



**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

MEJORA DE PROCEDIMIENTOS DE COORDINACION ATFM CROSS-BORDER

(Preparada por Uruguay)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información sobre los comentarios a la Guía para la implantación del servicio ATFM en la Región SAM (2020 - 2025) y cómo puede afectar positivamente a la subregión

Referencias:

- Informe SAM/IG/23
- Carta SA5636 Asunto: RLA/06/901 - Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en CNS correspondiente Guía para la implantación del servicio ATFM en la Región SAM (2020 - 2025).

1. Antecedentes

1.1 En referencia al programa de actividades del Proyecto RLA/06/901 para el año 2019, aprobado durante la Décimo Segunda Reunión del Comité de Coordinación (RCC/12) en soporte a la optimización del espacio aéreo Sudamericano, en el ámbito de la implantación del servicio de gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM), se desarrolló una Guía para la implantación del servicio ATFM en la Región SAM (2020 - 2025), en versión preliminar durante el mes de setiembre del presente año.

1.2 En correspondencia a lo solicitado por el Director de la Oficina Regional, de presentar una NE a la Reunión SAM/IG/24 elaboramos la misma a efectos de enviar los comentarios del Estado uruguayo al respecto.

1.3 En la Reunión de SAM/IG/23 se analizó que desde inicios del año 2019 se ha percibido la aplicación recurrente de medidas de control de flujo en varias FIR de la Región, pese a que en los años 2017 y 2018 se redujo el uso inadecuado de NOTAM de “control de flujo” bajo la forma de seudo medida ATFM, que no se vinculan con una evaluación de impacto a usuarios y no apuntan a una aplicación temporal.

1.4 En el primer trimestre de 2019 esta práctica se reinició en varias FIR de la Región motivados en mayoría de casos por contingencia o limitación de sistemas CNS que a su vez limitan la capacidad ATS significativamente donde estos NOTAM generaron un efecto domino en otros Estados contiguos y afectaron significativamente a las aerolíneas.

1.5 El Doc. 9971 ítem 4.2.1 especifica que en general las medidas ATFM solo deberían aplicarse en períodos en los que la demanda sea superior a la capacidad, y no de manera rutinaria y que el nivel de un servicio ATFM se establece para prestar el servicio requerido con eficacia, sobre la base de las necesidades operacionales existentes y las previstas.

2. Análisis

2.1 Habiendo analizado la Guía vimos la necesaria implementación del ATFM cross-border especialmente en el caso de nuestra subregión donde estamos mejorando las demoras que se vienen aplicando.

2.2 En la nueva Guía para la Implantación del Servicio ATFM en la Región SAM 2020-2025 señala que una clave para la implantación exitosa de un servicio ATFM es lograr una buena coordinación entre las partes interesadas de la esfera de la aviación, realizando un proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM) para mejorar el sistema ATM.

2.3 La Guía prevé que esa coordinación tenga lugar dentro de varias regiones de información de vuelo (FIR), como es nuestro caso, habida cuenta del carácter global del tránsito aéreo y de la necesidad de realizar una gestión eficaz a nivel internacional basada en la colaboración de todas las partes interesadas con objeto de lograr los mejores resultados posibles.

2.4 Para lograr facilitar un sistema ATM armonizado y sin discontinuidades mientras se garantiza la compatibilidad con los avances internacionales, así como la reducción del consumo de combustible y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, entendimos que una de las posibilidades sería mediante la implantación del ATFM/CDM cross-border subregional entre Argentina, Uruguay y Brasil en una primera instancia como lo especifica la Guía investigando variaciones y ajustando procesos o recursos para lograr objetivos a corto plazo.

2.5 El ATFM/CDM cross-border o fronterizo entre los Estados mencionados posibilitará el intercambio eficiente de información operativa y estratégica para todos los interesados, asegurando la cooperación y la optimización de los flujos de tránsito en la región, máxime considerando el tamaño del Estado uruguayo que muchas veces complica la implementación de lo solicitado como SVC FLOW CONTROL de 30/40 NM dado el tiempo corto de sobrevuelo.

2.6 La guía especifica que se debería evitar, en la medida de lo posible que las aeronaves no estén sujetas a más de una medida ATFM, debiéndose aplicar medidas en períodos en los que la demanda sea superior a la capacidad y no de manera rutinaria como está sucediendo actualmente. Se sugiere subsanar de una manera más estratégica como se especifica convenientemente en la Guía de implementación ATFM de la Región SAM.

2.7 Procurar otras medidas ATFM Tácticas como el Programa de demora en tierra (GDP) o tiempo de despegue calculado (CTOT) sin afectar los vuelos transoceánicos, trabajar en la búsqueda de un concepto regional para permitir que los operadores puedan distribuir un retraso programado a lo largo de diferentes etapas del vuelo, como podrían ser en puestos de estacionamiento, superficie (entre puesto y despegue), y no siempre en ruta, otorgando flexibilidad operativa adicional, logrando ahorro de combustible y de emisiones de CO2 además de obtener el mismo resultado respecto al espaciado serían posibles medidas para mitigar las demoras actuales tal como lo refleja la guía.

2.8 Respecto el Apéndice E de la Guía – Terminología y Comunicaciones ATFM- entendemos que este apéndice forma parte medular de la Guía ATFM fronterizo, destacando que la autoridad apropiada debería asegurarse de que **una sola entidad** supervise la difusión de la información ATFM y sus medidas correspondientes, y de que sea responsable de controlar, recopilar y diseminar esa información. Esa

vigilancia garantizará que todos los ANSP y partes operacionales interesadas, compartan la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

2.9 Es de resaltar que a efectos de facilitar la implementación del ATFM cross-border el señor Director Nacional de DINACIA se reunirá los días 4 y 5 de noviembre del corriente, con las autoridades de Brasil, con el objetivo de procurar para nuestro país el Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos (SIGMA) utilizado por Brasil.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se sugiere tomar conocimiento de la NE para considerar la implantación de la ATFM a nivel subregional dado que las acciones nacionales del Estado uruguayo no permiten subsanar las dificultades existentes, siendo que las acciones correctivas van más allá del área de responsabilidad de un único centro ATFM.

3.2 Se sugiere agregar a la Guía a partir del punto 7, los avances del Estado uruguayo dada su ubicación geográfica entre dos Estados con un flujo importante de tránsito.