



Cuestión 4A del
Orden del Día:

Iniciativas para el desarrollo y la sostenibilidad del transporte aéreo en la Región (Declaración para promover la conectividad a través del desarrollo y la sostenibilidad del transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035 y metas del A41)

CONCEPTO DE TERMINAL MIXTA DE PASAJEROS

(Presentada por IATA)

RESUMEN	
<p>Este documento de trabajo propone un cambio de paradigma para acomodar una combinación de pasajeros salientes, tanto nacionales como internacionales, utilizando la misma infraestructura.</p> <p>A medida que la pandemia del COVID -19 llega a su fin, la recuperación mundial comienza a superar el nivel de demanda de 2019 y la saturación de los aeropuertos es cada vez más frecuente, donde la necesidad de disponer de una infraestructura, altamente costosa, que sea más eficiente es algo cada vez más relevante.</p>	
<p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">- ICAO Annex 9- ICAO Doc. 9184 Airport Planning	
<p>Objetivos estratégicos de la OACI:</p>	<ul style="list-style-type: none">- Seguridad de la Aviación y Facilitación- Desarrollo Económico del Transporte Aéreo

1. **Introducción**

1.1 La mayoría de los aeropuertos de América Latina y el Caribe han sido históricamente diseñados y están legalmente obligados a segregar físicamente a los pasajeros salientes, dependiendo de si vuelan a un destino nacional o internacional. Este requisito obliga a los operadores aeroportuarios a agregar infraestructura adicional para garantizar dicha segregación una vez que aumenta la demanda, desde agregar pisos adicionales hasta construir terminales completamente independientes. Esta infraestructura adicional, que en la mayoría de los casos solo es necesaria para hacer frente a los puntos más altos de demanda de salida para vuelos nacionales e internacionales no concurrentes, conlleva importantes costos de CAPEX y OPEX para los operadores aeroportuarios, los que a su vez tienen un impacto financiero en los pasajeros y la comunidad aeronáutica a través de las tarifas aeroportuarias.

1.2 A partir de esta infraestructura adicional también se presenta una amplia gama de problemas operativos para varios *stakeholders* (actores), lo que da lugar a una duplicación de recursos (autoridades de control, aerolíneas y personal de asistencia en tierra; instalaciones de procesamiento, salones, etc.) y una reducción de la flexibilidad y la eficacia en la asignación de recursos. También genera

requisitos operativos adicionales para las aerolíneas, como tener que remolcar aeronaves entre las áreas internacionales y nacionales del aeropuerto, y un mayor número de operaciones remotas (es decir, un mayor uso de *stands remotos* (*hard stands*)).

1.3 Todos estos aspectos hacen que los aeropuertos tengan infraestructura de salida en sus terminales de pasajeros que están infrautilizadas, ofrezcan niveles de servicio diferentes, en su mayoría inferiores, a los pasajeros nacionales, que tengan un impacto negativo en los tiempos mínimos de conexión para los pasajeros, una conectividad reducida y que las aerolíneas no puedan utilizar plenamente su flota de aviones.

2. **Discusión**

2.1 Los beneficios, tanto para el gobierno como para la industria, son muy significativos ya que van desde ahorros de costos originados por una más intensiva utilización de la infraestructura aeroportuaria existente, un uso más eficiente de los recursos, incluyendo los recursos humanos, una mejor experiencia de los pasajeros, y la correspondiente reducción de las emisiones de carbono derivadas de una operación más eficiente de las aeronaves y el GSE. En cuanto a las aerolíneas, además de mejorar potencialmente la utilización de la flota, aumentar la flexibilidad y reducir costos, contribuirá a mejorar los aspectos operativos, como la mejora de las transferencias de pasajeros y equipaje y la reducción de conexiones equivocadas con su consiguiente deterioro de asientos, con posibles mejoras en seguridad con la reducción de movimientos GSE entre diferentes áreas de la rampa y el remolque de aeronaves.

2.2 Para la adopción del concepto de terminal de salida mixta en las terminales existentes y nuevas, la IATA propone a los Estados que lleven a cabo una revisión holística de los requisitos de procesamiento de pasajeros, incluidos los posibles cambios en el marco reglamentario existente. La tecnología biométrica se está volviendo omnipresente y está siendo crecientemente adoptada por las autoridades de control para la identificación de pasajeros, facilitando así el control de los flujos de pasajeros y permitiendo que estos se mezclen en los edificios de los terminales que operan salidas tanto internacionales como nacionales.

2.3 Ejemplos de este concepto se pueden apreciar en EE.UU. y México, con un uso más eficiente de la infraestructura existente y una mayor oferta de servicios a los pasajeros.

2.4 La IATA mantuvo conversaciones preliminares sobre este concepto con varios aeropuertos alrededor del mundo, lo que ha despertado el interés y el eventual apoyo de varios *stakeholders*.

3. **Recomendaciones**

3.1 Que los estados colaboren con la industria aeronáutica para revisar los beneficios implícitos en la adopción del concepto de terminales mixtos para pasajeros y comenzar así una revisión de la legislación que se requiera para permitir su operación.

3.2 Que los estados revisen sus marcos de concesión aeroportuaria para promover el desarrollo de terminales mixtos.