

VÍCTOR AGUADO, director general de Eurocontrol

‘El 53% de los retrasos depende de las aerolíneas’

Eurocontrol es la organización europea para la Seguridad de la Navegación Aérea. Su objetivo principal es el desarrollo de un sistema paneuropeo rápido y seguro para la gestión del tráfico aéreo, que cuenta con 4.000 vuelos diarios y expectativas de duplicarse en quince años

Víctor Aguado nació en Palencia y es ingeniero aeronáutico. Su pasión por el mundo de la aeronáutica le viene de niño cuando contemplaba pasar los aviones por el cielo. Posteriormente decidió ser ingeniero aeronáutico porque siempre creyó que la aeronáutica era el sector más avanzado tecnológicamente. Nunca dudó de hacer de su vocación la manera de ganarse la vida. Tras graduarse, hizo un máster de Gestión Tecnológica en el Massachusetts Institute of Technology. Estuvo trabajando en Norteamérica y después, en España, fue director general de Industria, director de gabinete de la Secretaría de Defensa y presidente de la Comisión de Navegación Aérea de la Organización Internacional de la Aviación Civil. En 2001 llegó a su puesto actual, director general de Eurocontrol.

SAVIA: ¿Cuáles son los principales objetivos de Eurocontrol?

Víctor Aguado: Entre las prioridades de Eurocontrol se encuentran aumentar la seguridad del tráfico aéreo, incrementar la capacidad del espacio aéreo, reducir los retrasos de las aerolíneas, elevar la rentabilidad del sistema de gestión del tráfico y reducir al mínimo el impacto medioambiental de este transporte.

CAMBIOS EN EL CONTROL AÉREO

“Todos los controladores europeos tienen que estar preparados para los cambios operacionales y de organización que se van a dar en los próximos años”.

SAVIA: ¿Quiénes componen Eurocontrol?

V. A.: Está formado por 36 Estados Miembros. Cuenta con 2.400 expertos en siete países europeos que trabajan en cuatro áreas: diseño de redes de colaboración, funciones paneuropeas, tales como la gestión de las corrientes de tráfico y los cánones de ruta, provisión de servicios de control de tráfico aéreo regionales y actividades dirigidas a la reglamentación de la seguridad y al apoyo de la normativa comunitaria mediante la elaboración de medidas de ejecución de cielo único europeo.

SAVIA: ¿Los retrasos son el caballo de batalla de Eurocontrol?

V. A.: En 1999 los retrasos se incrementaron sustancialmente, tanto que se convirtió en la mayor preocupación de los pasajeros, aerolíneas, aeropuertos y políticos. Por eso cuando llegué a Eurocontrol nuestro gran reto fue mejorar el control del tráfico aéreo y acabar con el incremento del número de retrasos. En ese momento, no estaba muy claro cómo podríamos reducir los retrasos y el control de los costes. Sin embargo, me complace decir que hemos podido dar un giro a esta situación y se está consiguiendo incrementar la eficacia del sistema. Que cueste menos a las líneas y a los pasajeros. Nuestro objetivo ahora es abaratar costes y aumentar la seguridad de los vuelos porque se pueden multipli-





car por cuatro los riesgos si se duplica el tráfico. Además hay que conseguir que se reduzca el impacto sobre el medio ambiente.

SAVIA: ¿Va a suponer muchos cambios para los controladores europeos?

V. A.: Todos los controladores europeos tienen que estar preparados para los cambios operacionales y de organización que se van a dar en los próximos años. Deben de estar preparados para afrontar el nuevo modo de gestión y al mismo tiempo tienen que saber dirigir el incremento del tráfico aéreo.

SAVIA: ¿Cómo es hoy y cómo será la situación del tráfico aéreo en los próximos veinte años?

V. A.: Todos los días hay 4.000 aviones en el aire y el número de enlaces aéreos llega a los 30.000. En un año la cifra llega a los 8 millones. Las previsiones son que el tráfico aéreo casi se doble en los próximos 15 años y alcance los 17,2 millones. La congestión en el centro de Europa se irá extendiendo hacia el este y hacia Oriente Medio.

SAVIA: ¿Están las infraestructuras preparadas?

V. A.: Tienen que hacerse progresos para poder atender todos los vuelos que se avecinan, pues los grandes aeropuertos tendrán problemas de capacidad ante el aumento del tráfico aéreo. Para el 2015, 1,2 millones de vuelos no podrán ser asumidos por los aeropuertos y esto se elevará a 3,7 en 2025. Tenemos que hacer avances para que se pueda operar sin problemas. Para lograrlo, hay que conseguir mayor efectividad en las operaciones, más eficiencia en los controles técnicos, en las técnicas de aterrizaje y despegue y conseguir más respeto al medio ambiente.

SAVIA: ¿Se conocen las causas de los retrasos?

V. A.: Las compañías aéreas son responsables en un 53% de los casos de los retrasos que sufren los vue-

COSTES Y SEGURIDAD

Nuestro objetivo ahora es abaratar los costes e incrementar la seguridad porque se pueden multiplicar por cuatro los riesgos si se duplica el tráfico.

Además hay que conseguir que se reduzca el impacto sobre el medio ambiente.

los. En segundo lugar, los aeropuertos son el origen del 18% de las demoras, mientras que un 11% son provocados por la climatología. Mientras que los problemas provocados por la seguridad sólo se les puede atribuir un 4% de los casos. Pero estamos consiguiendo controlarlo. Entre 1999 y 2005 en la Unión Europea se han reducido las demoras en los vuelos en un 75%, pese al aumento del tráfico aéreo en un 15%. Y en España, los desplazamientos aumentaron un 35% y las demoras se redujeron en un 72%.

