



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 28: Política de seguridad operacional de la aviación y de navegación aérea

CARENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LA ATM

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA))

RESUMEN EJECUTIVO

La IATA y otras previsiones estiman que habrá una duplicación de la demanda del tráfico aéreo en las próximas dos décadas. Solo en este año, se espera que habrá más de 4600 millones de viajeros, cifra que aumentará hasta los 8200 millones en 2037. También es evidente que el deseo de tener más conectividad ejercerá una presión cada vez mayor sobre el sistema de transporte aéreo, un sistema que ya se está enfrentando a muchos retos.

En ese sentido, la IATA ha identificado las siguientes tres áreas clave que se deberían considerar como fundamentales para las mejoras de cualquier infraestructura:

- a) servicio eficiente;
- b) mayor capacidad para cumplir con los requisitos operativos actuales y futuros
- c) mayor apertura y consulta.

Acción: Se invita a la Asamblea a que inste a los Estados a:

- a) implementar, siguiendo una evaluación y una priorización operativas adecuadas, los componentes de infraestructura necesarios para apoyar los volúmenes de tráfico existentes y previstos, en línea con el Plan Mundial de Navegación Aérea; y
- b) comprometerse en la cooperación con todas las partes interesadas de la aviación para identificar y abordar los retos de infraestructura de manera oportuna.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo describe los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Implicaciones financieras:</i>	Insignificantes para la OACI, para los proveedores de servicios la inversión necesaria para la implementación que se verá compensada con los beneficios de eficiencia.
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en español, árabe, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. La IATA y otros promotores de previsiones estiman que habrá una duplicación de la demanda del tráfico aéreo en las próximas dos décadas. Solo en este año, se espera que habrá más de 4600 millones de viajeros, cifra que aumentará hasta los 8200 millones en 2037. También es evidente que el deseo de tener más conectividad ejercerá una presión cada vez mayor sobre el sistema de transporte aéreo, un sistema que ya está experimentando retrasos significativos.

1.2. Aunque el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI (GANP) incluya una metodología estratégica para dinamizar las tecnologías existentes, el desarrollo futuro basado meramente en los objetivos operativos acordados por el Estado/sector puede no ser suficiente u oportuno para cumplir ese esperado crecimiento en la demanda. Se tendrán que consolidar las asociaciones entre aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), los reguladores y los gobiernos. La necesidad de viajes aéreos rápidos, fiables y asequibles exigirá operaciones eficientes y puntuales, previsibilidad y costes operativos bajos. Encontrar el equilibrio entre la eficiencia y el coste será el gran reto.

1.3. Una mejor cooperación y colaboración entre los Estados también será clave para mejorar la capacidad de las infraestructuras aéreas y terrestres. No obstante, para reducir las ineficiencias que desembocan en retrasos, gastos de emisiones innecesarios y mayores costes para los pasajeros, se tendrán que abordar retos operativos y asociados a las políticas.

1.4. Se tendrán que adoptar medidas urgentes para corregir las carencias en la infraestructura. En línea con el GANP. El sector quiere asistir al establecimiento de los sistemas/procesos adecuados que permitan el desarrollo de las mejoras en infraestructura y los procedimientos relacionados tan necesitados, de manera eficiente y rentable.

2. DEBATE

2.1. Habida cuenta de lo anterior y además de las consideraciones de seguridad, la IATA ha identificado tres expectativas clave de los proveedores de servicios de infraestructura en la aviación:

- a) servicio eficiente;
- b) mayor capacidad para cumplir con los requisitos operativos actuales y futuros; y
- c) mayor apertura y consulta.

2.2. *Servicio eficiente*

2.2.1. Las compañías aéreas necesitan una gestión eficiente, fiable y rentable del tráfico aéreo. En muchas partes del mundo, los progresos para acabar con los retrasos han sido lentos, la rentabilidad está por debajo de los estándares aceptados y está llegando a un punto de crisis. Esas ineficiencias limitan la capacidad del operador para optimizar sus recursos disponibles. Las capacidades de la aeronave no siempre se alcanzan con procedimientos equivalentes y su infraestructura correspondiente.

2.2.2. Las decisiones de mejora de infraestructura no siempre han estado en línea con el GANP de la OACI ni como respuesta a los requisitos operativos. Antes de que se produzca alguna implementación de tecnología, debe realizarse un análisis de rentabilidad positivo que justifique la inversión, en paralelo a consultas con los usuarios del espacio aéreo. El coste de la infraestructura se puede reducir usando nuevos modelos de inversión como asociaciones entre los sectores público y privado.

2.3. ***Mayor capacidad para cumplir con los requisitos operativos actuales y futuros***

2.3.1. La provisión de capacidad puede ser el mayor problema. Ya resulta difícil asumir la demanda actual. Se necesita una cantidad de trabajo preliminar significativa para planificar y cumplir con la duplicación de la demanda esperada en las próximas dos décadas.

2.3.2. Incluso teniendo en cuenta el potencial de la introducción de cambios en el tamaño medio de una aeronave, que puede tanto reducir como aumentar el número de vuelos reales, las estimaciones muestran que en el futuro podríamos ver hasta 80 millones de vuelos en un año, el doble de los que tenemos en la actualidad. Y es totalmente posible que los vuelos tripulados compartan espacio con más de 80 millones de vuelos de aeronaves no tripuladas. Juntas, las limitaciones del espacio aéreo y las infraestructuras serán de una naturaleza y magnitud mayores de las que podemos observar hoy en día.

2.3.3. Para que los Estados y los ANSP puedan gestionar ese incremento, la flexibilidad y la adaptabilidad son imprescindibles. Aunque las nuevas tecnologías y las capacidades estén evolucionando a un ritmo rápido, los patrones climáticos son cada vez más volátiles, algo que podría superar esas nuevas capacidades. Estas cuestiones tendrán un gran impacto en los volúmenes de las plantillas, la formación, la adquisición de equipos, las operaciones y los planes de inversión. Los Estados y los ANSP tendrán que tener en cuenta, en todos los niveles de sus negocios, esos retos, a medida que desarrollen su planificación e implementación futuras.

2.4. ***Apertura y consulta***

2.4.1. La tercera expectativa es la apertura y la consulta. Todas las partes interesadas son socios del sector del transporte aéreo. A pesar de las señales de un aumento en la cooperación, no avanzamos lo suficientemente rápido como para reformar y modernizar el sistema de aviación. Al igual que el tiempo que se necesita para adoptar nuevos productos de aviónica o procedimientos en una aeronave, reconocemos que los Estados y los ANSP tardarán un tiempo considerable en implementar los cambios necesarios en la infraestructura para cumplir con la demanda creciente. Por tanto, necesitamos garantizar que la prestación de servicios y la infraestructura sean más previsoros, se centren más en los clientes, sean más autónomos financieramente y estén más orientados hacia la consecución de resultados.

2.4.2. Creemos que esto solo se podrá conseguir creando asociaciones, colaboraciones y cooperaciones a medida que transformemos la infraestructura actual en un sistema rentable. Solo a través de esta cooperación y armonización seremos capaces de eliminar las fronteras invisibles que tantos obstáculos ponen para limitar la eficiencia y la capacidad del sistema.