



Cuestión 2 del

Orden del Día: Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y Toma de Decisiones en Colaboración (CDM)

Implantación de toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM)

(Presentada por la Secretaría)

| RESUMEN | |
|--|--|
| Esta nota de estudio tiene por objeto proporcionar información a los asistentes sobre la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM) y empezar a crear conciencia sobre sus beneficios y dificultades futuras de implementación. | |
| REFERENCIA: | |
| <ul style="list-style-type: none">– AN-Conf/12, Volumen II – Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU), WP138 y AN-Conf/12-WP162-2 (Report).– A38-WP/39 & W/336.– Eurocontrol, Manual A-CDM, 4 version, Marzo 2012.– ACI Resolution number 1-2013: “Airports urge ICAO, States and other stakeholders to work collaboratively to support and promote the use of airport collaborative decision making”– RAAC/13, 2013 - Conclusión 13-5 - Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU. | |
| <i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i> | <i>A - Seguridad B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> |

1. Introducción

1.1 El concepto A-CDM es una filosofía de trabajo para los aeropuertos basada en la toma de decisiones conjunta mediante la puesta en común de la información que tienen las diferentes partes interesadas en las operaciones aéreas. Los explotadores aéreos, los proveedores de navegación aérea y servicio terrestre (ground handling) y los operadores de aeropuertos comparten una información —actualizada y precisa— que hasta ahora no era de conocimiento mutuo, con la consiguiente repercusión en las operaciones aéreas y el beneficio tanto para todas las partes interesadas como para los pasajeros y el medio ambiente.

1.2 El A-CDM es una aplicación del CDM para un entorno específico (aeropuertos). El CDM se puede aplicar a variados y diferentes procesos/procedimientos/servicios, porque es sólo una herramienta/proceso para alcanzar un determinado objetivo. La OACI se encuentra en estos momentos desarrollando normas y recomendaciones relacionadas al A-CDM y se prevé desarrollar inicialmente orientación que, en principio, será la Parte 3 del Manual de Colaboración ATFM. Este documento será un esfuerzo conjunto entre las áreas ATM, AGA y Facilitación. El A-CDM no se puede realizar plenamente sin contar por lo menos con estos tres socios.

1.3 A la fecha en Europa el A-CDM se encuentra totalmente implantado en cinco aeropuertos internacionales: Munich, París-Charles de Gaulle, Bruselas, Frankfurt y Roma-Fiumicino y en fase de implantación en otros 30, incluyendo los aeropuertos de Madrid-Barajas (en prueba), Barcelona-El Prat y Palma de Mallorca en España.

Beneficios

1.4 Operadores de aeropuertos – El A-CDM puede conducir a una mejora en la eficiencia del uso de los mostradores (stands) / puertas de embarque (gates) y aumentar la capacidad del aeropuerto;

1.5 Explotadores Aéreos – El A-CDM les permitirá reducir el coste de los movimientos en tierra derivado de un menor gasto de combustible al reducir los tiempos de rodaje y espera en cabeceras, lo que repercute también en el medio ambiente y atenúa el impacto ambiental;

1.6 Proveedores de servicio terrestre (ground handling) – El A-CDM dispondrán de datos con mayor antelación, podrán hacer una mejor planificación de los trabajos y mejorarán, entre otros, el conocimiento de la situación de las aeronaves en tierra reduciendo los retrasos;

1.7 Proveedores de servicio de Tránsito Aéreo – El A-CDM puede mejorar el control de flujo y aumentar la capacidad del espacio aéreo;

1.8 Controladores de Tráfico Aéreo – El A-CDM puede ayudar a desarrollar mejoras de pista y planificación de capacidad;

1.9 Pasajeros – El beneficio también es importante puesto que mejorará la puntualidad, se incrementará la satisfacción de los usuarios, se reducirán las conexiones perdidas y dispondrán de mejor información y servicio durante periodos de incidencias.