SAVIA: ¿A corto plazo aumentará el tráfico aéreo?

V. A.: El incremento no parece tener techo. Respecto a 2005, el tráfico aéreo en Europa ha crecido un 3,7% y España un 5,7%. Y se espera que en 2008, en Europa el tráfico crezca un 10,8%. Cada doce años, el tráfico aéreo europeo se duplica.

SAVIA: ¿Cómo ve el crecimiento de las líneas de bajo coste, en número y en pasajeros?

V. A.: Está claro que las líneas de bajo coste están cambiando el mercado. En Europa, la cuota de mercado de las compañías de bajo coste ha aumentado en los últimos dos meses y ha llegado a alcanzar en mayo de 2006 el 16,3% de todos los vuelos.

SAVIA: ¿Cuál es su techo en España?

V. A.: En el Reino Unido tiene una cuota de mercado del 30%, en España del 20%. Por tanto si tomamos el Reino Unido como referencia, vemos que aún tenemos recorrido para seguir creciendo. Además, en el caso español el fenómeno de las "low cost" no se da sólo en aeropuertos secundarios, sino también en turísticos.

SAVIA: ¿Cómo afecta a la red europea un incidente como una huelga?

V. A.: En Eurocontrol tenemos el único centro de gestión del mundo de flujo de transporte en Europa. Re-



cibimos todos los planes de vuelo de las compañías, es decir, si una compañía quiere volar en Europa tiene que formular un plan de vuelo. Hay aerolíneas que lo envían con tres meses de antelación, pero lo normal es que lo hagan tres horas antes e incluso se pueden recibir con media hora



de antelación. Recibimos todos los planes de vuelo, pero no sólo eso: tenemos conocimiento de la situación de toda la infraestructura del aeropuerto, por lo que podemos saber si hay algún área de algún aeropuerto donde puede haber una huelga o por ejemplo, si un ordenador no funciona en el control de tráfico aéreo de Londres. Esto ha ocurrido y se crea un problema que tienes que solucionar. Cualquier incidente en Europa tiene impacto en el resto: un problema en el aeropuerto de Mallorca repercute al cabo de unos minutos en el aeropuerto de Londres o de Amsterdam. Esto es una red, Europa es un continente con muchos países, pero en el aire no hay fronteras.

SAVIA: ¿Qué se puede hacer para que no repercuta en todo el espacio un problema de un país?

V. A.: La compañía aérea toma una serie de medidas como la reducción del número de vuelos, cuando hay una huelga, por ejemplo. En el momento de suceder hay que tomar medidas tácticas. El impacto dependerá de las medidas que se tomen antes por parte de la compañía y de los gestores aéreos. Nosotros identificamos el problema y recomendamos a las aerolíneas que operen sobre una cierta área o espacio aéreo. Se toman las medidas para que puedan operar y se les dice que, o tienen que esperar u operar de forma distinta.

LAS LÍNEAS AÉREAS SON LAS QUE DECIDEN

Ante una huelga, la toma de decisiones depende de las líneas aéreas y son ellas quienes deben decidir qué número de vuelos son capaces de afrontar con la previsible falta de personal.

SAVIA: ¿Se sabe cómo actuar para evitar el impacto de un paro técnico?

V. A.: Si no tomas medidas desde el punto de vista de la línea aérea los retrasos van aumentando y tiene una reacción en cadena a lo largo del día en la red europea. De ahí la importancia de tomar medidas como puede ser la eliminación de vuelos. Res-



tringir el número de vuelos es fundamental porque es mejor que te digan que el vuelo no existe a tener que esperar en el aeropuerto.

SAVIA: ¿Son las líneas aéreas responsables?

V. A.: La toma de decisiones dependerá de ellas. Si creen que pueden abordar el 50% o el 70% de los vuelos, es su decisión. Donde nosotros entramos es que si un problema repercute en toda Europa tomaremos medidas para evitarlo. Y vamos a tener que decirle a otras líneas aéreas que van a tener retrasos para entrar en el espacio aéreo. Normalmente, si se toman medidas con antelación no pasa nada.

SAVIA: ¿Qué opina de la entrada en la gestión aeroportuaria de operadores privados o comunidades autónomas o ayuntamientos que está estudiando el gobierno español?

V. A.: Sobre la polémica que hay en España creo que son temas de cada país donde cada uno tiene que asumir un modelo de gestión. Nosotros, en Eurocontrol entendemos los vuelos desde la puerta de salida hasta la de entrada, lo que hay en las tiendas y en la Terminal está fuera de nuestro ámbito de actuación. A nosotros nos interesa la utilización de las pistas y el control del tráfico aéreo.

SAVIA: ¿Cómo ve la gestión del tráfico de AENA?

V. A.: AENA ha demostrado ser un ejemplo a seguir y un excelente gestor, su modelo es uno de los más eficientes de Europa. AENA es el organismo de servicio de transporte aéreo más importante y competente del mundo. El tráfico aéreo español es el que más crece en el oeste europeo. El aeropuerto de Barajas ha pasado a ser el cuarto de Europa y antes de 2009 será el tercero al superar a Heathrow. Además, tenemos que contar con el aeropuerto de Barcelona, que ya se encuentra en la séptima posición, por encima del de Roma. ■