Retrasos en el trafico aereo : el control aéreo disgusta

Autor(en): **Moser, Sepp**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero**

Band (Jahr): **27 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-908766

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Illustration: Eugen Bachmann-Geiser

Los retrasos y los embotellamientos contribuyen a situaciones caóticas en el tráfico aéreo.

El Control Aéreo Disgusta

DE SEPP MOSER

El tráfico aéreo europeo se está estancando. El aumento enorme de los vuelos lleva a problemas que entorpecen el desenvolvimiento. Embotellamientos y retrasos son las consecuencias.

DELAYED – LATE ARRIVAL – CANCELLED: Quien vuela de vez en cuando, conoce estas palabras porque las ha visto en los tablero de los aeropuertos. El caos tiene causas diferentes, la más importante es el hecho de que los responsables del control aéreo ya no son capaces de llevar toda la carga.

Las compañías aéreas aprovecharon las oportunidades brindadas por la liberalización mejorando sus ofertas en un mundo duramente competido para conseguir más clientes, y por ende, más vuelos. Los responsables de los aeropuertos siguen la misma tendencia y expanden sus facilidades – no siempre con la rapidez requerida.

Control Aéreo Obtuso

En el único campo en el que no pasa nada es en el control aéreo que desde hace décadas está regido por burócratas, estructuras y sindicatos inflexibles, que entorpecen el flujo libre del tráfico aéreo en la época de la unificación europea. En Europa hay 49 centros de control aéreo incluidos en 31 sistemas nacionales que trabajan con equipos de 18 empresas diferentes. Las computadoras emplean 22 sistemas de operación diferentes y 30 idiomas de programación. En muchos países los controladores aéreos aun son empleados públicos.

Por eso no sorprende que el aumento de tráfico del 5% en 1998 comparado con el de 1997, haya tenido por consecuencia un aumento del 44% en los retrasos. (Los valores para 1999 aun no están completos). En Suiza, donde el control aéreo es semiprivado y donde funciona con cierta eficiencia, los porcentajes fueron aun peores. El tráfico aumentó en un 6.8% y los retrasos en un 73%. En junio de 1998, p.ej. cada vuelo en la región de Zurich se retrasó un promedio de 22 minutos.

Soluciones que abarcan a toda Europa, tales como el sistema Eurocontrol, han resultado ser un fracaso porque dependen tanto de la política como las estructuras tradicionales. Esto resulta obvio cuando se sabe que Eurocontrol considera que su objetivo no es reducir los retrasos sino aumentarlos. Concretamente, la meta es que los retrasos sólo aumenten 5 veces más que el aumento de los vuelos.

¿Competencia es el Remedio Mágico?

Según la opinión de un número creciente de expertos, la competencia podría ser la panacea para arreglar el sistema de tráfico aéreo europeo. Basan su tesis en el hecho de que las compañías aéreas que habían sido propiedad del estado, se volvieron muy dinámicas en el momento en que fueron expuestas a la competencia en un entorno liberalizado.

Esto podría suceder con las empresas de control aéreo. En el momento en que ya no puedan depender de su monopolio nacional, seguramente aumentaría la eficiencia. Pero hasta que lleguemos allá falta mucho.

Control Aéreo

Cada avión comercial requiere un permiso para iniciar cada vuelo. Este permiso lo dan todas las torres de control involucradas. Estas definen cuándo, por qué vía y a qué altura puede volar. Los controladores tienen que cerciorarse de que los espacios aéreos que han indicado estén libres. Los controladores pueden dirigir a los aviones sin correr riesgos unos junto a otros con distancias relativamente pequeñas. De tal modo que lograrían procesar muchos aviones por hora. Las pautas laborales inflexibles, la moral de trabajo baja y los equipos anticuados tienen por consecuencia que sólo se alcanzan capacidades muy bajas. SM

Sepp Moser es reportero independiente especializado en aviónica.