

FMU EZE

INFORME DIARIO POST OPERACIONES

01 de Enero de 2026



**Secretaría
de Transporte**
Ministerio de Economía

**EANA | NAVEGACIÓN
AÉREA ARGENTINA**

**FMU EZE | Gestión de Afluencia
Área de gestión post operaciones**

Introducción

El Análisis posterior a las operaciones es el paso final en el proceso de planificación y gestión ATFM.

Durante esta fase, se lleva a cabo un proceso analítico para medir, investigar e informar los sucesos y actividades diarias. El mismo es fundamental para el desarrollo de prácticas y/o enseñanzas que mejoren aún más los procedimientos y actividades operacionales.

En este informe se incluye la planificación prevista para el día de operación y lo efectivamente acontecido con el fin de generar un aprendizaje y establecer un proceso de mejora continua.

En una primera etapa el informe post-operaciones incluye información respecto al sector TMA BARIES por entenderse que es el más crítico del sistema actual, sin perjuicio a que eventualmente puedan sumarse otros sectores aéreos y/o aeropuertos.

La FMU EZE comparte el INFORME DIARIO POST OPERACIONES con la comunidad aeronáutica y se invita a la misma a que proporcione una retroalimentación respecto a las operaciones realizadas.

Demanda de tránsito

Comparación entre la demanda de tránsito
prevista y las operaciones reales



Cantidad de movimientos previstos

A continuación, se detalla en forma gráfica la planificación prevista en lo que respecta a demanda comercial regular y un inferido con la predicción de aviación general (SADF-SABE-SAEZ) para el TMA BARIES.

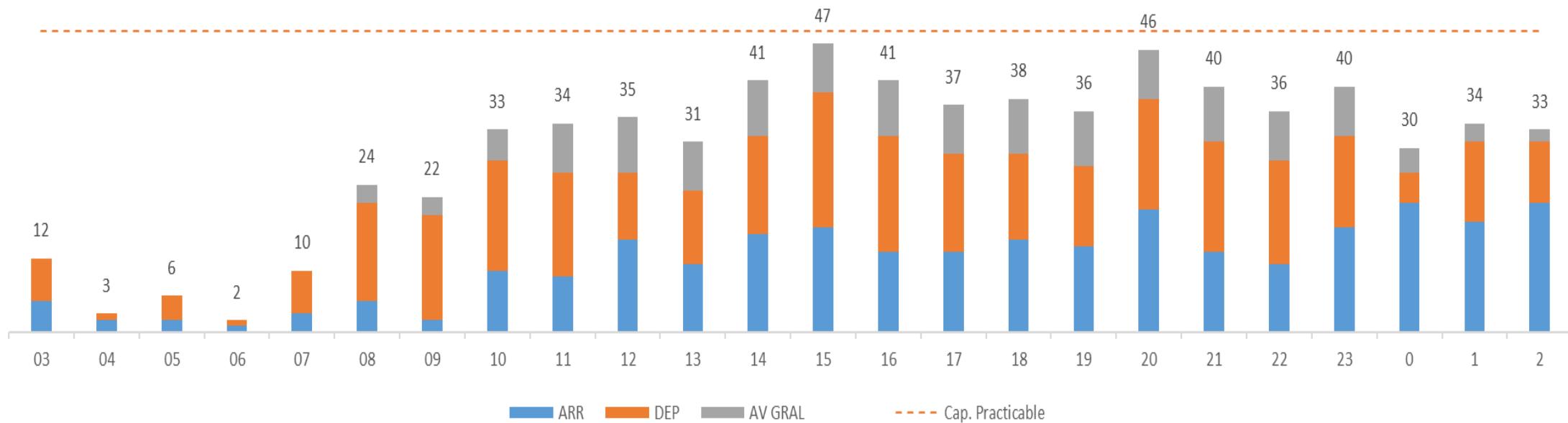
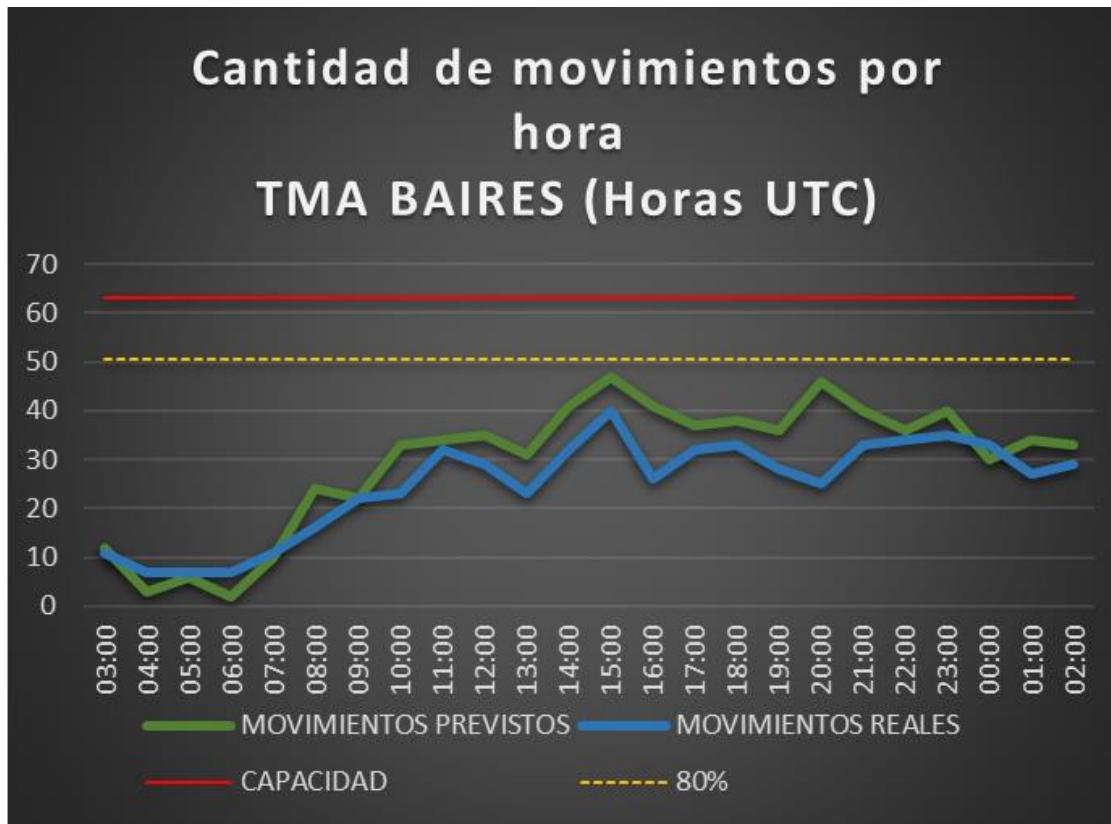


