



## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 36: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Política

INFORME DE LAS NOVEDADES RELATIVAS A LOS ASPECTOS ECONÓMICOS  
DE LOS AEROPUERTOS Y DE 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, de conformidad con la resolución A40-9 de la Asamblea. Se hizo énfasis en actualizar las políticas y orientaciones existentes, formular nuevas orientaciones sobre el acceso a fondos y financiación para infraestructura de aviación, y abordar temas emergentes tales como los mecanismos de recuperación de costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos (MET), de servicios de información meteorológica espacial y la financiación de las operaciones del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS). Se está trabajando para estimular la recuperación de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19. Se presenta también el plan de trabajo futuro en este campo (de acuerdo con el Plan de Actividades 2023–2025), centrado en la continua actualización y desarrollo de políticas, orientaciones y mecanismos para asegurar la viabilidad económica de los aeropuertos y ANSP, así como en las necesidades de acceso a fondos y de financiación a corto, mediano y largo plazo.

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

- examinar el trabajo realizado por la OACI descrito en el párrafo 2;
- respaldar el plan de trabajo de la Organización presentado en el párrafo 3; y
- considerar la información que contiene esta nota para actualizar la resolución A40-9 de la Asamblea, *Declaración consolidada de 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>	Se prevé que las actividades de la OACI mencionadas en la presente nota se llevarán a cabo según se disponga de recursos en el presupuesto del Programa Regular de 2023–2025 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias, incluidos recursos del Fondo Voluntario de Transporte Aéreo (TRAF), conforme a la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2023-2025.

<b>Referencias:</b>	<p><i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> (Doc 10140)</p> <p><i>Informe de la Comisión Económica del 40º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10139)</p> <p><i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)</p> <p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161, 5a. edición)</p> <p><i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562, 4a. edición)</p> <p>A41-WP/11-EC/1, <i>Experiencias de los Estados y sus medidas económicas y financieras en respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19</i></p> <p>A41-WP/17-EC/7, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i></p> <p>Plan de Actividades de la OACI 2023-2025</p>
---------------------	--

## 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 la resolución A40-9 de la Asamblea (apéndice C). El trabajo se centró en actualizar las políticas y orientaciones existentes, formular nuevas orientaciones y mecanismos relacionados con el acceso a fondos y financiación de la infraestructura de aviación, y abordar temas emergentes tales como los mecanismos de recuperación de costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos (MET), de servicios de información meteorológica espacial y la financiación de las operaciones del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS).

1.2 Se está trabajando además en la mitigación del impacto económico a corto, mediano y largo plazo que ha tenido la pandemia de COVID-19 en los aeropuertos y servicios de navegación aérea, por ejemplo, con apoyo para obtener la viabilidad económica del sector y la inversión de capital en infraestructura nueva o modernización para satisfacer las necesidades futuras y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible conexos.

## 2. TRABAJO REALIZADO POR LA OACI

2.1 **Políticas y orientaciones de la OACI.** Se realizó una actualización completa de la quinta edición del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) con el objetivo de modernizar y simplificar el texto del manual, e incorporar enmiendas que se introdujeron en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) en su última actualización. En la octava Reunión Conjunta del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Aeropuertos (AEP) y del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP) (AEP-ANSEP/8, 29 de noviembre al 3 de diciembre de 2021), se sugirió además que se enmendara el texto para hacer referencia a la modificación de los derechos por servicios de navegación aérea con miras a mejorar el desempeño medioambiental de los usuarios del espacio aéreo. Los cambios que se introdujeron en los Doc 9161 y Doc 9562 se aplicarán a los párrafos pertinentes de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082).

2.2 Se finalizaron las nuevas *Orientaciones sobre estudios de rentabilidad, análisis de costos y beneficios, análisis de impacto económico y análisis de costo-eficacia* en un documento independiente, que fue adoptado en la reunión AEP-ANSEP/8. Este documento contiene explicaciones detalladas, con ejemplos prácticos sobre cómo efectuar análisis económicos y financieros para evaluar los costos y beneficios de proyectos de infraestructura de aviación. Los encargados de formular políticas, los planificadores económicos, partes interesadas de la aviación e instituciones financieras pueden utilizarlas al considerar opciones de inversión para el desarrollo de la infraestructura de aviación.

2.3 La versión preliminar de la sexta edición del Doc 9161 y la nuevas Orientaciones independientes están disponibles como documentos de referencia para la Asamblea.

2.4 **Acceso a fondos y financiación para infraestructura de aviación.** Se tomaron iniciativas para tratar aspectos que han surgido a raíz de los adelantos tecnológicos de la industria y los consiguientes requisitos de inversión en nueva infraestructura de aviación y provisión de servicios.

