



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Plan de trabajo 2025-2026. Organización del SAM/IG y
cuerpos contribuyentes**

**PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE UN GRUPO DE IMPLEMENTACIÓN DE
AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES (GIAGA) BAJO LA ESTRUCTURA DEL SAM/IG**

(Preparado por Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la propuesta para la creación de un Grupo de Implementación de Aeródromos y Ayudas Terrestres (GIAGA) bajo la estructura del Grupo de Implementación Regional SAM (SAM/IG).

La justificación se basa en la necesidad de contar con un foro especializado para coordinar la implementación de mejoras en la infraestructura y operaciones aeroportuarias, una brecha identificada en la estructura actual. La reciente reorientación del Proyecto F3 de GREPECAS hacia la Gestión de Plataforma y SMGCS subraya la urgencia de fortalecer las capacidades fundamentales de AGA antes de avanzar hacia conceptos más complejos.

El GIAGA propuesto se encargaría de coordinar la implementación de los elementos ASBU del conductor SURF, soluciones no-ASBU, y el monitoreo de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) y KPIs de aeródromos, operando bajo el amparo del Proyecto RLA/06/901.

Se invita a la reunión a analizar esta propuesta y aprobar la creación del grupo para asegurar un desarrollo armonizado y eficiente de los aeródromos en la Región SAM

Referencias:

- **Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP, Doc 9750)**
- **Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea (RANP, Doc 8733)**
- **Documento de Proyecto RLA/06/901**
- **Informe del GREPECAS/22**

1. Antecedentes

1.1 El Proyecto Regional RLA/06/901 es el principal mecanismo de apoyo para la implementación de mejoras en la navegación aérea en la Región SAM. Su órgano de trabajo, SAM/IG, recibe el apoyo de grupos de expertos como el GESEA para ATM y el GT-Interop para CNS. Sin embargo, actualmente no existe un foro equivalente con un enfoque especializado en el área de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA).

1.2 El área de AGA es un pilar fundamental para la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia del sistema de aviación, proveyendo la infraestructura y servicios en tierra que permiten a las aeronaves operar de forma segura. Los objetivos de las acciones en AGA buscan asegurar que la

infraestructura aeroportuaria no se convierta en una restricción para el crecimiento de la aviación civil ni en una fuente de peligros a la operación de las aeronaves.

1.3 La experiencia reciente con los **Proyectos F2 y F3 de GREPECAS¹** ha puesto de manifiesto esta necesidad. El proyecto F3, por ejemplo, inicialmente enfocado en la implementación de A-CDM, fue estratégicamente reorientado en 2024 hacia la **implementación de Servicios de Dirección en la Plataforma (Apron Management) y Sistemas de Guía y Control de Movimiento en Superficie (SMGCS)**. Esta decisión reconoce que, para las regiones CAR/SAM, es prioritario establecer fundamentos operativos sólidos en los aeródromos antes de implementar sistemas colaborativos avanzados, validando la necesidad de un grupo dedicado a coordinar estos aspectos.

2. Análisis

2.1 La creación de un Grupo de Implementación AGA se justifica por la necesidad de abordar de manera efectiva los desafíos y oportunidades en la infraestructura y operaciones aeroportuarias. Los grupos existentes bajo SAM-IG no poseen la especialización ni la representación directa de los actores clave en aeródromos (operadores, planificadores de infraestructura, personal de aeródromos de las AAC, etc.). Un GIAGA formalizará y fortalecerá la coordinación regional entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC), los proveedores de servicios y otras entidades gubernamentales, lo cual es vital para la implementación de las complejas iniciativas de mejora aeroportuaria.

