



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Reporte de actividades del GESEA y Subgrupos

SITUACIÓN ACTUAL DEL ATFM EN EL PERÚ

(Preparada por Perú)

RESUMEN

Esta nota de estudio tiene por objetivo presentar a la reunión la situación actual y las acciones realizadas por el Estado peruano con la finalidad de optimizar la prestación del servicio ATFM en camino a una maduración del sistema ATFM, así como recomendar a los Estados de la Región evaluar la importancia de actualizar la normativa ATFM nacional en base a los documentos regionales, así como el trabajo en base a indicadores para una implementación ordenada y armonizada del ATFM regional.

Referencias:

- Plan Nacional de Navegación Aérea - Perú, DGAC
- Manual ATFM, Doc. 9971, Tercera edición, OACI.
- CONOPS ATFM CAR/SAM (2019-2024), OACI.
- Guía para la implantación del servicio ATFM en la región SAM 2020-2025, OACI.
- Informe de las reuniones SAM/IG.

1. Antecedentes

1.1 El 17 de marzo de 2020, la FMU Lima suspendió la prestación de servicios, en cumplimiento del Decreto Supremo, en el cual el Gobierno del Perú declaró el estado de emergencia sanitaria COVID-19 a nivel nacional, el cual dispuso el cierre temporal de las fronteras, suspendiendo el transporte comercial nacional e internacional de pasajeros vía aérea. Posteriormente, el 17 de julio del mismo año, mediante Decreto Supremo el Estado dispuso levantar esta suspensión, y en ese escenario se reanudó el servicio ATFM, pero únicamente en el FMP Lima, manteniendo la suspensión del FMP Cusco.

1.2 En ese escenario, el ANSP-CORPAC S.A, proporcionó los datos de capacidad temporal con la cual el FMP Lima reinicia la prestación del servicio ATFM de manera continua y óptima para el segundo semestre del 2020, según se muestra en el monitoreo del servicio a través de los KPI ATFM.

1.3 En la actualidad, las operaciones aéreas en el Estado peruano han mostrado un crecimiento sostenido, como consecuencia de la eliminación de distintas restricciones que tuvieron lugar en el margen de la emergencia sanitaria; así como, la implementación de medidas en apoyo a la reactivación de la aviación. Este crecimiento ha ido acompañado con el aumento de la capacidad temporal.

1.4 Con el objetivo de contar con información precisa y oportuna de la prestación del servicio ATFM y monitorear el comportamiento de las operaciones aéreas, la DGAC, dentro de sus funciones,

realiza un seguimiento a través de KPI ATFM los cuales son mostrados, analizados en un entorno gráfico tipo dashboard utilizando la herramienta del programa Power Bi.

1.5 En relación a la normativa ATFM vigente a nivel nacional, el Perú cuenta a la fecha con algunas referencias normativas a la implementación del sistema ATFM en la RAP 311 “Servicios de Tránsito Aéreo”; adicionalmente, desde el año 2015, cuenta con el Manual de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo para la FIR Lima, manual que brinda asistencia al Estado peruano para el ordenamiento de las actividades de las partes involucradas en la provisión efectiva del servicio ATFM.

2. Análisis

2.1 Reanudación del servicio ATFM

2.1.1 La FMU Lima reanudó el servicio ATFM en el mes de julio del 2020 (S20), con una capacidad reducida temporal de 12 operaciones combinadas para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por limitaciones propias de la emergencia sanitaria.

2.1.2 Debido a las solicitudes de las líneas aéreas y condiciones de seguridad sanitaria, luego de diversas reuniones entre la comunidad de aviación, esta capacidad se elevó a 20 operaciones por hora para la temporada IATA (W20). Actualmente, para la temporada IATA (S21), la capacidad nuevamente aumentó a 30 operaciones por hora, aportando a la reactivación de la aviación nacional contribuyendo a la económica nacional.

2.1.3 En cuanto al FMP Cusco, este fue suspendido en el marco de la emergencia sanitaria, y se mantiene suspendido hasta la fecha, toda vez que las operaciones aéreas con destino el Aeropuerto Internacional Velasco Astete aún no tienen la demanda requerida para la prestación del servicio ATFM.

