

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

**REUNIÓN PREPARATORIA DEL GRUPO DE TAREA ATFM DEL COMITÉ ATM DEL
SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS**

(São José dos Campos, Brasil, 3 al 5 de agosto de 2005)

**Cuestión 1 del
orden del día:**

Examinar la documentación sobre gestión de afluencia de tránsito aéreo y las políticas establecidas en el ámbito mundial, regional y planes nacionales existentes sobre ATFM

Resumen de asuntos ATFM examinados por la reunión APATM/10

(Nota presentada por Secretaría)

Resumen

En esta Nota de estudio se presenta un resumen de los asuntos ATFM analizados durante la Reunión AP/ATM/10 (Lima, Perú, 10 al 14 de mayo de 2005).

1 Introducción

1.1 Como se recordará, la Reunión AP/ATM/10 analizó entre otros asuntos, la implantación de ATFM en las Regiones CAR/SAM. En ese sentido, como **Apéndice A** de esta nota de estudio se presenta un resumen del Asunto 5 de la mencionada reunión.

2. Acción sugerida

2.1 Se invita a la reunión a tomar nota del Apéndice a esta nota de estudio y considerar lo allí expuesto como parte del trabajo realizado sobre ATFM en la Región.

APENDICE

Asunto 5: **Implantación de la ATFM en las Regiones CAR/SAM**

5.1. La reunión fue informada que la 11ª Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11) de la OACI, concluyó (**Recomendación 1/1 - *Respaldo al concepto operacional global ATM***) que la OACI, los Estados y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) consideren el concepto operacional global ATM como el marco global común para guiar la planificación para la implantación de los sistemas ATM y concentrar toda la labor de desarrollo ATM; que este concepto operacional ATM global se use como orientación de alto nivel para elaborar disposiciones de la OACI relacionadas con los CNS/ATM y que elaboren estrategias de transición para la implantación de sistemas ATM basados en el concepto operacional ATM global.

5.2. En relación a lo anterior, la AN-Conf/11 también acordó que el concepto operacional proporcionaba una visión que permitiría a los estados y regiones alinear sus procesos de planificación, se prestaría a una técnica de solución de los sistemas dirigida hacia un resultado armonizado e interfuncional, permitiría a los usuarios del espacio aéreo y a los proveedores de servicios compartir datos e información para lograr resultados mutuos óptimos y mejoraría los niveles de seguridad operacional, economía y eficiencia en pro de todos los miembros de la comunidad ATM.

5.3. Asimismo, la Conferencia estuvo de acuerdo unánimemente en que la implantación armonizada de los sistemas de navegación aérea aumentaría la capacidad del espacio aéreo y produciría a su vez beneficios adicionales, tales como perfiles de vuelo más eficientes y mayores niveles de seguridad operacional. Por consiguiente, se convino en que los Estados deberían implantar los planes regionales de navegación aérea, en reconocimiento de la visión a más largo plazo del concepto operacional y del Plan Mundial, a fin de garantizar la convergencia hacia un sistema ATM uniforme de “puerta a puerta”, y que en todos los planes de implantación deberían considerarse plenamente las necesidades de los usuarios del espacio aéreo.

5.4. Conforme con la anterior, la reunión fue informada que los Estados de las Regiones CAR/SAM en estrecha coordinación con el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) y la OACI, han planificado y desarrollado en estos últimos años una intensa actividad para la implantación de diferentes funciones ATM mediante la aplicación de los sistemas CNS/ATM, poniendo especial énfasis en la aplicación del concepto operacional ATM global y teniendo como marco de referencia para las futuras actividades las recomendaciones emanadas de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea.

5.5. En tal sentido, y de acuerdo con el análisis efectuado por el Proyecto RLA/98/003, Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM, a los principales Flujos de Tránsito, ya existen algunos sectores del espacio aéreo, principalmente durante los períodos especiales y horas punta, que están experimentando congestiones de tránsito debido básicamente a la diferencia de capacidad de los diversos sistemas ATC, o parte de ellos afectados por las congestiones de tránsito, inadecuada planificación de las operaciones en determinados aeropuertos y limitaciones en la infraestructura aeroportuaria.

