

DEMANDA /CAPACIDAD EN LOS AEROPUERTOS

Ing. Norberto Cabrera Alonso
Director de Aeródromos
Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

Marzo del 2006

Contenido de la Presentación

1. Componentes del Sistema del Transporte Aéreo.
2. Conceptos : Demanda y Capacidad en los Aeropuertos.
3. Sistema de Capacidad Aeroportuaria.
4. Factores que condicionan la Eficacia y la Eficiencia del Sistema Aeroportuario.
5. Planes Maestros. Objetivos.
6. Factores que afectan la capacidad del lado aire y generan demora.
7. Propuesta de acciones para mejorar la demanda
8. Conclusiones.









PLAN MAESTRO

Definición: El Plan Maestro de un Aeropuerto es un concepto que explica el desarrollo total de un aeropuerto. La palabra “desarrollo” incluye el área completa del aeropuerto, tanto para usos aeronáuticos (lado aire), como no aeronáuticos (lado tierra) incluyendo el uso de las áreas adyacentes al mismo.

OBJETIVOS DEL PLAN MAESTRO

“El objetivo de un Plan Maestro consiste en suministrar las directrices para satisfacer la demanda de aviones y debe ser compatible

con el desarrollo urbanístico y otros modos de transporte”. Se define como una guía para:

06/03/2006

OBJETIVOS DEL PLAN MAESTRO

1. Desarrollar las instalaciones y servicios de un aeropuerto.
2. Desarrollo de los terrenos del aeropuerto y del entorno del mismo.
3. Determinar los efectos ambientales de la construcción del Aeropuerto para su eliminación, atenuación y control.
4. Establecer la factibilidad económica financiera.

El contenido de un Plan Maestro de un aeropuerto varía dependiendo de la ubicación específica, y debe de incluir los siguientes conceptos.

1. Previsión de la demanda. incluyen las operaciones de aeronaves, número de pasajeros, volumen de carga y tráfico de vehículos y deben de hacerse sobre una base anual considerando las horas más cargadas del día.

2. Desarrollo de las soluciones alternativas para satisfacer de manera razonable las previsiones de la demanda.



Cada solución alternativa debe de tener en cuenta factores tales como el impacto en el medio ambiente, la seguridad de la operación y la economía.

3. Estudio de Factibilidad Económica-Financiera



Es el análisis de los presupuestos a determinar que considera el volumen de tráfico de pax y carga, a partir de los pronósticos evaluados, en función de la demanda y de los estudios de mercado, que generan un movimiento de operaciones y fundamentan la inversión y los plazos de recuperación.

Factores que afectan directamente a la capacidad de la parte aeronáutica y con ello la generación de demoras son:

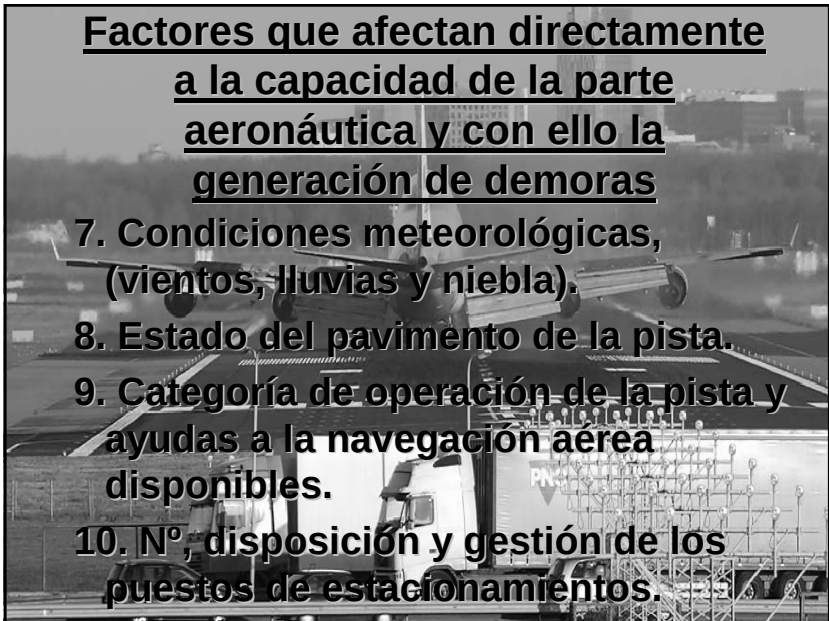
1. Tipo de aeropuerto (hub, terminal).
2. Factores humanos.
3. Longitud, orientación, No de pistas y estrategias de operación.