- a) **Recuperación de costos por la provisión de servicios MET.** A través del grupo de trabajo conjunto AEP-ANSEP y el Grupo Experto en Meteorología (METP), en colaboración con la Organización Meteorológica Mundial (OMM), se enmendaron orientaciones del Doc 9161 para reflejar la situación actual de la provisión de servicios MET, y se incluyó información adicional sobre la gestión financiera de instalaciones y servicios multinacionales. Se prevé que durante la próxima década la provisión de servicios MET sufra una transformación, acorde con la modernización del transporte aéreo prevista en el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI, por lo cual actualmente se está haciendo énfasis en formular orientaciones adicionales sobre recuperación de costos de los proveedores de servicios MET en el contexto de esta evolución.
- b) **Recuperación de costos por la provisión de servicios de información meteorológica espacial.** De conformidad con la decisión del Consejo, se ha trabajado junto con el AEP-ANSEP y el METP en el desarrollo de mecanismos de recuperación de costos por la provisión de servicios de información meteorológica espacial a la aviación, teniendo en cuenta los costos asociados, tanto para los Estados proveedores como para los usuarios. El grupo de trabajo conjunto sigue explorando posibles opciones para la recuperación de costos, según la necesidad de los centros mundiales.
- c) **Recuperación de costos para financiar las operaciones de UAS.** Se exploraron y estudiaron diversas opciones para la recuperación de costos y mecanismos de financiación futura de la infraestructura necesaria para las operaciones de UAS. Frente al rápido crecimiento de la industria de UAS, se están realizando análisis más detallados de los aspectos económicos de los UAS. Se está trabajando en el desarrollo de posibles mecanismos de recuperación de costos para todo tipo de operaciones de UAS, teniendo en cuenta que no hay una solución única para todos los casos.

2.5 **Aplicación de las políticas de la OACI.** Para monitorizar y evaluar periódicamente el nivel de cumplimiento en los Estados de las políticas de la OACI sobre derechos que figuran en el Doc 9082, en 2020 se realizó la encuesta en línea más reciente mediante una comunicación a los Estados (Ref.: EC 2/89-19/82). Según las respuestas de 79 Estados y territorios (que representan el 75 % de los vuelos regulares en el mundo en 2019), algunos Estados no han aplicado plenamente las políticas de la OACI, y es necesario reforzar más el cumplimiento de algunos principios específicos. El informe completo y los resultados de la encuesta están disponibles en el sitio web público de la OACI en [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Report\\_of\\_Survey\\_ICAO-policies-on-charges.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Report_of_Survey_ICAO-policies-on-charges.pdf). Los resultados pueden usarse como referencia para medir el progreso de la iniciativa de la OACI *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB).

2.6 Continuamente se están realizando esfuerzos por promover y dar a conocer las políticas de la OACI sobre derechos, con especial énfasis en la aplicación de los cuatro principios fundamentales. En marzo de 2021 se organizó un taller de creación de capacidad, organizado conjuntamente con la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), sobre supervisión económica y derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, durante el cual se destacaron y se promovieron las políticas y orientaciones de la OACI. Se organizarán talleres y cursos similares en otras regiones, en coordinación con los Estados miembros, organizaciones regionales y socios de la industria.

2.7 **Impacto económico de la COVID-19 en los aeropuertos y servicios de navegación aérea.** El devastador impacto de la pandemia de COVID-19 en los viajes aéreos ha causado enormes pérdidas en todos los segmentos de la aviación, incluidos los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Para apoyar la estabilidad financiera de la industria, la OACI preparó la *Orientación sobre medidas económicas y financieras para mitigar el impacto del brote de coronavirus en la aviación*, de acuerdo con la Recomendación 10 del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI. En este documento se describe una serie de medidas que los Estados y la industria pueden explorar, incluyendo medidas en los aeropuertos y ANSP, para aliviar el problema de liquidez y las presiones financieras. La orientación se encuentra en todos los idiomas oficiales de la OACI en <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-and-financial-measures.aspx>.

2.8 A medida que evoluciona la situación, la orientación se irá enmendando y se agregarán medidas adicionales. La nota A41-WP/11-EC/1 *Experiencias de los Estados y sus medidas económicas y financieras en respuesta al impacto de la pandemia de COVID-19* contiene más información sobre este aspecto.

### 3. TRABAJO FUTURO

3.1 El panorama económico de la aviación sigue cambiando. La prolongada pandemia de COVID-19 no solo ha creado problemas financieros para los aeropuertos y ANSP, sino que también ha puesto en peligro su futura viabilidad económica. Además de los imperativos de la recuperación, el sector requiere suficientes fondos y financiación para la modernización y expansión de infraestructura crítica, a fin de satisfacer las necesidades de capacidad futuras y contribuir al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El resultado de todo esto tiene consecuencias directas en la seguridad y eficiencia de las operaciones de todo el ecosistema de la aviación.

3.2 Se está trabajando en este sentido para apoyar la recuperación eficiente y económicamente viable de los aeropuertos y ANSP de los efectos de la pandemia. Las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea se están revisando y evaluando para asegurar su pertinencia ante la situación cambiante y la capacidad de respuesta ante crisis exógenas y ante necesidades de desarrollo futuras a mediano y largo plazo. Podrían requerirse orientaciones adicionales si surgen nuevos problemas.

3.3 Teniendo en cuenta el trabajo antes mencionado que se está realizando, y que se describe en el Plan de actividades de la OACI de 2023-2025, el trabajo futuro en el área de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea se llevará a cabo conforme al producto DEV 3 – Mayor capacidad de los Estados para valerse de la aviación como medio eficaz para propiciar el desarrollo económico, en particular para mejorar el acceso a fondos y financiamiento para el desarrollo de infraestructura de aviación e inversiones en conectividad aérea. Se hará énfasis y se priorizarán, entre otras tareas: a) actualizar políticas y criterios sobre los aspectos económicos y la gestión de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea; y b) formular y actualizar las orientaciones para costear y financiar la infraestructura de aviación y las operaciones de transporte aéreo, y elaborar herramientas para el análisis de rentabilidad de los proyectos de infraestructuras de aviación.

3.4 Además, la Organización seguirá dando a conocer las políticas y orientaciones de la OACI y prestará asistencia a los Estados y proveedores de servicios a fin de mejorar su aplicación, en el marco de la iniciativa NCLB.