



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

Seguimiento de la Declaración de Bogotá

**Turnos ATC y turnos aeroportuarios**

(Presentada por IATA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota de estudio presenta una visión panorámica del uso indebido de los turnos ATC y de los turnos aeroportuarios, lo cual puede tener un impacto significativo sobre la implantación de la ATFM en la Región.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Doc 4444 de la OACI</li><li>- Doc 9426 de la OACI</li><li>- Cir283 de la OACI</li><li>- WSG de la IATA</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Protección ambiental y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. **Introducción**

1.1 Con el aumento del tráfico en la Región y el aumento de la demanda, algunos aeropuertos se están congestionando hasta un nivel donde la demanda excede la capacidad. A fin de enfrentar esta situación en la Región, las administraciones aeroportuarias y los ANSP están utilizando turnos ATC. Sin embargo, en algunos casos, se está confundiendo las obligaciones y los conceptos, generando algunas actividades como el uso indebido de los turnos, alejándose de las mejores prácticas de la industria, tal como se definen en las Directrices Mundiales sobre Turnos (WSG).

1.2 En muchos casos, la aplicación de turnos empieza como una solución temporal para equilibrar la capacidad y la demanda pero, con el tiempo, se convierte en una solución permanente, lo cual refleja la falta de desarrollo de infraestructura y de una efectiva y oportuna planificación.

2. **Discusión**

2.1 La proliferación de distintas maneras de manejar los turnos aeroportuarios y los turnos ATC en la región va desde un simple formato Excel hasta un soporte lógico complejo de proveedores reconocidos y soporte lógico y herramientas de fabricación casera, adaptados para aplicar cualquier regla local. No obstante, éstos últimos casos están afectando a los usuarios al confundir los conceptos de turno ATC y turno aeroportuario.

2.2 La industria ha aprendido mucho en las últimas décadas acerca de la asignación y coordinación de turnos aeroportuarios, y este aprendizaje se ve reflejado en las Directrices Mundiales sobre Turnos, a fin de evitar que la coordinación de turnos se convierta en un trabajo de parchado, donde cada aeropuerto coordinado aplica distintas reglas. Las WSG de IATA son reconocidas a nivel mundial y se aplican en los aeropuertos más concurridos de todo el mundo, brindando las directrices que los distintos participantes deberán seguir para garantizar un uso óptimo de la capacidad y los turnos.

2.3 Un turno aeroportuario es un permiso que otorga un coordinador para que una operación programada llegue o salga de un aeropuerto Nivel 3 en una fecha y hora específicas. Un turno aeroportuario es específico únicamente para una fecha y hora en un determinado aeropuerto, no para una ruta, y no es específico para una ruta o aeronave. Se reconoce que la introducción de turnos aeroportuarios es un medio temporal válido para equilibrar la demanda y la capacidad y, al mismo tiempo, ofrece la predictibilidad que necesita la línea aérea para generar sus itinerarios. Esta predictibilidad requiere meses de notificación y el impacto en los usuarios cuando el ATC hace cambios tácticos es importante. Por este motivo, el enlace y una comunicación abierta entre el coordinador de turnos aeroportuarios con las dependencias ATC/ATFM son cruciales.

2.4 Esta tabla muestra la cronología comparando los turnos aeroportuarios con los turnos ATFM

<b>Cronología comparativa del desarrollo del trabajo</b>				
	<b>Día del vuelo</b>	<b>1 día antes del vuelo</b>	<b>2 meses antes del vuelo</b>	<b>6 meses antes del vuelo</b>
<b>ATM (ATFM)</b>	Operaciones tácticas	Planificación pre-táctica	Planificación estratégica	
<b>Turno aeroportuario - WSG</b>				6 a 13 meses antes del vuelo

2.5 Es importante resaltar que el proceso de asignar "turnos aeroportuarios" es una herramienta de planificación, mientras que la puntualidad es operacional, en la que influyen una infinidad de factores subjetivos ese día, muchos de los cuales están fuera del control de las líneas aéreas. La mejor práctica reconocida internacionalmente es utilizar únicamente la regularidad para determinar la precedencia histórica y no la puntualidad operacional. Por lo menos un Estado en la Región está tratando, en forma rudimentaria, de combinar la puntualidad y la regularidad en el uso de los turnos aeroportuarios para penalizar a las líneas aéreas al decidir la precedencia histórica de turnos grupales o turnos individuales en los aeropuertos coordinados.

