



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACCWG10 — NE/23  
29/08/25

Décima Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/10)  
Tulum, México, del 8 al 12 de septiembre de 2025

Cuestión 4 del  
Orden del Día:

Presentación de las Grupos de Tareas integrantes del NACC/WG

### ACTIVIDADES DEL GRUPO DE TAREAS ASBU EN EL PERIODO 2024-2025

(Presentada por Relatoría del TF/ASBU)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio realiza el seguimiento de las actividades realizadas por el Grupo de Tarea sobre Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU) con el período de enero 2024 a agosto de 2025.	
<b>Acción:</b>	Las acciones sugeridas se listan en la sección 3.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aéreo</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Primera Reunión en línea del Grupo de Tarea sobre Mejoras del Sistema de Aviación (ASBU) del Grupo de Trabajo de América del Norte, América Central y el Caribe (NACC/WG) (Online, 14 June 2024)</li><li>• Novena Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/9)</li><li>• Tercera Reunión de Relatores de los Grupos de Trabajo Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/RAP/03)</li></ul>

## 1. Introducción

1.1 En concordancia con los términos de referencia y el programa de actividad, del Grupo de Tarea ASBU del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/ASBU/TF) durante el periodo 2024 – 2025 este se ha enfocado en el desarrollo de los planes de Navegación Aérea a nivel regional y nacional, utilizando los Elementos Constitutivos Básicos (BBB) como punto de partida y en cumplimiento con la 7ª versión del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP). Adicionalmente se ha centrado en establecer una metodología de planificación basada en datos, partiendo de la medición del estado de la implementación, asimismo se ha definido a los indicadores claves de desempeño (KPI) como herramientas cuantitativas para medir el rendimiento pasado, actual y el esperado de los Estados, alineando su cálculo a las guías de la OACI.

1.2 Durante la primera reunión en línea del Grupo de Tarea de ASBU de la región NACC, conducida en junio de 2024, la relatora anterior Sra. Midori Tanino de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA), presentó la plantilla que desarrolló para apoyar a los Estados en la elaboración de sus propios planes, la cual está basada en la versión 7 del GANP y se puede encontrar en los anexos a esta nota de estudio. El documento permite aplicar de manera práctica el proceso de los seis pasos de la OACI y aporta los formatos de reporte de navegación aérea como herramienta de planificación, monitoreo, seguimiento y reporte.

1.3 El desarrollo de los planes de navegación aérea depende de la comprensión del rol que cumplen los BBB, el GANP/ASBU y los KPI. Los primeros constituyen el punto de partida para cualquier implementación. El segundo aporta la estructura que define las políticas globales a seguir en la aviación y funcionan como una referencia flexible para mejorar los sistemas de aviación global, en función de las necesidades específicas de cada Estado. Los terceros son la herramienta que permiten medir la eficacia con la que han funcionado en el pasado los sistemas de navegación aérea, funcionan en la actualidad y el nivel que se espera alcancen en el futuro.