2.2 El GIAGA operaría bajo el SAM-IG con el siguiente alcance, relacionado al resultado 1.6 del Proyecto RLA/06/901:

- Discutir y coordinar el mantenimiento de la parte AGA del RANP CAR/SAM (Tablas AOP I-1, AOP II-1 y parte AGA del Volumen III).
- Implementación de los proyectos de del área AGA relacionados a la capacidad, eficiencia, resiliencia y medioambiente.
- los módulos ASBU del conductor SURF, y soluciones no-ASBU que mejoren la infraestructura y operaciones.
- Monitorear la implementación de los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) de AGA y la medición de los Indicadores Clave de Desempeño (KPIs) de aeródromos.
- Promover la optimización la capacidad, la eficiencia de las operaciones en superficie y la resiliencia de la infraestructura, en alineación con los pilares estratégicos de la región (en especial los pilares de Competitividad, Medioambiente, Gobernanza, Efectividad de los Planes).

2.3 El trabajo del grupo estaría directamente alineado con los marcos globales y regionales:

- **GANP/ASBU:** Se centrará inicialmente en la implementación de los elementos del **Conductor SURF (Operaciones en Superficie)**, tales como SURF-B0/1 (Herramientas básicas del ATCO), SURF-B0/2 (Conciencia situacional) y SURF-B0/3 (Alertas iniciales).
- **GREPECAS:** Apoyará directamente el nuevo enfoque del **Proyecto F3**, que se alinea con el Anexo 14, Vol. I, PANS-Aeródromos (Doc 9981) y otras guías de OACI sobre gestión de plataforma y SMGCS.
- **Soluciones No-ASBU:** Abordará temas prioritarios para la región como la planificación de infraestructura (Planes Maestros, planes nacionales de infraestructura aeroportuaria), el aumento de la resiliencia ante eventos extremos (incluso aquellos resultantes de

1. El Proyecto F2 se refiere a la Planificación de Aeródromos, y el Proyecto F3, ajustado por el GREPECAS/22, se refiere a la implementación del *Apron Management* y SMGCS como base para un futuro A-CDM. Más detalles disponibles en el Informe del GREPECAS/22, disponible en [GREPECAS Meetings](#).

mudanzas climáticas) y la implementación de infraestructura ambientalmente sostenible.

- **KPIs:** Impulsará la medición y análisis de KPIs clave para aeródromos, como KPI02 (Taxi-out adicional), KPI09 (Capacidad pico de aeropuerto), KPI10 (Flujo pico del aeropuerto), KPI11 (Eficiencia de flujo aeroportuario), KPI13 (Taxi-out adicional), KPI21 (Incursiones en pista), KPI22 (excursiones de pista).

2.4 Se propone que el GIAGA adopte una estructura similar a la del GESEA, que incluya:

- Un Coordinador que lidere el grupo.
- Miembros de los Estados, incluyendo no solo a personal de las AAC, sino también a representantes de operadores de aeródromos y entidades gubernamentales responsables de la planificación de infraestructura, para garantizar que las soluciones sean viables y cuenten con el apoyo necesario.
- La posibilidad de crear Subgrupos o Grupos de Tarea para desarrollar actividades específicas del plan de trabajo.

2.5 El GIAGA será asistido por el Proyecto RLA/06/901, que a partir de 2026 enfocará parte de sus recursos en apoyar la optimización de la capacidad, eficiencia y resiliencia de los aeródromos. Esto asegura que el grupo contará con el soporte técnico y logístico necesario para cumplir sus objetivos.

2.6 Se propone la creación de este grupo de implementación como un paso estratégico y fundamental para asegurar la coordinación y el enfoque especializado necesarios para que la Región SAM desarrolle una infraestructura aeroportuaria cada vez más robusta, segura y resiliente, indispensable para el futuro sostenible del transporte aéreo.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Analizar la justificación, el alcance y la estructura propuestos para la creación del Grupo de Implementación AGA (GIAGA);
- b) Aprobar la creación del GIAGA como parte de la estructura de trabajo de SAM/IG, bajo el amparo del Proyecto RLA/06/901; y
- c) Encomendar a la Secretaría la coordinación de una reunión de lanzamiento para formalizar el grupo, aprobar sus Términos de Referencia y su Plan de Trabajo inicial.