



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 6 del
Orden del día: Avances en la planificación de la navegación aérea regional y nacional**

**ANÁLISIS INTEGRAL DE BRECHAS EN INFRAESTRUCTURAS AERONÁUTICAS Y
MONITOREO CONTINUO PARA LAS REGIONES DE LA CAR/SAM**

(Presentado por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Este Note de Estudio propone el lanzamiento de un análisis integral de las brechas de infraestructura aeronáutica para la región CAR/SAM. Basándose en la metodología implementada con éxito en la Región AFI (2023), este proyecto va más allá de las comprobaciones tradicionales de cumplimiento para identificar "brechas estratégicas" entre la infraestructura actual y las capacidades necesarias para alcanzar los objetivos regionales de desempeño. La iniciativa incluye la creación de un Grupo de Trabajo Técnico (TWG) de la CAR/SAM para guiar el proyecto y la creación de una Plataforma Regional de Gestión de Infraestructura de Aviación (RAIMP) para la transición de encuestas periódicas a la monitorización continua de la implementación.

Acción:	Se invita a los estados a considerar las acciones de la Sección 4.
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• Movilidad fluida, accesible y confiable• Ningún país se queda atrás• Marco jurídico integral• Desarrollo económico
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• CAR/SAM ANP (Doc 8733); Plan Global de Navegación Aérea (Doc 9750).

1. Introducción

1.1 Para garantizar un desarrollo eficaz de la infraestructura regional, acorde con el crecimiento previsto, se requiere un análisis exhaustivo basado en datos, en línea con el CAR/SAM ANP y el GANP. Este análisis debe incluir consideraciones políticas, financieras y operativas.

1.2 En 2023, la Región AFI completó un "Análisis de Brechas de Infraestructura Aeronáutica" que identificó 64 lagunas en 42 Estados mediante una serie de encuestas en aeródromos y ayudas terrestres y servicios de navegación aérea, así como en flota y equipamiento de aeronaves. El análisis de brechas también incluyó una previsión de tráfico a 25 años. Para cubrir estas carencias, se definieron proyectos rentables con una demanda total de más de 30.000 millones de dólares estadounidenses. Este enfoque ha proporcionado una base basada en datos para modernizar la infraestructura aeronáutica en África.

1.3 Este documento propone una iniciativa similar para la región CAR/SAM, gobernada por un Grupo de Trabajo Técnico (TWG) multidisciplinar, coordinado con GREPECAS y los respectivos Grupos Regionales de Implementación de CAR/SAM ANS, y apoyado por una plataforma digital para garantizar que las brechas identificadas se gestionen y monitoreen de forma continua en lugar de mediante ciclos únicos recurrentes.

2. Discusión

Definición de brecha: un enfoque estratégico

2.1 Es fundamental aclarar que esta iniciativa no pretende evaluar la capacidad de supervisión de los Estados para cumplir con las Normas de la OACI, ya que esto ya está cubierto por el Programa Universal de Auditoría de Supervisión de la Seguridad (USOAP) de la OACI. En el contexto de esta iniciativa, se define una brecha como la diferencia entre los servicios, infraestructuras y equipamiento existentes (línea base) y los necesarios para alcanzar los objetivos estratégicos regionales de la RCA/SAM.

2.2 Este enfoque reconoce que un Estado puede cumplir con los estándares mínimos de la OACI, pero aun así tener una "brecha" si su sistema no puede soportar la capacidad y eficiencia requeridas para garantizar operaciones fluidas. Al centrarse en "lo que debería existir" para permitir el desarrollo económico regional y los objetivos operativos, el análisis se convierte en una herramienta para la modernización y la preparación operativa.

Complementario al Plan Regional de Navegación Aérea (ANP) de la CAR/SAM

2.3 El CAR/SAM ANP establece los requisitos regionales actuales a medianos relacionados con las instalaciones y servicios de aeródromos y navegación aérea que los Estados implementarán de acuerdo con los acuerdos regionales de navegación aérea. También identifica elementos de planificación dinámicos/flexibles para modernizar el sistema regional de navegación aérea, siguiendo un enfoque basado en el rendimiento. Aunque la ANP define el "qué" (requisitos y objetivos), no proporciona el "cómo" para cada Estado.

2.4 El Análisis de Brechas propuesto sirve como puente operativo para la realización del ANP. Proporciona los procedimientos y medios necesarios para planificar y desplegar los requisitos identificados en el ANP y alcanzar sus objetivos. También apoya la evaluación, recopilación e informe de datos en el ANP para mostrar el progreso en la implementación. Al identificar estas carencias específicas, el proyecto transforma la planificación estática del ANP en una hoja de ruta accionable y monitorizada para la implementación. Esto apoyará activamente el trabajo de los Grupos de Implementación de GREPECAS y de los Territorios de los Estatales de la GREPECAS y de los Países de Aplicación de MANS.

