



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en la  
Región SAM**

**CONTROL DE AFLUENCIA EN LA REGION SAM**

(Presentada por LAN Airlines)

<b>RESUMEN</b>	
Esta Nota de Estudio presenta inquietudes existentes respecto de la aplicación de control de afluencia en la Región SAM.	
<b>REFERENCIAS:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Concepto Operacional de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo para las Regiones del Caribe/Sudamérica (CONOPS ATFM CAR/SAM).</li><li>• Manual de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo para el Caribe y Sudamérica.</li><li>• Informes y conclusiones Reuniones SAM/IG.</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del Transporte Aéreo.</i>

**1. Antecedentes**

1.1 Las reuniones SAM/IG se han destacado por desarrollar a través del tiempo diversas actividades: cursos, encuestas, tareas, manuales, guías de implementación y otros documentos que los Operadores de la Región hemos visto en forma gradual y consistente de cumplir e implementar por parte de los Estados, con mucho esfuerzo en ocasiones, pero siempre considerando el beneficio global para la aviación y el medioambiente que esto significa. Lo anterior, sin duda, nos hace sentir orgullo y motivación.

1.2 Desde la Reunión SAM/IG/1, realizada en Lima en Abril de 2008, el tema de la implantación ATFM en la región está siendo tratado por los Estados en forma periódica considerando, en una primera instancia, tareas más bien sencillas y la aplicación de procedimientos ATFM básicos en los aeropuertos, con miras a evolucionar luego a etapas más complejas, lo que permitiría a los Estados involucrados adquirir experiencia sin tener la necesidad de un Centro Regional ATFM como objetivo a corto plazo.

## 2. **Análisis**

2.1 Al observar el Informe Final de la Reunión SAM/IG/11 es posible ver, con preocupación, que las tareas asociadas a la implantación de la ATFM han sido pospuestas y/o no ejecutadas por muchos de los Estados SAM miembros del grupo de trabajo y cómo esta actividad no ha sido desarrollada de la manera progresiva en que si lo han sido otros temas tratados en las reuniones. Podemos imaginar, como Operadores, que causas y motivos importantes pueden existir al respecto; sin embargo es importante hacer notar en esta oportunidad que la necesidad de actuar de manera más concreta y rápida en la implantación ATFM se está haciendo sentir cada día más en la operación regional debido al aumento constante de las operaciones a nivel regional que hemos experimentado en los últimos años.

2.2 Continuamente nos vemos afectados por Controles de Afluencia de distinta índole, que en muchas ocasiones no quedan absolutamente claros y delimitados, en la mayoría de los casos sin información previa que nos permita tomar decisiones acertadas para no afectar de manera tan contundente la operación y los pasajeros, que se han visto expuestos a esperas de más de una hora en la plataforma sin poder iniciar el vuelo debido al excesivo retraso de la hora prevista de despegue o simplemente, pasajeros que no han podido desembarcar por largos minutos luego del arribo porque el estacionamiento asignado está ocupado por una aeronave retrasada por motivos de Control de Afluencia en su destino. Estas situaciones afectan las operaciones, porque las aeronaves deben permanecer en esas circunstancias con los motores en marcha. A esto se suma que muchas veces, para minimizar las demoras en tierra, se aceptan desvíos en ruta para cumplir con cierta hora de ingreso en un FIR, lo que incrementa el tiempo en vuelo planificado, ocasionando incluso el vencimiento de los períodos de servicio de las tripulaciones al llegar a su destino.

2.3 Complementando lo anterior, cuando se intenta encontrar respuestas en los Servicios de Tránsito Aéreo con respecto a situaciones de control de afluencia puntuales que impactan en demasía las operaciones, al no tener establecido las unidades de gestión de flujo la información de las Regiones de Información de Vuelo sin gestión de flujo orgánica, no se pueden establecer en forma clara los tiempos requeridos o incluso en algunas oportunidades los motivos de estas restricciones, o las rutas realmente afectadas para establecer las rutas de Contingencia.

## 3. **Acción sugerida:**

3.1 Es necesario avanzar con mayor decisión en los esfuerzos para realizar los cálculos y tareas requeridas para conocer la capacidad de cada aeropuerto, avanzar en la implementación de coordinaciones efectivas dentro de la comunidad ATM y en el establecimiento de políticas claras que puedan ser utilizadas por los Operadores para tomar decisiones conjuntas que nos beneficien a todos, incluidos el medioambiente y los pasajeros.

3.2 Asimismo se invita a los Estados a tomar real conciencia de que la implantación de la ATFM es necesaria y fundamental para seguir avanzando y planificando el futuro. Mientras se realizan en conjunto, usuarios y proveedores de servicios, ingentes esfuerzos por ahorrar minutos y emisiones de CO<sub>2</sub> en una ruta, mejorar los procedimientos de llegada y de salida de una TMA, mejorar las comunicaciones y la vigilancia del espacio aéreo, por otro lado se pueden perder 30 minutos o 1 hora esperando un estacionamiento o una autorización de control con todos los inconvenientes y problemas que esto acarrea al Operador, a los pasajeros y a los mismos Servicios de Tránsito Aéreo y Aeropuertos involucrados.