



**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Implantación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y mejora de procedimientos de coordinación de flujo entre dependencias.**

**GESTIÓN DE LAS INFORMACIONES ATFM EN SAM**

(Presentada por Brasil y IATA)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta propuesta para mejorar la gestión de las informaciones ATFM en SAM, por medio de las herramientas del Liaison Desk de IATA en CGNA, con forma de diseminar de forma rápida y expedita los temas de interés operacional inmediato, así como las contingencias ATC y Aeroportuarias.

**Referencias**

- Doc. 9750 – Plan Mundial de Navegación Aérea
- Doc. 9971 - Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)

**1. Antecedentes**

1.1 El Doc. 9854 - Concepto Operacional de Gestión del Tránsito Aéreo Mundial indica que *“La gestión de la información permite proporcionar información acreditada, oportuna y con garantía de calidad para que se utilice en apoyo de las operaciones ATM. Mediante la gestión de la información, se supervisará y controlará también la calidad de la información compartida y se proporcionarán mecanismos de intercambio de información en apoyo de la comunidad ATM.*

1.2 Además, el mismo Doc. 9854 demuestra que *“mediante la gestión de la información, se conformará el panorama más integrado posible de la situación de la ATM, tanto de sus antecedentes como de su estado en tiempo real y planificado o previsto para el futuro. La gestión de la información constituirá la base para una mejor adopción de decisiones por parte de todos los miembros de la comunidad ATM.*

1.3 En ese sentido, es fundamental que la comunidad ATM reciba las informaciones oportunas y precisas mediante los medios actualmente disponibles, con miras a lograr una operación segura y eficiente.

**2. Análisis**

2.1 Luego de la implantación del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA), en 2007, el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) invitó a todas las partes interesadas del espacio aéreo (aerolíneas nacionales, administradores de aeropuertos y autoridades gubernamentales) para establecer una Célula de Toma de Decisión en Colaboración.

2.2 El objetivo principal fue optimizar las decisiones tácticas adoptadas, acordadas entre todos los interesados, para mejorar el equilibrio de capacidad y demanda del espacio aéreo, además de reducir las demoras aéreas y terrestres.

2.3 Con representantes del Centro de Control Operacional (OCC) de las aerolíneas en el CGNA, la celeridad de la información podría mejorarse entre las partes interesadas externas y los departamentos de la empresa involucrado en las operaciones de vuelo (Figura 1), proporcionando la base para decisiones tácticas rápidas hacia la solución óptima para los escenarios del día a día. El intercambio de información entre las partes interesadas en el proceso de toma de decisiones se ha demostrado como un factor clave para optimizar las operaciones aéreas.

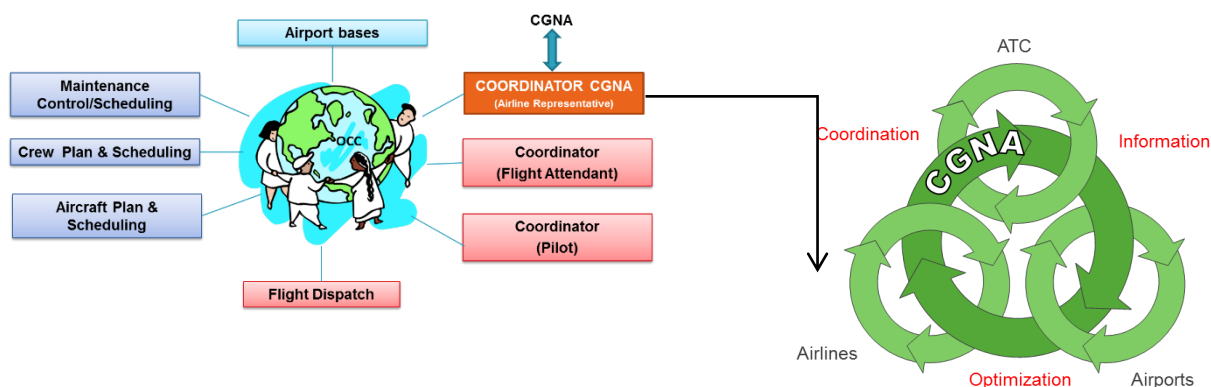


Figura 1 – Modelo de Toma de Decisión en Colaboración en CGNA

2.4 A principios de 2012, las aerolíneas internacionales que operaban en Brasil tenían expectativas relativas a congestión del espacio aéreo debido a la mayor complejidad de operaciones durante el período del Mundial de Fútbol Brasil 2014, cuando la infraestructura y la capacidad ATC se estresaría al máximo. En ese sentido, las aerolíneas internacionales que operan en Brasil solicitaron a IATA para implementar en CGNA un equipo de soporte operativo, ya implementado con éxito en el Command Center de la FAA, con miras a participar activamente del proceso de toma de decisiones en colaboración.

