



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades de navegación aérea a nivel global e interregional

2.2 Resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea

**FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA, LAS FUNCIONES DE
VIGILANCIA Y LOS SISTEMAS DE LA AVIACION**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio informa acerca de los temas económicos/financieros relacionados con los resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), realizada en Montreal del 19 al 30 de noviembre de 2012, enfocándose en los desafíos asociados con el financiamiento de la infraestructura aeronáutica y del sistema de transporte aéreo. Estos temas fueron discutidos durante la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), realizada en Montreal del 18 al 22 de marzo 2013. Asimismo, en base a las recomendaciones formuladas por la ATConf/6, esta nota presenta el plan de acción de la OACI en relación a estos temas para el próximo trienio.

La acción sugerida a la Reunión aparece en el párrafo 5.

Referencias

Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12) (Montreal, Canadá, del 19 al 30 de noviembre de 2012); y
Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) (Montreal, Canadá, del 17 al 22 de marzo de 2013).

*Objetivos Estratégicos
de la OACI*

*A – Seguridad operacional
C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del
transporte aéreo*

1. INTRODUCCION

1.1 Las actuales políticas y orientaciones de la OACI pueden ser aplicadas para el financiamiento de la infraestructura, incluyendo la implementación de una nueva generación de sistemas de navegación aérea, así como para el financiamiento de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, de la seguridad de la aviación y de los aspectos económicos. No obstante, ha habido una serie de eventos relacionados con los temas de financiamiento del sistema de transporte aéreo. Estos temas fueron analizados tanto en la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), realizada en Montreal en noviembre de 2012, como en la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), realizada en Montreal en marzo de 2013.

1.2 Esta nota informa acerca de los resultados de la AN-Conf/12 y de la ATConf/6 en relación con estos temas, y presenta el correspondiente plan de acción de la Organización para el período 2014-2016.

2. TEMAS RELACIONADOS CON EL FINANCIAMIENTO

2.1 La AN-Conf/12 recomendó que las conclusiones de la Conferencia relacionadas con los aspectos económicos, financieros y sociales de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) sean remitidas a la ATConf/6 a fin de generar soluciones que apoyen un sistema de navegación aérea seguro y sostenible. Al analizar los desafíos de la integración, interoperabilidad y armonización de los sistemas en apoyo del concepto de “Un solo cielo” para la aviación civil internacional, la AN-Conf/12 recomendó que la OACI, con un enfoque sistémico basado en la performance, elabore un plan de desarrollo de Normas y Métodos Recomendados para las mejoras por bloques del sistema de aviación, incluyendo el establecimiento de prioridades a nivel mundial para los distintos bloques y módulos.

2.2 Con respecto al impacto económico y financiero de las recomendaciones de la AN-Conf/12, la ATConf/6 consideró dos sub-temas relacionados con el financiamiento, tal como se describe en las secciones que siguen.

2.3 Financiamiento de la infraestructura

2.3.1 En la década pasada, quedó demostrado que el sector privado ha sido esencial para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea a nivel mundial, y que la performance ha mejorado gracias a una buena gobernabilidad y comparación referencial de la performance. La ATConf/6 concluyó que las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), recientemente actualizadas, y el material de orientación contenido en el *Manual sobre los Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea* (Doc 9161) pueden seguir siendo utilizados para financiar la infraestructura del transporte aéreo. Los servicios aeroportuarios/de navegación aérea pueden generar suficientes ingresos que excedan todos los costos operacionales directos e indirectos, permitiendo un retorno razonable sobre los activos que garantice un financiamiento eficiente en infraestructura nueva o mejorada. En esa etapa, se debe tomar en cuenta la capacidad de aporte de los Estados y de las comunidades involucradas, debiendo entenderse que cualquier Estado o autoridad encargada de cobrar por los servicios puede recuperar menos de sus costos totales, en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.

