



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Optimización del espacio aéreo SAM

- a) PBN en Rutas
- b) PBN en Áreas Terminales
- c) Procedimientos PBN
- d) Reducción de la separación longitudinal

**REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ EN LA ATMÓSFERA, DEBIDO AL
PROYECTO PBN EN LA REGIÓN SUR DE BRASIL – PBN SUL**

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
Esta nota informativa tiene como objetivo proporcionar a la Reunión conocimiento de la reducción de las emisiones de CO ₂ en la atmósfera debido al Proyecto PBN en la Región Sur de Brasil – PBN SUL.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Declaración de Bogotá, 06/12/2013;- Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI;- Segundo Taller sobre el uso de la PBN en el diseño del espacio aéreo en la Región SAM, 08-12 de septiembre de 2014.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea E - Protección del medio ambiente</i>

1 **Antecedentes**

1.1 A lo largo de la Tercera Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (Lima, Perú, 22 al 24 de agosto de 2016), entre otros asuntos, se examinó el estado de implantación de la PBN con respecto a la optimización de rutas, áreas terminales (SIDs, STARs, CCO y CDO), procedimientos de aproximación PBN, así como la reducción de emisiones de CO₂, como parte de las metas que fueron aprobadas por la RAAC/13 (Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013) a través de la Declaración de Bogotá (Conclusión RAAC/13-8 - *Implantación de las prioridades de navegación aérea y de seguridad operacional*).

2 **Análisis**

2.1 El Proyecto Sur PBN es uno de los principales proyectos de modificación de la estructura del espacio aéreo brasileño, que abarca la totalidad de las áreas de la FIR Curitiba y del Control Terminal - TMA Curitiba, Florianópolis y Porto Alegre; incluso las áreas CTR Joinville y Navegantes se incorporarán al TMA Florianópolis y Curitiba, respectivamente.

2.2 Dentro de este proceso de modificación es necesario incluir los terminales de Foz de Iguaçu y el sector oeste de la terminal de São Paulo. Además de las localidades mencionadas, hay 28 aeropuertos que fueron considerados como "efectos secundarios", es decir, sólo deben ser rehechas las salidas, a fin de conectarse a las nuevas rutas.

2.3 Después del diseño de escenarios, se realizó la Simulación de Tiempo Acelerado (STA), en TAAM (*Total Airspace and Airport Modeller*), seguida de la Simulación Tiempo Real – STR, con la ayuda de la información de carga de trabajo, posible conflicto de las emisiones de CO₂, y otros.

2.4 La definición del escenario permitió el cálculo de la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera, utilizando todos los procedimientos actualizados. Este proceso, ha encontrado una reducción de 10.705 toneladas/año de emisiones de CO₂.

3 **Acciones sugeridas:**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) examinar la información proporcionada en la nota;
- b) analizar por la Secretaría, el empleo del cálculo de éste valor en las metas regionales.