

ACTA REUNIÓN DEL FORO DE COOPERACIÓN CON CLIENTES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Fecha: 26 de febrero de 2015

Hora: 11:00

Lugar: Palacio Zurbano (M^o de Fomento)

Asistentes:

CLIENTES DE NAVEGACIÓN AÉREA		
REPRESENTANTE		CARGO
ACETA <i>Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo</i>	Ramón Montero	Gerente
AECA <i>Asociación Española de Compañías Aéreas</i>	Felipe Navío	Presidente
AEPAL <i>Asociación Española de Pilotos de Aeronaves Ligeras</i>	Leonardo Alonso	Presidente
AOPA <i>Asociación de Pilotos y Propietarios Aéreos</i>	José Manuel Pérez	Director
RACE <i>Real Aeroclub de España</i>	Jaime Julve	
IATA <i>Asociación Internacional del Transporte Aéreo</i>	Ángeles Pozo	Manager Member & External Relations Europe
DGAC <i>Dirección General de Aviación Civil</i>	Jesús Pérez Blanco	Subdirector Gral. de Aeropuertos y NA
AESA <i>Agencia Estatal de Seguridad Aérea</i>	Ana Gómez-Pineda	Jefa de División de Espacio Aéreo, AIS, Performance y regulación económica
AEMET <i>Agencia Estatal de Meteorología</i>	Victoria Conde	Consejera Técnica de la Oficina del Programa de Cielo Unico
AENA	Rafael Fernández Villasante	Director de Operaciones, Seguridad y Servicios
	Francisco Salmerón	Jefe División Planificación y Control de Operaciones
	Antonio Ruiz	Departamento Desarrollo de Servicios
	Cristina Montero	División de Planificación y Control de Operaciones
	Ismael García	Departamento Desarrollo de Servicios
	Amparo Brea	Directora de Planificación y Medio Ambiente
	Ana Salazar	Jefa División de Calidad y Medio Ambiente
EasyJet	James Ward	Flight Operations Manager
Ryanair	Juan Roca	Base Captain MAD

REPRESENTANTE		CARGO
IBERIA	Ignacio Zabala	Director Centro Control Operativo
	Pedro Gómez	Gerente Oficina Técnica y de Apoyo al Vuelo
	Raquel Garrido	DOPS
	Ignacio Bernabé	Gerencia de Flotas corto y medio rango
IBERIA EXPRESS	Alberto Morilla	Head of OCC & Flight Dispatch
SWIFTAIR	Víctor Quiroga	Director de Relaciones Institucionales
COPAC <i>Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial</i>	Ricardo Huercio	

ENAIRe

REPRESENTANTE	CARGO
Ignacio González	Director de Navegación Aérea
Enrique González	Director de Servicios
Antonio Coronado	Director de Operaciones
Félix Madero	Director de Comunicación
Milagros Gutiérrez	Jefa de División de Sistemas de Gestión y Seguridad
Javier Cámara	Jefe de la División de Diseño, Desarrollo e Implantación ATM
Emiliano Morona	Jefe División de Gestión Económica
Jesús Romero	Jefe División de Seguridad
Mónica Mansilla	Jefe de División de Control de Gestión
José Antonio Aznar	Jefe de División de Calidad y Medio Ambiente
Cristina García	Jefa del Departamento de Evaluación y Mejora de la Calidad
Amalia López	División de Calidad y Medio Ambiente

Objeto:

Se celebra esta reunión anual ordinaria con la finalidad de intercambiar información sobre la situación y resultados de las prestaciones de Enaire en calidad de Proveedor de servicios de Navegación Aérea (en adelante NA), realizar un seguimiento de sus actividades en el ejercicio 2014 y presentar planes y líneas de actuación futuras de interés para los clientes.

Desarrollo de la reunión:

1. Bienvenida del Director de Navegación Aérea

El Director de NA de Enaire, Ignacio González, da la bienvenida y agradece a los asistentes su presencia a esta nueva edición del Foro de Clientes 2015 indicando la importancia de que exista un punto de encuentro entre los clientes y el equipo de gestión de Enaire.