2.4 Financiamiento de las funciones de vigilancia

2.4.1 En forma especial, el Doc 9082 les recuerda a los Estados que, al momento de considerar la comercialización o privatización de los aeropuertos o proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), los Estados son los responsables, en última instancia, de vigilar a dichas entidades en términos de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el aspecto económico. Asimismo, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (es decir, la vigilancia de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y de los aspectos económicos) pueden estar incluidos en la base de costos del proveedor, a discreción del Estado. Para la vigilancia económica de los proveedores, se debería observar políticas específicas relacionadas con la consulta a los usuarios, la performance económica y la base de costos para fines de cobro. La Conferencia reconfirmó que las funciones de vigilancia son responsabilidad del Estado, reconociendo, sin embargo, que, para algunos Estados con recursos financieros limitados, no siempre es posible utilizar el financiamiento del gobierno. La ATConf/6 también concluyó que la orientación de la OACI sobre el financiamiento de las funciones de

vigilancia a nivel del aeropuerto/ANSP sigue siendo pertinente y debería mantenerse actualizada para su uso por los Estados, de acuerdo a sus necesidades.

2.5 **Financiamiento de la modernización del sistema aeronáutico**

2.5.1 El desafío económico de la modernización de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) está relacionado con la necesidad de una mayor cantidad de inversiones que deberán obtenerse a lo largo de un largo período de tiempo. Muchas de estas inversiones deberán ser efectuadas por los usuarios del espacio aéreo, cuya justificación dependerá directamente de las inversiones efectuadas por otros usuarios del espacio aéreo y los ANSP. Cabe notar que algunos Estados han implementado un procedimiento de “mejor equipado, mejor servido”, en virtud del cual se da prioridad a las aeronaves equipadas con las debidas capacidades ATM. No obstante, los explotadores de aeronaves han indicado que no pueden permitirse absorber todos los costos incurridos y han expresado su renuencia a invertir en la tecnología necesaria en la cabina de pilotaje, debido al hecho que su costo-beneficio no ha quedado demostrado a plenitud. A fin de abordar estos problemas de financiamiento, los Estados han explorado otras formas. Por ejemplo, se ha autorizado una asociación público-privada (PPP) en Estados Unidos para facilitar el equipamiento del Sistema de Transporte Aéreo de Próxima Generación (**NextGen**) para la aviación general y las líneas aéreas comerciales. Es necesario diseñar más esquemas de incentivos para garantizar una implementación oportuna y controlada de las mejoras por bloques y para cambiar la idea de “la ventaja es del último que adopta” a “la ventaja es del primero que adopta”.

3. **TRABAJO ACTUAL DE LA OACI SOBRE FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE AEREO**

3.1 **Financiamiento de la infraestructura**

3.1.1 El Doc 9082, el Doc 9562, *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* y el Doc 9161 contienen políticas y material de orientación de particular interés al momento de considerar los temas relacionados con el financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo. Estos documentos abordan, de manera particular, los temas relacionados con la base de costos de los cargos por los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, y analizan varios aspectos financieros a considerar al embarcarse en un proyecto de inversión en la infraestructura requerida para brindar mejores instalaciones y servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Con respecto al sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), el Consejo adoptó una política provisional sobre la asignación de los costos incrementales de los GNSS más avanzados. Como principio general, los proveedores pueden exigir a los usuarios que paguen la parte de los costos debidamente atribuibles a ellos, pero, al mismo tiempo, no se debería exigir a la aviación civil internacional asumir costos que no son debidamente atribuibles a ésta. Dentro de este contexto, las políticas y la orientación de la OACI siguen siendo válidas en cuanto a financiar la infraestructura de transporte aéreo a través de los cargos por los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, mediante el pre-financiamiento de proyectos, y a través de la asignación de los costos del GNSS.

3.2 **Financiamiento sostenible de las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional**

3.2.1 Con respecto al Simposio sobre Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO), realizada en Montreal en octubre de 2011, el Consejo, en su cuarta reunión del 195º Período de Sesiones, decidió que, en consulta con los Estados y la industria, se debería elaborar material de orientación adicional sobre el financiamiento sostenible de las RSOO.