2.6 El derecho a un turno no está ligado a la puntualidad ni debería estarlo, siempre y cuando la intención del transportista haya sido operar en el momento determinado. Los vuelos no siempre operan en forma puntual por múltiples motivos que, a menudo, están fuera del control del transportista. Entre los motivos figuran el mal tiempo, el cierre de aeropuertos, problemas técnicos y de mantenimiento de las aeronaves, demoras relacionadas con los pasajeros, la seguridad de la aviación y el espacio aéreo.

2.7 El método mundialmente reconocido para identificar y comunicar las causas de las demoras en las salidas aparece en AHM730 de la IATA, como una lista de códigos desarrollados por la industria de la aviación para comprender la serie de eventos que han causado las demoras. Su única finalidad es identificar dónde existen ineficiencias y cuellos de botella que deberían ser resueltos en forma

operacional. La intención nunca fue que sea utilizado para obtener estadísticas de puntualidad para penalizar a las líneas aéreas.

2.8 El índice de puntualidad (que combina regularidad y puntualidad) es una medida ineficaz, infundada y en conflicto con las mejores prácticas internacionales. El proceso para monitorear la puntualidad es sumamente complejo, burocrático e impreciso que crea un campo fértil para las disputas administrativas y judiciales.

2.9 La mejor práctica de la industria es utilizar un Comité de Rendimiento de Turnos (*Slot Performance Committee - SPC*) para mantener el rendimiento y cuestionar a cualquier explotador que repetida e intencionalmente opere fuera de los parámetros tolerados para un turno asignado. Si el análisis del comportamiento en el uso del turno o serie de turnos confirma el uso indebido, la recomendación es que el Coordinador retire el turno.

2.10 La repetida impuntualidad está específicamente detallada en las "WSG", con recomendaciones en cuanto a cómo debería cada aeropuerto abordar este tema en el Comité de Rendimiento de Turnos (SPC), como un subgrupo del Comité de Coordinación. Este proceso ha mostrado ser muy eficaz y es utilizado ampliamente en aeropuertos con limitaciones de capacidad en todo el mundo.

2.11 La industria no rechaza la puntualidad como indicador de calidad. No obstante, la manera cómo está siendo utilizada en, por lo menos, un Estado de la Región resulta ineficaz, porque las reglas no son objetivas, transparentes, no discriminatorias y auditables.

2.12 Las prácticas arriba indicadas parecieran estar extendiéndose en la Región, generando un uso ineficiente de la infraestructura aeroportuaria, así como la falta de normalización en la implantación de la ATFM.

2.13 Por lo menos en un Estado de la Región, los turnos aeroportuarios son gestionados por el personal ATM/ATFM, y la tendencia es empezar a mezclar los dos conceptos y restringir el tráfico en forma táctica, y estas restricciones pueden variar desde demoras en la puerta de embarque (aún si no hay tráfico en conflicto), hasta el bloqueo del plan de vuelo en el AFTN/AMHS.

2.14 La CIR283 de la OACI, en el párrafo 2.12, establece:

*No se debe confundir un turno aeroportuario con un turno de control de tránsito aéreo (ATC), la hora de despegue o aterrizaje de una aeronave asignada por la autoridad ATC correspondiente a fin de lograr un uso óptimo de la capacidad disponible en puntos en ruta o en el aeropuerto de destino, secuenciando el tránsito aéreo para regular su afluencia de manera eficiente.*

2.15 En resumen, la mejor práctica internacional aplicada a nivel mundial indica el uso de turnos aeroportuarios como herramienta de planificación, a ser aplicada en situaciones de congestión aeroportuaria demostrada. Las WSG de la IATA son reconocidas mundialmente y pueden ser utilizadas como referencia, ya que son empleadas en los aeropuertos de mayor actividad en el mundo. Los turnos ATC son una herramienta táctica a utilizar en situaciones de desequilibrio imprevisto entre la demanda y la capacidad. El turno ATC tiene precedencia sobre los turnos aeroportuarios en las operaciones cotidianas.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) instar a los Estados SAM a que adopten las mejores prácticas internacionales en cuanto al uso de turnos aeroportuarios, utilizando como referencia las WSG de la IATA; y
- c) solicitar a la SAMIG que establezca una clara definición de turnos aeroportuarios y turnos ATC, y la normalización en la aplicación de los turnos ATC en la Región.

- FIN -