

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo****MOVILIDAD AÉREA URBANA**

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

**RESUMEN**

El concepto de movilidad aérea urbana ha cobrado mayor relevancia desde la última Asamblea. Las grandes ciudades del mundo buscan la movilidad aérea urbana como un nuevo modo de transporte aéreo para evitar la creciente congestión del tráfico terrestre. Debido a la novedad, los sistemas reglamentarios de la aviación en todo el mundo no cuentan con reglamentos al respecto ya que no existen normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para ese modo de transporte aéreo. Dicha falta de reglamentación también obedece a los diferentes criterios para la certificación entre los diversos Estados de diseño.

Este tipo de operaciones se extenderá finalmente al transporte aéreo comercial internacional debido a su capacidad de realizar vuelos entre ciudades fronterizas de dos Estados vecinos.

Los Emiratos Árabes Unidos se encuentran elaborando un marco de reglamentación viable para vigilar que en el futuro la movilidad aérea urbana se lleve a cabo de manera segura. Las características más destacadas que deberían examinarse son las operaciones no tripuladas y los problemas ambientales que se esperan por los niveles de ruido dado que las operaciones se realizan cerca del público y de las zonas urbanas, siendo necesario prestar especial atención a estos inconvenientes para lograr la aceptación del público.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar a la OACI que se acoja a sus procedimientos habituales para evaluar este nuevo modo de transporte aéreo con el fin de determinar el alcance y el orden de prioridad de la labor que deberá llevar a cabo la Organización en relación con este tema (incluidos los SARPS y textos de orientación);
- b) solicitar a la OACI que elabore nuevos procedimientos, conforme sea necesario, para seguir el ritmo de los progresos en esta nueva esfera; y
- c) instruir a la OACI para que considere las operaciones no tripuladas (pilotadas a distancia) al elaborar los SARPS y las orientaciones para la movilidad aérea urbana.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El concepto de movilidad aérea urbana ha atraído la atención de las grandes ciudades que buscan una solución a la creciente congestión del tráfico terrestre. Los fabricantes de equipo original (OEM) de vehículos aéreos no tripulados y las posibles nuevas empresas tienen interés en invertir en este nuevo segmento de mercado en la industria de la aviación que está evolucionando rápidamente.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Debido a la novedad del concepto, los criterios de certificación y los reglamentos operacionales representan grandes desafíos que los expertos en la materia deben superar.

2.2 Existen muchos desafíos, a saber:

2.2.1 Las administraciones nacionales de aviación (ANA) se enfrentan al desafío de establecer el criterio de certificación y los reglamentos operacionales apropiados para este tipo de aeronaves destinadas a operaciones comerciales, las cuales pueden encuadrarse en diversas combinaciones de categorías de certificación bien definidas, tales como la de aviación general y de pequeños helicópteros.

2.2.2 En la actualidad, la OACI no cuenta con orientaciones para ayudar a los Estados miembros a establecer un marco para la reglamentación y vigilancia de las operaciones de movilidad aérea urbana. Aunque actualmente la mayoría de los fabricantes de equipo original están supeditados a las normas relativas a la aviación general y a los pequeños helicópteros, es necesario elaborar directrices en el ámbito de la OACI con miras a normalizar estas operaciones en todo el mundo y ayudar a los Estados a establecer reglamentos basados en los SARPS y orientaciones de la OACI.

2.2.3 La industria está invirtiendo enormemente en tecnología, investigación y desarrollo de los correspondientes sistemas, como los sistemas de propulsión, los mandos de vuelo eléctricos, baterías, etc.

2.2.4 Los SARPS y los documentos de la OACI se refieren principalmente a las operaciones tripuladas y no abordan el concepto de operaciones no tripuladas (pilotadas a distancia).

2.2.5 Para que las operaciones de movilidad aérea urbana se puedan asimilar correctamente y sean viables desde el punto de vista comercial, resultan esenciales las operaciones de aeronaves no tripuladas. Por lo tanto, para lograr la aceptación del público se requiere una amplia investigación relacionada con la fiabilidad (adaptabilidad) de la tecnología y un marco jurídico para la inteligencia artificial y el aprendizaje automático.

2.2.6 Los problemas ambientales que se prevén por los niveles de ruido que se generarían por el hecho de que las operaciones se realizan cerca del público y de las zonas urbanas hacen necesario prestar especial atención para lograr la aceptación del público.