3.2.2 Un Grupo de Estudio *ad-hoc* de la Secretaría revisó el Capítulo 5 del *Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional* (Doc 9734), *Parte B – Establecimiento y gestión de un Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional*. La revisión prestó especial atención al alineamiento de la estructura de este capítulo con las políticas y material de orientación existente sobre el financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo. Este material de orientación fue concluido en octubre 2012, con la incorporación de los comentarios recibidos de las RSOO, las organizaciones internacionales, el Grupo de Expertos sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos (AEP) y el Grupo de Expertos sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP). Este material será incluido en el Doc 9734 y, luego de su revisión editorial, será circulado a los Estados y a las RSOO.

3.2.3 Como se indicó anteriormente, y en base a las políticas de la OACI sobre cargos contenidas en el Doc 9082, se desarrolló orientación adicional sobre el financiamiento de la función de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional a través de los cargos a los usuarios. Sin embargo, dados los desafíos asociados con las funciones de vigilancia del financiamiento a nivel regional y del Estado, las políticas y orientaciones de la OACI deberían ser objeto de un desarrollo ulterior.

3.2.4 Un estudio de costo-beneficio realizado por el proyecto regional RLA/99/901 – *Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)*, reveló que el SRVSOP había brindado beneficios por un valor de 13 millones de dólares en un período de 5 años en lo que respecta a la vigilancia de la seguridad operacional en las áreas de aeronavegabilidad, operaciones e instrucción. Desde inicios de 2012, el Sistema ha incorporado temas relacionados con AGA en sus actividades, y está planeando incluir otros campos aeronáuticos, tales como ATM y CNS.

3.3 **Financiamiento de la modernización del sistema de transporte aéreo**

3.3.1 Las actuales políticas y material de orientación de la OACI deberán ser evaluados dentro del contexto de la modernización del sistema de transporte aéreo.

4. **TRABAJO FUTURO**

4.1 La propuesta de trabajo futuro de la OACI sobre financiamiento de la infraestructura de transporte aéreo y financiamiento del sistema de transporte aéreo para el período 2014-2016 se basa en las recomendaciones de la ATConf/6.

4.2 En cooperación con los Estados, las organizaciones internacionales y la industria, la OACI establecerá un grupo de trabajo multi-disciplinario para discutir los desafíos relacionados con el establecimiento de incentivos operacionales y económicos, tales como la priorización de los servicios, a fin de obtener beneficios tempranos de las nuevas tecnologías y procedimientos, tal como se describe en los módulos de las mejoras por bloques del sistema de la aviación (ASBU), en apoyo de las mejoras operacionales, maximizando, al mismo tiempo, la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia general del sistema, tomando en cuenta las necesidades específicas expresadas en la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12).

4.3 La OACI adoptará medidas pertinentes para garantizar una amplia toma de conciencia y conocimiento de sus políticas, orientación y otros materiales relacionados con el financiamiento de la infraestructura y para garantizar que permanezcan actuales, vigentes y que respondan a la cambiante situación.

4.4 La OACI desarrollará material de orientación sobre el financiamiento sostenible de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación a nivel del Estado, a la vez que monitorea la situación del financiamiento de la vigilancia económica.

4.5 A fin de asegurar un financiamiento sostenible de las funciones de vigilancia a nivel del Estado y a nivel regional, la OACI explorará las posibilidades de establecer nuevos mecanismos que estén en línea con el Doc 9082 y tomen en cuenta las diversas situaciones que enfrentan los Estados.

5. **ACCION SUGERIDA**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los resultados conjuntos de la AN-Conf/12 y de la ATConf/6 en relación al financiamiento de la infraestructura, incluyendo la implementación de una nueva generación de sistemas de navegación aérea, así como el financiamiento de las funciones de vigilancia de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y los aspectos económicos; y
- b) apoyar el plan de acción correspondiente de la OACI para el período 2014-2016, tal como se detalla en el párrafo 4 más arriba.

— FIN —