2.2 Documentación ATFM

2.2.1 Considerando la experiencia del servicio ATFM en estos años, la DGAC, en base al Plan Nacional de Navegación Aérea del Perú, Doc 9971y el CONOPS ATFM/SAM, ha visto por conveniente ampliar la normativa específica en aspectos del servicio ATFM, estando en proceso la elaboración de una Norma Técnica Complementaria (NTC) para el servicio ATFM, así como del CONOPS ATFM/CDM PERU.

2.2.2 La DGAC, se encuentra en plena elaboración del CONOPS ATFM/CDM para el Estado peruano, con el objetivo de presentar la visión del Estado para la maduración del servicio ATFM hacia un entorno CDM.

2.2.3 Este CONOPS involucra a la comunidad de la aviación que participará en el proceso ATFM/CDM, incluidos, entre otros, los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeródromos, las dependencias de gestión de afluencia, los puestos de gestión de afluencia y las dependencias ATS del Estado peruano.

2.2.4 Considerando la importancia del recurso humano y la competencia del mismo para la prestación óptima del servicio ATFM, dentro de la propuesta de NTC se incluye un Apéndice referido al programa de instrucción ATFM en sus fases inicial, formación en el puesto de trabajo (OJT), instrucción recurrente y especializada.

2.3 Desarrollo del PDA e Informe Diario Post Operaciones

2.3.1 El 02 de abril del 2020, se desarrolló el primer Plan Diario ATFM (PDA), tomando como referencia la plantilla del Apéndice D de la Guía para la implantación del servicio ATFM en la región SAM 2020-2025, la misma que en una primera fase fue elaborada por la DGAC Perú, posteriormente se realizaron las coordinaciones necesarias con el ANSP- CORPAC para que éste, en el mes de diciembre del 2020 asuma la elaboración y publicación diaria del PDA en su página web, logrando así un desarrollo más eficiente de su fase pre-táctica.

2.3.2 Adicionalmente, CORPAC viene elaborando el Informe Diario Post Operaciones, con el objetivo de monitorear el desarrollo del servicio ATFM, el cual es compartido con las distintas partes interesadas, para lograr la retroalimentación de sistema.

2.4 Indicadores ATFM

2.4.1 La DGAC desde el año 2018 hasta la fecha, viene desarrollando el monitoreo del servicio ATFM prestado por el ANSP, a través de diversos KPI ATFM, que permiten medir el sistema.

2.4.2 En esa línea, la DGAC ha iniciado la elaboración de un dashboard vía Power Bi que contiene los datos de los KPI ATFM para un mejor análisis de los resultados para una adecuada toma de decisiones.

2.4.3 En la Nota de Estudio presentada por el Estado peruano en esta reunión, se señala de manera detallada los KPI ATFM empleados, así como el resultado de los mismos.

2.5 Apoyo a la implementación del ATFM Regional

2.5.1 El Estado peruano participó de las reuniones GESEA, específicamente de los GT DOCS ATFM y GT DCB.

2.5.2 En relación al GT DOC ATFM, se estuvo a cargo de la relatoría de la Guía para la implantación del servicio ATFM en la región SAM 2020-2025, la cual será presentada por el GESEA en una Nota Informativa en la presente SAM/IG. En ese marco normativo, el equipo ATFM Perú participó en la propuesta de revisiones normativas para la obtención de una versión mejorada del documento, que guíe a los Estados SAM en la implementación y maduración de su sistema ATFM.

2.5.3 En relación al GT DCB, se elaboró un formato único para que los Estados de la región registren y remitan de manera mensual los datos de programación de operaciones de vuelos regulares, con la finalidad de implementar un dashboard regional en apoyo al ATFM.

3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a los participantes a tomar nota de la información proporcionada.

3.2 Se sugiere que los Estados de la Región evalúen su normativa nacional en base a la nueva versión del documento 9971, CONOPS SAM/ATFM, GANP, con la finalidad de lograr una armonización en los requisitos del servicio ATFM a nivel regional con miras a una implantación ATFM -SAM.

3.3 De igual manera se considera importante que todos los Estados monitoreen el servicio ATFM en base a indicadores estandarizados.