



**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.**

**ACCIONES IMPLEMENTADAS DURANTE LA REALIZACIÓN DE LA JORNADA  
MUNDIAL DE LA JUVENTUD PANAMÁ ENERO 2019**

(Presentada por Panamá)

**RESUMEN**

Esta nota Informativa busca poner en conocimiento a esta reunión las medidas que la Dirección de Navegación Aérea (DNA) consideró implementar para la gestión ATFM antes, durante y posterior a la JMJ Panamá 2019

**Referencias:**

- Informe finales Décimo Quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/15) y (SAM/IG/16)
- Documento 9971

**1. Antecedentes**

1.1 Desde el anuncio en Cracovia en 2017 que la próxima sede de la Jornada Mundial de la Juventud (JMJ) sería en Panamá en enero 2019, se comenzó a difundir información acerca de la alta participación de peregrinos para la JMJ que se congregaría en Panamá. Lo que fue despertando la idea de que la movilización sería principalmente por vía aérea, impactando directamente en el incremento de los vuelos, por ende afectando el equilibrio entre la demanda y la capacidad en los servicios de tránsito aéreo y se comienza a pensar en la necesidad de establecer medidas que facilitarían la gestión de tránsito aéreo en la FIR Panamá,

1.2 Panamá no había tenido la experiencia de un evento de tal magnitud que afectara la demanda ATS como el que se vislumbraba para la JMJ, por la información que se estaba generando extra oficialmente, en cuanto a la cantidad de peregrinos que llegaría a Panamá y los medios de movilización de éstos, considerando que en las JMJ anteriores existían cifras muy elevadas de participación.

1.3 Por lo que se consideró iniciar conversaciones con los entes que estuvieran involucrados para esta actividad vía CDM tomando como experiencia previa, la VII Cumbre de Las Américas, celebrada en Panamá en el año 2015, durante la cual se aplicaron algunas medidas para garantizar un flujo de tránsito expedito, la seguridad operacional de los vuelos y la seguridad personal de cada Presidente e invitados.

1.4 Aun con la poca experiencia en eventos de esta magnitud, ya que lo vivido en la Cumbre de Presidentes no se compara a las expectativas de proyección en el incremento de la demanda con la JMJ, se asumió el reto de mantener el equilibrio entre la demanda y la capacidad y prestar con eficacia los Servicios de Tránsito Aéreo.

## 2. **Análisis**

2.1 Iniciamos el planeamiento estratégico con analizar nuestro estatus en cuanto a infraestructura aeroportuaria, servicios de ayuda a la navegación, comunicación y servicio de control, recurso humano y económico. Se conformó un comité de la DNA en preparación para la JMJ, que contemplaba las áreas de AIS, MET, ATM, CNS, Transporte Aéreo y de Tecnologías de la Información (que pertenece a otra Dirección).

2.2 De igual forma como se hizo para la Cumbre de Presidentes se iniciaron reuniones de coordinación con los diferentes administradores de Aeropuertos Internacionales del País, pero en esta oportunidad consideramos el escenario más crítico por lo que inicialmente se consideraron todas las infraestructuras Aeroportuarias disponibles en el país, ya sea nacionales o Internacionales. Se incluye la participación de COPA, como el mayor usuario del espacio aéreo, a las discusiones de la organización.

2.3 Se logra establecer las primeras medidas estratégicas para garantizar el equilibrio entre la demanda y la capacidad en la prestación de los ATS;

- a) Sólo se aceptarán vuelos chárter o privados en el aeropuerto de Tocumen en horario de 0400/1000 UTC
- b) El aeropuerto Panamá Pacifico (MPPA) será el receptor de los demás vuelos chárter y su horario se extiende 24/7 desde el 14 de enero al 28 de enero 2019.
- c) Todo el personal operativo de la DNA estará en servicio desde el 15 al 31 de enero 2019 para reforzar los diferentes turnos.
- d) Las expectativas de demanda bajan por lo que se decide que los aeropuertos fuera de la TMA Panamá no serán utilizados como destino ante una posible saturación.
- e) Se crearon nuevos sectores, se habilitaron nuevas posiciones, se establecieron procedimientos de coordinación para llegadas y salidas.
- f) Se determinó que en caso de necesitar la utilización de alguna iniciativa ATFM se adoptaría una o más de las siguientes: parada en tierra, intervalos de salida, y espera, para mitigar la demanda.

2.4 Se conforma un comité interinstitucional donde participan la Iglesia (Nunciatura Apostólica) como enlace del Vaticano, Ministerio de Relaciones Exteriores, Policía, Servicio Aero Naval, Servicio de Protección Institucional, Líneas aéreas y la AAC. En este comité se discuten temas derivados a la seguridad del Papa y de todos los peregrinos, aéreas restringida, movilización diaria, restricciones, drones, PJE, vuelos de instrucción, originando múltiples coordinaciones, especialmente en la movilidad del personal para atender sus turnos.

2.5 Por parte del comité DNA se confeccionó un instructivo que contiene todas las medidas, procedimiento, restricciones y las iniciativas ATFM aplicables si fuese necesario. El cual fue presentado y distribuido a todas las Dependencias que por una u otra razón pudieran ser consideradas para este evento.

2.6 Post-JMJ se realizó una reunión para medir el impacto de las estrategias presentadas y sus resultados, recibiendo una calificación de muy buena.

3 **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información presentada, de cómo la DNA Panamá desarrolló un plan estratégico que aseguró la gestión del Control de Tránsito Aéreo y la eficiencia del FMP en el evento de la JMJ en Panamá.

-----