Ilustración. Cantidad de tránsito previsto TMA BARIES (Hora UTC)

Cantidad de movimientos en el TMA Baires

A continuación, se compara en forma gráfica la cantidad de movimientos que efectivamente hubo en el TMA BAires durante toda la jornada respecto de lo planificado.



Aclaración:

*La información de demanda “Prevista” utilizada en este informe se compone del reporte de itinerarios aprobados suministrado por ANAC para aviación comercial regular y un inferido con la predicción de aviación general.

** La información de demanda “Real” utilizada en este informe (aviación comercial regular, general y militar) es resultado del conteo manual de las FPV de los mismos.

Detalle de movimientos en el TMA Baires

| jueves, 1 de enero de 2026 | | | Av. Comercial | | | | | | | | | | | | Av. General | | | | | | | | | | | | Av. Militar | | Otros | |
|----------------------------|------------------------|--------------------|---------------|------------|----------|---------|----------------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|----------|----------------|---|---|---|-------------|--|-------|--|
| HORA UTC | DEMANDA TOTAL PREVISTA | DEMANDA TOTAL REAL | SAEZ | SABE | SADP | Total/H | SAEZ | SABE | SADF | SADP | SADM | SADL | OTRO | Total/H | SAEZ | SABE | SADF | SADP | SADM | SADO | Total/H | CRUCES | STAS | | | | | | | |
| 03:00 | 12 | 11 | 9 | 2 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 04:00 | 3 | 7 | 7 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 05:00 | 6 | 7 | 7 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 06:00 | 2 | 7 | 4 | 3 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 07:00 | 10 | 11 | 8 | 3 | 0 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 08:00 | 24 | 16 | 8 | 7 | 0 | 15 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 09:00 | 22 | 22 | 12 | 10 | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 10:00 | 33 | 23 | 12 | 10 | 0 | 22 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 11:00 | 34 | 32 | 18 | 13 | 0 | 31 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 12:00 | 35 | 29 | 9 | 19 | 0 | 28 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 13:00 | 31 | 23 | 9 | 10 | 0 | 19 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 14:00 | 41 | 32 | 5 | 25 | 0 | 30 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 15:00 | 47 | 40 | 8 | 27 | 0 | 35 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | | | |
| 16:00 | 41 | 26 | 8 | 17 | 0 | 25 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | | |
| 17:00 | 37 | 32 | 7 | 20 | 0 | 27 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 18:00 | 38 | 33 | 12 | 16 | 0 | 28 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | | |
| 19:00 | 36 | 28 | 11 | 16 | 0 | 27 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 20:00 | 46 | 25 | 4 | 20 | 0 | 24 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 21:00 | 40 | 33 | 8 | 23 | 0 | 31 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | | | |
