



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/WG/11 — NE/20

26/08/26

**Décimo Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
(NACC/WG/11)**

Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 21 al 25 de septiembre de 2026

Cuestión 3 del

Orden del Día:

**Presentación de los avances de los planes de acción de los Grupos de Tarea
integrantes del NACC/WG y los avances en los trabajos regionales.**

**ACTUALIZACIÓN DEL PROGRESO DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO Y
EQUILIBRIO DE LA CAPACIDAD (AMCB/TF)**

(Presentada por Relatores del AMCB/TF y la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta al NACC/WG una actualización sobre las actividades y los avances del Grupo de Trabajo sobre Gestión del Espacio Aéreo y Equilibrio de la Capacidad (AMCB/TF), incluidos los resultados de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo AMCB y la Undécima Reunión del Equipo CANSO-IATA-OACI sobre Espacio Aéreo de Ruta Libre (AMCB/TF/2/CIIFRA/11), celebradas en la Ciudad de México del 20 al 24 de abril de 2026, así como las actividades posteriores realizadas durante 2026.

El AMCB/TF continúa proporcionando un marco regional consolidado para la optimización del espacio aéreo, la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), el Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA), la Toma de Decisiones en Colaboración (CDM), el intercambio de datos operacionales y la coordinación de desafíos operacionales emergentes.

La reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11 identificó cinco áreas principales para continuar las acciones: la sensibilización y mitigación de las interferencias al Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS); la revisión de la red mínima de rutas de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS); la evaluación de la preparación regional para la implementación de FRA; el fortalecimiento del intercambio regional de datos mediante CADENA y mecanismos relacionados; y el desarrollo de orientación regional para la optimización del espacio aéreo y la implementación de FRA.

Desde la reunión de abril, se ha continuado trabajando para avanzar estas actividades desde la fase de planificación hacia su implementación, lo que incluye el desarrollo de la Evaluación de Preparación para FRA (FRA Readiness Assessment), la continuación de la coordinación regional de ATFM y CADENA, las evaluaciones de la capacidad del espacio aéreo y de los aeropuertos, las actividades relacionadas con FRA/UPR/SDR, la coordinación asociada con

eventos de gran magnitud, las operaciones espaciales comerciales y el fortalecimiento de la colaboración entre las Regiones NAM/CAR/SAM.	
Acción:	Ver sección 7
Objetivos Estratégicos:	• 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
Referencias:	• Sumario de Discusiones (AMCB/TF/2/CIIFRA/11), Ciudad de México, 20 al 24 de abril de 2026 • Sumario de Discusiones (AMCB/TF/1/CIIFRA/10) • Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), Doc 9750 de la OACI • Doc 9854 de la OACI, Concepto Operacional Mundial de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) • Conclusiones y Decisiones aplicables del GREPECAS

1. Introducción

1.1 El Grupo de Trabajo sobre Gestión del Espacio Aéreo y Equilibrio de la Capacidad (AMCB/TF) fue establecido como el mecanismo regional consolidado para las actividades que anteriormente se abordaban mediante líneas de trabajo separadas de Optimización del Espacio Aéreo y Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM). Esta estructura proporciona un marco coordinado para abordar la optimización del espacio aéreo, el equilibrio entre capacidad y demanda, la ATFM, la implementación del Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA), el intercambio de datos operacionales y otras iniciativas regionales relacionadas.

1.2 La Segunda Reunión del AMCB/TF y la Undécima Reunión del Equipo CANSO-IATA-OACI sobre Espacio Aéreo de Ruta Libre (AMCB/TF/2/CIIFRA/11) se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI, en la Ciudad de México, del 20 al 24 de abril de 2026. La reunión congregó a representantes de los Estados y Territorios, organizaciones internacionales, la industria, Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y otras partes interesadas, con el propósito de impulsar las actividades regionales de implementación.

1.3 La reunión destacó la necesidad de pasar de iniciativas individuales a un enfoque regional coordinado, basado en datos y orientado al desempeño. Se prestó especial atención a las diferencias en las capacidades de los Estados y los ANSP, a la necesidad de lograr mejoras operacionales medibles y a la importancia de la armonización entre las Regiones de Información de Vuelo (FIR) y los límites regionales.

1.4 Este Documento de Trabajo presenta al NACC/WG/11 los principales resultados de la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11, así como una actualización de las actividades posteriores y de las prioridades que se continúan promoviendo a través del marco del AMCB.

