



ATFM/TF/2  
NE/07  
REVISADA  
30/06/06

**Organización de Aviación Civil Internacional  
Proyecto Regional PNUD/OACI/RLA/98/003  
Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM**

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DE  
TRÁNSITO AÉREO EN LAS REGIONES CAR/SAM DEL COMITÉ ATM DEL SUBGRUPO  
ATM/CNS DE GREPECAS  
(ATFM/TF/2)**

(Bogotá, Colombia, 6 al 8 de Julio de 2006)

**Cuestión 5 del  
orden del día:**

**Revisión de los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del  
ATFM/TF**

**OBJETIVO DE DESEMPEÑO ATFM PARA LAS REGIONES CAR Y SAM  
RELACIONADAS CON LAS INICIATIVAS DEL PLAN MUNDIAL (GPI) DE LA OACI**

(Presentada por la Secretaria)

**RESUMEN**

Esta Nota de Estudio presenta la reestructura de las tareas ATFM en relación a objetivos de desempeño ATM según las nuevas iniciativas del plan mundial (GPI) de la OACI.

**Referencias:**

- *Segunda Enmienda del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750)*
- *Reporte de la Quinta Reunión de Todos los Grupos de Planificación e Implementación (ALLPIRG) (ALLPIRG/5) (Montreal, Canadá, 23 - 24 de marzo de 2006)*
- *Reporte de la Reunión Regional ATM para las regiones NAM/CAR (Santo Domingo Republica Dominicana, 17-21 de abril de 2006)*

**1 Introducción**

1.1 Durante la Reunión Regional ATM para las regiones NAM/CAR celebrada en Santo Domingo Republica Dominicana, del 17 al 21 de abril de 2006, el Jefe de la Sección de Gestión del Tránsito Aéreo en la Sede de la OACI hizo una presentación exhaustiva sobre la Segunda Enmienda del *Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc 9750)*, que en el futuro se nombrará Plan Mundial de Navegación Aérea (Plan Global). Las iniciativas del plan mundial (GPI) contenidas en el Plan Mundial

revisado fueron elaboradas por la Comisión de Aeronavegación basado en una hoja de ruta, aprovechando las capacidades actualmente disponibles y la infraestructura y tecnología ATM.

1.2 La Quinta Reunión de Todos los Grupos de Planificación e Implementación (ALLPIRG)/Grupo Asesor (ALLPIRG/5) que se celebró en Montreal, Canadá, del 23 al 24 de marzo de 2006, a la luz de las realidades presupuestarias y del nuevo proceso de planificación de negocios de la OACI, concordó que todo el trabajo futuro de los Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRG) debería justificarse y basarse en objetivos de desempeño claramente establecidos que apoyen los Objetivos Estratégicos de la OACI. Además, todos los términos de referencia de los PIRG se están revisando para asegurar que los recursos se dirigirán de manera más apropiada y todo el trabajo, incluyendo el de la Secretaría, debe apoyar el plan de negocios. Los métodos para informar sobre el trabajo de los PIRG a la Comisión y el Consejo también son revisados para asegurar que el avance sea medido contra fechas límite y para asegurar que los objetivos de desempeño sean cumplidos.

2.2 En este contexto, dicha Reunión ALLPIRG/5 acordó Conclusión 5/2 según lo siguiente:

*Que, reconociendo que continúa la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño en cuanto a la planificación e implementación de la infraestructura de navegación aérea, los grupos regionales de planificación:*

- a) *tomen nota de que el Plan Mundial es un componente significativo en la elaboración de planes regionales y nacionales y que, junto con el concepto operacional mundial ATM, proporciona una arquitectura eficaz para lograr un sistema ATM mundial armonizado y sin costuras;*
- b) *identifiquen las GPI que se alinean de manera más cercana con los planes de implementación bien establecidos en sus regiones respectivas;*
- c) *seleccionen las GPI que serían más eficaces para lograr los objetivos de la región, asegurando al mismo tiempo la continuación del trabajo ya realizado;*
- d) *implementen las GPI que toman en cuenta las Iniciativas a través de las regiones, para alinear los programas de trabajo y para elaborar planes nacionales y regional que facilitarán el logro de un sistema ATM Mundial;*
- e) *utilicen las herramientas de planificación como el mecanismo común de planificación e implementación, por lo tanto asegurando una coordinación apropiada y una integración mundial; y*
- f) *revisen en cada reunión de los PIRG como parte de su orden del día, el avance y retos identificados en la implementación de GPI utilizando una plantilla común.*