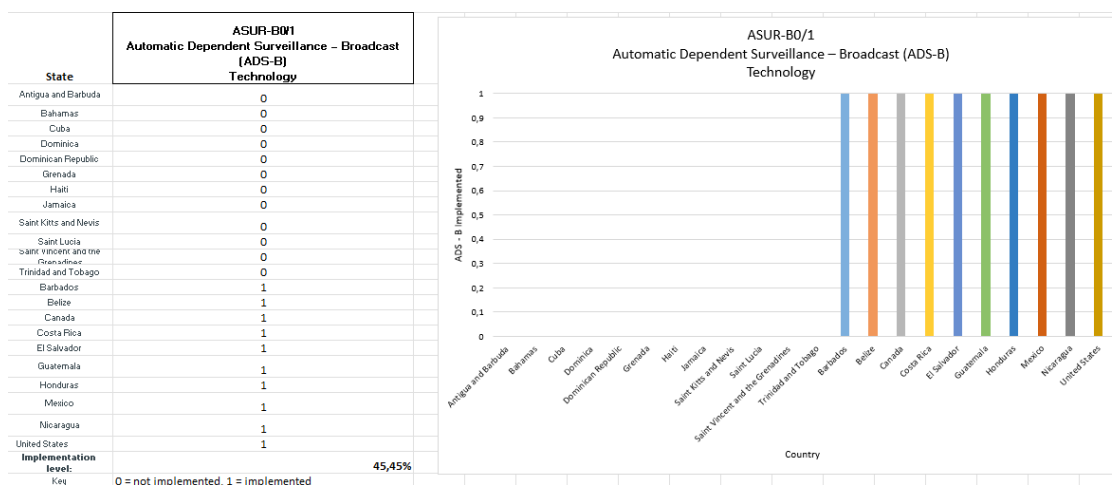
## 2. Discusión

2.1 En la Primera Reunión en línea del Grupo de Tarea del ASBU se presentó la metodología de trabajo propuesta por la Secretaría de desarrollar un proceso de planeación en la región CAR basado en la evaluación del estado de las implementaciones y de implementar proyectos basándose en datos. Se definieron adicionalmente tres entregables, los que están basados en la versión 7 del GANP y deberán ser revisados y actualizados con el lanzamiento de la octava versión, los que son:

- Establecer el nivel de implementación de los Servicios de Navegación Aérea y aeródromos en la región.
- Desarrollar los Planes de Navegación Aérea para los Estados CAR
- Establecer objetivos regionales de crecimiento por lo menos en los próximos 10 años.

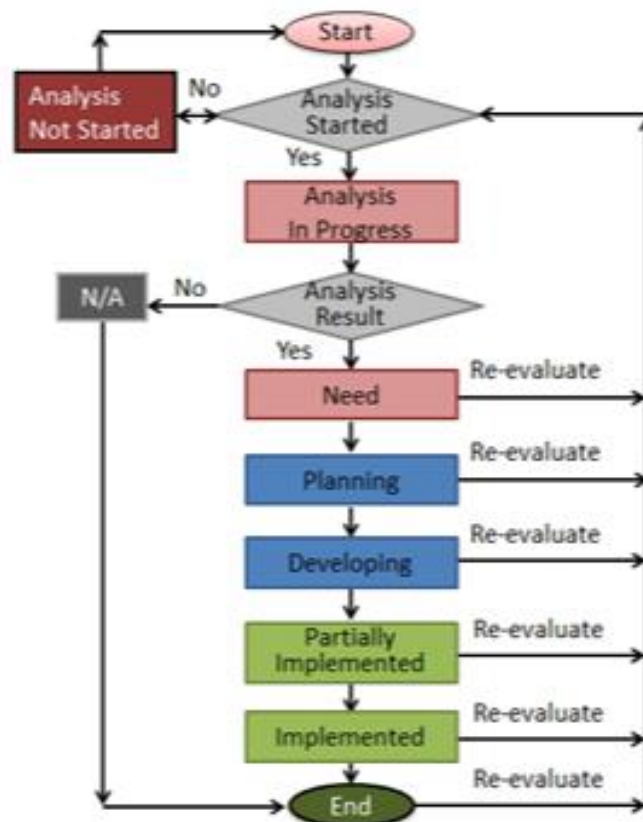
2.2 Con respecto al primer entregable en la Tercera Reunión de Relatores de los Grupos de Trabajo Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG/RAP/03), se midió a nivel regional el avance de ASBU en la región, tomando en cuenta la operatividad de los habilitadores. Se encontró que en general es cercano a un 30%, el cual es bajo en comparación con el resto de las regiones. A manera de ejemplo el ADS – B en la región NACC ha sido implementado por menos de la mitad de los Estados, tal y como se observa en el gráfico 1:

**Gráfico 1 – Avance implementación región NACC ADS – B**



2.3 Una explicación para este resultado es que la medición se realiza usando como base la totalidad de los 71 elementos listos para implementar, y no aquellos que los Estados han decidido adoptar. Considerando que la lógica detrás del ASBU es una implementación adaptada a las necesidades de los Estados y/o las regiones, el progreso debería medirse de manera coherente con esta filosofía, esto es midiendo únicamente el avance alcanzado en lo que se ha decidido implementar. El Apéndice de esta Nota de Estudio incluye la base a partir de la cual se efectúa el cálculo en la actualidad.

2.4 Usando el gráfico 1 como referencia, suponiendo que solo la mitad de los Estados declararían el ADS – B como una necesidad, se debería medir el avance alcanzado únicamente por aquellos dentro de la región que hayan decidido implementarlo. Como requisito para esta nueva metodología de medición es indispensable que la Región elija objetivos operacionales regionales y establezca metas de implementación. La plantilla de Planes de Navegación Aérea Nacionales, previamente desarrolladas incluyen un flujo de trabajo para analizar cuales elementos adoptar:



2.5 El principal beneficio de este cambio es que el porcentaje de implementación reflejará con exactitud los avances alcanzados, permitiendo a los responsables evaluar que tan cerca están de alcanzar los resultados deseados. Lo anterior se traducirá en un control eficaz y eficiente de los trabajos realizados y una mejor toma de decisiones en el futuro.