El Director de NA de Enaire hace un breve resumen de situación de los ejercicios 2011-2013, caracterizados por un descenso generalizado del tráfico, especialmente los vuelos domésticos, que produjo un escenario de una fuerte disminución de ingresos. Para hacer frente a esta situación, ENAIRe implantó un plan de austeridad y eficiencia que, mediante una reducción del gasto operativo total de la compañía y una racionalización de las inversiones, ha permitido

alcanzar una provisión de servicio eficiente con una tarifa muy competitiva dentro de los grandes proveedores europeos. El Director destaca asimismo la mejora de la calidad del servicio y los niveles de seguridad operacional, así como la participación de ENAIRe en proyectos y alianzas internacionales, con el objetivo económico claro de compartir costes entre los diferentes proveedores de servicio y poder trasladar dicho ahorro a nuestros clientes

2. Resultados de las prestaciones del Sistema de Navegación Aérea en 2014: indicadores de seguimiento. (Ver detalles en la presentación adjunta)

- **Tráfico**

Milagros Gutiérrez, Jefa de la División de Sistemas de Gestión y Seguridad de Enaire, presenta la evolución del tráfico de 2011 a 2014, así como los principales flujos de sobrevuelo, entrada/salida y doméstico. Destaca el hecho de que los sobrevuelos con destino Sudamérica y Canarias se están desplazando, por razón del coste global de las tasas de ruta, hacia espacio aéreo portugués evitando España peninsular. ENAIRe propone seguir analizando el asunto con las compañías aéreas para intentar recuperar una parte de este tráfico.

- **Eficiencia económica**

Emiliano Morona, Jefe de la División de Control Económico de Enaire realiza una breve exposición de la cronología de hechos destacados que han influido en el entorno económico desde el año 2010. A continuación, comenta la reducción de tasas de ruta experimentada en los últimos años y su comparativa con los principales proveedores europeos. Finalmente informa de la modificación del coeficiente de cálculo de la tarifa de aproximación que pasa de 0,9 a 0,7 en 2015, por normativa de Eurocontrol.

- **Indicadores de Rendimiento**

José Antonio Aznar, Jefe de la División de Calidad y Medio Ambiente de Enaire informa de los resultados de los siguientes indicadores:

- **Seguridad Operacional:** Se presenta la evolución del Nivel Ponderado de Seguridad que mide la ocurrencia de los dos tipos de incidencias más severos resaltando la disminución de los incidentes A y B en un 54% en el periodo 2011-2014.
- **Demoras:** Se aprecia una disminución espectacular del 80% desde el año 2011 en los minutos de demora por regulaciones en ruta. El valor conseguido en 2014 de 0,3 min/vuelo es el mejor de la década. Asimismo, se analizan las principales causas de demora y la demora media por vuelo en los principales aeropuertos.

- **Eficiencia en ruta:** Se aprecia una mejora significativa del 20% desde 2012 en el indicador de Eficiencia horizontal en ruta de la trayectoria real, con el que se mide a todos los proveedores europeos, con el consiguiente ahorro en millas voladas, consumo de combustible y emisiones de CO₂.
- **Tiempo Adicional en ASMA:** Este indicador mide la eficiencia en TMA y se está midiendo a nivel europeo. Madrid y Barcelona se mantienen en niveles de demora un 12% por debajo de la media de los grandes TMAs europeos.
- **Tiempo Adicional en Taxi Out:** El rodaje de salida en Madrid y Barcelona es 2,3 minutos inferior a la media de los cinco aeropuertos europeos con más tráfico.

3. Principales líneas de actuación de ENAIRe

Actuaciones Operacionales

Antonio Coronado, Director de Operaciones de Enaire, presenta las principales actuaciones realizadas en el ámbito operativo durante el año 2014.

- Implantación de procedimientos operacionales estándar (SoP) en el TMA de Barcelona.
- Optimización de los puntos de transferencia en la rodadura en Madrid coordinado con el servicio de Plataforma (SDP).
- Implantación del free-route Santiago-Asturias (FRASAI).
- Implantación del concepto de toma de decisiones colaborativa (A-CDM) en Madrid.
- Diseño de nuevos procedimientos de salida/llegada basados en navegación por satélite en Lanzarote y Fuerteventura (Fase I TMA Canarias).
- Elaboración del Plan de Eficiencia de Espacio Aéreo Español, que incorpora las propuestas de mejora de las aerolíneas para la reducción de las distancias voladas, costes y emisiones contaminantes.