2. Resultados de la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11

2.1 La reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11 examinó la orientación estratégica y el programa técnico del Grupo de Trabajo. Las deliberaciones destacaron la importancia de la coordinación regional, la Toma de Decisiones en Colaboración (CDM), el intercambio de datos operacionales, la optimización del espacio aéreo, la transición hacia el Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA), los desafíos operacionales emergentes y el desarrollo de actividades de implementación prácticas y medibles.

2.2 Como resultado de la reunión, se acordaron cinco principales Conclusiones/Decisiones:

2.2.1 Sensibilización y mitigación de las interferencias al GNSS

La reunión reconoció los crecientes riesgos operacionales y para la seguridad operacional asociados con la interferencia (jamming) y la suplantación (spoofing) de las señales del Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS). Se alentó a los Estados, la OACI y la industria a fortalecer la sensibilización, la notificación de eventos, el intercambio de información y la preparación operacional relacionados con las interferencias al GNSS.

2.2.2 Revisión de la red mínima de rutas ATS

La reunión reconoció que la transición hacia el Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA) debe implementarse de manera progresiva y que las rutas convencionales de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) continuarán siendo necesarias en determinadas áreas de la Región.

Por consiguiente, se identificó como necesaria una revisión regional de la red mínima de rutas ATS, con el fin de preservar la resiliencia operacional, la capacidad de contingencia y la conectividad en los entornos donde el FRA aún no pueda implementarse plenamente.

2.2.3 Evaluación de preparación para la implementación de FRA

La reunión acordó la necesidad de realizar una evaluación regional estandarizada sobre el grado de preparación de los Estados y los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) para la implementación del FRA.

Esta evaluación tiene por objeto identificar las capacidades y brechas operacionales, técnicas, reglamentarias e institucionales, y proporcionar una base sustentada en datos para establecer prioridades de implementación realistas y elaborar una hoja de ruta regional para el FRA.

2.2.4 Fortalecimiento del intercambio regional de datos y de CADENA

La reunión reafirmó la importancia de CADENA y otros mecanismos colaborativos para mejorar la conciencia situacional regional, la coordinación operacional y la Toma de Decisiones en Colaboración (CDM).

Asimismo, se destacó la necesidad de mejorar la consistencia y la oportunidad de la información operacional intercambiada entre los Estados, los ANSP, las líneas aéreas y otras partes interesadas, especialmente durante períodos de elevada demanda, fenómenos meteorológicos

significativos, eventos de gran magnitud y otras operaciones que afecten a múltiples Regiones de Información de Vuelo (FIR).

2.2.5 Orientación regional para la optimización del espacio aéreo y la implementación del FRA

La reunión identificó la necesidad de desarrollar orientación regional práctica para apoyar la optimización del espacio aéreo y la implementación gradual del Espacio Aéreo de Ruta Libre (FRA).

Dicha orientación debería reflejar las diferencias existentes en las capacidades de los Estados y en los entornos operacionales, al tiempo que promueva la armonización, la interoperabilidad y las operaciones fluidas a través de los límites entre las distintas FIR.

3. Progreso desde la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11

3.1 Preparación para FRA y Planificación Regional

3.1.1 Tras la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11, continuaron los trabajos para el desarrollo de la Evaluación de Preparación para el Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA Readiness Assessment) y del material de orientación correspondiente.

3.1.2 El objetivo no es simplemente determinar si un Estado puede implementar el FRA, sino establecer una comprensión común de las capacidades existentes, las limitaciones operacionales, las brechas de implementación y las dependencias en toda la Región.

3.1.3 La evaluación respaldará el desarrollo de un enfoque regional por fases que reconozca que la implementación del FRA puede coexistir inicialmente con las rutas ATS convencionales y otras estructuras del espacio aéreo.

3.1.4 Será necesaria una coordinación continua con los Estados, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y la industria para validar los criterios de evaluación y convertir los resultados en prioridades prácticas de implementación.

3.2 UPR, SDR y Optimización del Espacio Aéreo entre FIR

3.2.1 Las Rutas Preferidas por el Usuario (UPR), las Rutas Directas Estratégicas (SDR) y otras iniciativas de optimización del espacio aéreo continúan ofreciendo oportunidades para mejoras operacionales a corto plazo, mientras la Región avanza hacia una implementación más amplia del FRA.

3.2.2 El AMCB/TF continúa apoyando una mayor armonización de estas iniciativas a través de los límites de las FIR. Se está prestando especial atención a los requisitos operacionales en las interfaces entre FIR, los procedimientos de coordinación, las consideraciones de planificación de vuelo, las Cartas de Acuerdo (LoA), la conectividad de las Áreas Terminales (TMA) y la interacción entre trayectorias optimizadas y las estructuras existentes de rutas ATS.

