



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 2 del

orden del día:

Operaciones de aeródromo – Mejoramiento de la eficiencia de los aeropuertos

2.1:

Capacidad aeroportuaria

INTEGRACIÓN DE LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS CON LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por la Presidencia de la Unión Europea en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros¹; por los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²; y por los Estados miembros de EUROCONTROL)

RESUMEN

En la presente nota se alienta a la OACI a que tenga en cuenta sistemáticamente las operaciones aeroportuarias en la planificación de los sistemas de ATM basados en la actuación. Se presenta el esbozo de alto nivel de una visión europea para la integración de las operaciones aeroportuarias con la gestión del tránsito aéreo, que se sugiere sea considerada un ejemplo valioso en este contexto.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir en la recomendación contenida en el párrafo 6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La presente nota tiene por objeto alentar a la OACI a que tenga en cuenta sistemáticamente las operaciones aeroportuarias en la planificación de los sistemas de gestión del tránsito aéreo (ATM) basados en la actuación y a que considere el programa del Cielo único europeo un ejemplo valioso en este contexto. Con la elaboración de normas mundiales, la OACI apoyará a los Estados para que implanten medidas apropiadas para garantizar el aumento de la rentabilidad mejorando la actuación del sistema a través de la integración de procesos aeroportuarios y de ATM y aplicando operaciones de la red.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia. Todos estos 27 Estados miembros también son miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 Esa meta se puede alcanzar mediante la utilización eficaz de los mecanismos de coordinación de la OACI. Si se diseñara un administrador de redes satisfactorio, la experiencia europea beneficiaría a otras regiones y, al aplicar los mencionados mecanismos, todas las regiones de la OACI estarían en condiciones de abordar y resolver inconsistencias, lo que aportaría transparencia a las interfaces entre las regiones.

2. **CORRESPONDENCIA ENTRE LA CAPACIDAD Y LA DEMANDA – HACIA EL MEJORAMIENTO DE LA EFICIENCIA**

2.1 Para un enfoque de puerta a puerta³, es necesaria la integración plena de las operaciones aeroportuarias con operaciones en ruta y, si procede, con operaciones de red ATM. Una mayor cooperación entre operadores aeroportuarios y sus socios comerciales⁴ desde la fase de planificación estratégica aumentará la coherencia entre los procesos locales (en tierra) y mundiales (en ruta).

2.2 Es preciso abordar las operaciones aeroportuarias en este contexto, ya que pueden tener repercusiones significativas en el tránsito en ruta y su variabilidad puede dar lugar a picos de tránsito y una demanda que supere la capacidad en la fase en ruta del vuelo y/o en el aeropuerto de llegada. Además, el impacto de las demoras acumuladas en las operaciones de aeronaves puede ser significativo lo que, a su vez, dará lugar a una distorsión aun mayor de las operaciones, que afectará a cada explotador de aeronaves y a la eficiencia en general.

2.3 La previsibilidad y la conciencia común de la situación son esenciales para que cada interesado directo actúe según sus requisitos. Los procesos de toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto implantados de manera armonizada (es decir, en cumplimiento de las normas acordadas en común) son elementos básicos para esa mejora. Esto constituiría el punto de partida hacia un enfoque más amplio en el que todos los procesos aeroportuarios fundamentales podrían ser gestionados de forma colaborativa para alcanzar una conciencia común de la situación y niveles óptimos de previsibilidad.

2.4 Los procesos de planificación deben suministrar capacidad de manera segura donde y cuando sea necesaria y, a su vez, garantizar la eficiencia de vuelo, sobre la base de la demanda prevista y el contexto operacional. Esto se logra a través de una mayor flexibilidad y previsibilidad entre las fases de vuelo en tierra y en ruta y, al mismo tiempo, reduciendo al mínimo el efecto sobre las operaciones mundiales y las decisiones no coordinadas. Si eso no es posible, en nuestra opinión, podrían enmendarse/planificarse los cronogramas para equilibrar la optimización de la red con las necesidades del cliente. Los requisitos de la demanda civil y militar se satisfacen mediante acuerdos sincronizados y las configuraciones del espacio aéreo (incluidas las estructuras en ruta y TMA) se adaptan dinámicamente a la demanda del tránsito y las maniobras militares con el fin de responder a los requisitos de eficiencia de cualquier usuario, por ejemplo, permitiendo que los usuarios del espacio aéreo aprovechen las oportunidades de capacidad no bien estén disponibles.

