



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

Cuestión 2 del

orden del día:

Habilitación del sistema mundial de navegación aérea

2.1:

Operaciones y capacidad aeroportuarias

**OPTIMIZACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN, DISEÑO Y GESTIÓN DE AERÓDROMOS
Y DE LA CAPACIDAD DEL SISTEMA**

(Nota presentada por la República Popular China)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre el tráfico de los principales aeropuertos en China y las medidas que se han tomado para mejorar la capacidad del sistema aeroportuario mediante planificación, diseño y gestión. Con la construcción y desarrollo de los aeropuertos de aviación civil de China, la Administración de Aviación Civil de China (AACC) ha trabajado en la optimización del diseño del sistema de pistas y calles de rodaje, construcción y ampliación de terminales, introducción de acceso ferroviario al aeropuerto y operaciones coordinadas por toma de decisiones colaborativa en los aeropuertos (A-CDM) y ya ha acumulado cierta experiencia. No obstante, la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos principales de China ya está saturada. Fuera de ejecutar gran número de renovaciones de infraestructura y proyectos de ampliación para las mantener las operaciones aeroportuarias, es necesario trabajar incansablemente para aumentar la capacidad del sistema.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a considerar y convenir en las recomendaciones propuestas en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

1.1.1 En 2017, nueve aeropuertos chinos estaban entre los cincuenta aeropuertos del mundo con más tráfico de pasajeros, de los cuales el Aeropuerto internacional de Beijing-Capital ocupaba el segundo lugar, con un tráfico de 95,78 millones de pasajeros. Al mismo tiempo había 32 aeropuertos chinos con tráfico de más de 10 millones de pasajeros al año. Estos aeropuertos procesaron 900 millones de pasajeros con 52 pistas, el 81% del tráfico total de pasajeros de China, y cada pista un promedio de 18 millones de pasajeros. La infraestructura del sistema aeroportuario también se enfrenta a un continuo crecimiento del tráfico.

¹ La versión en chino fue proporcionada por China.

1.2 **Cómo proceder**

1.2.1 Tomando el aeropuerto central como base, combinamos la experiencia del desarrollo de los grandes aeropuertos de conexión del mundo y las características específicas de los aeropuertos de China, y empezamos con los tres aspectos de la planificación, diseño y gestión general de aeropuertos, para tratar de explorar un nuevo camino para el desarrollo de alta calidad de aeropuertos de conexión grandes. Con el criterio de seguridad operacional aeroportuaria, trabajamos para lograr simultáneamente la eficiencia y la capacidad.

1.3 **Construcción de un sistema de pistas y calles de rodaje bien diseñado**

1.3.1 Los nuevos aeropuertos de Beijing y de Chengdu, ambos en construcción, se basaron en las conclusiones de investigaciones previas de configuraciones de pista, y en la experiencia operacional, dirigidas a maximizar la capacidad de la parte aeronáutica, incorporar el flujo de vuelos, las actividades de control y otros elementos, para constituir un nuevo tipo de “estructura” de operación para aeropuertos grandes. Al mismo tiempo, constantemente consideramos elementos clave como calles de salida rápida y calles de desviación, y tratamos de reducir el tiempo de ocupación de la pista, reducir el riesgo de incursiones en la pista y lograr la capacidad, eficiencia y seguridad operacional requeridas.

1.4 **Área terminal bajo el concepto de “servicio amable”**

1.4.1 Partiendo de las prioridades de funcionalidad y comodidad de los pasajeros, de las instalaciones aeroportuarias existentes y las necesidades de las líneas aéreas, se ha adquirido experiencia con el área terminal central, área terminal doble y múltiples terminales, y se ha progresado mucho en la planificación, diseño, operación y gestión aeroportuaria. Continuaremos nuestros esfuerzos por elegir una estructura terminal apropiada para las operaciones aéreas, reducir las distancias que tienen que recorrer los pasajeros, proveer más pasarelas de embarque en el área terminal y diseñar procesos de fácil manejo en el edificio terminal.

1.5 **Sistema de transporte integral efectivo y eficiente**

1.5.1 La conclusión en 2010 del proyecto del centro de transporte integrado del Aeropuerto Hongqiao de Shanghai marcó el comienzo de una nueva era del desarrollo del sistema de transporte combinado aéreo y ferroviario en China. Al mismo tiempo, se está consolidando la red de trenes y autopistas regionales de alta velocidad, y más de 30 aeropuertos en China están introduciendo acceso al tránsito ferroviario. Los sistemas de conexión y distribución rápidas en muchos aeropuertos serán sinónimos de “Cero transferencias y conexión fluida”. Esto se verá también en el nuevo aeropuerto de Beijing que entrará en servicio en 2019.

1.6 **Práctica de la A-CDM**

1.6.1 El Aeropuerto Capital en Beijing, los Aeropuertos Hongqiao y Pudong de Shanghai, el Aeropuerto Baiyun en Guangzhou y otras docenas de aeropuertos grandes son parte del mecanismo de toma de decisiones colaborativa en los aeropuertos (A-CDM), con el cual las líneas aéreas, el control de tránsito y otras entidades de trabajo conexas pueden colectivamente optimizar la utilización de recursos y mejorar la previsibilidad de los nodos de tiempo, con lo que se asegura el buen flujo de información entre unidades, se movilizan plenamente los recursos, aumenta la eficiencia en la utilización de los recursos y la eficiencia operacional general del aeropuerto, especialmente la posibilidad de mejorar más la eficiencia de las operaciones aeroportuarias en tierra y la respuesta rápida y capacidad de resolución en caso de retrasos generalizados de los vuelos.

1.7 **Enorme potencial del mercado de la aviación**

1.7.1 En 2017, los viajes aéreos per cápita en China eran 0,4 y en 2035 llegarán a más de uno. El mercado de la aviación tiene un gran potencial, pero actualmente la infraestructura en los principales aeropuertos de China está saturada, y no es posible a largo plazo explotar ese potencial. Para ello se requieren renovaciones importantes de la infraestructura aeroportuaria y proyectos de ampliación.

1.8 **Panorama**

1.8.1 En el futuro China seguirá teniendo en cuenta la experiencia en desarrollo aeroportuario de diversos países para la planificación, diseño y gestión de sus aeropuertos. Desde la perspectiva de planificación, diseño, operaciones y gestión, consideraremos activamente la construcción de aeropuertos con megacapacidad y contribuiremos con el talento chino para la construcción y desarrollo de aeropuertos en el mundo.

2. **ANÁLISIS**

En esta nota se tratan los siguientes temas principales: a) el concepto de planificación, diseño y gestión de aeropuertos en China; y b) las prácticas específicas para la planificación, diseño y gestión de aeropuertos en China.

3. **CONCLUSIÓN**

Se invita a la Conferencia a recomendar que la OACI promueva más las medidas que han tomado los grandes aeropuertos internacionales de conexión para la planificación, diseño y gestión de la expansión de la capacidad del sistema y proporcione orientaciones para un buen desarrollo de los aeropuertos grandes en el mundo.

— FIN —