3.2.3 Estas actividades constituyen un puente importante entre el entorno actual basado en rutas fijas y el objetivo regional a largo plazo de implementar progresivamente el FRA.

3.3 Capacidades del Espacio Aéreo y de los Aeropuertos

3.3.1 Continúan las actividades destinadas a mejorar la comprensión regional de las capacidades del espacio aéreo y de los aeropuertos.

3.3.2 La recopilación y validación de información sobre capacidades tiene como propósito apoyar la implementación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), el análisis de capacidad, la optimización del espacio aéreo y la identificación de brechas regionales de implementación.

3.3.3 El AMCB/TF continuará alentando a los Estados y a los ANSP a proporcionar y mantener información precisa sobre capacidades, de modo que la planificación regional se base cada vez más en datos operacionales y no en supuestos relativos a la capacidad o infraestructura disponible.

3.4 Información sobre Límites de FIR

3.4 1 La información precisa y armonizada sobre los límites de las FIR continúa siendo una base fundamental para la planificación del espacio aéreo y la interoperabilidad regional.

3.4.2 El AMCB/TF sigue apoyando la identificación y resolución de inconsistencias en la información de los límites de FIR mediante la coordinación entre Estados, Territorios y Organizaciones vecinos, así como a través de los mecanismos pertinentes de la OACI.

3.4.3 La información precisa de los límites es especialmente importante a medida que la Región amplía las iniciativas de optimización entre FIR, FRA, UPR/SDR y planificación automatizada de vuelos.

3.5 ATFM, CADENA y Toma de Decisiones Colaborativa

3.5.1 El AMCB/TF continúa promoviendo un enfoque regional de ATFM basado en la colaboración, el intercambio oportuno de información y una mayor coordinación operacional entre los Estados, los ANSP, las líneas aéreas y otras partes interesadas.

3.5.2 CADENA sigue siendo un mecanismo importante para apoyar el intercambio regional de información y la Toma de Decisiones Colaborativa (CDM). La implementación y utilización continua de herramientas como el Registro de Gestión del Tránsito (Traffic Management Log - TML) pueden proporcionar una visión operacional común y mejorar la coordinación entre FIR.

3.5.3 La experiencia adquirida mediante pruebas regionales y eventos operacionales continúa demostrando la importancia de establecer una terminología común, procedimientos armonizados, requisitos de información y expectativas compartidas entre los participantes.

3.6 Eventos de Gran Escala y Lecciones Aprendidas en ATFM

3.6.1 Los eventos de gran escala brindan la oportunidad de validar los mecanismos regionales de coordinación ATFM durante periodos de alta demanda concentrada y mayor complejidad operacional.

3.6.2 La Copa Mundial de la FIFA 2026 puso de manifiesto la eficacia de la coordinación regional de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en toda la región CADENA. La estrecha colaboración entre SENEAM, la FAA, NAV CANADA, las líneas aéreas y otros interesados permitió gestionar de manera eficiente el incremento de la demanda de tránsito aéreo asociado al torneo. La utilización temporal de las herramientas ATFM de PASSUR y Thales mejoró significativamente la conciencia situacional, permitiendo a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) participantes identificar posibles problemas de tránsito y adoptar decisiones operacionales más fundamentadas. Las reuniones informativas diarias de coordinación de la CADENA World Cup también demostraron ser altamente eficaces para apoyar la toma de decisiones colaborativa (CDM) y mantener una imagen operacional común durante todo el evento.

A pesar de desafíos tales como condiciones meteorológicas adversas, el terremoto en Venezuela, vuelos charter de equipos no coordinados y diversas actividades de lanzamiento espacial, no se notificaron interrupciones importantes en las operaciones relacionadas con la Copa Mundial. Los participantes señalaron que el éxito fue atribuible no solo a la tecnología ATFM, sino también al compromiso y la cooperación de los ANSP y las líneas aéreas de toda la región. Una de las principales lecciones aprendidas fue que las reuniones periódicas de coordinación, respaldadas por herramientas ATFM eficaces y una sólida participación de los interesados, proporcionan un marco robusto para la gestión de grandes eventos internacionales y pueden servir como modelo para futuras operaciones de gran escala y situaciones de contingencia.

3.6.3 Las lecciones identificadas a través de estas actividades deberían incorporarse a la futura planificación regional de ATFM y utilizarse para fortalecer los procedimientos aplicables a otros eventos importantes que afecten a múltiples Estados y FIR.

3.7 Operaciones Espaciales Comerciales

3.7.1 El continuo crecimiento de las operaciones espaciales comerciales está generando nuevos desafíos para la gestión del espacio aéreo en la Región NAM/CAR.