2.6 Un cambio en la metodología de medición en el avance del ASBU abre la puerta a varias interrogantes que deben ser respondidas a través de una discusión exhaustiva y reflexiva, como, por ejemplo: ¿A partir de qué momento se considerará que un elemento está completamente implementado? ¿Se completa la implementación cuando la solución técnica ya está instalada, o hasta el momento en que se crean las leyes y/o reglamentos que regulan y permiten su uso, los habilitadores se miden por aparte o en conjunto? Grupos definen elementos operacionales para ellos implementar y analizar cuales elementos deben implementarse.

2.7 Con respecto al desarrollo del segundo entregable la oficina NACC, en colaboración con COCESNA y con el apoyo del Proyecto RLA09801 – Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP), organizó el Taller para el desarrollo/actualización de los Planes Nacionales de Navegación Aérea en el ICCAE en Ilopango, El Salvador. Participaron en este Belice, Cuba, El Salvador, Guatemala, Honduras, República Dominicana y México. En esta actividad se abordaron temas conceptuales importantes sobre el GANP, los Bloques Básicos Constitutivos, el ASBU y los indicadores claves de desempeño (KPI). Esta actividad logró que los participantes actualizarán sus agendas de trabajo tomando como punto de partida el nivel de implementación actual para identificar prioridades y desarrollar proyectos.

2.8 En la Novena Reunión del Grupo de Trabajo NACC (NACC/WG/9), realizada en Ciudad de México en octubre de 2024, se discutió la importancia de definir previamente los objetivos operacionales y de implementar únicamente aquellas mejoras que contribuyan directamente a alcanzarlos. Existen herramientas disponibles para apoyar el proceso de selección de los elementos que, complementan el diagrama mostrado en 2.4, como la ANSPA disponible en el portal GANP de la OACI, la metodología de los seis pasos y otras técnicas como los análisis – costo beneficio.

2.9 En atención a las discusiones sostenidas en el NACC/WG/9 se reconoció que el cálculo de los indicadores clave de desempeño implica resolver dos desafíos importantes, el primero la disponibilidad de la información y el segundo la complejidad de cálculo. Se decidió por lo tanto enfocarse en medir aquellos en los que estás barreras sean mínimas priorizando, así a los KPI 01, 05, 08, 09 y 23.

2.10 Con el fin de lograr lo acordado en esta reunión se llevó a cabo el Taller sobre los Indicadores clave de rendimiento (KPI) del Plan Mundial de Navegación Aérea, en cooperación con DECEA, para facilitar a los Estados calcular los KPI acordado. La NACC en conjunto con EASA está desarrollando una guía de apoyo para los Estados para medir sus KPI, la que será un insumo clave para el progreso en este tema.

2.11 Viendo hacia el futuro el Grupo de Tarea ASBU ha definido priorizar para el 2025 el trabajo en conjunto con el grupo de trabajo ACMB para desarrollar en conjunto los elementos AIDC, *Direct Routing* y FRO, con el objetivo de evitar la duplicación de trabajo y lograr una implementación más eficiente. Dentro de su plan de trabajo para lo que queda del 2025 y el 2026 están pendientes la evaluación y actualización de sus términos de referencia, así como la organización de talleres virtuales para los KPI 06 y 09. La versión en inglés del taller que se impartió en español acerca del desarrollo de los Planes de Navegación Aérea se llevará a cabo en Trinidad y Tobago conforme a los resultados de la última reunión del ECAR/CATG después que se apruebe la 8va versión del ASBU.

2.12 Cerramos la discusión agradeciendo el valiosísimo aporte realizada por la antigua relatora del Grupo de Trabajo ASBU la Sra. Midori Tanino de la FAA, quien se acogió a su jubilación, y aprovechamos para invitar los otros delegados presentes en la reunión a formar parte de este grupo y colaborar con el desarrollo de los Planes Nacionales de Navegación Aérea y cálculo de KPI.

### **3 Acciones recomendadas**

3.1 Se invita amablemente a la Reunión a:

- a) revisar la información presentada en esta Nota de Estudio;
- b) instar al NACC/WG a definir los objetivos operacionales regionales para que los grupos de tarea actualicen sus planes de trabajo acorde.
- c) a integrarse al Grupo de Trabajo de ASBU
- d) realizar cualquier otra acción que se estime conveniente.

-----