



# Desarrollo del Cielo Único Europeo

## Perspectiva de una Línea Aérea

Ricardo Génova

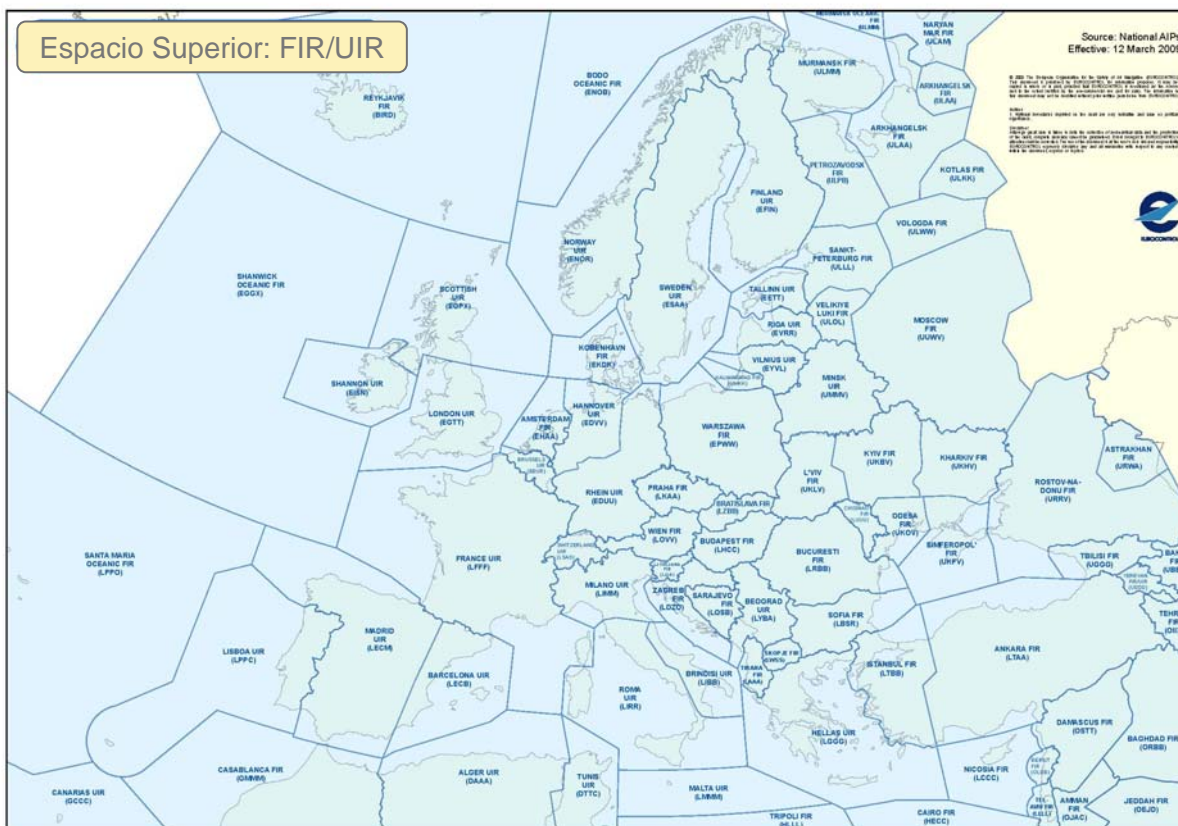
Director de Operaciones IBERIA

Comisionado del PRC de Eurocontrol

Miembro del PRB del Cielo Único Europeo

13 DIC 1960

Los acuerdos de creación de EUROCONTROL establecen entre sus objetivos  
**“Conseguir la unificación de los servicios de tránsito aéreo en Europa”**





En 2011 las ineficiencias del sistema ATM provocaron en Europa:

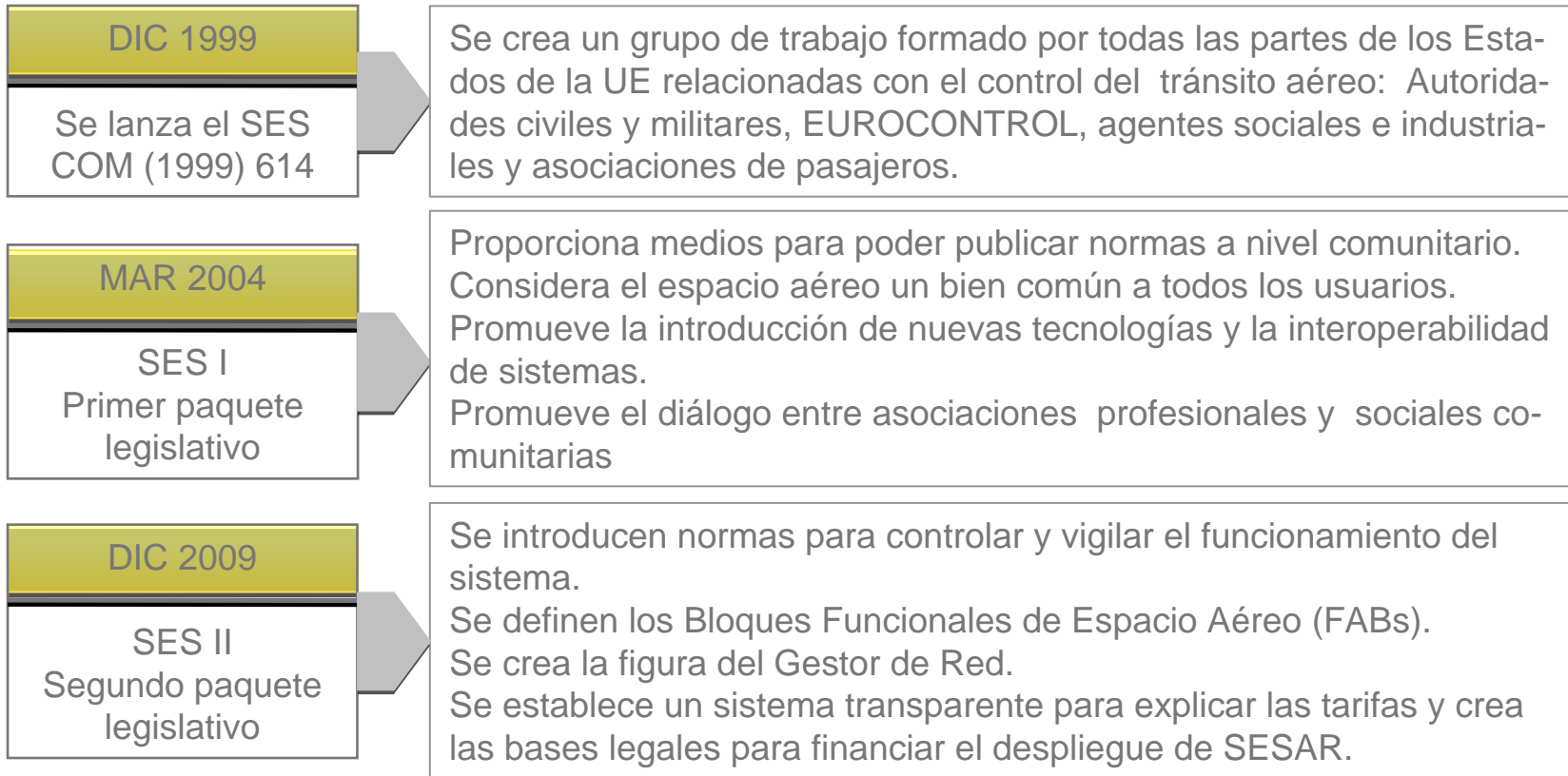
- 17.9 Mmin de retraso por ATFM
- 4 B€ de coste añadido a las líneas aéreas
- Aumento de los tiempos de vuelo
- Aumento de los consumos de combustible
- Aumento de las emisiones a la atmósfera
- Reducción de la productividad de los tripulantes y de la flota



- Aumento de tarifas
- Limitaciones a la movilidad

		
Espacio Aéreo ( $\times 10^6$ km )	11.5	10.4
Vuelos IFR ( $\times 10^6$ / año)	9.5	15.9
Proveedores de Servicio NA	38	1
Centros de Control	63	20
ATCOs	16700	14600
Vuelos por ATCO (año)	569	1089
% vuelos demorados (>15 min) por limitaciones en ruta	5.7%	0.1%

Fuente: Estudio del PRC de Eurocontrol (Marzo 2012). Datos de 2010



## COMPORTAMIENTO DEL SISTEMA

Grandes diferencias entre los esfuerzos hechos por los Estados  
 Las tasas en Europa siguen siendo muy altas  
 A partir de 2015 hay que fijar objetivos más ambiciosos  
 No se deben reducir los objetivos del SES

## SESAR

Pocos resultados. Buenos proyectos pero muy demorados  
 Impresión de excesivo peso de fabricantes y proveedores  
 Es necesario aclarar los criterios de gobernanza y financiación del despliegue de SESAR

## GESTOR DE LA RED

Se espera que Eurocontrol como Gestor de la Red ayude a alcanzar los objetivos del SES  
 Todavía no se ha visto su impacto para mejorar la eficiencia del sistema

## BLOQUES FUNCIONALES (FABs)

Grandes dudas de que los FABs vayan a resultar en una optimización de recursos al final de 2012  
 Los Estados deben facilitar la gestión de los FABs  
 La Comisión debe obligar a lanzar los FABs

1

Consolidación de un sistema de ATM común en toda Europa

2

Mayor competencia y liberalización del mercado ATFM

3

Acelerar el despliegue de SESAR de una forma sincronizada en tierra y en el aire

4

Mayor participación en las decisiones concernientes al despliegue

5

Activar un mecanismo sancionador para evitar incumplimientos

6

Redefinición y unificación del espacio aéreo superior

7

Cambios normativos: Convergencia con EEUU

8

Liderazgo de OACI para evolucionar a un sistema de ATM global

