



**Cuestión 1A del  
Orden del Día:**

**Situación actual y prioridades regionales**

**PROGRAMA DE EFICIENCIA AEROPORTUARIA**

(Presentado por IATA)

<b>RESUMEN</b>	
Esta Nota de Estudio presenta una propuesta para implementar un Programa de Eficiencia Aeroportuaria con el objetivo de optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria instalada en los estados CAR/SAM, así como para mejorar los beneficios proporcionados por la implementación de los nuevos conceptos de espacio aéreo en Ruta y TMA.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Plan Mundial de Navegación Aérea</li><li>- Plan Regional de Navegación Aérea</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Seguridad, capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>- Protección del medio ambiente</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 Existe una estrecha relación entre la eficiencia de las operaciones de pista, la separación de aeronaves aplicada por TWR/Control de Aproximación y el diseño del espacio aéreo. La optimización del tiempo de ocupación de las pistas, la aplicación del concepto de Operación de Pistas de Alta Intensidad (HIRO, en su sigla en inglés), y las salidas de las intersecciones RWY / TWY, son ejemplos de condiciones previas para la optimización de estándares de separación entre llegadas, salidas y llegadas/salidas. Estos estándares de separación mejorados permitirán una tasa óptima de aceptación del aeropuerto y, en consecuencia, una reducción de las esperas en vuelo/tierra, una disminución de los vectores radar y un mejor perfil de vuelo. En este sentido, la aplicación del Programa de Eficiencia Aeroportuaria podría considerarse como un requisito previo para la implementación exitosa de un nuevo concepto de espacio aéreo en Ruta y TMA.

1.2 Una optimización de las operaciones en las proximidades de los aeropuertos, a través de la mencionada reducción de la separación entre aeronaves, con enfoque en la capacidad de la pista, también proporciona un uso óptimo de la infraestructura aeroportuaria, permitiendo la correcta priorización de las inversiones en el aeropuerto. Por ejemplo, en caso de un mejor uso de la capacidad de la pista, es muy probable que sea conveniente invertir primero en una Terminal de Pasajeros o una Plataforma, en lugar de invertir en una nueva pista.

## 2. **Discusión**

2.1 Hay varios conceptos/herramientas que se pueden aplicar por separado o en conjunto para lograr la optimización de las operaciones de pista:

- a) Programa de Reducción del Tiempo de Ocupación de Pista;
- b) Operación de Pistas de Alta Intensidad;
- c) Mínimos de Separación para Pistas Reducidas (RRSM, en su sigla en inglés);
- d) Despegue desde Intersecciones;
- e) Concepto de Pista Preferencial;
- f) Utilización de Salidas Omnidireccionales; y
- g) Operaciones Paralelas Independientes (Aproximaciones y Salidas) bajo VMC.

2.2 Todos estos procedimientos tienen el propósito de reducir el tiempo de ocupación de la pista para permitir una reducción de la separación entre llegadas, entre salidas y entre llegadas/salidas, aumentando así la capacidad y eficiencia de la pista, así como reduciendo las esperas en tierra y en el aire. La reducción de la separación en la aproximación final (*final approach*) podría dividirse en dos categorías principales:

- a) Reducción de la separación en la aproximación final con despegue entre dos llegadas (pistas simples o mixtas); y
- b) Reducción de la separación en la aproximación final entre aproximaciones sucesivas (pistas utilizadas solo para llegadas).

2.3 Es importante señalar la importancia de optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria mediante la aplicación de diferentes estándares/procedimientos de separación bajo diferentes condiciones meteorológicas (VFR, VFR marginal e IFR) y la aplicación de un plan de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFM, en su sigla en inglés) robusto.

2.4 Ya existen ejemplos en la Región, que podrían utilizarse como puntos de referencia para otros Estados, tales como:

- a) Operación de Pistas de Alta Intensidad (HIRO) en el Aeropuerto Internacional de Porto Alegre (SBPA) – AIC A 11/22.
- b) Aproximaciones Independientes bajo VMC en SCCL - AIP-CHILE VOLUMEN I /AD 2.9-8 - 22 ABR 2021.
- c) Operaciones segregadas bajo VMC en SBGR – AIP Brasil AD 2 SBGR 1-21 06 OCT 22.

2.5 El Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo (GESEA, en su sigla en inglés) insertó el análisis y la implementación del Programa de Eficiencia Aeroportuaria en su programa de trabajo. En este sentido, sería importante que los Estados interesados en semejante implementación utilicen este programa para optimizar holísticamente todas las operaciones aeroportuarias, TMA y Enroute.

## 3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- i. Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio.

- ii. Instar a los estados a implementar un Programa de Eficiencia Aeroportuaria en sus principales aeropuertos para optimizar holísticamente todas sus operaciones aeroportuarias, TMA y Enroute, en coordinación con el Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo (GESEA).

-FIN-