5.6. Según la información proporcionada por las Administraciones y el análisis efectuado por el Proyecto RLA/98/003, ante el incremento previsto del tránsito aéreo, no obstante las mejoras logradas por la implantación de 40 Rutas RNAV y la reestructuración de la Red de Rutas ATS, la aplicación de mínimas de separación longitudinal de 10 minutos MNT y 80 RNAV, así como de la exitosa implantación RVSM y de las previsiones para implantar la RNP en las Regiones CAR/SAM, estas medidas podrían no ser suficientes para incrementar la capacidad del espacio aéreo y la disponibilidad de los niveles de vuelo óptimos que satisfagan la demanda en ambas Regiones.

5.7. La reunión tomó nota que la enmienda al Plan Regional CAR/SAM de los Sistemas CNS/ATM, aprobada por la Reunión GREPECAS/12, que permitirá a su vez enmendar el Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM (Vol. Básico y FASID), contempla que en la mayoría de los Flujos de Tránsito de ambas Regiones contenidos en las Tablas de Evolución ATM, se tiene prevista la implantación de las Unidades de Gestión de Afluencia del Tránsito (FMU) Nacionales para el 2008, y la ATFM Regional Centralizada para el 2010.

Unidades de Gestión de Afluencia de Tránsito (FMU) Nacionales y ATFM Regionales Centralizadas

5.8. La reunión reconoció que la implantación de las FMU Nacionales y de una ATFM Regional Centralizada garantizarán una afluencia óptima del tránsito aéreo en determinadas áreas o espacios aéreos en períodos que la demanda pudiera exceder la capacidad disponible del sistema ATC, reduciéndose por lo tanto las demoras en vuelo como en tierra y evitando la saturación del sistema. Esta implantación asegurará una utilización más eficaz de la capacidad disponible del espacio aéreo y de los aeropuertos sin aplicar restricciones innecesarias a las operaciones aéreas. Una propuesta de las funciones una ATFM regional Centralizada figura en el **Apéndice A** de esta parte del Informe.

Aspectos a considerar para la implantación de la ATFM

5.9. La reunión reconoció que la implantación regional de la ATFM será un proceso complejo y laborioso, y requerirá la participación activa de todas las partes involucradas. En tal sentido, con la finalidad de agilizar el proceso de planificación e implantación de la ATFM, es necesario que el Grupo de Tarea ATFM (ATFM/TF) del Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS, en el desarrollo de su Programa de Trabajo, considere y redefina, entre otros, los aspectos que figuran en los Apéndice A ya mencionado, y en el **Apéndice B**, y a las guías de orientación para la implantación regional de la ATFM propuesta por Uruguay que figuran en el **Apéndice C** de esta parte del Informe.

5.10. Asimismo, la reunión fue de la opinión que los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo del ATFM/TF que figuran en el **Apéndice D** a esta parte del Informe (corresponde al Apéndice C de la NE 12) deberán ser redefinidos tomando en cuenta que el literal d) del Programa de trabajo del ATFM/TF ya sería analizado por el Grupo de Trabajo sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS.

5.11. No obstante lo anterior, la reunión fue de la opinión que sería conveniente que miembros del ATFM/TF atiendan como observadores las reuniones del Grupo de tarea sobre aspectos institucionales para las coordinaciones correspondientes que fueran necesarias, previéndose realizar la próxima reunión del citado Grupo de tarea del 19 al 21 de septiembre de 2005 en Caracas, Venezuela.

