



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

MEVA/TMG/36 — NE/05  
25/05/21

**Trigésima Sexta Reunión del Grupo de Gerencia Técnica de MEVA  
(MEVA/TMG/36)**

En línea, del 1 al 3 de junio de 2021

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**MEVA Fase IV  
4.3 Nuevas necesidades de comunicaciones CAR**

**PROYECCIONES DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN (FAA)  
SOBRE REQUERIMIENTOS DE RED**

(Presentada por Estados Unidos)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta nota de estudio presenta proyecciones de la Administración Federal de Aviación (FAA) para los requerimientos de la red basado en volúmenes de tránsito y nueva funcionalidad.	
<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• “Efectos del nuevo coronavirus (COVID-19) en la aviación civil: análisis del impacto económico”, Montreal, Canadá, 1 de abril de 2021, Desarrollo económico de la OACI - Oficina de transporte aéreo.</li><li>• Plan mundial de navegación aérea, 6ta edición, Documento 9750 de la OACI.</li></ul>

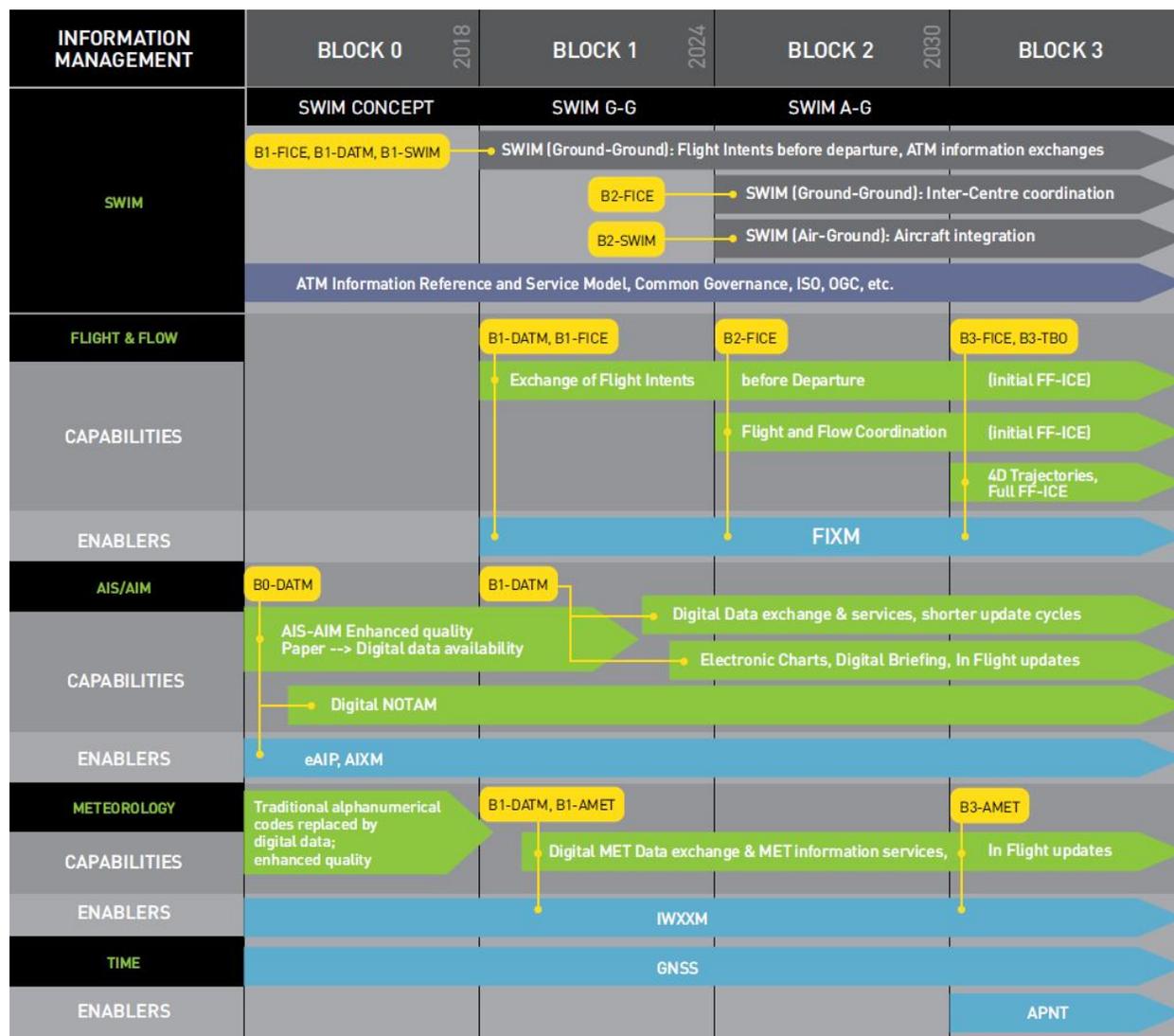
**1. Introducción**

1.1 Las necesidades de ancho de banda para CANSNET son impulsadas por los volúmenes de tránsito aéreo y la introducción de nuevos servicios y funcionalidades. La COVID-19 ha impactado los volúmenes de tránsito y también ha afectado los cronogramas de desarrollo para la introducción de nuevas funciones. Como tal, las escalas de tiempo para la demanda de ancho de banda para CANSNET han cambiado.