## 2 **Análisis**

2.1 Como seguimiento a las discusiones arriba mencionadas, y considerando que es necesario las tareas ATFM las Regiones CAR/SAM, la Reunión ATM NAM/CAR celebrada en Santo Domingo, acordó adoptar un enfoque basado en el desempeño para su programa de trabajo y emprender pasos para garantizar que su trabajo apoye completamente los procesos de planificación, las directivas del Consejo de la OACI y las Conclusiones ALLPIRG. Ya que es necesario continuar la armonización de los trabajos ATM en las Regiones CAR y SAM, se recomienda a la Reunión adoptar el siguiente:

**Proyecto de  
Conclusión XX**

**ACTUALIZACIÓN DE LAS TAREAS ATFM SEGÚN LOS  
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE DESEMPEÑO DE LA OACI**

Que en apoyo a la evolución desde un enfoque basado en sistemas hacia uno basado en el desempeño, los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM, elaboren e implementen programas de trabajo en apoyo al objetivos de desempeño ATBM como se indica en el **Apéndice A** a esta Nota de Estudio para la planificación de las tareas ATFM

2.2 La Secretaría oportunamente hará las coordinaciones necesarias y posteriormente se crearan las gráficas correspondientes que se colocaran en un sitio web interactivo. Una vez aprobadas y más afinadas, las tareas principales servirían como un programa de trabajo común ATFM para las Regiones CAR y SAM.

2.3 Ya que los Objetivos Estratégicos de la OACI se aplican a la comunidad regional y global ATM, también se deberían revisar la integración de programas de trabajo y términos de referencia de los diferentes Grupos de Trabajo ATM tomando en consideración las nuevas Iniciativas del Plan Mundial (GPI).

2.4 Estos trabajos deberían reorganizarse buscando optimizar los recursos humanos, ahorros económicos, así como también alentar el uso de medios electrónicos de comunicación entre los expertos de los Estados tales como Internet, videoconferencias, conferencias telefónicas, correo electrónico, y facsímile.

2.5 La nueva iniciativa de planificación mundial (GPI) de la OACI relacionadas con los aspectos ATFM, figura en el Apéndice B a la presente nota de estudio.

**3. Acciones sugeridas a la Reunión**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) tomar nota de la información contenida en esta Nota de Estudio;
- b) adoptar el Proyecto de Conclusión indicado en el párrafo 2.1; y
- c) acordar otras acciones que considere necesarias.

## APÉNDICE A

### OBJETIVO DE DESEMPEÑO ATFM PARA LAS REGIONES CAR Y SAM

#### Mejorar el equilibrio entre demanda y capacidad

##### *Beneficios*

Los beneficios de este objetivo de desempeño son:

- reducción en esperas inducidas por condiciones meteorológicas y de tránsito que conducen a una reducción del consumo de combustible;
- corrientes de tránsito mejoradas y más fluidas;
- predecibilidad mejorada;
- mejora en la gestión de demanda en exceso de servicio en sectores ATC y en aeródromos;
- eficiencia operacional mejorada;
- capacidad de aeropuertos mejorada
- capacidad del espacio aéreo mejorada; y
- gestión de la seguridad operacional mejorada.

##### *Estrategia (2008)*

- identificar a las partes interesadas clave (proveedores y usuarios de servicio ATC, autoridades militares, autoridades aeroportuarias, operadores de aeronaves y organizaciones internacionales relevantes) para coordinación y cooperación mediante un proceso CDM;
- identificar y analizar problemas de corriente de tránsito y elaborar métodos para mejorar la eficiencia, por ejemplo:
  - estructura de las aerovías mejorada (rutas unidireccionales), comunicaciones, vigilancia, capacidad aeroportuaria y cartas de acuerdo;
- identificar problemas actuales de corrientes de tránsito regionales y elaborar métodos para mejorar la eficiencia de manera gradual según se requiera;
- definir los elementos comunes de conciencia situacional;
  - visualización común de tránsito, visualización común de condiciones meteorológicas (Internet), comunicaciones (conferencias telefónicas, web), asesorías diarias por medio de conferencias telefónicas; y
- elaborar métodos para establecer pronósticos de demanda/capacidad;
- elaborar una estrategia y programa de trabajo regionales para la implementación de ATFM; y
- monitorear el avance de la implementación.