Pilares y alcance del proyecto

2.5 El análisis propuesto está estructurado en torno a cuatro pilares interconectados:

- a) Previsión de tráfico a 25 años: Proporcionar la base probatoria para la priorización mediante modelización econométrica de movimientos de pasajeros y aeronaves (2025–2050);
- b) Ayudas a aeródromo y a tierra (AGA): Evaluación de la capacidad de los aeropuertos para satisfacer la demanda, centrándose en los servicios básicos (por ejemplo, certificación) e infraestructuras (por ejemplo, pavimento), así como en el flujo de pistas y terminales.
- c) Servicios de Navegación Aérea (ANS): Centrados en la capacidad y eficiencia del espacio aéreo, así como en los facilitadores tecnológicos para la armonización regional a través de los límites de la Región de Información de Vuelo (FIR). Esto incluye la Gestión del Tráfico Aéreo (ATM), la Vigilancia de Comunicaciones y Navegación (CNS), la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM) y la información meteorológica (MET).
- d) Flota y equipamiento de aeronaves: Garantizar que las inversiones terrestres (por ejemplo, Navegación Basada en Rendimiento, ADS-B) se vean igualadas por las capacidades de la aeronave que opera en el espacio aéreo.

Metodología y papel del Grupo de Trabajo Técnico (TWG)

2.6 Para garantizar que el proyecto esté guiado por la experiencia regional y mantenga una alta integridad de los datos, debería establecerse un Grupo de Trabajo Técnico (TWG) CAR/SAM. El GTC debe estar compuesto por expertos de los Estados miembros, la Secretaría de la OACI y actores clave de la industria (por ejemplo, IATA, ACI).

2.7 El TWG de CAR/SAM debería ser responsable de:

- a) Definir los parámetros regionales específicos y de recogida de datos;
- b) Validar los hallazgos iniciales de la "Brecha" para asegurar que reflejen la realidad operativa;
- c) Guiar el desarrollo de casos de negocio para los proyectos rentables resultantes; y
- d) Supervisar la transición de los datos a la plataforma de monitorización continua.

La Plataforma Regional de Gestión de Infraestructura de Aviación (RAIMP)

2.8 Un factor fundamental para el proyecto es el establecimiento de un RAIMP. En lugar de realizar ciclos periódicos de análisis de brechas, las regiones pasan a un modelo de monitorización continua de infraestructuras.

2.9 Una vez que los datos de referencia iniciales son validados por el TWG CAR/SAM, se migran a la base de datos viva de RAIMP. Los estados pueden entonces registrar en tiempo real actualizaciones sobre la implementación de proyectos, la financiación y los hitos técnicos. Esto elimina la "fatiga de la encuesta" y garantiza que la toma de decisiones de GREPECAS se base siempre en los datos más actuales.

2.10 La plataforma organiza automáticamente las lagunas utilizando una matriz de priorización multicriterio (riesgo de seguridad, impacto operativo y complejidad estratégica), proporcionando a las

partes interesadas una visión en tiempo real de los "proyectos financiables" de las regiones que están listos para invertir.

Ejecución y financiación del proyecto

2.11 El proyecto está previsto para una duración de 24 meses y se llevará a cabo como un proyecto regional de apoyo a la implementación de la OACI bajo la Política de Apoyo a la Implementación de la OACI.

2.12 Los costes del proyecto se estiman en 500.000,00 USD que cubren los gastos relacionados con el desarrollo del RAIMP y el funcionamiento del grupo de trabajo técnico, para el cual se solicita financiación mediante contribuciones voluntarias y subvenciones del Banco Mundial u otros bancos de desarrollo.

3. Conclusión

3.1 Definir una "Brecha" como una diferencia (delta) estratégica —en lugar de una deficiencia de cumplimiento— alinea la inversión en infraestructuras con las necesidades reales de rendimiento dentro de las regiones CAR/SAM.

3.2 Al actuar como motor de implementación de la ANP y utilizar una plataforma de monitoreo continuo (RAIMP), este proyecto garantiza que la planificación regional siga siendo dinámica, transparente y atractiva para las instituciones financieras internacionales.

3.3 El establecimiento de un Grupo de Trabajo Técnico (TWG) multidisciplinar garantiza que el proyecto esté liderado por la experiencia regional, proporcionando la supervisión técnica y la colaboración intersectorial necesarias para transformar los datos en bruto en una hoja de ruta creíble y validada para las regiones.

4. Acción

4.1 La Reunión está invitada a:

- a) observa la definición estratégica de "Brecha" como el delta entre el estado actual y los objetivos regionales;
- b) apoyar el lanzamiento del proyecto de Análisis de Brechas de Infraestructura Aeronáutica CAR/SAM y la solicitud de financiación del proyecto;
- c) apoyar el establecimiento del Grupo de Trabajo Técnico (TWG) CAR/SAM para guiar y supervisar el desarrollo del proyecto;
- d) apoyar el desarrollo de la Plataforma Regional de Gestión de Infraestructura de Aviación (RAIMP) para un seguimiento continuo; y
- e) instar a los Estados y partes interesadas a comprometer los datos y la experiencia necesarios para poblar la línea base inicial de la plataforma.