



**Cuestión 2 del
Orden del día:**

**Servicios de Navegación Aérea
2.1 Asuntos de Navegación Aérea**

DEMANDA Y CAPACIDAD EN LOS AERÓDROMOS

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta aspectos relevantes sobre la capacidad y demanda en los aeropuertos y el trabajo desarrollado por el Grupo de Tarea del Subgrupo AGA/AOP/SG del GREPECAS, sobre estos temas.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos, Capítulo 1Encuestas (cartas) de las Oficinas Regionales de la OACI a los EstadosInforme final GREPECAS/14	
Objetivos estratégicos:	<i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos A y D.</i>

1. Introducción

1.1 Los aeropuertos de las Regiones CAR/SAM vienen experimentando notables problemas en lo que se refiere a la provisión de infraestructura aeroportuaria con relación al continuo crecimiento del tráfico aéreo. En algunos casos la creciente demanda impide a los aeropuertos a extenderse por falta de espacio físico y en otros por falta de una adecuada gestión organizacional del aeródromo.

1.2 Algunos Estados han implementado procedimientos y mejoras para aumentar la capacidad del aeródromo en todas las condiciones climáticas en lo que respecta a la Gestión de Tránsito Aéreo.

1.3 La reducción de tiempos de ocupación de pista a través de una geometría mejorada de pista, proporcionando calles de salida rápida, procedimientos que incluya la aplicación de mínimos de separación de pista reducidos y mejoras en la habilidad de las aeronaves para maniobrar en la superficie de la pista en cualquier condición climática, son opciones altamente recomendadas para proporcionar mayor capacidad en los aeródromos.

1.4 En el Subgrupo AGA/AOP/SG del GREPECAS, se conformó un Grupo de tarea sobre Demanda y Capacidad en los Aeropuertos, con la finalidad de realizar el análisis de casos de estudio presentados por los Estados/Territorios que cuenten con aeropuertos que tengan problemas de congestión y proporcionar orientación para la gestión de la demanda y aumento de la capacidad para aliviar la congestión principalmente en las plataformas.

1.5 Asimismo, la Oficina Regional NACC de la OACI, conjuntamente los Estados y Territorios de esta Región vienen desarrollando una serie de iniciativas alineadas con los objetivos estratégicos de la OACI, principalmente en lo que concierne al mejoramiento de la seguridad operacional mundial y el mejoramiento de la eficiencia de las operaciones aéreas (Objetivos estratégicos A y D).

1.6 El seguimiento a los objetivos estratégicos implica esfuerzos conjuntos para que de esta manera en un corto tiempo, se puedan consolidar y operar en un escenario óptimo el desarrollo de las operaciones aéreas, que integran al Plan Mundial de Navegación Aérea (DOC 9750 AN/963). Consecuentemente, un resumen de las actividades de seguimiento relacionadas con los aspectos de demanda y capacidad en aeropuertos de esta Región se presenta a continuación.

2. Discusión

2.1 El análisis de la capacidad aeroportuaria se lleva a cabo con el propósito de determinar dos importantes aspectos: medir objetivamente la capacidad de los diversos componentes de un sistema aeroportuario para manejar la proyección estimada de pasajeros y los flujos de aeronaves; así como estimar los retrasos experimentados en el sistema a diferentes niveles de demanda.

2.2 La capacidad se refiere a las características físicas de la parte aeronáutica y sus componentes para acomodar aeronaves. Es una medida de previsión de facilidades físicas y es independiente de la magnitud y fluctuación de la demanda y la cantidad de retraso a las aeronaves.

2.3 Las encuestas llevadas a cabo y presentadas en la reunión del AGA/AOP/SG/6, indicaron que existen diversos conflictos por parte de los varios actores del aeropuerto que actúan en las plataformas. Con base en este nuevo escenario, la reunión llevó a cabo una extensa discusión sobre la continuidad del Grupo de tarea, de forma de orientar sus acciones principalmente a la demanda/capacidad de las plataformas, buscando generar contribución para mejorar la gestión de las mismas.

