



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA SUDAMERICANA

PROYECTO ESPECIAL DE IMPLANTACIÓN (SIP) DE LA OACI

TALLER SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN MARCO DE REFERENCIA NACIONAL DE PERFORMANCE PARA ALCANZAR UN SISTEMA ATM MUNDIAL

(Lima, 13 al 17 de abril de 2009)

MÉTODO DEL EJERCICIO PRÁCTICO

1. Características de la industria

Indique el crecimiento actual y proyectado del tránsito aéreo en su Estado, e identifique los desafíos a la eficiencia en su Estado, si los hay.

2. El proveedor de servicios de navegación aérea

Describa brevemente la organización que brinda los servicios de navegación aérea en su Estado, incluyendo su formato institucional, estructura de capital, principales accionistas y gerencia.

3. Principales partes involucradas/socios

Identifique las principales partes involucradas/socios, como, por ejemplo, los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo (las líneas aéreas comerciales que utilizan el espacio aéreo, la aviación de negocios, la aviación general, los militares, etc.) y las posibles fuentes de financiamiento.

4. Definición del problema

Los actuales sistemas convencionales de navegación aérea podrían tener varias limitaciones, lo cual dependerá del Estado o de la Región en cuestión. Enumere dichas limitaciones en su Estado.

6. Plan Nacional de Navegación Aérea basado en la Performance

Defina el ámbito geográfico del Plan Nacional de Navegación Aérea y determine los flujos de tránsito principales. Explique brevemente la visión de su Estado para alcanzar un sistema mundial ATM transparente. Específicamente, establezca los objetivos nacionales de performance para la infraestructura de navegación aérea, enumere los sistemas de navegación aérea y, a través de un análisis de brechas, defina las mejoras operacionales a corto y mediano plazo.

7. Formularios del marco de referencia de la performance (PFF)

Aplicando el enfoque normalizado, desarrolle los PFF para distintos objetivos nacionales de performance, determinando los proyectos/tareas pertinentes y asegurando su vinculación con las Áreas Clave de Performance (KPA) y las iniciativas del Plan Mundial (GPI).

8. Gestión del riesgo

¿Cuáles son los riesgos identificados para este Plan Nacional de Navegación Aérea? Y, de existir, describa los planes/técnicas de mitigación del riesgo.

— FIN —

APÉNDICE A

FORMULARIO DEL MARCO DE REFERENCIA DE LA PERFORMANCE (muestra)

OBJETIVOS REGIONALES DE PERFORMANCE /OBJETIVOS NACIONALES DE PERFORMANCE OPTIMIZAR LA ESTRUCTURA DE RUTAS ATS EN EL ESPACIO AÉREO EN RUTA				
Beneficios				
Medio ambiente Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> reducciones en el consumo de combustible; capacidad de la aeronave de realizar vuelos más próximos a las trayectorias preferidas; aumento en la capacidad del espacio aéreo; facilita el uso de tecnologías avanzadas (por ejemplo, llegadas basadas en el FMS) y herramientas en apoyo de las decisiones del ATC (por ejemplo, medición y establecimiento de secuencias), aumentando así la eficiencia. 			
Estrategia Corto plazo (2010) Mediano plazo (2011 - 20015)				
COMPONENTES DEL ATM	TAREAS	CRONOGRAMA INICIO-FIN	RESPONSA-BILIDAD	SITUACIÓN
AOM	Espacio aéreo en ruta <ul style="list-style-type: none"> analizar la estructura de rutas ATS en ruta e implantar toda mejora identificable; implantar todos los requisitos regionales restantes (por ejemplo, las rutas RNP 10) concluir la implantación del WGS-84 monitorear el avance de la implantación desarrollar una estrategia y un programa de trabajo para diseñar e implantar una red de rutas troncales que conecte los pares de ciudades principales en el espacio aéreo superior y para el tránsito desde/hacia los aeródromos, en base a la PBN, y en particular, la RNAV/5, tomando en cuenta la armonización inter-regional; monitorear el avance de la implantación 	2005-2008		
Vínculo con las GPI	GPI/5: navegación basada en la performance, GPI/7: gestión dinámica y flexible de las rutas ATS, GPI/8: diseño y gestión del espacio aéreo en forma conjunta, GPI/11: SID y STAR RNP y RNAV, y GPI/12: procedimientos de llegada basados en el FMS.			