Asimismo, presenta las principales actuaciones operacionales contempladas para 2015-2016:

- Nueva sectorización en TMA Canarias
- Mejoras en el ACC Barcelona para verano 2015
- Implantación del concepto de toma de decisiones colaborativa (A-CDM) en Barcelona (2015) y Palma (2016)
- Presentación del Plan de Vuelo a través de internet

Actuaciones Estructura de Espacio Aéreo

Javier Cámara, Jefe de la División de diseño, Desarrollo e Implantación ATM de Enaire expone el proceso de elaboración del Plan de Eficiencia del Espacio Aéreo Español, realizado en estrecha colaboración con las Direcciones de Operaciones de las principales compañías

aéreas. Así mismo informa sobre el seguimiento de las fases del Plan que se están llevando a cabo, tanto en ENAIRe como en las negociaciones con el Estado Mayor del Aire relativas al uso flexible del espacio aéreo. Por último se presentan los beneficios previstos tras la implantación de todas las medidas contempladas en el Plan.

Se finaliza la presentación con el calendario de implantación de maniobras de aproximación basadas en navegación por satélite en los aeródromos seleccionados en el periodo 2015-2016.

4. Coloquio abierto

Finalizadas las presentaciones, se abre un turno de preguntas con las siguientes intervenciones:

- *IBERIA plantea las siguientes cuestiones:*

Es previsible que con el crecimiento de tráfico Madrid pueda sufrir un embudo nuevamente y es importante incidir en los procesos que puedan mejorar la eficacia del hub de Madrid. *En los planes de eficiencia no se ha tocado el tema de la operación independiente de las pistas de Barajas que permita un incremento de la capacidad del tráfico.*

(Director de NA) Para nosotros Madrid siempre es una prioridad y seguimos trabajando en la mejora de los procedimientos, entre los que se encuentran de forma destacada, la operación con pistas independientes. Se constata que no tenemos hoy día un problema de capacidad en Madrid, pero hay que decir que las presiones del entorno (medioambientales) nos van complicando la operativa, que no obstante ENAIRe intenta hacer compatible con la actividad y crecimiento del principal aeropuerto de la red.

- *SWIFTAIR pregunta sobre la relación entre la eficiencia horizontal en ruta y los desvíos por Portugal, que finalmente vuelan más millas alejándose de la distancia ortodrómica. También pregunta sobre la situación de la implantación del Data Link, y por último, quiere saber cómo va el avance de la navegación por satélite de EGNOS.*

(Director de NA) Los desvíos de rutas por Portugal representan una pérdida de eficiencia en cuanto a distancia volada; pero existen otros factores que manejan las compañías en su planificación de vuelos (bajada del precio del combustible, tarifas, etc.) que les hacen decidirse por una ruta más larga. ENAIRe está haciendo un esfuerzo importante en reducción de costes, que representa una parte considerable de la reducción global del sistema europeo. Parece, sin embargo, que nuestro esfuerzo no se ve compensado, ya que mientras que otros proveedores europeos que están subiendo sus tarifas ven

incrementado el tráfico. Respecto al DataLink, en nuestra opinión es un tema en el que se ha fracasado porque finalmente ha habido un estándar impuesto a nivel regulatorio que, cuando se ha intentado utilizar a nivel operativo, no estaba lo suficientemente maduro. Se han realizado inversiones por parte de todos los actores (aire y tierra) y parece que el sistema no funciona adecuadamente. Va a ser necesaria una mayor sincronización en las etapas de despliegue. Mirando hacia adelante, en el nuevo esquema de gestión de despliegue serán las principales compañías, proveedores y aeropuertos los responsables de definir ahora cuál será el ritmo de implantación de la evolución tecnológica del sistema global ATM en Europa, por lo que creemos que se ha corregido la situación. Respecto al último punto, el uso y fomento de la navegación por satélite está en nuestro ADN. Mucha gente de ENAIRe ha trabajado en ella desde sus orígenes y tenemos en la actualidad una posición privilegiada (tenemos uno de los dos centros de control activos de EGNOS). Hemos estado en todas las fases del proyecto. Participamos en el I+D del sistema y en la operación, y participaremos también en la provisión de servicios incorporando nuevas maniobras basadas en la navegación por satélite. Desde el punto de vista de navegación aérea, EGNOS nos está dando ya un servicio de back-up plenamente funcional que en determinados entornos operativos nos da ventajas.