5.12. La reunión fue informada por COCESNA que debido a su situación geográfica en la Región CAR, la cual la sitúa en las proximidades de importantes polos de desarrollo industrial, comercial y turístico, Centroamérica está experimentando un crecimiento sostenido de la aviación comercial, lo cual trae consigo, además de beneficios económicos, un fuerte impacto en la eficiencia de los servicios ATS, así como de las instalaciones y servicios aeroportuarios, esto se hace más evidente durante ciertos meses, días y horas, en determinadas áreas geográficas, rutas de vuelo y aeropuertos ubicados en la FIR Centroamérica.

5.13. La reunión reconoció que así como en otras áreas la implantación de la ATFM en la FIR Centroamérica demanda, entre otros, la correspondiente capacidad económica, adecuada infraestructura ATM/CNS y capacidad de gestión de proyectos, así como un entorno favorable, donde es necesaria la aportación y colaboración de operadores aéreos, dependencias ATS colaterales y otras entidades relacionadas.

5.14. Al respecto, COCESNA estima estar en una situación ventajosa, considerando que los recursos actualmente disponibles en COCESNA y en los Estados de Centroamérica, así como los proyectos que están siendo desarrollados o en proceso de implantación por parte de COCESNA, darían el soporte necesario para llevar a cabo la operación de la ATFM en el corto plazo, considerando el horizonte establecido en las Tablas de Evolución ATM para las Regiones CAR/SAM, aprobadas por el GREPECAS.

5.15. La reunión tomó nota de los recursos económicos y humanos disponibles en la organización así como la estrategia en la implantación de la ATFM en la FIR Centroamericana. La información en detalle sobre estos asuntos figura en el **Apéndice E**.

5.16. La reunión fue informada de la capacidad de gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo ya instalada en el Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA) ubicado en Sao José dos Campos, Brasil y las acciones adoptadas para la ATFM a través del sistema operacional del CGNA.

5.17. La reunión consideró como muy valiosa la información presentada y decidió que la misma fuera incluida en el **Apéndice F** para que sea considerada por el Grupo ATFM/TF.

5.18. Asimismo, la reunión tomó nota de los planes de Colombia con respecto al ATFM quien considera importante el establecimiento de estándares técnicos y operativos que permitan la interoperabilidad entre unidades de control de tránsito aéreo.

5.19. La reunión fue informada sobre los puntos de vista expresados durante la Reunión RAAC/9 (Santiago de Chile, abril de 2005) por los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana respecto a los aspectos institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales y en particular sobre la implantación de la ATFM.

5.20. Al examinar este asunto se pudo notar que dado el carácter de la implantación de la ATFM los aspectos institucionales para la gestión y control de los sistemas y facilidades multinacionales tienen un carácter relevante en todo el proceso de planificación, desarrollo e implantación de este servicio

5.21. En este sentido la reunión estuvo de acuerdo que se podría considerar la gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM) como sistema/servicio inicial para este propósito por lo siguiente:

- a) la ATFM está directamente relacionada con el componente del concepto operacional ATM referido a la organización y gestión del espacio aéreo;
- b) está relacionada con otros componentes del concepto; y
- c) ya se cuenta con la tecnología para implantar la ATFM en la Región.

5.22. La reunión tomó nota que en opinión de los directores de Aviación Civil de la región SAM se podían visualizar en las regiones CAR/SAM/NAM los siguientes escenarios para establecer arreglos institucionales y que podrían ser considerados dentro de la programación dirigida a la implantación ATFM:

- a) Sub-región integrada por Canadá, México y Estados Unidos;
- b) Centro América con su mecanismo sub-regional, COCESNA;
- c) El Caribe; y
- d) Sudamérica.

5.23. Estados Unidos comunicó a la reunión que, basado en su experiencia obtenida y en vista de los tremendos beneficios de la ATFM para los usuarios y proveedores de servicios ATS, apoyará y colaborará decididamente por medio de acuerdos bilaterales y multilaterales con los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM que están planificando la implantación ATFM, para lo cual ya inició los contactos correspondientes para establecer acuerdos con COCESNA, República Dominicana y otras administraciones de aviación civil.