

**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 ATFM
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 2 del
orden del día:**

**Concepto Operacional de la Gestión de la afluencia en las Regiones del
Caribe/Sudamérica (CONOPS ATFM CAR/SAM).**

**ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES Y CARACTERÍSTICAS DE LAS FASES ESTRATÉGICA
Y TÁCTICA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ATFM EN LAS REGIONES CAR Y SAM**

(Presentada por Brasil)

Resumen

En esta nota de estudio se presenta la experiencia del Estado de Brasil obtenida con los estudios de la metodología utilizada por la CFMU en las fases estratégica y táctica del servicio ATFM así como la utilización en el proyecto del CGNA.

1. Introducción

1.1 Ni siempre es posible lograr una afluencia óptima del tránsito aéreo, principalmente debido a varios factores e interés diversificados o antagónicos de los usuarios, las limitaciones de los sistemas de navegación, los factores meteorológicos. Como consecuencia se presentan las demoras de los vuelos, la utilización de niveles de vuelos no económicos, nuevas rutas y desvíos, interrupciones de los programas de vuelos de las aeronaves, mayores gastos de combustibles, congestión en los aeropuertos y edificios terminales e insatisfacción de los usuarios. Medidas impuestas por el ATC (control de la afluencia) son, normalmente, restrictivas y solamente debería mantenerse para garantizar la seguridad del vuelo. Medidas de gestión de la afluencia, a través de decisiones compartidas, presentan como el modelo más adecuado para la ATM.

1.2 De esta manera, desde el año de 1997, el CGNA ha desarrollado estudios y pesquisas a cerca de los modelos de gestión de afluencia de tránsito aéreo más adecuado a las necesidades de Brasil, teniendo en cuenta la situación de los sistemas ATC automatizados y las características nacionales, específicamente las situaciones de desbalance de tránsito aéreo en determinados aeropuertos. Se utilizó los documentos disponibles por la FAA (ATCSCC) y Eurocontrol (CFMU), concluyéndose que la Concepción Operacional de la ATFM debería tener como referencia principal el modelo de CFMU.

2. Modelo ATFM

2.1 Los modelos presentados por el CFMU presentan, básicamente, a relación de balance entre la demanda y capacidad a través de gráficos cartesianos, para un determinado periodo futuro. Ese período futuro define la fase a ser utilizada, es decir:

Fase Estratégica

2.2 La fase estratégica presenta la relación demanda y capacidad para el período futuro que no sea el día de vuelo. Puede ser representado, especialmente, por presentaciones automáticas generadas desde el día actual hasta 7 (siete) días adelante, siempre con una duración de 24 (veinte y cuatro) horas: D0; D1; D2; D3; D4; D5; D6 y D7. A cada día "D7", debe ser generado un listado de los elementos que presentan situaciones de saturación de tránsito aéreo y el proceso de decisiones compartidas debe ser iniciado. Los demás días "D1, D2, D3, D4, D5 y D6" deben tener sus listados actualizados. El análisis final debe ser hecho a través de las fases pre-táctica y táctica.

Nota 1 - La presentación D0, también, debe ser utilizada para la fase pre-táctica.

Nota 2 - Presentaciones generadas, manualmente, por el gerente ATFM puede establecer la relación demanda y capacidad para cualquier período futuro y con cualquier duración.

Fase pre-táctica

2.3 La fase pre-táctica presenta la relación demanda y capacidad para el propio día del vuelo. Todo la planificación inicial debe tener pasado durante la fase estratégica, incluso con las propuestas de medidas compartidas excepto se ocurrir algunas restricciones no previstas, con reducción efectiva de la capacidad instalada.

Fase táctica

2.4 La fase táctica es muy dinámica y presenta la relación demanda y capacidad desde el momento actual hasta algunas horas adelante. Prácticamente se aplicaran las medidas compartidas a través de informes al ATC y los exploradores de aeronaves y aeropuertos.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) analizar los diferentes escenarios propuestos por los modelos de la ATFM; y
- c) instar a los miembros del Grupo de Tarea ATFM del Comité ATM a iniciar las actividades y tareas asignadas por GREPECAS en esta materia y a participar en las actividades que desarrolle el Grupo de Tarea sobre las fases ATFM para a Concepción Operacional del ATFM.