

Aviación comercial: Acceso a Infraestructura (Slots)



- Apoyo de AviaSolutions al proceso de desarrollo de la política
- Cuestiones clave que surgen de nuestra investigación
- Puntos principales de los casos de estudio internacionales



Apoyo de AviaSolutions al proceso de desarrollo de la política

Panorama general de nuestro papel

- AviaSolutions ha formado parte de varios de los niveles de desarrollo de políticas a lo largo del 2010.

Diagnóstico temático

- Análisis de puntos a tener en cuenta en el desarrollo de políticas con relación a documentos de política nacional publicados por nuestros países.

Experiencia internacional en el tema

- Desarrollo de casos de estudio internacional para cada área de la política.

Q1-2010

Q2-2010

Q3-2010

Q4-2010

Pronósticos de tráfico

- Confección de pronósticos de alto nivel para los 10 aeropuertos principales, más un pronóstico nacional para México.
- Los detalles incluían pasajeros, cargamento y gestión del tráfico aéreo hasta el 2040.

Definiciones estratégicas (Objetivos)

- Definir los objetivos de la política pública en cada una de las áreas de interés.

Opinión de integrantes de la industria

- Consulta.
- Grupos de trabajo.

- AviaSolutions ha contribuido al desarrollo de una política de aeronáutica nacional para México a pedido de la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil).
- Durante los últimos seis meses, hemos analizado los instrumentos de política aeronáutica de todo el mundo a fin de identificar las mejores prácticas que puedan aplicarse a México.
- Para cada área de la política, hemos elegido tres casos de estudio internacionales para aplicar a la política mexicana – los mismos se presentan en las páginas siguientes.
- Asimismo, hemos empleado diversos comparadores internacionales de alto nivel para brindar un panorama más amplio sobre la experiencia internacional.



Problemas clave que surgen de otros estudios

| Problemas de la política | Puntos a considerar |
|--|--|
| Relevancia | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sólo aeropuertos restringidos – Ciudad de México, ¿otros? ▪ Definición de cuándo un aeropuerto se considera restringido / niveles de coordinación |
| Slots asignados por un organismo | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordinadores de slot independientes que son cada vez más comunes, por ej. Australia, RU, Alemania, Emiratos Árabes Unidos, etc. |
| Naturaleza del mecanismo de asignación de Slot primarios | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Los factores típicos considerados incluyen la competencia, estabilidad de la aerolínea, eficiencia operacional (minimización de los retrasos) y prioridades nacionales más amplias (por ej. Acceso regional). ▪ Muchos países han investigado alguna forma de transacción financiera para los nuevos slots en aeropuertos congestionados, como por ejemplo precios establecidos o subastas. ▪ Mecanismo para “desbloquear” slots desde las aerolíneas que han dejado de volar. |
| Retención de Slots | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Derechos de anterioridad ▪ Regla de “Se usa o se pierde” 80% en Europa ▪ Mecanismo para “desbloquear” slots desde las aerolíneas que han dejado de volar. |
| Comercialización de Slots secundarios | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regulación de este mercado |

Vínculos a una gran variedad de objetivos de políticas.

Aspectos principales de estudios de caso internacionales

Estudio de caso: EE.UU. – Asignación de slots en aeropuertos congestionados (1/2)