2.5 El mencionado equipo de soporte operativo fue implementado para el Mundial de Fútbol Brasil 2014, con la utilización de un software específico llamado IATA Tactical Operations Portal – Brazil (ITOP Brazil), con miras principalmente a facilitar el proceso de comunicación con las principales aerolíneas internacionales. El equipo de soporte operativo permanece en el CGNA hasta la fecha. Desafortunadamente, actualmente el equipo solamente atiende a dos aerolíneas internacionales, por problemas de financiación. Sin embargo, a partir del 01 de enero de 2019, tales problemas serán solucionados y el equipo pasará a atender a todas las aerolíneas miembros de IATA.

2.6 El ITOP Brasil es utilizado vía internet, con login y password, conforme puede ser visto en la figura 2. Existen diversas formas básicas de comunicación con las aerolíneas, que son: alertas enviados por email, chat, email regular y teléfono.

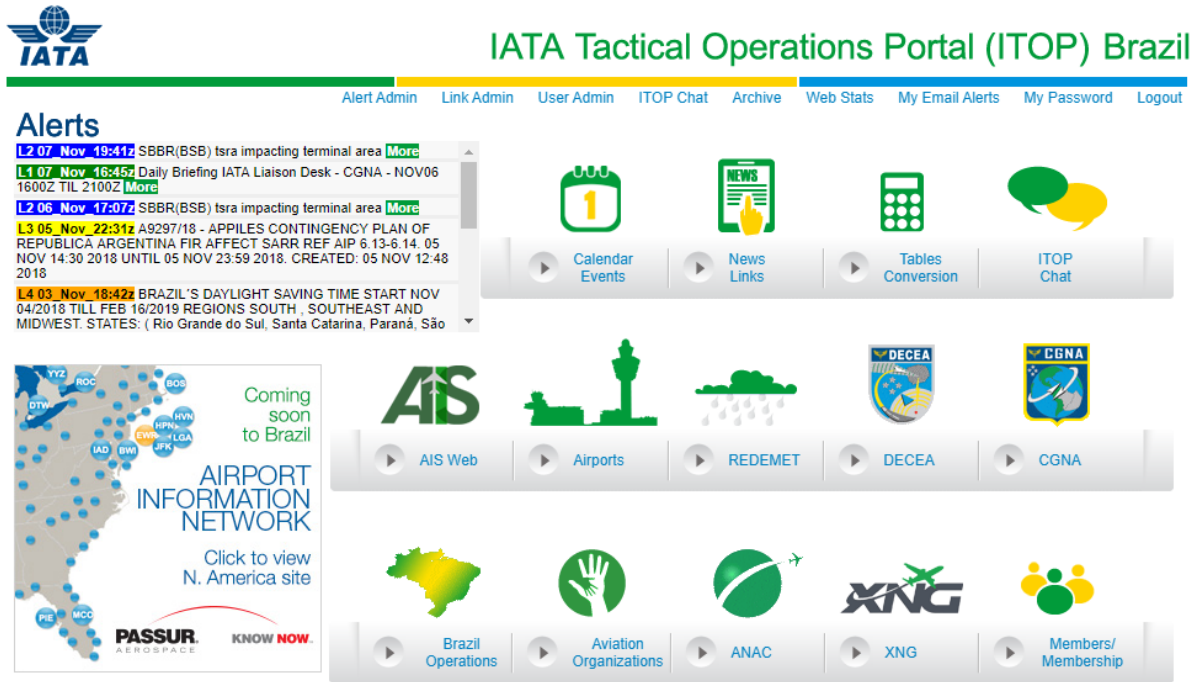


Figura 2 – ITOP Brazil

2.7 Las alertas son clasificados por nivel de severidad, conforme mencionado abajo. Ejemplos de alertas están en el **Apéndice** a esta nota de estudio.