2.5 En Europa, el proceso de declaración de la capacidad aeroportuaria (y la asignación posterior del turno aeroportuario) y la planificación del espacio aéreo están estrechamente vinculados. La calidad de los datos empleados para la planificación mejora significativamente con el suministro de datos directos más precisos de los operadores aeroportuarios, coordinadores de aeropuertos y usuarios del espacio aéreo. Además, los datos de todos los aeropuertos que generan un volumen significativo de tránsito se usan como información de base para el proceso de planificación de la red, de modo de trazar un panorama completo y preciso de las situaciones de tránsito previstas.

³ Este concepto incluye el examen de toda la trayectoria en tierra y el proceso de escala.

⁴ Básicamente, explotadores de aeronaves, operadores de servicios de escala y proveedores de servicios de navegación aérea.

2.6 Se llevan a cabo evaluaciones integrales de la capacidad aeroportuaria para asegurar que todos los aspectos del proceso de asignación de turnos estén completamente armonizados y que se utilicen datos precisos en el proceso de planificación de la red. Las cifras de capacidad acordadas (capacidad “declarada” en la legislación europea) que emiten los aeropuertos deben ser consideradas un tipo de contrato. El proceso de planificación, desde las operaciones estratégicas y las pretácticas hasta las operaciones tácticas, incorpora un ciclo de gestión de calidad constante que incluye el análisis posoperacional, coherente con la aplicación del concepto puerta a puerta y aire a aire.

3. INTEGRACIÓN DE LOS AEROPUERTOS DESDE LA PLANIFICACIÓN HASTA LA ETAPA POSOPERACIONAL

3.1 La aviación mundial está impulsada por una mayor participación de los interesados directos en un proceso cooperativo renovable, desde la planificación hasta las etapas posoperacionales mediante el intercambio continuo de las intenciones de vuelo más recientes. Eso se traduce en una mayor correspondencia entre la demanda y la capacidad disponible, ya que se consideran los planes como un objetivo para todos los actores, se tienen en cuenta las actualizaciones operacionales, se evalúan las operaciones en función de los objetivos de eficacia y se actualizan los planes.

3.2 Por tanto, es esencial que los interesados directos operacionales garanticen la elaboración oportuna de planes operativos, pronósticos de eficiencia y herramientas y datos de apoyo. Será preciso que ellos recomienden medidas para aumentar la transparencia del proceso en general y, en particular, para desarrollar un enfoque eficaz e interactivo con los interesados directos a fin de llegar a un consenso sobre aspectos de la planificación operacional. El intercambio oportuno de datos operacionales dinámicos por la ATM mejorará la previsibilidad de las capacidades del sector y contribuirá a mejorar los procesos de coordinación de la capacidad y la eficiencia de vuelo en la red e incrementar la eficacia en la aplicación de las medidas.

3.3 En cuanto a los aeropuertos, la vinculación de las operaciones aeroportuarias por medio de la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM) brindará mejoras pre- y posoperacionales a través de una mayor conciencia común, mientras que los análisis posoperacionales también permitirán un examen adecuado de la planificación y, posiblemente, una mejor planificación de la capacidad en ruta (o del sector) para las operaciones futuras.

4. ENFOQUE NORMATIVO A NIVEL MUNDIAL

4.1 Desde 2007, el proceso de creación de un marco normativo para el Cielo único europeo ha avanzado a un ritmo rápido. En 2009 se aprobó un segundo conjunto de normas con objeto de garantizar que el Cielo único⁵ estuviera vigente a partir de 2012. En la actualidad, el marco está casi completo y los aeropuertos y la gestión del tránsito aéreo en su conjunto constituyen la infraestructura clave de esa arquitectura. Resultan esenciales para la red y, si la capacidad en tierra es deficiente, los objetivos de eficiencia del Cielo único se verán afectados de forma negativa. Es decir, será inútil aumentar la capacidad en el aire si esta supera la capacidad aeroportuaria.⁶

4.2 Por ende, se requiere un conjunto de normas a nivel mundial, ya que la eficiencia puede verse afectada por la proliferación de diversas alternativas tecnológicas y/o reglamentarias. Por ejemplo,

⁵ El Cielo único europeo es una iniciativa de la Comisión Europea por la cual se coordinará el diseño, la gestión y la regulación del espacio aéreo en toda la Unión Europea.