06/03/2006

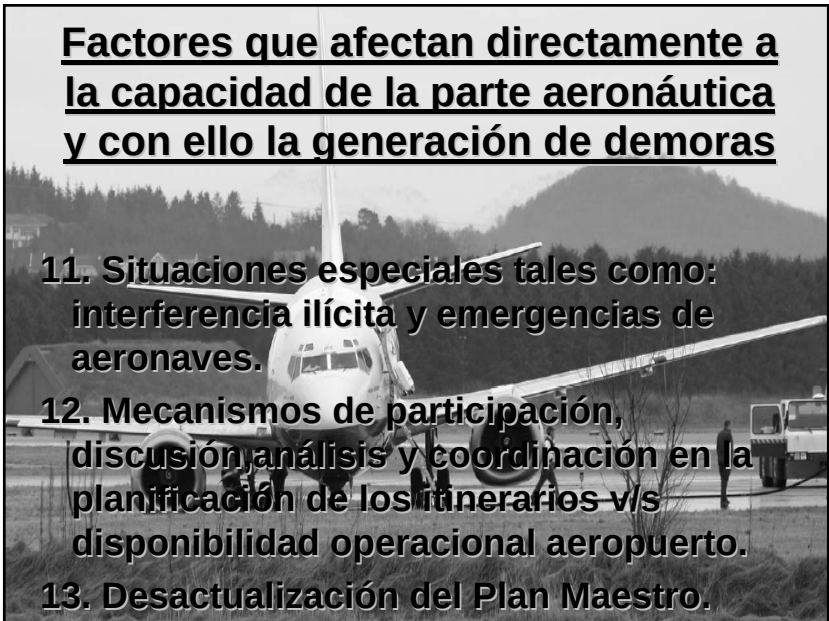
Factores que afectan directamente a la capacidad de la parte aeronáutica y con ello la generación de demoras

4. Condiciones topográficas del entorno (limitación salidas y llegadas en forma simultánea).
5. Configuración, N° y características de las calles de rodaje y apartaderos de espera.
6. Tipo y características de las aeronaves.

Factores que afectan directamente a la capacidad de la parte aeronáutica y con ello la generación de demoras

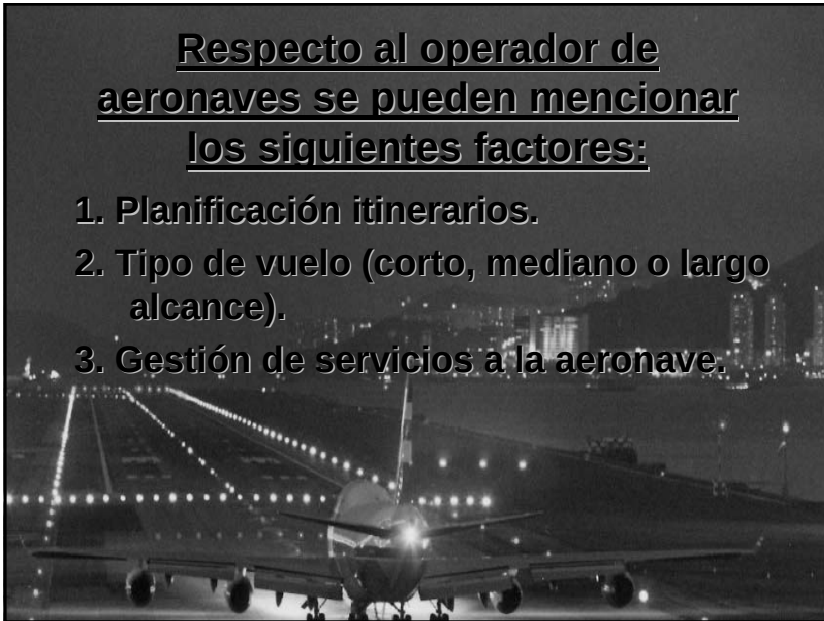
- 
- 7. Condiciones meteorológicas, (vientos, lluvias y niebla).
 - 8. Estado del pavimento de la pista.
 - 9. Categoría de operación de la pista y ayudas a la navegación aérea disponibles.
 - 10. N°, disposición y gestión de los puestos de estacionamientos.

Factores que afectan directamente a la capacidad de la parte aeronáutica y con ello la generación de demoras

- 
- 11. Situaciones especiales tales como: interferencia ilícita y emergencias de aeronaves.
 - 12. Mecanismos de participación, discusión, análisis y coordinación en la planificación de los itinerarios v/s disponibilidad operacional aeropuerto.
 - 13. Desactualización del Plan Maestro.

Respecto al operador de aeronaves se pueden mencionar los siguientes factores:

1. Planificación itinerarios.
2. Tipo de vuelo (corto, mediano o largo alcance).
3. Gestión de servicios a la aeronave.



Propuestas de Acciones para Mejorar la Gestión de la Demanda.

1. Actualización permanente de los Planes Maestros, asociando a tal acción, el desarrollo y mantenimiento de los pronósticos de la demanda.



**Propuestas de Acciones para
Mejorar la Gestión de la Demanda.**

- 2. Generación y mantenimiento de contactos más efectivos que permitan una mejor coordinación de los itinerarios del aeropuerto y la planificación del servicio del tránsito aéreo.**

06/03/2006

**Propuestas de Acciones para
Mejorar la Gestión de la
Demanda.**

- 3. Optimizar la gestión de colas de las aeronaves en las fases de operación, en los rodajes, áreas de espera y plataformas.**

- 4. Incorporación de tecnologías de punta en la gestión de tránsito aéreo y de ayudas a la navegación aérea.**

Propuestas de Acciones para Mejorar la Gestión de la Demanda.

5. Incrementar los contactos y coordinación entre las autoridades aeronáuticas, a fin conciliar el desarrollo de estrategias comunes que permitan disminuir las demoras.

06/03/2006



Conclusiones

La administración de la Capacidad/Demanda aeroportuaria de nuestra Región debe ser tratada como un asunto de interés Regional. La puntualidad en la operación del Sistema del Transporte Aéreo es factor principal del éxito que valoran los pasajeros siendo para los operadores de aeropuertos y de líneas aéreas una de las principales variables que determinan sus costos de operación y asegura la calidad del servicio.

**MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCIÓN**

