



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Quinta Reunión del Subgrupo de Gestión del Tránsito Aéreo / Comunicaciones,
Navegación y Vigilancia (ATM/CNS/SG/5) Comité ATM**

Lima, Perú, 13 al 17 de noviembre de 2006

ATM/COMM/5 – NE/15
27/10/05

**Cuestión 2 del
Orden del día:**

Informe de los Grupos de Tarea del Comité ATM

2.2 Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo (Tarea ATM – ATFM/400)

GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DE TRÁNSITO

(Presentada por México)

Resumen

México propone establecer una Unidad Regional Coordinadora de la Afluencia del Tránsito Aéreo en la Región CAR-W, para llevar a cabo la coordinación apropiada de los flujos del tránsito aéreo entre las Regiones NAM y SAM que pretendan operar dentro de la Región CAR-W, considerando que México ha adquirido la experiencia apropiada derivada del número de operaciones que se registran en el espacio aéreo Mexicano, así como contar con la infraestructura necesaria, sistemas, equipos requeridos y personal especializado con experiencia para desempeñar esta importante tarea.

1. Introducción.

1.1 Siguiendo las recomendaciones de la OACI, para el desarrollo e implementación de un sistema regional y mundial de gestión de la afluencia de tránsito aéreo y para satisfacer las necesidades de regulación del tránsito aéreo en incremento en aquellos aeropuertos internacionales de la Región con alta densidad de tránsito.

1.2 Reconociendo los principales Flujos de Tránsito de la Región CAR-W, así como de las regiones adyacentes NAM y SAM, se hace necesario adoptar medidas y procedimientos apropiados regionalmente para atender el creciente volumen de operaciones aéreas hacia y desde los principales aeropuertos internacionales de dichas Regiones. **(Véase anexos 1 y 2).**

1.3 En México el Servicio de Control de Flujo se ha venido proporcionando a partir de febrero de 2001, desde una posición de operación ATFM ubicada en el Centro de Control de MEX para realizar tales funciones, contando con las herramientas apropiadas de comunicaciones, hardware, software y personal altamente capacitado con nivel de Supervisión para la toma adecuada de decisiones, reuniendo todos los elementos necesarios para efectuar esta importante tarea.

1.4 Actualmente, se hace frente a la demanda nacional que excede la capacidad de algunos aeropuertos, principalmente el de la Ciudad de México, así como el de Cancún, Quintana Roo, San José del Cabo Baja California Sur, Guadalajara, Jalisco, Monterrey, Nuevo León, Toluca, Estado de México y Tijuana, Baja California Norte, así como cualquier otro aeropuerto que por eventos especiales lo requiera.

1.5 La posición ATFM en el ACC MEX esta soportada actualmente con un software y hardware desarrollado por personal de SENEAM, que proporciona información oportuna y confiable del estado que guarda la capacidad y la demanda de tránsito aéreo en los aeropuertos donde se justifique, denominado PROSAT (Pronóstico de Saturación).

1.6 Se cuenta con el apoyo de la AFTN, ETMS, FDP y RDP, mensajes CPL, FPL, EST, ACT, información meteorológica, NOTAMS y comunicaciones punto a punto entre las unidades ATS.

1.7 Se han llevado a cabo reuniones y acuerdos con la FAA para contar con la asistencia técnica en la organización, establecimiento y operación de una unidad de gestión de flujo a nivel nacional y FIR Oceánica MZT, bajo la jurisdicción de México, a la que se propone denominar “Centro de Control de Flujo México (CCFMEX)” así como, identificar las necesidades de coordinación tanto técnicas como operativas que sean requeridas.

2. Desarrollo

2.1 Actualmente el sistema PROSAT (Pronóstico de Saturación) procesa y muestra la siguiente información en ambiente Windows:

- ventana para ingresar o modificar datos del plan de vuelo,
- cálculo de estimados de llegada al Aeropuerto por lapsos de 15 minutos en tiempo real,
- planes de vuelo pasivos y sus horas previstas de salida,
- planes de vuelo activos y sus horas previstas de llegada,
- fijos de entrada al Aeropuerto con indicación del número de aeronaves y sus horas estimadas a dichos puntos,
- alertas visuales cuando se pronostica que las operaciones de llegada exceden la capacidad del aeropuerto,
- regla cronológica que indica el orden de llegada de las aeronaves.

2.2 Si bien en la actualidad la posición existente en el Centro de Control de México tiene la capacidad para atender a los aeropuertos antes mencionados, se están realizando los estudios para determinar el número de posiciones ATFM que pudieran requerirse para el intercambio de información con los países adyacentes, y en su caso satisfacer las necesidades de coordinación con los FIRs de la región CAR-W. Se requiere adecuar el equipo de soporte e información actualmente disponible, además de la presentación gráfica del ETMS (Enhanced Traffic Management System). Es necesario implementar líneas de comunicación con los aeropuertos que se requieran en la Región CAR-W.

2.3 Se hace notar que México actualmente esta llevando a cabo una modernización de los Sistemas de Procesamiento Radar y Plan de Vuelo que nos permite cumplir con todos los requerimientos modernos de la Gestión del Tránsito Aéreo Regional.