- L1 - Alertas operativas normales o de rutina: solo notificaciones de nivel operacional
- L2 - Operaciones no normales: solo notificaciones de nivel operativo
- L3 - No normal: puede justificar las notificaciones al nivel gerencial
- L4 - No normal - justifica notificaciones al nivel gerencial
- L5 – Fuerza Mayor: impacto grave o catastrófico, notificaciones del nivel más alto

2.8 Considerando que ya ha algunas FMU ya implementadas en varios Estados SAM, así como puestos operacionales en algunos ACC, sería conveniente que se utilizara el equipo de soporte operativo de IATA en el CGNA para que se implementara un medio rápido y expedito de comunicación entre las aerolíneas y ANSPs, para solucionar los temas de interés operacional y contingencias ATC y Aeroportuarias. Para eso, sería necesario que los ANSP designen un punto de contacto que pudiera soportar las consultas del equipo de soporte operativo de IATA, así como el ITOP Brasil estaría disponible para hacer las comunicaciones juzgadas necesarias por parte de los ANSPs.

2.9 Para los ANSPs interesados se podría ofrecer login y password del ITOP Brasil, con miras a permitir el recibimiento de las alertas, así como contacto vía chat con el equipo operativo de IATA en CGNA. Se podría utilizar los Puntos Focales ATFM operacionales que están en el Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día de la SAMIG21, actualizados durante la SAMIG22.

### 3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio; y,
- b) Evaluar la aplicación del equipo de soporte operativo de IATA en CGNA, así como del ITOP Brasil para solución de temas de interés operacional inmediato de las aerolíneas, así como para comunicación rápida y eficiente entre los ANSP y las Aerolíneas.

## APÉNDICE



ITOP <passur@iata.passur.com>

MURPHY William

1 | 2:48 PM

Level 1 Alert 07\_Nov\_16:45z



DAILY\_BRIEFING\_NOV06\_1600Z\_TIL\_2100Z.pdf  
602 KB

This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Regions:SBAZ,SBRE,SBBS,SBCW,SBAO

Summary:

Daily Briefing IATA Liaison Desk - CGNA - NOV06 1600Z TIL 2100Z

Details:

Weather Forecast

ATC

Infrastructure

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,

IATA CGNA Office.



ITOP &lt;passur@iata.passur.com&gt;

MURPHY William

5:42 PM

Level 2 Alert 07\_Nov\_19:41z



This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Regions:SBBS

Airports:BSB

Summary:

SBBR(BSB) tsra impacting terminal area

Details:

SPECI COR SBBR 071930Z 08009KT 9999 1000NW R11L/P2000 R29R/P2000 R11R/P2000 R29L/P2000 +TSRA FEW010 SCT020 FEW030CB 23/19 Q1015=

Holds observed

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,

IATA CGNA Office.



ITOP &lt;passur@iata.passur.com&gt;

MURPHY William

Mon 8:33 PM

Level 3 Alert 05\_Nov\_22:31z



This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Airports:COR,EZE

Summary:

A9297/18 - APPILES CONTINGENCY PLAN OF REPUBLICA ARGENTINA FIR AFFECT SARR REF AIP 6.13-6.14. 05 NOV 14:30 2018 UNTIL 05 NOV 23:59 2018. CREATED: 05 NOV 12:48 2018

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,

IATA CGNA Office.



ITOP <passur@iata.passur.com>  
Level 4 Alert 03\_Nov\_18:42z

MURPHY William

Sat 11/3



This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Regions:SBRE,SBBS,SBCW,SBAO

Summary:

BRAZIL'S DAYLIGHT SAVING TIME START NOV 04/2018 TILL FEB 16/2019 REGIONS SOUTH , SOUTHEAST AND MIDWEST. STATES:  
( Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, Brasilia DF.)

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,  
IATA CGNA Office.



ITOP <passur@iata.passur.com>  
Level 4 Alert 23\_Sep\_20:22z

MURPHY William

This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Regions:SBAZ,SBRE,SBBS,SBCW,SBAO

Summary:

No fuel in SSA

Details:

According to the airport (INFRAERO), no fuel available in SSA, due to fuel truck sealed by the Ministry of Labor.

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,  
IATA CGNA Office.



ITOP <passur@iata.passur.com>

✓ MURPHY William

3/11/2016

Level 4 Alert 11\_Mar\_20:15z



This is an auto-generated email from IATA's ITOP system, please do not respond.

Regions:SBBAZ,SBRE,SBBS,SBCW,SBAO

Airports:GRU

Summary:

Update#4 - SBGR(GRU) - Runway Lights U/S,

Details:

SBGR(GRU) - ILS RWY 09 and Runway Lights U/S, operating ILS X THR 27L

AFTER 112124 UTC AD ad will be considered impractical for takeoffs and landings until normalize system

If you feel you have received this message in error, please forward the message to [ITOP@iata.org](mailto:ITOP@iata.org)

Sincerely,  
IATA CGNA Office.