

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

**OCTAVA REUNION DE AUTORIDADES DE AVIACION CIVIL DE LA REGION SAM
(RAAC/8)**

(Buenos Aires, Argentina, 23 – 25 de abril de 2003)

Cuestión 6 del

Orden del Día: Revisión de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM

(Presentada por Brasil)

Resumen

Esta nota de estudio tiene por objeto proponer que realice un análisis del estado de implantación en que se encuentran los sistemas CNS en apoyo al ATM, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollar la ATM en el ámbito regional.

Referencias :

- Plan Mundial de Navegación Aérea para los Sistemas CNS/ATM de la OACI (Doc 9750 AN/963
- Circular 278-NA/164, Plan Nacional para los Sistemas CNS/ATM año 2000.
- Informe de la RAAC/7
- FASID CAR/SAM

1. Introducción

1.1 La estrategia regional de implantación de las mejoras ATM y los resultantes servicios de apoyo requeridos hacen necesario un análisis de los aspectos organizacionales relacionados con la implantación de los sistemas CNS/ATM que son de especial importancia. La tecnología avanzada de CNS ofrece la posibilidad de ampliar la capacidad de cada una de las instalaciones de tránsito aéreo. Por lo tanto, será técnica y económicamente posible brindar servicios que abarquen grandes

zonas geográficas y, consecuentemente, reducir la cantidad requerida de instalaciones y servicios de tránsito aéreo.

1.2 El futuro escenario CNS/ATM contempla zonas de servicio homogéneas, lo cual requerirá arreglos institucionales distintos de los desarrollados actualmente. Para poder disfrutar de todos los beneficios que ofrecen las tecnologías CNS/ATM, es indispensable que los Estados de las Regiones compatibilicen las capacidades de sus sistemas, sus programas de implantación y la aplicación de las SARPS de la OACI, a fin de crear un ambiente operacional transparente para los usuarios.

1.3 Hasta el momento, los arreglos que están siendo hechos tratan solamente de los sistemas CNS, tal es el caso de la REDDIG, del “Test-Bed” SBAS y de la CARSAMMA. Para posibilitar la implementación efectiva de las áreas homogéneas de servicios ATM, transparente para los usuarios, acuerdos bilaterales y multinacionales deberán ser discutidos y implementados

1.4 En ese sentido, teniendo en cuenta las relaciones entre los flujos de tránsito aéreo internacionales, que involucran varios Estados, hace necesario una mayor discusión de los aspectos institucionales relacionados con la gerencia del tránsito aéreo.

2. La experiencia brasileña

2.1 Al final del año 1995, después de un crecimiento de cerca de 64% del tránsito aéreo en el aeropuerto de São Paulo, la Autoridad aeronáutica tomó la iniciativa de constituir un grupo de tarea para estudiar e proponer la implementación de la gestión del flujo de tránsito aéreo en Brasil, dándose inicio a las bases de la ATM.

2.2 El análisis de la capacidad de la infraestructura de los principales aeropuertos nacionales demostró que haciase necesario una mejor ocupación de los horarios disponibles para los vuelos de carrera. Algunos aeropuertos presentaron congestionamientos en ciertos períodos del día, con atrasos constantes, aumento de las trayectorias voladas y lo consecuente crecimiento del costo operacional para los vuelos comerciales y privados, en un escenario de insatisfacción de los usuarios del transporte aéreo.

2.3 El análisis del espacio aéreo ha señalado que los usuarios de los espacios aéreos condicionados deberían cambiar las prácticas de uso de los mismos de manera a optimizar las rutas ATS. Mientras tanto, los espacios designados para el entrenamiento militar son de difícil coordinación para una dependencia ATS, debido a razones de naturaleza estrictamente militar.

2.4 Por otro lado, las aerolíneas, preocupadas con la realidad económica, buscan rebajar sus costos operacionales con aeronaves más modernas, de bajo costo operacional e aviónica de última generación, siguen contestando las restricciones aplicadas por los controladores de tránsito aéreo.

2.5 Teniendo presente una realidad aérea compleja, la Autoridad aeronáutica brasileña aprobó la concepción operacional y activó el Centro de Gestión de la Navegación Aérea – CGNA en Brasil, para hacer las coordinaciones necesarias para el mantenimiento de la relación demanda /

capacidad dentro de límites aceptables para los usuarios y proveedores de los servicios de tránsito aéreo, así como analizar y mantener los estándares de seguridad en el espacio aéreo.

2.6 El Centro de Gestión de la Navegación Aérea – CGNA ha sido concebido con una estructura para actuar en el campo estratégico y para apoyar los servicios operacionales y futuros desarrollos del sistema nacional de tránsito aéreo y, consecuentemente, hacer las coordinaciones con los demás Estados para la organización del flujo de tránsito aéreo.

2.8 Debido a la extensa área de atribución brasileña, en la cual se tiene rutas para los continentes norteamericano, africano y europeo y límites con casi todos los Estados de Sudamérica, se puede considerar que la aplicación de la ATM en el espacio aéreo brasileño permitirá que la Región CAR/SAM camine de manera más expedita conforme recomienda el Plan Mundial de la OACI, lo cual estimula los avances en la aplicación de la ATM.

3. Escenario futuro

3.1 Teniendo en cuenta los aspectos operacionales involucrados en la gestión del flujo de tránsito aéreo internacional, sería necesario el desarrollo de una unidad regional central de gestión de tránsito aéreo para las Regiones CAR/SAM, región donde verificase un incremento en el volumen de los vuelos. Una unidad regional podría coordinar más eficazmente la demanda aérea y confrontarla con la capacidad disponible de la infraestructura aeronáutica y el consecuente impacto de los fenómenos meteorológicos en la capacidad de vuelo de las aeronaves.

3.2 Por otro lado, es una realidad que las inversiones necesarias a implementación de un órgano regional central irá requerir una bien coordinada planificación, juntamente con un análisis de los aspectos legales y institucionales involucrados. En experiencias anteriores, se llevó muchos años para lograrse éxito en proyectos de menor envergadura y alcance.

3.3 Un Plan Regional con este intento deberá considerar ahorrar dinero y tiempo para su implementación. Aprovechar recursos ya instalados o en fase de implantación es la manera segura de lograrse éxito en el planeamiento.

3.4 La experiencia con la Agencia de Monitoreo Regional (CARSAMMA) ha demostrado que son factibles los arreglos para una gestión de tránsito aéreo en el ámbito regional, con consecuentes beneficios para todos los Estados y Organizaciones involucrados así como un incremento en la seguridad de las operaciones aéreas y reducción de los costos de las empresas aéreas.

4. Conclusión

4.1 La fase actual de la transición regional a los sistemas CNS/ATM indica que algunos arreglos multilaterales en la Región deberán proveer la infraestructura CNS necesaria para apoyar al ATM.

4.2 La experiencia brasileña en la implementación del Centro de Gestión de la Navegación Aérea indica que, para mantener un adecuado flujo de en la región SAM, será necesario un incremento en las coordinaciones entre los Estados y Organizaciones Internacionales involucradas. Además, servicios de navegación aérea que abarquen grandes zonas geográficas, en un ambiente operacional homogéneo, pueden garantizar una implantación costo eficiente. Para tanto, sería esencial o establecimiento de un marco institucional para la Región, teniendo en cuenta la el ATM exigirá un incremento en los arreglos existentes.

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a un análisis del contenido en la presente Nota de Estudio.