



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NE/17

06/11/06

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Revisión de las Actividades de los Grupos de Tarea

**5.3 Informe del Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los
Aeropuertos**

INFORME DEL GRUPO DE TAREA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD EN LOS AEROPUERTOS

(Nota presentada por el Relator)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta la información relacionada con los avances de las actividades asignadas al Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos.

Referencias:

- Circular 305 AN/177 de junio de 2004 de la OACI
- Informe de la 4ª Reunión del Subgrupo AGA/AOP/SG del GREPECAS (Ciudad de México, México, 15 al 18 de noviembre de 2004)
- Circular 301 AN/174 de diciembre de 2005 de la OACI.
- Informe de la 13ª Reunión del GREPECAS (Santiago, Chile, 14 al 19 de Noviembre de 2005)
- Informe de la 2ª Reunión del Grupo de Tarea Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo en las Regiones CAR/SAM del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS de GREPECAS (6 al 8 de julio de 2006)

1. Introducción

1.1 En la 4ª Reunión del Subgrupo AGA/AOP/SG del GREPECAS se acordó que el Grupo de Tarea continúe a disposición de los Estados y Territorios para el análisis de los casos que le sean presentados, de acuerdo a la Conclusión 12/76 de la Reunión GREPECAS 12 y además, se acordó incluir en los términos de referencia del Grupo, el estudio del impacto de la próxima entrada en operación de las NLA en los aeropuertos de las Regiones CAR/SAM y su operación en los aeropuertos potenciales.

1.2 Teniendo en consideración que el sistema de transporte aéreo está conformado, desde el punto de vista de la capacidad, por la línea aérea, tránsito aéreo y el aeropuerto, resulta necesario reiterar la conveniencia de que practiquen en forma conjunta una gestión integrada de los flujos, en especial en aquellos aeropuertos que cuentan con una sola pista, de tal forma que no programen itinerarios de salidas o llegadas en un mismo horario, lo que implicará en forma inevitable atrasos o demoras. Al respecto, conviene recordar los aspectos más importantes para una gestión balanceada entre la capacidad del aeropuerto y la de los servicios de tránsito aéreo (ATS):

1.2.1 En cuanto a la capacidad de aeropuerto, se debería fomentar el desarrollo y establecimiento de un plan maestro que busque optimizar la capacidad aeroportuaria disponible y a la vez estudiar los futuros requisitos de servicio sobre los siguientes aspectos:

- Pistas y calles de rodaje
- Capacidad del aeropuerto (tiempo de uso de pista, rodaje y plataforma), demoras, restricciones, SLOTS, etc.
- Régimen de aceptación de aeropuerto, considerando los servicios adicionales de plataforma, migración, aduana y otros relacionados, tanto para operaciones IFR como VFR

1.2.2 En relación a la capacidad ATS, se deberían analizar los aspectos que se indican para lograr su máxima eficiencia:

- Estructura de rutas y de espacio aéreo,
- Sector superior e inferior, TASs, restricciones, etc.
- Infraestructura disponible y precisión de la navegación de las aeronaves usuarias en el espacio aéreo y rutas en relación con los requisitos de regionales de navegación aérea acordados
- Aspectos meteorológicos

1.3 A la fecha, ningún Estado ni Territorio de las Regiones CAR/SAM ha presentado casos al Grupo de Trabajo para su análisis.

2. Últimos avances en la gestión de la capacidad

2.1 Durante este periodo se han implementado algunas medidas orientadas a mejorar la gestión de la capacidad, tanto en el ámbito de la navegación aérea como en la infraestructura aeroportuaria, entre las que se destacan:

- Implantación de la Separación Vertical Mínima Reducida, en las Regiones CAR/SAM, a partir del 20 de enero de 2005;
- Implantación de nuevas rutas y procedimientos RNAV de llegada y salida en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM;
- Implantación por parte de algunos Estados de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en los espacios aéreos donde la demanda del tránsito aéreo en el momento excede o se espera que exceda la capacidad declarada del los servicios de control de tránsito aéreo involucrados. Esta implantación deberá basarse en acuerdos regionales o multilaterales.
- Aplicación de prácticas para la gestión del balance entre demanda y capacidad, con el objeto de facilitar el camino hacia un sistema global de gestión de tránsito aéreo (ATM) continuo, armonizado e interfuncional. Lo anterior permitirá contribuir con mejores beneficios económicos, una seguridad operacional mejorada, una mayor capacidad del sistema y una eficacia de las operaciones aéreas.

- Preparación del documento “Concepto Operacional de la Gestión de la Influencia en las Regiones CAR/SAM” (CANOPS ATFM CAR/SAM), por parte del Grupo de Tarea ATFM del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS de GREPECAS
- Aumento de la capacidad de control de tránsito aéreo por radar, tanto en ruta como en superficie;
- Mejoramiento de capacidades aeroportuarias, a través de la construcción de nuevos aeropuertos en reemplazo de otros ya obsoletos, ampliación y/o construcción de pistas, ampliación de plataformas, construcción de nuevos terminales de pasajeros, remodelación y ampliación de terminales de pasajeros existentes, e implementación de nuevas radioayudas y ayudas visuales que reducen los mínimos meteorológicos para operar;

2.2 Lo anterior, ha significado un gran esfuerzo, tanto para los Estados como para los operadores aeroportuarios, debido a la fuerte inversión en infraestructura, equipamiento técnico y capacitación del personal involucrado; redundando en un incremento de las capacidades del espacio aéreo y de los aeropuertos, lo que permite proporcionar un servicio más expedito, sin afectar la seguridad operacional.