## 2. Discusión

2.1 Los volúmenes de tráfico se vieron afectados drásticamente por COVID-19. Un informe reciente de la Oficina de Transporte Aéreo de Desarrollo Económico de la OACI<sup>1</sup> indica que será al menos 2022 antes de que los volúmenes de tráfico vuelvan a sus niveles de 2019. Este es un deslizamiento mínimo de dos años en el tráfico proyectado previamente.

2.2 Las siguientes Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), mejormente mostrados en el Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI<sup>2</sup>, es probable que influyan en la demanda de ancho de banda para el tránsito entre centros: Gestión digital del tránsito aéreo (DATM), Información de vuelo y flujo para un entorno colaborativo (FICE), gestión de la información en todo el sistema (SWIM) y operaciones de red (NOPS).



<sup>1</sup> “Efectos del nuevo coronavirus (COVID-19) en la aviación civil: análisis del impacto económico”, Montreal, Canadá, 1 de abril de 2021, Desarrollo económico de la OACI - Oficina de transporte aéreo.

<sup>2</sup>

2.3 DATM recomienda la incorporación de formatos de datos XML para objetos meteorológicos y de vuelo para 2024 de ASBU Bloque 1 (2019-2024). La implementación más avanzada es para el Modelo de Intercambio de Información Meteorológica (IWXXM) de la OACI que se incluye como archivos adjuntos de mensajes de Sistema de tratamiento de mensajes de los servicios de tránsito aéreo (AMHS). La OACI estableció un objetivo de noviembre de 2020 para el intercambio IWXXM, pero aún no se ha logrado en la región NAM/CAR. Es probable que los primeros intercambios internacionales del Servicio Meteorológico Nacional (NWS) de EE. UU., A través de la ATN, se realicen con los bancos de datos regionales de OpMet (RODB) de Brasil, Japón y Reino Unido. Un aumento significativo en el ancho de banda para la transmisión dentro de la región, por ejemplo con Cuba, es probable que se vea mitigado por la compresión. Tenga en cuenta que el NWS tiene la intención de mantener la distribución del clima del Código Alfanumérico Tradicional (TAC) hasta al menos 2026.

2.4 Los servicios FICE están destinados a operar en un entorno SWIM. El ASBU actual del Bloque 1 (FF-ICE / 1: solicitud antes de la salida) está previsto para 2025 y la operación SWIM multicéntrica con FIXM en el período 2025-2030.

2.5 Tenga en cuenta que SWIM aún no es un servicio aprobado para operar en la Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas (ATN) privada; cualquier apoyo de SWIM no debería afectar el flujo de elementos de la ATN que son esenciales para la seguridad aérea: voz del controlador, planes de vuelo, progreso de vuelo, información meteorológica, NOTAM y búsqueda y rescate.

2.6 NOPS aborda las medidas de colaboración ATFM para regular los caudales máximos que involucran franjas horarias de salida y tasas administradas de entrada a los espacios aéreos. Esta información no es esencial para la seguridad aérea y se ha intercambiado previamente con la FAA a través de Internet (por ejemplo, Trinidad y Tobago). El Sistema de Información Operacional (OIS) de la Red de Intercambio de Datos ATFM de CANSO para las Américas (CADENA) es una implementación regional temprana y económica a través de Internet. Los planes de implementación regional adicionales son inciertos.

2.7 En marzo de 2021, República Dominicana inició el intercambio automático de planes de vuelo activo "NAM ICD Clase 2" con FAA Miami ARTCC. En junio de 2021, Cuba expandirá sus intercambios de 'Clase 1' a Houston además de Miami. Estos intercambios de mensajes dependientes del tiempo exigen aún más los requisitos de disponibilidad de CANSNET.

### **3. Conclusiones**

3.1 Las mayores demandas de ancho de banda para CANSNET son inciertas debido al impacto de la COVID-19 en los volúmenes de tránsito y los retrasos en el desarrollo de funciones. Es poco probable que el tránsito regional alcance los niveles de 2019 hasta 2022 como muy pronto.

3.2 El requisito de ancho de banda más inmediato es la introducción del clima IWXXM como accesorios AMHS FTBP. Es probable que las demandas de la región sean lentas.

3.3 Las demandas de ancho de banda de CANSNET de las nuevas funciones son inciertas, pero es poco probable que se materialicen antes de 2025.

3.4 Con una mayor dependencia del tiempo del tránsito, puede haber una mayor necesidad de redundancia de ruta en lugar de ancho de banda.

3.5 Otras demandas de tránsito IP adicionales (por ejemplo, tránsito de AIREON adicional) podrían ser manejadas por el sistema actual.

#### **4. Acciones sugeridas**

4.1 Se exhorta respetablemente a la Reunión a:

- a) revisar la información presentada en esta Nota de estudio; y
- b) discutir sus contenidos y tomar la acción apropiada.