##### *GPI*

Lo anterior está apoyado por GPI/6: gestión de la afluencia del tránsito aéreo.

**APENDICE B**

**Tabla 1. Iniciativas del plan mundial y su relación con los principales grupos**

GPI		En ruta	Area Terminal	Aeródromo	Infraestructura de apoyo
GPI-1	Uso flexible del espacio aéreo	X	X		
GPI-2	Separación vertical mínima reducida	X			
GPI-3	Armonizar los sistemas de niveles	X			
GPI-4	Alinear las clasificaciones del espacio aéreo superior	X			
GPI-5	Navegación de Area (RNAV) y Performance de Navegación Requerida (RNP)	X	X	X	
GPI-6	Gestión de la afluencia de tránsito aéreo	X	X	X	
GPI-7	Gestión dinámica y flexible de las rutas ATS	X	X		
GPI-8	Colaboración en el diseño y gestión del espacio aéreo	X	X		
GPI-9	Conciencia situacional	X	X	X	X
GPI-10	Diseño y gestión de áreas terminales		X		
GPI-11	SID y STAR RNP y RNAV		X		
GPI-12	Procedimientos de llegada basados en FMS		X		X
GPI-13	Diseño y gestión de aeródromos			X	
GPI-14	Operaciones en pista de aterrizaje			X	
GPI-15	Equipar la capacidad operacional IMC y VMC		X	X	X
GPI-16	Sistema de apoyo a la toma de decisiones	X	X	X	X
GPI-17	Implantación de aplicaciones de enlace	X	X	X	X

GPI		En ruta	Area Terminal	Aeródromo	Infraestructura de apoyo
	de datos				
GPI-18	Servicios de información electrónica	X	X	X	X
GPI-19	Sistemas meteorológicos	X	X	X	X
GPI-20	WGS-84	X	X	X	X
GPI-21	Sistemas de navegación	X	X	X	X
GPI-22	Infraestructura de redes de comunicación	X	X	X	X
GPI-23	Espectro aeronáutico	X	X	X	X

**(GPI-6) GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO**

**Alcance:** La implantación de medidas estratégicas, tácticas y pre-tácticas dirigidas a la organización y gestión de los flujos de tránsito de manera tal que la totalidad del tránsito manejado en un momento dado o en un determinado espacio aéreo o aeródromo sea compatible con la capacidad del sistema ATM.

**Objetivos ATM relacionados:** ATFM centralizada; cooperación interregional para la ATFM; establecimiento de bases de datos ATFM; aplicación de la planificación estratégica ATFM; aplicación de la planificación pre-táctica ATFM; Aplicación de la planificación táctica ATFM.

**Descripción de la estrategia**

1.35 La implantación de medidas relacionadas con el equilibrio entre demanda y capacidad, conocida comúnmente como gestión de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM), realizada a nivel regional donde fuera necesario, mejorará la capacidad del espacio aéreo y la eficiencia operacional.

1.36 En caso que la demanda de tránsito exceda la capacidad en forma regular, dando lugar a continuas y frecuentes demoras en el tránsito, o cuando resulte evidente que la demanda de tránsito proyectada excederá la capacidad disponible, las dependencias ATM correspondientes, en consulta con los explotadores de aeronaves, deberían considerar la aplicación de medidas para mejorar el uso de la capacidad existente en el sistema y la elaboración de planes para aumentar la capacidad, a fin de satisfacer la demanda real o proyectada. Cualquier planificación para aumentar la capacidad debería realizarse de una manera estructurada y conjunta.

1.37 Los Estados y las Regiones deberían evolucionar hacia un enfoque de la gestión de la capacidad basado en la colaboración. El concepto operacional ATM contempla un enfoque más estratégico de la ATM, en general, y una reducción de la dependencia en la gestión táctica de la afluencia, a través de la colaboración en la toma de decisiones. Es inevitable que persista la necesidad de una intervención táctica en la afluencia; no obstante, una coordinación más estrecha entre los usuarios del espacio aéreo y los proveedores del servicio ATM puede reducir la necesidad de intervenciones tácticas rutinarias, que, a menudo, causan interrupciones en las operaciones de las aeronaves.

---