| 22:00 | 36 | 34 | 11 | 21 | 0 | 32 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 23:00 | 40 | 35 | 12 | 22 | 0 | 34 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 00:00 | 30 | 33 | 13 | 18 | 0 | 31 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 01:00 | 34 | 27 | 10 | 17 | 0 | 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| 02:00 | 33 | 29 | 13 | 15 | 0 | 28 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | |
| TOTAL | 711 | 595 | 225 | 334 | 0 | | 2 | 4 | 28 | 0 | 0 | 1 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 1 | 3 | | | | | | | |
| | Previsto | Real | | | | | Total Av. Com. | 559 | | | | | | | Total Av. Gen. | 35 | | | | | | | Total Av. Mil. | 0 | | | | | | |

Capacidad operativa

Factores que influyen en la capacidad operativa



INFRAESTRUCTURA

| | |
|--------|---|
| SAEZ | - |
| SABE | - |
| SADF | - |
| SAZS | - |
| BAIRES | - |

CNS

| | |
|--------|---|
| SAEZ | - |
| SABE | - |
| SADF | - |
| SAZS | - |
| BAIRES | - |

RESTRICCIONES

SAEF

-

CNS

SAEF

(NOTAM A4688/2025) CONTINGENCIA PROC ATS ACT ACC EZEIZA NO PROVEE DEBIDO A FALLA DE COMUNICACIÓN EN W29 BTN GBE-VOTRA FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM. W31 BTN PULPA-TENIL FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM PULPA. W59 BTN TEDAR-MUDNO FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM . W18 BTN GBE-KALIM FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM GBE. W18 BTN KALIM-GBE FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM KALIM. W27 BTN SORSI-ISTER FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM SORSI. W27 BTN ISTER-SORSI FM FL50-FL100 1 ACFT EV 10 MIN MISMO FL Y KTS FM ISTER.. PROC OPERACIONAL PARA PILOTOS, EN SECTOR WO ATS, LOS PROC DE FLT BCST EN FREQ 123.45MHZ (ENR 1.15-10 ANEXO III, APENDICE I)

EVENTOS ESPECIALES

SAEF

-

Medidas ATFM

Planificación ATFM



MEDIDAS ATFM aplicadas por la FMU EZE

| Originador | Afectado | MEDIDA | Inicio (UTC) | Fin (UTC) | Motivo |
|------------|-------------|--|-------------------------|-------------------------|---------|
| FMU EZE | SABE | MDI 3 MIN | 14:00 20:00 | 17:00 23:59 | DEMANDA |
| FMU EZE | SADF | MDI 5 MIN | 14:00 20:00 | 17:00 23:59 | DEMANDA |
| FMU EZE | SACF | MIT 40 NM ENTRE VUELOS NAC VIA ROS MIT 15 NM ENTRE VUELOS INT Y ENTRE VUELOS INT/NAC VIA ROS MIT 20 NM DESDE SACF HACIA TMA BAires VÍA MJZ | 09:00 14:00 22:00 | 11:00 16:00 03:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SAMF - SACF | MIT 40 NM ENTRE VUELOS NAC MIT 15 NM ENTRE VUELOS INT Y ENTRE VUELOS INT/NAC DESDE SAMF HACIA TMA BAires VÍA LOLAS/SINAL - ELABO/RAXUR | 11:00 | 18:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SARR | MIT 40 NM ENTRE VUELOS NAC DESDE SARR HACIA TMA BAires VÍA TODES/RIOKA/KORTA – GEGUS | 17:00 23:00 | 21:00 03:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SAVF | MIT 40 NM DESDE SAVF HACIA TMA BAires VÍA KIMID/SANBU - PUGLI/PULNA | 17:00 | 19:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SUEO | MIT 30 NM DESDE SUEO HACIA TMA BAires VÍA PAPIX/KUKEN | 14:00 19:00 23:00 | 17:00 21:00 02:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SUEO | MIT 25 NM DESDE TMA CARRASCO VÍA KUKEN HACIA SADF | 12-12-2025 12:00 | 16-02-2026 02:00 | DEMANDA |
| FMU EZE | SUEO | MIT 40 NM VÍA UGIMI | 12-12-2025 12:00 | 16-02-2026 02:00 | DEMANDA |