2.4 En coordinación con el relator de este Grupo de Tarea, las Oficinas Regionales NACC y SAM circularon una encuesta con 20 temas, misma que se adjunta en el **Apéndice A** de esta nota. Asimismo, en el **Apéndice B** se presenta un resumen de las respuestas a esta encuesta, recibidas por parte de algunos Estados/Territorios y explotadores de aeropuertos de la Región CAR. El listado completo CAR/SAM con las respuestas puede encontrarse en el Apéndice C a la Cuestión 5 del Orden del Día del Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6.

2.5 La encuesta estuvo orientada a consultar a los Estados /Territorios y explotadores de aeropuertos sobre el grado de cumplimiento de la normativa de la OACI y otras reglamentaciones elaboradas por la autoridad aeronáutica y/o aeroportuaria respectiva, relacionada con la gestión de plataformas; el control de las actividades de los varios actores que actúan en las mismas; la implementación del SMS; y sobre estadísticas de accidentes/incidentes en plataforma; entre otros.

2.6 Se solicitó a los Estados/Territorios que informen, de forma objetiva, respondiendo la encuesta elaborada con este fin, a objeto de conocer los avances en cuanto a la provisión de mejoras en la capacidad aeroportuaria para aliviar el congestionamiento principalmente en determinadas horas del día. Esta información permitiría al Grupo de Tarea identificar posibles recomendaciones de mejora, necesidades de entrenamiento dirigido, apoyo de la Cooperación Técnica de la OACI u otros aspectos necesarios para que se cumplan con los SARPs de la OACI en la operación de aeródromos.

2.7 Con objeto de brindar un mejor asesoramiento y apoyo a los Estados / Territorios de las Regiones CAR/SAM, en cuanto al mejoramiento de la capacidad aeroportuaria se refiere, es importante contar con la información solicitada en el cuestionario del Apéndice A, para que el Grupo de Tarea sobre demanda/capacidad de aeropuertos pueda emitir criterios específicos en la siguiente Reunión del Subgrupo AGA/AOP ha llevarse a cabo en agosto del próximo año.

3. Recomendaciones

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) a tomar nota, revisar y llenar el cuestionario contenido en el Apéndice A, y remitir a esta Oficina Regional NACC hasta el 15 de octubre de 2008; y
- b) los Estados/Territorios tendrán la oportunidad de considerar las acciones recomendadas por el Grupo de Tarea respectivo en cuanto a aliviar el congestionamiento de sus aeropuertos, considerando la normatividad y recomendaciones de la OACI al respecto.

APÉNDICE A**CUESTIONARIO PARA LOS ESTADOS SOBRE DE LA OPINIÓN DE AUTORIDADES
ACERCA DE ALCANCES Y REPERCUSIONES EN EL EMPLEO DE ESTUDIOS
AERONÁUTICOS PARA ATENDER POSIBLES DEFICIENCIAS**

El presente cuestionario tiene como fin establecer los criterios de aplicación de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos (AGA), como sustento del cumplimiento de la normatividad por parte de los Estados/Territorios.

- 1) En su Estado, ¿la legislación en materia de aeródromos permite que se presente un estudio aeronáutico, cuando por restricciones físicas u operativas no se cumple con las reglas y normas?
- 2) En su Estado, ¿existe alguna disposición expresa dentro de su legislación relativa a aeródromos, que contemple los estudios aeronáuticos como alternativa para el caso del inciso anterior?
- 3) De ser afirmativa su respuesta a la pregunta anterior, en la legislación sobre aeródromos de su Estado que menciona los estudios aeronáuticos relativos a aeródromos, ¿se da orientación sobre la aplicabilidad (en qué casos específicos se puede utilizar), el enfoque y contenido mínimo que deberían cumplir para ser aceptados por la autoridad?
- 4) Si su respuesta a las preguntas 2 y 3 fue afirmativa, ¿existen casos de estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, validados por la autoridad aeroportuaria en su Estado?
- 5) De haber contestado afirmativamente a la pregunta 4, ¿estaría su estado dispuesto a compartir su experiencia en ese campo?
- 6) En caso de que su respuesta a la pregunta 2 haya sido negativa, ¿considera que sería de utilidad incluir los conceptos mencionados en las preguntas 2 y 3 en su legislación?
- 7) Para el caso de que, en su Estado se buscara generar legislación sobre estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, ¿Qué criterios técnicos considera que deberían tomarse como base?
- 8) Un estudio aeronáutico busca mitigar un riesgo por la no conformidad con alguna norma; eso genera responsabilidad, en caso de algún accidente relacionado con la normatividad cuyo cumplimiento sustentó el estudio, por parte de quien lo elaboró y de la autoridad que lo validó. ¿Cuál es la opinión de su Estado sobre esta situación?
- 9) ¿Considera que los estudios aeronáuticos, siempre y cuando sean validados por la autoridad aeroportuaria de un Estado, pueden ser útiles en los procesos de certificación de aeródromos?
- 10) ¿Hay algún comentario que quisiera aportar al tema de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos?