⁶ Fuente: Comunicación COM(2011)823 de la Comisión Europea

la extensión de la navegación basada en la performance a las operaciones en tierra requiere, sin duda, un enfoque normalizado.

4.3 Además, la A-CDM está reconocida mundialmente como elemento habilitante de una mayor eficiencia y, en última instancia, de la calidad del servicio y, por lo tanto, reúne los requisitos para su inclusión en este enfoque con miras a evitar la proliferación de procedimientos locales, que serán perjudiciales para la eficiencia general de las operaciones.

4.4 Además, la A-CDM sirve de base a las actividades emprendidas por el SESAR,⁷ en particular, el plan de operaciones aeroportuarias (AOP), que vinculará los aeropuertos con el plan operacional de la red (NOP). Esto incrementará aún más la integración de los aeropuertos en la red de ATM (por ejemplo, mejorará su intervención en la gestión del tránsito de llegada) y garantizará una gestión proactiva de la eficiencia.

4.5 Las propuestas contenidas en la presente nota reafirman el papel de los órganos de gestión aeroportuaria como coordinadores de las operaciones en tierra con la responsabilidad general de coordinar los servicios de escala en un aeropuerto⁸. Proporcionan a los aeropuertos un conjunto de herramientas nuevas para conseguirlo, por ejemplo, exigir normas mínimas que deben respetar todos los prestadores de servicios de escala en su aeropuerto. Esas medidas también deben fortalecer la resistencia de los aeropuertos que se enfrentan a perturbaciones importantes. El papel central de los operadores aeroportuarios también se refleja en las normas de seguridad presentadas recientemente por la AESA sobre el diseño y la operación de los aeródromos.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Las líneas aéreas, los aeropuertos, la gestión del tránsito aéreo, los servicios de escala y otros proveedores de servicios pertinentes, como parte de una red más amplia, tienen gran interconexión e interdependencia y, por lo tanto, deben cooperar de la manera más optimizada posible para mantener la eficiencia en materia de seguridad operacional, movilidad, calidad y resistencia.

5.2 Los esfuerzos europeos coordinados han dado lugar a la elaboración de una plataforma única para la cooperación y armonización orientada a la creación del Cielo único europeo, que proporcionará el nivel de actuación de la ATM necesario para el siglo XXI. Sus logros consisten en la integración de las operaciones de aeródromo en la red de ATM y los éxitos de nuestra cooperación transatlántica utilizando el marco de eficiencia para brindar a la OACI un valor agregado tangible, en lo referente a los mecanismos de armonización tan necesarios.

5.3 En última instancia, será preciso evaluar una hoja de ruta normativa mundial que integre todos los aspectos aeroportuarios a fin de garantizar un enfoque totalmente armonizado para los desafíos que enfrenta la aviación mundial en el siglo XXI.

⁷ El programa SESAR (Programa de investigación ATM en el marco del Cielo único europeo) es la dimensión tecnológica y operacional del Cielo único europeo (SES).

⁸ Según lo propuesto por la Comisión Europea en el documento COM(2011) 824 final de 01/12/2011 “Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo”.

6. **RECOMENDACIONES**

6.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) alentar a la OACI, las regiones y los Estados de la OACI a que garanticen que se aborde o considere la capacidad aeroportuaria, incluida la planificación de aeropuertos y las cuestiones operacionales pertinentes, cuando se planifiquen la capacidad de la gestión del tránsito aéreo y la actuación del sistema; y
- b) animar a la OACI a que tenga en cuenta la experiencia europea en la integración de los aeropuertos y la gestión del tránsito aéreo (ATM) en una red cuando se elaboren normas mundiales para los sistemas de ATM basados en la actuación.

— FIN —