3.7.2 Las actividades de lanzamiento, reingreso y contingencia pueden afectar múltiples FIR, rutas y operaciones de las líneas aéreas, y requieren una coordinación oportuna entre las autoridades de aviación, los ANSP, los operadores, las líneas aéreas y otros interesados.

3.7.3 Continúan los trabajos orientados a mejorar la comprensión regional de los requisitos de notificación, los impactos operacionales, las consideraciones de contingencia y los mecanismos de coordinación asociados a las operaciones espaciales.

3.7.4 Se tiene previsto realizar un Taller Regional sobre Operaciones Espaciales en Orlando, Florida, del 2 al 4 de noviembre de 2026. Esta actividad tiene por objeto fortalecer la comprensión operacional y facilitar el diálogo entre los Estados, los ANSP, la industria y las partes interesadas en operaciones espaciales.

3.8 Coordinación NAM/CAR/SAM

3.8.1 Los flujos de tránsito aéreo y las iniciativas de optimización del espacio aéreo requieren cada vez más coordinación más allá de los límites regionales individuales de la OACI.

3.8.2 El FRA, ATFM, UPR/SDR, el intercambio de datos operacionales y otras iniciativas de optimización que afectan la interfaz entre las Regiones CAR y SAM requieren una mayor armonización para evitar la creación de nuevas discontinuidades operacionales en los límites regionales.

3.8.3 Se ha programado una reunión conjunta ATM NAM/CAR/SAM en Lima, Perú, del 19 al 21 de octubre de 2026. La reunión brindará la oportunidad de fortalecer la coordinación interregional e identificar prioridades comunes de implementación.

3.9 Desarrollo de un Procedimiento Regional para Enmiendas a la Estructura de Rutas ATS

3.9.1 Como parte de las actividades del proyecto AMCB/TF, un subgrupo elaboró un proyecto de procedimiento regional que regula la revisión, coordinación y presentación de Propuestas de Enmienda (PFA) a la estructura de rutas ATS CAR/SAM. Dicho proyecto fue desarrollado para proporcionar un marco práctico y armonizado para los Estados y las Organizaciones Internacionales al proponer modificaciones a la red regional de rutas ATS. Este procedimiento será distribuido para revisión técnica regional entre las partes interesadas de CAR/SAM con el fin de facilitar su perfeccionamiento y alcanzar un consenso regional.

3.10 Reunión Virtual del AMCB/TF – 29 de julio de 2026

3.10.1 Entre las acciones principales derivadas de la reunión virtual del Grupo de Tareas AMCB celebrada el 29 de julio de 2026 figuran las siguientes:

- a) Avanzar en los esfuerzos regionales de normalización de los NOTAM relacionados con las Operaciones de Transporte Espacial (STO);
- b) Fortalecer las iniciativas de capacitación y formación en las diferentes disciplinas de la aviación para la gestión de las STO;
- c) Mejorar la coordinación regional respecto a los desafíos emergentes relacionados con el espacio aéreo y las operaciones espaciales;
- d) Los miembros acordaron revisar y proporcionar comentarios sobre la encuesta regional destinada a la Evaluación de Preparación para FRA;
- e) Mantener el compromiso de continuar las reuniones trimestrales de coordinación con CANSO;
- f) Colaborar con el Grupo de Tareas AIM en la publicación de Circulares de Información Aeronáutica (AIC) relacionadas con actividades de lanzamiento espacial; y
- g) Promover el sitio web COMPASS como fuente regional de información sobre operaciones espaciales.

4. Prioridades de Implementación

4.1 Con base en los resultados de la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11 y la coordinación posterior, el AMCB/TF continuará enfocándose en actividades de implementación que proporcionen beneficios operacionales medibles.

4.2 Las actividades prioritarias incluyen:

- a) Completar y analizar la Evaluación de Preparación para el Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA Readiness Assessment);

- b) Avanzar en el desarrollo de un enfoque regional escalonado para la implementación del Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA);
- c) Revisar la red mínima de rutas ATS necesaria para respaldar la resiliencia operacional y los requisitos de contingencia;
- d) Continuar las actividades relacionadas con Rutas Preferidas por el Usuario (UPR), Rutas Directas Estratégicas (SDR) y la optimización del espacio aéreo entre FIR;
- e) Mejorar la recopilación y validación de información sobre las capacidades del espacio aéreo y de los aeropuertos;
- f) Continuar los trabajos para mejorar la exactitud y armonización de la información sobre los límites de las FIR;
- g) Fortalecer la implementación de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), la participación en CADENA y la Toma de Decisiones Colaborativa (CDM);
- h) Recopilar y aplicar las lecciones aprendidas de eventos de gran magnitud y otras operaciones regionales complejas;
- i) Mejorar la coordinación regional asociada con las operaciones espaciales comerciales; y
- j) Reforzar la coordinación NAM/CAR/SAM para apoyar una implementación armonizada y sin interrupciones a través de los límites regionales.