APÉNDICE B**SUMARIO DE LAS ENCUESTAS SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS**

PREGUNTA	BARBADOS
1	No.
2	A través de regulaciones proporcionadas por la AAC y la autoridad del aeropuerto
3	Sí
4	Sí
5	A través de regulaciones y directrices administrativas
6	Sí
7	Ambos
8	----
9	Investigaciones de accidentes/incidentes compartidas a través de reuniones del comité de seguridad operacional del aeropuerto, circulares de información y sesiones de entrenamiento.
10	Set vía SMS
11	Cualquier movimiento de aeronave en la plataforma es controlado por la torre de aeródromo. Los oficiales de rampa de las líneas áreas son responsables de asegurar la seguridad operacional de la aeronave en relación al equipo y supervisión de la aeronave.
12	Operador del aeropuerto.
13	Control de aeródromo
14	Control de aeródromo
15	El aeropuerto es responsable por la operación ordenada y segura de todas las personas y vehículos en la plataforma.
16	Comité de Seguridad Aeroportuaria, entrenamiento sobre seguridad operacional, rigurosa investigación de incidentes, establecimiento de normas, vigilancia por parte de la AAC
17	No
18	Satisfactoria
19	Barbados no tiene objeción
20	No

PREGUNTA	COSTA RICA
1	Sí
2	Sí
3	No
4	Sí
5	Se lleva a cabo el control tanto de los diferentes equipos, así como al personal de las diferentes empresas que se desenvuelven dentro de la plataforma
6	No.
7	Sí
8	Unicamente lo establecido por la autoridad de aviación civil
9	Unicamente entre la autoridad de aviación civil y la(s) empresa(s) involucrada(s) en el accidente o incidente
10	No se ha implementado el SMS
11	El aeropuerto
12	Por el aeropuerto
13	El aeropuerto
14	Control de aeródromo

PREGUNTA	COSTA RICA
15	Se realiza mediante comunicación vía radio
16	Procedimientos estatándares
17	Sí
18	Bueno
19	NIG
20	NIG

PREGUNTA	NICARAGUA/GROUND HANDLING AIR SERVICE NICARAGUA (GHANSA)
1	Sí, en algunas ocasiones existen inconsistencias.
2	Sí. En ocasiones, no.
3	Sí, tres en este año
4	Sí. En eventos especiales, no.
5	No, hay actores externos que se les flexibiliza el procedimiento.
6	No, en proceso.
7	Sí, en algunas ocasiones, no.
8	Sí
9	Algunos casos sí, otros no.
10	No, sólo los procedimientos aeroportuarios actuales.
11	El aeropuerto por medio de torre y OPS
12	Por el aeropuerto
13	El aeropuerto (EAAI)
14	Aeropuerto (por medio ATC)
15	Torre informa, operaciones asigna estacionamiento (llegando) saliendo capitán pide pushback y encendido de motor a torres, torre autoriza
16	Coordinaciones vía reuniones
17	En temporadas altas, en horas pico (sábado medio día)
18	Medio
19	----
20	Que se integren algunos operadores que no están.