Contexto

- Mecanismos de asignación de slots utilizados en aeropuertos congestionados de EE.UU. desde la introducción de las Reglas de alta densidad en la década del 60 limitando la cantidad de partidas y aterrizajes por hora en Nueva York, La Guardia, JFK, Chicago, O'Hare y Washington National.
- La detención de los procedimientos de asignación de la FAA a mediados de la década del 80 le brindó a las aerolíneas:
 - Derechos de 'Anterioridad' para los slots que históricamente sostenían (ampliados por las reglas de 'Se usa o se pierde');
 - Reserva de slots para nuevos entrantes; y
 - Derechos de aerolíneas para comprar, vender o alquilar slots en como un mercado secundario entre ellos.
- El sistema fue criticado por:
 - Slots insuficientes fueron reservados para os nuevos entrantes
 - Falta de transparencia en el mercado de slots.
- Gran congestión en el 2006 y 2007
 - Causada por el gran crecimiento de tráfico y las ineficiencias de estructura en el mecanismo de asignación de slots.
 - Los efectos de las demoras (que se originaron principalmente en JFK) se ampliaron en todo EE.UU. a través de las redes de aporte y dispersión de tráfico aéreo de las aerolíneas.
- Resultó en la introducción de reglas de mantenimiento en JFK y Newark en el otoño del 2008.
 - La Capitanía de puerto de Nueva York y Nueva Jersey no estaban de acuerdo con la introducción de estas reglas, y por el contrario, recomendaron una serie de medidas relacionadas a la capacidad para alivianar los problemas de congestión de tráfico aéreo. Éstas, junto con las reglas introducidas por la FAA, se resumen a continuación.

Aspectos principales de estudios de caso internacionales

Estudio de caso: EE.UU. – Asignación de slots en aeropuertos congestionados (2/2)

Reglas de administración de congestión de la FAA

- Movimientos por hora hasta un máximo de 81 por hora.
- Se le otorga a las aerolíneas una 'línea de base' de slots (hasta 20 por aerolínea).
- 90% de slots sobre esta línea de base otorgados a las aerolíneas en un alquiler por 10 años (que vence en el 2019).
- Un 10% de slots restantes sobre la línea base comercializados como 'limitados', con otros alquileres más cortos.
- Las aerolíneas y la FAA de cada una identifica el 50% de los slots específicos clasificados como 'limitados'.
- FAA a una subasta del 20% de los slots 'limitados' por año.
- Slots comprados a través de la subasta atraerán un estado 'no restringido' (es decir, efectivamente se convertirán en parte de la 'línea de base' de las aerolíneas).
- Precios de venta de los slots transparentes.

Capitanía de puerto clave de las propuestas de Nueva York y Nueva Jersey,

- Focalizadas en las soluciones basadas en la capacidad en vez de en el uso de las reglas de slot
- Implementa un medio inteligente de programar los movimientos de los aviones, que reconoce la capacidad disponible en procesos aeroportuarios diferentes (por ejemplo, para lograr un balance entre la capacidad del espacio aéreo y la capacidad provista por las instalaciones en el lado tierra del aeropuerto).
- Acciones a largo plazo para administrar demoras
 - Instalar sistemas de vigilancia en tierra avanzados para ayudar al control ATC de los sistemas de las pistas de rodaje del aeropuerto.
 - Abrir nuevas rutas aéreas en los espacios aéreos más congestionados.
- Acciones a largo plazo para aumentar la capacidad
 - Mejorar la configuración de las pistas de rodaje del aeropuerto para soportar operaciones en tierra más eficientes.
 - Implementar Navegación de área (RNAV) para facilitar rutas de salida más rápidas para los aviones, soportando los aumentos en los índices de movimiento de salida.
 - Desarrollar nuevas reglas y procedimientos para el uso simultáneo de pistas de aterrizaje múltiples.

Demoras

- Calibración de la asignación de slots versus los niveles de demora esperados:
 - La asignación de slots en los aeropuertos congestionados debe considerar los niveles de demora típicos para acomodar los movimientos declarados.
- Balance entre la cantidad de slots y el nivel de demora “aceptable”.
 - En el RU, los aeropuertos que tienen los slot coordinados planean de acuerdo a una demora promedio de diez minutos por avión, con niveles superiores en horas pico y según si es un vuelo de llegada o de partida.

Nuevos entrantes

- Evaluación del grado de adecuación del mecanismo de slot para los nuevos entrantes al mercado:
 - Generalmente, los mecanismos de slot de los aeropuertos incluyen una política de asignación de slots para entrantes al mercado para atraer nuevas aerolíneas y/o ampliar la red de destinos ofrecidos, por ejemplo, una focalización en slots para operaciones de larga distancia.

Soluciones técnicas

- Análisis de la capacidad/eficiencia de uso del espacio aéreo.
- Infraestructura de tierra
- Procedimientos