

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/42-NE/17
18/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Transporte y Política Aérea

- **Experiencia colombiana en materia de Slot**

(Nota de estudio presentada por Colombia)

Antecedentes

1. Desde el año 2008 el área operacional de la Entidad venía analizando el incremento de las operaciones y los pronósticos de crecimiento a corto, mediano y largo plazo, los cuales mostraron la necesidad inherente de implementar un modelo de planificación automatizada con el fin de organizar y gestionar el crecimiento de la demanda con las limitantes de capacidad tanto del lado aire (pista-espacio aéreo), como del lado tierra (Terminales aéreas-plataforma-calles de rodaje) principalmente en el Aeropuerto El Dorado de Bogotá.

2. Este procedimiento se realiza de optimizar la capacidad disponible para satisfacer la alta demanda de algunas franjas horarias saturadas y mejorar el servicio desde una fase de planificación para evitar congestiones y demoras en escenarios tácticos con contingencias y limitaciones operacionales. Para la realización se tomaron los términos de referencia establecidos por la IATA y la OACI, acorde a las necesidades de los usuarios del transporte aéreo en Colombia y haciendo un uso óptimo de los recursos disponibles cumpliendo los requisitos de seguridad y eficiencia operacional exigidos por la comunidad aeronáutica internacional.

3. Dado el crecimiento exponencial del tráfico, los altos niveles de congestión, demoras y obras de expansión del terminal, en el año 2014 se realizan las inversiones para la adquisición de los requerimientos tecnológicos de la coordinación de slot en Colombia, es así como, con el acompañamiento de la IATA, y una vez adquirido el Sistema SCORE, se implementa formalmente el proceso mundial de coordinación de slots en Colombia.

Desarrollo

4. Con la compra y la puesta en producción del sistema SCORE, se inicia la coordinación de slots el 29 de marzo del año 2015 para la temporada verano (S15), mediante la cual se aplicaron nuevos procesos y procedimientos en aras de mejorar, regular y automatizar la planificación de las aerolíneas, lo que permite desarrollar en la fase de planificación (8 meses de antelación), un método más eficiente para gestionar la capacidad restringida o limitada en aras de contribuir a un funcionamiento ordenado del aeropuerto(s) y del transporte aéreo.

5. Adquirimos el compromiso como país de cumplir con el calendario de actividades de coordinación a nivel internacional, el cual dicta unas fechas puntuales para el envío y recepción de solicitudes, así como de declaración de la capacidad y su publicación a escala mundial; este cronograma está basado en las temporadas verano (marzo a octubre) e invierno (octubre a marzo del siguiente año), lo que nos indica tiempos claros para el inicio del proceso de planificación a la que se acogen todos los operadores aéreos.

6. Es importante mencionar que, si bien iniciamos en este proceso desde el año 2015, sólo hasta mediados del año 2017 realizamos una reglamentación del tema, otorgando de esta manera seguridad jurídica a todas las partes involucradas en el proceso -operadores, explotadores aeroportuarios y Servicios de Tránsito Aéreo- (para mayor ilustración se indica el link <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%203%20-%20Actividades%20Aéreas%20Civiles.pdf> donde podrán consultar el Apéndice A, parte tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia). Anterior a esta fecha orientábamos el proceso basado en las directrices mundiales de la IATA.

Conclusión

7. Como corolario podemos afirmar que, desde que adoptamos este método para gestionar la capacidad, hemos venido dando orden a la operación bajo un marco jurídico y procedimental, que sirve como guía para las aerolíneas, explotadores de aeropuertos y otros operadores de aeronaves que operan o piensan operar en Colombia.

8. Nos ha permitido el ordenamiento de la demanda de tráfico desde la planificación, evitando posibles fluctuaciones o sobredemandas que generan congestión, demoras y cancelaciones el día de la operación.

9. Nos da la estructura base para determinar las limitantes y problemas inmediatos a atender en temas de infraestructura, recursos técnicos, procedimientos, sistemas y talento humano necesarios para optimizar la operación en los aeropuertos a nivel nacional.

10. No obstante lo anterior, Colombia tiene muchos aspectos en los que debe continuar trabajando para llegar a la implementación total de este proceso.

Medidas propuestas al GEPEJTA

11. Se invita al Gepejta a tomar nota de la información presentada y a compartir sus experiencias y/o mejores prácticas en esta materia.