MEDIDAS ATFM aplicadas por la FMU EZE

| Originador | Afectado | MEDIDA | Inicio (UTC) | Fin (UTC) | Motivo |
|------------|------------|--|------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| FMU EZE | SAEF | MINIT 7 MIN DESDE SAEF HACIA SCEL VÍA TOSOR | 31-12-2025 14:30 22:30 | 06-01-2026 17:30 02:30 | PASSBACK DEMANDA SCEL |
| FMU EZE | TMA BAires | MDI 7 MIN DESDE TMA BAires HACIA SCEL | 31-12-2025 14:00 22:00 | 06-01-2026 17:00 02:00 | PASSBACK DEMANDA SCEL |
| FMU EZE | TMA BAires | MDI 5 MIN HACIA TMA CARRASCO | 19-12-2025 00:00 | 16-02-2026 02:00 | SUPLEMENTO AIP NR S 005 |
| FMU EZE | TMA BAires | MDI 5 MIN VIA DORVO HACIA UN857 | 19-12-2025 00:00 | 16-02-2026 02:00 | SUPLEMENTO AIP NR S 005 |
| FMU EZE | SAEF | MIT 50 NM DESDE SAEF HACIA SARR VÍA OPNIN/GEGUS – TODES/RIOKA/KORTA | 31-12-2025 03:00 | 06-01-2026 23:59 | CNS LIMITADA SARR |

Medias ATFM externas – Cross Border

| Originador | Afectado | MEDIDA | Inicio (UTC) | Fin (UTC) | Motivo |
|------------|----------|---|------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| FMU CHILE | FMU EZE | MINIT 3 MIN VIA UMKAL/ASIMO HACIA SCEL | 31-12-2025 15:00 23:00 | 06-01-2026 18:00 03:00 | SVC FMU ANM (SCEZ) |
| FMU URU | FMU EZE | MDI 5 MIN HACIA TMA CARRASCO | 19-12-2025 00:00 | 16-02-2026 02:00 | SUPLEMENTO AIP NR S 005 |
| FMU URU | FMU EZE | MDI 5 MIN VÍA DORVO HACIA UN857 | 19-12-2025 00:00 | 16-02-2026 02:00 | SUPLEMENTO AIP NR S 005 |

Capacidad Horaria del Sector (CHS) TMA Baires

El siguiente cuadro muestra las horas del día en que la capacidad declarada (63 movimientos/hora) y/o el 80 % de dicho máximo se vieron superados por la demanda de tránsito en términos nominales y porcentuales.

| CAPACIDAD | Cantidad de horas | Porcentaje del día |
|--|-------------------|--------------------|
| Cantidad de horas en las que se superó la Capacidad Declarada del TMA Baires. | 0 | 0,0% |
| Cantidad de horas en las que se superó el 80% de la Capacidad Declarada. | 0 | 0,0% |

Resumen meteorológico del TMA BARIES:

Durante el día de la fecha, el pasaje de un frente frio en la medianoche, originó tormentas moderadas y precipitaciones aisladas por un corto período de tiempo, con rotación de vientos de leve a moderados de dirección SE con ráfagas hasta 20 nudos y aumento de nubosidad baja y cumuliforme convectiva con visibilidad reducida hasta 5000 metros. En la mayor parte del período, el cielo estuvo mayormente sin nubosidad significativa. Los vientos fueron con dirección de preponderancia del sector SE con velocidades promedio de 10 nudos. Hacia el fin del periodo los vientos fueron con dirección del sector NE con intensidades no mayores a 8 nudos.

OBSERVACIONES:

-