

# Tribuna Abierta

OPINIÓN

## A PROPÓSITO DEL CORREDOR AÉREO ENTRE EUROPA Y SUDAMÉRICA

SEBASTIÁN PÉREZ GONZÁLEZ (\*)

No es necesario ser un experto para intuir que recorrer seis mil kilómetros sobre el océano, alejado más de dos horas del aeropuerto más próximo, presenta circunstancias diferentes a las que se dan en los vuelos continentales de nuestro entorno. En Europa el problema más serio puede ser la congestión en algunos aeropuertos; en el Atlántico Sur, por el contrario, lo es la ausencia de equipos de apoyo en superficie, lo que puede producir la sensación de mayor vulnerabilidad, especialmente al atravesar áreas de turbulencia y en la noche. Sin embargo, nunca esas circunstancias, que durante muchos años han vivido tripulaciones y pasajeros cuando volaban las aerovías del corredor aéreo entre Europa y Sudamérica, fueron motivo de atención generalizada.

La tragedia del AF-447 / 01.06.2009 volando la ruta UN-873 ha hecho que la opinión pública reparara en las condiciones operacionales habituales que tienen estos vuelos, atendidos, entre otros, por el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias, situado en Telde (Gran Canaria) A nuestro centro le corresponde la provisión de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo que hace sesenta años le asignó la Organización para la Aviación Civil Internacional y que cubre alrededor de millón y medio de kilómetros cuadrados.

La primera realidad a superar por todos los centros de control que manejan tráfico en el corredor, es la geográfica, la inviabilidad de desplegar sobre el océano, instalaciones convencionales como las que se ubican en tierra para las comunicaciones, la navegación o la vigilancia radar, facilitadores del movimiento de los aviones en el espacio. La segunda, la escasez de recursos económicos y de técnicos especializados que sufren la mayoría de los países de la región, más preocupados por su propio desarrollo que por atender la aviación de terceros países.

Por ello, es encomiable el esfuerzo que las administraciones implicadas (Bra-

sil, Senegal, Cabo Verde y España) han hecho para superar ambas circunstancias, con la presión añadida de soportar una tasa anual de crecimiento de tráfico aéreo de las mayores interregionales, por encima del 9% anual. Hoy, diez años después de consensuar mejoras, todos los centros de control se comunican vía satélite, dando fin a las difíciles transferencias de aeronaves de un espacio aéreo al siguiente. Y se ha multiplicado por cuatro la capacidad del corredor, al reducir las separaciones longitudinales, transversales y verticales, garantizando como es natural, los niveles de la seguridad operacional en toda el área.

Pero no todo está hecho. Es necesario que el espíritu de colaboración y confianza que durante años fuera la fórmula común de trabajo entre los profesionales involucrados, se recupere para poder acometer las limitaciones importantes que todavía existen en el corredor. Y no parece que el mejor camino sea anunciarse como los primeros en alertar la desaparición de un avión en un espacio aéreo que no es nuestro y después de transcurrir cuatro horas de no verificar posición en un punto obligatorio, como en algún momento se ha difundido.

La provisión de los servicios de navegación aérea es un servicio público de especial sensibilidad para los pasajeros y para la sociedad en general. Por ello es necesario que la información que se facilite a los medios debe ser cuidadosa y, sobre todo, veraz, por respeto no solo a los usuarios, sino también, a los profesionales que asumen la responsabilidad de manejar tráfico aéreo con seguridad. A la hora estimada de entrada en nuestro espacio aéreo, todos los que estaban de servicio aquella noche en el corredor aéreo Europa-Sudamérica debían ser muy conscientes del drama que habían vivido o, incluso, podían estar viviendo, las personas que iban a bordo del vuelo mencionado.

No hay razón objetiva para suponer que los profesionales de navegación aérea de Brasil, no hubieran aplicado en tiempo y forma los protocolos de actuación internacional para estas situaciones, ni tampoco para imaginarnos al avión

atravesando distintos espacios aéreos (Dakar y Sal) sin establecer comunicación con tierra. Afortunadamente, los procedimientos de gestión del espacio aéreo son mas serios y rigurosos que lo que se podría deducir con esos comentarios, lo cual, no significa que todo esté bien, puesto que hay aspectos relacionados con la eficiencia del vuelo, no con su seguridad, que son sustancialmente mejorables.

Por ejemplo, es necesario resolver de una vez la vigilancia en todo el corredor, es decir, que el controlador pueda ver en una pantalla, la posición de cualquier aeronave en cualquier punto del corredor (sistema ADS, por el que el avión que conoce su posición, la envía a tierra, vía sa-

**ES POSIBLE plantearnos también la consolidación de Canarias como plataforma de cooperación y progreso para nuestros vecinos del continente en materias como la expuesta.**

télite), así como, aplicar procedimientos apoyados en la utilización de los sistemas de enlace de datos entre piloto y controlador (CPDLC). Son equipamientos funcionando en otras regiones similares del mundo e instalados también en Canarias desde hace años, pero que no se han homologado, ni integrado en sus sistemas automatizados, lo que reduce sus prestaciones operativas. La realidad es que mientras no nos impliquemos y se impulsen estos servicios, difícilmente lo harán los restantes centros de control y tampoco las compañías aéreas, que no deben embarcar equipos, añadiendo peso, si no se mejora la operación.

Pero hay otros ejemplos donde es posible la innovación en campos aeronáuticos menos explotados, entre los que habría mencionar las comunicaciones tierra-aire sin los problemas que tiene la actual banda HF, o la optimización de trayectorias de vuelo en el corredor que representen una reducción significati-

va de emisiones de CO2, o el análisis en tiempo real de la evolución de las condiciones meteorológicas y del tráfico.

Ahora, que la empresa común Sesar, responsable de hacer realidad el cielo único europeo, acaba de asignar mas de mil novecientos millones de euros para el periodo 2009-16, conviene resaltar la mención que a propósito de esta inversión hizo el comisario europeo de transportes sobre la necesidad de resolver lo que llamó los "agujeros negros" del Atlántico. Es, por tanto, un buen momento para que España a través de Canarias, asuma el liderazgo que tiene por capacidad tecnológica, en la provisión de los servicios de navegación aérea en el Atlántico Sur.

Se trataría de generar desarrollos previos a posibles aplicaciones comerciales de nuevas tecnologías, en la que nuestra universidad, suficientemente dotada de conocimiento, y la industria canaria, apoyada por las instituciones, podían habilitar un espacio de negocio aeronáutico, cuyo objetivo en primera instancia sería colaborar en la resolución de las debilidades de navegación en el Atlántico pero que no debería quedarse ahí.

Hay una analogía clara entre las dificultades para superar los inconvenientes de las superficies oceánicas y las que representa el páramo tecnológico de gran parte de África, con amplias zonas ocupadas por desiertos y despobladas, lo que permitiría poder ampliar el objetivo enunciado. Es posible plantearnos también la consolidación de Canarias como plataforma de cooperación y progreso para nuestros vecinos del continente en materias como la expuesta. Ellos están obligados a mejorar sus comunicaciones aéreas como primer e inevitable paso para intentar superar sus precarias condiciones sociales y económicas. La próxima cumbre de nuestro país con la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (Cedeao) prevista celebrar en Gran Canaria podría ser una buena oportunidad para aportar iniciativas y proyectos.

(\*) ES INGENIERO AERONÁUTICO, SOCIO NUMERARIO DE LA REAL SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE GRAN CANARIA Y HA SIDO DIRECTOR REGIONAL DE NAVEGACIÓN AÉREA DE CANARIAS.