3. Conclusión

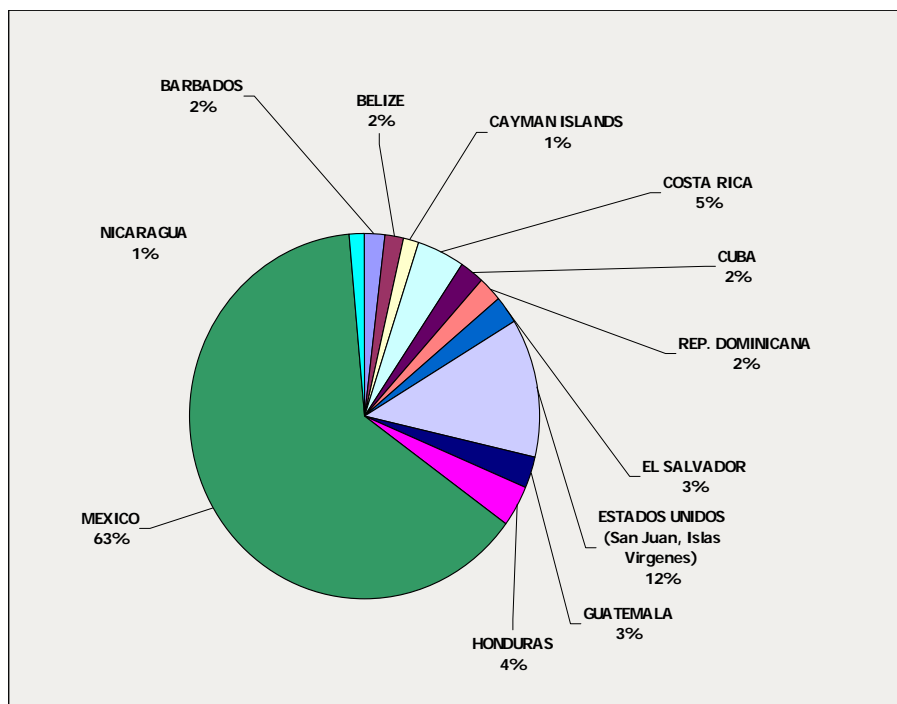
3.1 México cuenta actualmente con la capacidad técnica y operativa para desarrollar el servicio ATFM dentro de su espacio aéreo nacional por lo que se tiene previsto en el mediano plazo oficializar la utilización de una FMU para el manejo del flujo del tránsito nacional. Así mismo es del interés de México ofrecer a la comunidad aeronáutica internacional, nuestra capacidad técnica, operativa y experiencia adquirida para coadyuvar en los esfuerzos regionales de la OACI para una eficiente administración del flujo de tránsito aéreo de la Región CAR-W.

4. Acción Sugerida.

- a) Se invita a la reunión a considerar el proyecto que se expone en la presente Nota de Estudio y se impulse el establecimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales entre las FIR adyacentes y la factibilidad para que México se encargue de proporcionar los Servicios ATFM en la Región CAR-W.

ANEXO 1

MOVIMIENTO DE AERONAVES EN LOS AEROPUERTOS DE LA REGION CAR-W PERIODO 2002 AL 2005



ANEXO 2

RESUMEN

AEROPUERTOS	NUMERO DE OPERACIONES				CRECIMIENTO (+/-) DE OPERACIONES (%)			TENDENCIA (%)	TOTAL VUELOS
	2002	2003	2004	2005	Periodo 02-03	Periodo 03-04	Periodo 04-05	Periodo 2002 AL 2005	Periodo 2002 al 2005
DE LA REGION CAR									
BARBADOS	54.996	52.669	53.255	53.640	-4,23%	1,11%	0,72%	-0,80%	214.560
BELIZE	42.784	47.468	47.579	49.062	10,95%	0,23%	3,12%	4,77%	186.893
CAYMAN ISLANDS	35.700	34.400	37.840	33.500	-3,64%	10,00%	-11,47%	-1,70%	141.440
COSTA RICA	123.511	118.700	125.439	132.318	-3,90%	5,68%	5,48%	2,42%	499.968
CUBA	58.128	60.966	65.606	70.023	4,88%	7,61%	6,73%	6,41%	254.723
REP. DOMINICANA	58.493	64.986	65.453	68.995	11,10%	0,72%	5,41%	5,74%	257.927
EL SALVADOR	68.063	70.009	70.231	74.447	2,86%	0,32%	6,00%	3,06%	282.750
ESTADOS UNIDOS	334.290	334.356	335.516	324.717	0,02%	0,35%	-3,22%	-0,95%	1.328.879
GUATEMALA	73.000	71.540	73.000	78.475	-2,00%	2,04%	7,50%	2,51%	296.015
HONDURAS	98.262	94.608	92.884	86.156	-3,72%	-1,82%	-7,24%	-4,26%	371.910
MEXICO	1.715.642	1.721.368	1.829.733	1.849.576	0,33%	6,30%	1,08%	2,57%	7.116.319
NICARAGUA	39.979	40.456	41.086	39.341	1,19%	1,56%	-4,25%	-0,50%	160.862
TOTAL	2.702.848	2.711.526	2.837.622	2.860.250	0,32%	4,65%	0,80%	1,92%	11.112.246