3. Estudio del impacto de la próxima entrada en operación de las NLA en los aeropuertos de las Regiones CAR/SAM.

3.1 Con motivo de la entrada en servicio de las aeronaves grandes (NLA), la OACI publicó en junio del año 2004 la Circular 305 AN/177 “Operation of New Larger Aeroplanes at Existing Aerodromes” (Operación de Aeronaves Grandes en los Aeródromos Existentes), con el propósito de asistir a los Estados contratantes en varios aspectos sobre la operación de las NLAs en los aeródromos existentes y atraer la atención de los Estados y operadores de aeródromos acerca del impacto sobre los actuales aeródromos de las NLAs, tal como el Airbus A380. Por otra parte, en diciembre de 2005 publicó la Circular 301 AN/174 “New Larger Aeroplanes – Infringement of the Obstacle Free Zone: Operational Measures and Aeronautical Study” (Aeronaves Grandes – Transgresión de la Zona Libre de Obstáculos: Medidas Operacionales y Estudio Aeronáutico), con el propósito de proveer de información operacional a los Estados contratantes que deseen introducir la operación de las NLAs en sus aeródromos con aproximaciones de precisión categoría I, II o III.

3.2 La entrada en operación del Airbus A380-600 el próximo año, el avión comercial más grande del mundo, exigirá condiciones de manejo especiales en los aeropuertos en que prestará servicios, los que han debido adecuar su infraestructura, tanto vertical como horizontal, para poder atender sin inconvenientes sus requerimientos. La aeronave en cuestión mide 72,7 metros de largo, 79,6 metros de envergadura y 24,1 metros de altura; tiene capacidad para transportar 555 pasajeros en su versión estándar y hasta 800 pasajeros en configuración económica. Su peso máximo de despegue es de 540 toneladas y su fuselaje tiene dos pisos en toda su longitud, cada uno con dos pasillos, conectados entre sí por dos grandes escaleras. Este modelo está diseñado para atender las necesidades del mercado de aquellas empresas aéreas que operan las principales rutas de larga distancia en el mundo. La entrega de las primeras unidades está prevista para octubre de 2007 y algunos de los aeropuertos que inicialmente utilizará serán el de Heathrow de Londres, J.F. Kennedy de Nueva York, Frankfurt, Hong Kong, Los Ángeles, Seúl, Singapur, Sydney y Tokio, los cuales han realizado los arreglos necesarios en su infraestructura para recibirlo.

3.3 Si bien es cierto que en principio no está considerada la operación de este avión en los aeropuertos de las Regiones CAR/SAM, se estima que la expansión de las economías de países como India y China, permitirá la apertura de nuevas rutas de largo alcance, en las que se podrían incluir algunos de nuestros países. Lo anterior nos obliga a revisar las capacidades actuales de aquellos aeropuertos de la región que a futuro podrían ser operados por el A380-600 y establecer un plan de acción que nos permita

prepararnos en un horizonte de tiempo razonable para la llegada de esta aeronave, tomando en consideración las orientaciones de las circulares indicadas en el párrafo 3.1.

3.4 Al respecto, cabe recordar que la categoría OACI de este avión corresponde a la letra F, lo que implica que el aeródromo cuya clave de referencia sea 4 F debe tener mayor ancho de pistas y calles de rodaje, mayor separación entre pistas paralelas, mayor separación entre pista y calle de rodaje, con respecto a aquel aeródromo con clave de referencia 4E; además de disponer de mayor capacidad de soporte de los pavimentos, estacionamientos de aeronaves más amplios y puentes de embarque diseñados para atender aeronaves de dos pisos. De acuerdo a lo anterior, la adecuación de un aeropuerto para atender aeronaves NLAs podría representar una inversión muy alta para el Estado o el operador, por tanto, deben tenerse en cuenta estas consideraciones en la planificación de su plan maestro.

3.5 Otro factor que debe considerarse, es la cantidad de pasajeros que deberá ser atendido en forma simultánea en la terminal, casi el doble que la aeronave más grande que opera en la actualidad, por tanto, debieran habilitarse una mayor cantidad de mesones de check in, puestos de control de migración, de seguridad y de aduanas respectivamente, en los cuales debe utilizarse tecnología de punta para acelerar los procesos de revisión; además debiera disponerse de más carruseles de entrega de equipaje, lo que implica utilizar mayor espacio en los terminales de pasajeros para estos fines. Lo anterior permitirá el despacho más rápido y expedito del vuelo, contribuyendo con ello a evitar posibles congestiones.

3.6 Teniendo en consideración lo planteado, el Grupo de Trabajo estima conveniente la elaboración de un cuestionario que permita a los Estados y Territorios establecer en que condición se encuentran sus aeropuertos para atender aeronaves NLA, según las normas del Anexo 14 "Aeródromos", y con ello elaborar un plan de acción para adecuar el o los aeropuertos que ellos determinen para la atención de éstas.

4. Acciones sugeridas a la reunión:

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar conocimiento de los antecedentes aportados
- b) Instar a los Estados para que representen al Grupo de Trabajo casos de Capacidad/Demanda para su análisis
- c) Instar al Grupo de Trabajo que desarrolle el cuestionario señalado en el punto 3.5 y los remita a los Estados y Territorios a través de la Secretaría del Subgrupo AGA/AOP/SG.