2. Análisis

2.1 Aún cuando la OACI ha previsto el desarrollo de SARPS relacionados solo para el 2016, desde la AN-Conf/12, se ha aprobado las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) y en la Asamblea 38 se han presentado las NE/39 y 336 sobre la importancia en la implementación del A-CDM.

PBIP alineado con el ASBU

2.2 Durante la reunión RAAC/13 se analizó el SAM PBIP (Versión 1.4) alineado con el ASBU y se procedió a su aprobación y adopción a nivel regional, habiéndose formulado la Conclusión RAAC/13-5 - *Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU.*

2.3 Dentro del Plan PBIB se incluye el Módulo N° B0-80: Operaciones aeroportuarias mejoradas mediante CDM a nivel aeropuerto (A-CDM) del ASBU que indica “Implantar aplicaciones en colaboración que permitan compartir datos de operaciones en la superficie entre los diferentes interesados en el aeropuerto. Esto permitirá mejorar la gestión del tránsito en la superficie reduciendo demoras en las áreas de movimiento y de maniobras y mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y la conciencia situacional.”

2.4 La iniciativa de SAM es empezar a trabajar a nivel regional sobre la base de las experiencias de los aeropuertos de todo el mundo que ya han implementado exitosamente el A-CDM y la documentación disponible. El primer paso es conocer la situación actual de la región; en tal sentido se ha desarrollado una encuesta sobre el A-CDM que se incluye como **Apéndice A** de esta nota de estudio.

3. **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información indicada en la nota de estudio;
- b) considerar la implantación del A-CDM en la Región SAM dentro del Plan PBIB, en cumplimiento de la Conclusión RAAC/13-5 y como primer paso completar la encuesta del Apéndice A; y
- c) otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesarias.

APÉNDICE A

Encuesta A-CDM - ESTADO: _____

| | | |
|--|--|--|
| 1. Cuantos aeropuertos internacionales han implementado la Toma de Decisión Colaborativa a nivel de Aeropuertos (A-CDM) en el Estado? _____ | SI <input type="checkbox"/> | NO <input type="checkbox"/> |
| 2. Se tiene planificado a corto y mediano plazo implementar el A- CDM en los principales aeropuertos internacionales del Estado? Si la respuesta es afirmativa indique el (los) aeropuerto (s) y fecha estimada de implantación _____ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. El proveedor de servicio del Estado tiene implantado el ATFM? a) Centro de Control de Área en forma de Puesto de Gestión de Flujo (FMP)? b) Centro de Control de Área en forma Unidad de Gestión de Flujo (FMU)? c) ATFM Centralizada? | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 4. Se ha implantado la Toma de Decisión Colaborativa (CDM) en un ambiente ATFM? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. Los usuarios han compartido con las restantes partes interesadas del A-CDM información sobre: a) Planes de vuelo e itinerario de vuelos? b) Predicciones c) Estado de mensajes d) Información de planificación operacional (estacionamiento (stand), puerta de embarque (gate), tiempo de aterrizaje (landing time), tiempo entre calzos (in-block time), tiempo de escala (turn-round time)). e) Avisos y alarmas (por ejemplo tiempo insuficiente para completar un tiempo de escala. f) Condición de las ayudas aeronáuticas/sistemas y estado del tiempo. | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 6.Cuál es el promedio de tiempo que las aeronaves en llegada tienen que esperar en las calles de rodaje o en plataforma porque su puerta de embarque asignada está todavía ocupada? _____. | | |
| 7.Cuál es el promedio de tiempo que las aeronaves tienen que esperar en el estacionamiento designado la llegada del equipo de tierra (ground handling)? _____. | | |
| 8.Cuál es el promedio de tiempo de atraso de las aeronaves en salida respecto a la hora programada de fuera de calzos? _____. | | |
| 9.Cuál es el promedio de tiempo en que las líneas aéreas comunican que la aeronave no está lista para iniciar rodaje a la hora programada? _____. | | |