



**Cuestión 2 del Orden del Día:**

**Análisis de la Versión 05 de la Red de Rutas ATS SAM y rutas ATS inter-regionales SAM-CAR**

**PROPUESTA DE OPTIMIZACION DE LA RED DE RUTAS ATS DE LAS REGIONES CAR/SAM**

(Presentada por Jamaica)

<b>RESUMEN</b>	
Se somete la siguiente propuesta a consideración de la Reunión para su implementación luego de analizar todos las cuestiones de seguridad operacional, ambientales y económicas para determinar los beneficios resultantes.	
<b>Referencias:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Reuniones ASTRO en la Región SAM</li><li>– Reuniones de implementación PBN en la Región NACC</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>A. Seguridad operacional</li><li>B. Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>D. Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>E. Protección ambiental</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 La intención de Kingston durante los próximos años es reestructurar su región de información de vuelo (FIR), la cual abarcará pocas rutas unidireccionales en un esfuerzo por aumentar la capacidad, mejorar la seguridad operacional y gestionar la demanda.

1.2 Para alcanzar este objetivo, planeamos realinear, crear y utilizar estratégicamente las actuales rutas para reducir el impacto sobre las operaciones en nuestras FIR adyacentes.

1.3 La mayoría de los Estados se están alejando de las ayudas terrestres para la navegación (VOR) para adoptar la tecnología satelital (GNSS) debido a su precisión y confiabilidad. Para los explotadores aéreos (AO), estas rutas ofrecerán ahorros de combustible, reducirán la distancia de vuelo y reducirán el tiempo en vuelo.

**2. Propuesta**

2.1 PUTUL BUTAL sólo con dirección sur, creando un nuevo punto en el límite MKJK/SKEC al oeste de KILER (nuevo)

2.2 KILER EPSIM sólo con dirección norte (relinear y renombrar UG430) [SAM SC 5-21]

- 2.3 EMABU OTAMO sólo con dirección sur (realinear y renombrar UA301)
- 2.4 EGAPO BEMOL sólo con dirección norte (realinear UL417)
- 2.5 BOBKA VIKRO sigue siendo bidireccional
- 2.6 UGUPI ATUVI sólo con dirección norte (**propuesta SAM SC 5-22**)
- 2.7 Sin perjuicio de los puntos de recorrido especificados, los Estados podrían considerar extender la ruta más hacia al sur, colaborando con la FIR adyacente.

### 3. **Justificación**

- 3.1 Actualmente, estas rutas unidireccionales están siendo utilizadas entre el ACC Habana y el ACC Miami para gestionar en forma eficiente el flujo de tráfico entrante y saliente de los aeropuertos de Florida. Esto ha reducido los problemas de seguridad operacional que existían, y ha aumentado la capacidad.
- 3.2 Como resultado de lo indicado en el párrafo anterior, La Habana ha introducido dichas rutas al ACC Kingston, algunas de las cuales ya están implementadas hacia el norte.
- 3.3 Se reduce la complejidad del espacio aéreo, las salidas pueden ser fácilmente integradas en el flujo de tráfico, ya que no es necesario separar el tráfico en dirección opuesta.
- 3.4 Las llegadas pueden hacer una fácil transición del estrato al control de aproximación, utilizando las herramientas de “tunnelling” disponibles en la gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- 3.5 Es similar al sistema de encaminamiento directo que actualmente utilizan algunos Estados.
- 3.6 Hay más aeronaves que operan a un nivel de vuelo óptimo, reduciendo así las emisiones de CO2.
- 3.7 Facilita las operaciones CCO y CDO al permitir a los pilotos gestionar la configuración de su aeronave de manera que sea más eficiente en términos de combustible y costos.

### 4. **Acción sugerida**

- 4.1 Se invita a la Reunión a:
  - a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
  - b) adoptar este principio como alta prioridad para que la Región pueda mejorar la eficiencia operacional, acelerar el flujo de tránsito aéreo y mejorar la seguridad operacional;
  - c) revisar la estructura de rutas de la Región a fin de integrar y utilizar plenamente las rutas unidireccionales donde puedan brindar beneficios operacionales; y

- d) considerar **la fecha de febrero de 2020** para la implementación, de manera que todas las partes involucradas tengan suficiente tiempo para analizar y hacer comentarios. Asimismo, esto debería estar alineado con el ciclo AIRAC para el período.

-----