- *AECA pregunta cuál es la entidad de ENAIRe y si su balance es positivo. Opina que todavía hay margen para la mejora de la eficiencia con el fin de prepararnos para afrontar la competencia cuando se reactiven otros países receptores de turismo. Asimismo, informa que están proponiendo a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente para que se armonice el sistema de información meteorológica con Europa y se permitan más proveedores de servicio de meteorología, lo que redundará en una reducción de costes. Pide a ENAIRe que sea consciente de esta solicitud y que no se oponga a la existencia de más proveedores de información meteorológica certificados.*

(Director de NA) ENAIRe es una entidad pública empresarial y tiene dos patas fundamentales. Una es la navegación aérea y la otra el elemento instrumental a través del cual el Estado ostenta la teneduría de las acciones de Aeropuertos S. A. . ENAIRe presenta al final de cada ejercicio una cuenta de resultados consolidada de su actividad, de Navegación Aérea por un lado, y de su participación en otras entidades, sobre todo Aena. El balance de ENAIRe es positivo principalmente debido al plan de austeridad y eficiencia que se ha venido acometiendo en los últimos años, y a partir de aquí hay que mantenerse. Desde el principio de la legislatura, el compromiso de este equipo de gobierno ha sido garantizar la viabilidad de la empresa al mismo tiempo que se ofrece la tarifa más competitiva posible a las compañías. Con respecto al servicio de

meteorología, a ENAIRe, como cliente de AEMET, le interesa que esa provisión de servicio sea lo más eficiente posible.

- *EASYJET expresa su apoyo a cualquier esfuerzo de congelación de tarifas. Agradece el feedback que están recibiendo de ENAIRe en el apartado de investigación de incidentes, que ha mejorado sustancialmente, y felicita por la implantación de las aproximaciones RNAV GNSS porque considera que ofrece una eficacia importante para la operativa y la seguridad. Plantea su preocupación por los TMAs de Madrid y Barcelona y el impacto que pueda tener el futuro incremento de tráfico. Pregunta si hay planes para implantar CDAs eficientes que funcionen de verdad, y si se tiene pensado ofrecer a los pilotos información de distancia a la toma, para que ellos puedan calcular su mejor régimen de descenso. Y por último, considera un gran avance la implantación en España del ATIS Digital y pregunta si hay planes para introducir la Autorización Digital.*

(Director de NA) ENAIRe está realizando un esfuerzo especial en materia de seguridad y sobre todo en que haya un contacto fluido con los clientes en este ámbito para poder reducir aún más el nivel de incidentes. En el tema de RNAV tenemos un claro compromiso porque entendemos que es el futuro. Compartimos el interés por los TMAs de Madrid y Barcelona y en ellos estamos realizando nuestros mayores esfuerzos, que permitan conseguir una estructura en 2020 que pueda absorber las subidas de tráfico previstas; aunque siempre se deben tener presentes las limitaciones del entorno, en cuanto a orografía, vientos, meteorología adversa o restricciones medioambientales.

(Antonio Coronado) Respecto al D-Clearance, ya tenemos convocado al grupo de expertos que va a hacer la especificación operativa para la integración del D-CLR en nuestro sistema. En relación a la Distance to Touchdown es un tema que tiene su complejidad y estamos trabajando para que los controladores puedan proporcionar esta información en aproximación. En cuanto a las CDAs, tenemos implantadas las maniobras hace tiempo para los periodos nocturnos. La contrapartida entre la utilización de los CDAs en momentos de alta densidad de tráfico y la capacidad es un debate complejo y no es fácil de resolver en los TMAs de alta densidad.

EASYJET añade que se procure solventar cuanto antes la coordinación con el SDP de Barajas para evitar paradas innecesarias y violaciones del clearance limit.

(Director de NA) El tema está a punto de resolverse. Ya está firmada la nueva carta de acuerdo con el aeropuerto y en los próximos días entrará un nuevo procedimiento que mejora sustancialmente la situación actual..

- *AEPAL agradece el esfuerzo que se está haciendo respecto a la navegación por satélite y aclara que la aviación general ya está usando el sistema EGNOS que les proporciona una seguridad añadida. Así mismo, están utilizando el iPad como elemento de ayuda en cuanto a documentación y cartas de vuelo.*

5. Agradecimientos y despedida

No habiendo más intervenciones, el Director de Navegación Aérea de Enaire, Ignacio González, agradece la presencia y participación de todos los asistentes dando por finalizada la reunión a las 13:15 horas.