salas VIP: Las líneas aéreas alquilan o cogestionan salas VIP con los explotadores de aeropuertos. Se están expandiendo las salas VIP de marca compartida y los modelos de pago por uso.

- c) Acuerdos de puesta en común de datos: Uso colaborativo de los datos del público pasajero a fin de optimizar la oferta minorista.
- d) Integración digital: Los acuerdos incluyen cada vez más protocolos de puesta en común de datos para personalizar los servicios.
- e) Cláusulas de sostenibilidad: Los nuevos acuerdos incluyen indicadores ambientales, sociales y de gobernanza que se están integrando en nuevos contratos, en línea con los objetivos indios de cero emisiones netas.
- f) Concesiones minoristas y de alimentos y bebidas: Las líneas aéreas se asocian con los aeropuertos para ofrecer experiencias minoristas refinadas.

2.5

Mejores prácticas mundiales para generar ingresos no aeronáuticos

- a) Optimización de la venta minorista y las concesiones
 - (i) Análisis de datos para personalizar la oferta.
 - (ii) Contratos de concesión flexibles con modelos de alquiler híbridos que se basan en el movimiento de pasajeras/os.
 - (iii) Incorporación de tiendas libres de impuestos, alimentos y bebidas, bienestar y artesanías locales en el diseño de terminales.
- b) Integración digital y de comercio electrónico
 - (i) Comercio electrónico, aplicaciones de pedidos anticipados, publicidad digital y promociones personalizadas.
 - (ii) Monetización de los datos del público pasajero con las salvaguardias adecuadas (por ejemplo, publicidad en wifi personalizada).
- c) Monetización de bienes raíces y terrenos
 - (i) Ciudades aeropuerto y modelos de aerotrópolis.
 - (ii) Alquiler para hoteles, almacenes, parques logísticos y zonas de negocios.
- d) Publicidad y patrocinio
 - (i) Redes de publicidad digital programática.
 - (ii) Zonas de experiencias patrocinadas por marcas (por ejemplo, zonas de juego, salas).
- e) Innovación mediante asociaciones público-privadas
 - (i) Las asociaciones público-privadas en el desarrollo de propiedades comerciales han permitido una mejor distribución de los riesgos y más innovación.

2.6

Perspectiva india y prioridades estratégicas

- a) Enfoque escalonado para el desarrollo de ingresos no aeronáuticos
 - (i) Aeropuertos metropolitanos: Ecosistemas maduros con un fuerte potencial comercial. Énfasis en el comercio minorista de alta gama, el sector inmobiliario y el comercio electrónico.
 - (ii) Aeropuertos de nivel 2/3: Énfasis en artesanías locales, asociaciones de pequeñas y medianas empresas (pymes) y comercio minorista comunitario.
 - (iii) Aeropuertos remotos: Alcance limitado; explorar las granjas solares, el alquiler público y las asociaciones logísticas.

2.7 Armonización y apoyo reglamentario

- (i) Promoción de la flexibilidad en los términos de los alquileres, los derechos de publicidad y los precios.
- (ii) Alineación de la reglamentación económica de los aeropuertos con la innovación comercial.

2.8 Creación de capacidad y puesta en común de conocimientos

- (i) La OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) pueden desempeñar un papel clave en la difusión de las mejores prácticas mundiales a los explotadores más pequeños.

2.9 Sostenibilidad e ingresos verdes

- (i) Incentivar los emprendimientos minoristas con certificación ecológica y el alquiler de vehículos eléctricos.
- (ii) Monetizar los créditos de carbono provenientes de iniciativas de generación eléctrica solar y manejo de residuos en los aeropuertos.

2.10 Dificultades y consideraciones

- a) Vigilancia reglamentaria: Ausencia de marcos normalizados en todas las jurisdicciones. Variabilidad de los formatos de acuerdos que usan los distintos aeropuertos.
- b) Lagunas de reglamentación: Vigilancia limitada de los acuerdos no aeronáuticos en comparación con los derechos aeronáuticos.
- c) Distribución de ingresos: Disputas sobre la justa distribución de los ingresos no aeronáuticos. Necesidad de directrices más claras sobre la distribución de ingresos y riesgos.
- d) Desequilibrio de poder de mercado: Es posible que las líneas aéreas más pequeñas carezcan de poder de negociación en las negociaciones.
- e) Disrupción digital: El comercio electrónico y los pedidos efectuados a partir de dispositivos móviles desafían los modelos tradicionales de concesión.
- f) Limitaciones de capacidad: Los altos volúmenes de público usuario en los aeropuertos ejercen presión sobre los espacios comerciales, lo que afecta la calidad del servicio.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La OACI podría considerar la posibilidad de formular un plan mundial de desarrollo de los ingresos no aeronáuticos

- a) Elaborar un marco con módulos a medida para:
 - (i) categorías de aeropuertos basadas en el tamaño y el movimiento;
 - (ii) alineación reglamentaria y modelos de concesión; y
 - (iii) monetización digital e inmobiliaria.
- b) Alentar a los Estados miembros a:
 - (i) compartir modelos de acuerdos de concesión y estrategias de ingresos no aeronáuticos a través de plataformas OACI/ACI;

- (ii) apoyar a los Estados en desarrollo con transferencia de conocimientos e instrucción; y
- (iii) reconocer que los ingresos no aeronáuticos son fundamentales para la resiliencia financiera pos COVID-19.
- c) Alentar procesos transparentes de consulta entre los aeropuertos y las líneas aéreas.
- d) Promover talleres de creación de capacidad para organismos reguladores y partes interesadas sobre las mejores prácticas comerciales.
- e) Respaldar la evaluación comparativa de datos para valorar el desempeño de los emprendimientos comerciales no aeronáuticos.
- f) Que la OACI diseñe modelos de acuerdo no aeronáutico, adaptables a los contextos nacionales.
- g) Fomentar mecanismos de consulta entre las líneas aéreas y los explotadores de aeropuertos.
- h) Promover programas de creación de capacidad para los organismos reguladores y los explotadores de aeropuertos de la India sobre las mejores prácticas mundiales.
- i) Apoyar iniciativas de evaluación comparativa para valorar el desempeño de los emprendimientos comerciales no aeronáuticos en los distintos Estados miembros de la OACI.

— FIN —