4.3 Estas actividades son mutuamente dependientes. Por consiguiente, el FRA, la ATFM, la optimización del espacio aéreo, el intercambio de datos operacionales, las operaciones espaciales y la planificación para eventos de gran magnitud no deben desarrollarse como iniciativas aisladas. El marco de trabajo del AMCB proporciona el mecanismo necesario para coordinar estas actividades e identificar las dependencias que afectan la implementación regional.

5. Próximos Pasos

5.1 El AMCB/TF mantendrá la coordinación mediante actividades virtuales y trabajos focalizados entre las reuniones formales.

5.2 Entre las principales actividades previstas se incluyen:

- a) NACC/WG/11, Ciudad de Guatemala, Guatemala, del 21 al 25 de septiembre de 2026;
- b) Reunión Conjunta ATM NAM/CAR/SAM, Lima, Perú, del 19 al 21 de octubre de 2026;
- c) Taller Regional sobre Operaciones Espaciales, Orlando, Florida, del 2 al 4 de noviembre de 2026;
- d) Continuación de la Evaluación de Preparación para el Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA Readiness Assessment) y del desarrollo de la orientación regional correspondiente;
- e) Continuación de la coordinación sobre Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM), CADENA, Rutas Preferidas por el Usuario (UPR), Rutas Directas Estratégicas (SDR), optimización del espacio aéreo e información regional sobre capacidades operacionales; y
- f) La próxima reunión presencial del AMCB/TF y CIIFRA, prevista para abril de 2027.

5.3 El Grupo de Tareas continuará coordinando con los Estados, Territorios, organizaciones internacionales, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), líneas aéreas y socios de la industria, a fin de garantizar que su programa de trabajo mantenga un enfoque operacional y produzca mejoras mensurables en materia de seguridad operacional, capacidad, eficiencia y previsibilidad.

6. Conclusión

6.1 El AMCB/TF continúa avanzando desde el establecimiento de un marco regional hacia la implementación de mejoras operacionales coordinadas.

6.2 El progreso hacia el Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA) y una gestión regional más avanzada de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) no puede lograrse mediante implementaciones aisladas. Las diferencias en las capacidades de los Estados, las dependencias entre FIR, la disponibilidad de datos y los requisitos operacionales emergentes requieren un enfoque regional coordinado y escalonado.

6.3 El trabajo realizado desde la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11 proporciona la base para desarrollar dicho enfoque. La siguiente fase deberá centrarse en transformar las evaluaciones, ensayos e iniciativas individuales en actividades regionales de implementación con resultados medibles.

6.4 El apoyo continuo y la participación activa de los Estados, Territorios, organizaciones internacionales, proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), la industria del transporte aéreo y otros socios del sector serán esenciales para lograr un entorno de navegación aérea más seguro, eficiente, resiliente y progresivamente armonizado en las Regiones NAM/CAR, así como en sus interfaces con las regiones vecinas.

7. Acciones Sugeridas

7.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de los avances y actividades del AMCB/TF desde la reunión AMCB/TF/2/CIIFRA/11;
- b) Respaldar el desarrollo e implementación continuos de la Evaluación de Preparación para el Espacio Aéreo de Rutas Libres (FRA Readiness Assessment), la revisión de la red mínima de rutas ATS y la elaboración de orientación regional sobre optimización del espacio aéreo y FRA;
- c) Alentar a los Estados/Territorios y a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a participar activamente en las actividades del AMCB/TF y a proporcionar la información operacional y de capacidades necesaria para apoyar la planificación regional;
- d) Apoyar el fortalecimiento continuo de la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) regional, la participación en CADENA y la Toma de Decisiones Colaborativa (CDM), incluido el intercambio oportuno de datos operacionales entre los Estados, los ANSP, las líneas aéreas y otras partes interesadas;
- e) Apoyar una mayor coordinación NAM/CAR/SAM para las iniciativas relacionadas con FRA, ATFM, UPR/SDR y otras actividades de optimización del espacio aéreo de alcance interregional;
- f) Fomentar la continuidad de la coordinación regional respecto de las operaciones espaciales comerciales y otros desafíos emergentes en la gestión del espacio aéreo; y
- g) Proporcionar cualquier orientación adicional que se considere necesaria para el programa de trabajo del AMCB/TF y sus prioridades de implementación.