



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/06/901

Asistencia para la Implantación de un Sistema Regional de ATM considerando el Concepto Operacional de ATM y el soporte de tecnología CNS correspondiente

Octava Reunión del Comité de Coordinación

INFORME FINAL

Lima, Perú, del 25 al 27 de febrero de 2015

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la reunión	ii-1
	Lugar y duración	ii-1
	Apertura	ii-1
	Organización, especialistas y secretaría	ii-1
	Idioma	ii-1
	Agenda	ii-1
	Asistencia	ii-2
	Lista de conclusiones	ii-2
iii -	Lista de participantes	iii-1
	Informe sobre el Asunto 1	
	Revisión de las conclusiones adoptadas por el Comité de Coordinación	1-1
	Informe sobre el Asunto 2	
	Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades aprobado por el Comité de Coordinación para el año 2014	2-1
	Informe sobre el Asunto 3	
	Situación administrativa y financiera del proyecto	3-1
	Informe sobre el Asunto 4	
	Programa de actividades del proyecto para el año 2015	4-1
	Informe sobre el Asunto 5	
	Otros asuntos	5-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

LUGAR Y DURACIÓN

La Octava Reunión del Comité de Coordinación del Proyecto Regional RLA/06/901 se llevó a cabo en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú, del 25 al 27 de febrero de 2015.

APERTURA

El Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Sr. Franklin Hoyer, dio la bienvenida a los representantes de los Estados resaltando la importancia del proyecto regional en la transición hacia el concepto ATM con apoyo de los sistemas CNS/ATM, así como el rol que le corresponde al Comité de Coordinación para lograr los objetivos trazados, expresando su deseo de que las deliberaciones culminen en la aprobación del plan de actividades previsto para el siguiente año.

ORGANIZACIÓN, ESPECIALISTAS Y SECRETARÍA

La reunión fue conducida y coordinada por la Srta. Verónica Chávez, Oficial Regional en Asistencia Técnica; y asistida por el Sr. Onofrio Smarrelli, Oficial Regional CNS; Sra. Lía Ricalde, Oficial Regional AGA; Sr. Julio César Pereira, Oficial Regional ATM/SAR; y, el Sr. Jorge Armoa, Oficial Regional MET.

IDIOMA

El idioma de trabajo fue el español y la documentación se preparó en el mismo idioma.

AGENDA

Se adoptó la Agenda siguiente:

- Asunto 1: Revisión de las conclusiones adoptadas por el Comité de Coordinación
- Asunto 2: Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades aprobado por el Comité de Coordinación para el año 2014
- Asunto 3: Situación administrativa y financiera del proyecto
- Asunto 4: Programa de actividades del proyecto para el año 2015
- Asunto 5: Otros Asuntos

ASISTENCIA

Asistieron a la reunión 13 delegados de los siguientes Estados participantes en el Proyecto: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay, así como también funcionarios de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

LISTA DE CONCLUSIONES

N°	Título	Página
RCC/8-01	Ampliación de usuarios para el SATDIS.	2-1
RCC/8-02	Aprobación del programa de actividades para el año 2015.	4-1

RCC/8
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

1. Rafael Alberto Molina
2. Magalí Haufler

BOLIVIA

3. René D. Delgado Rúa
4. Roberto Gironás Cervantes

BRASIL

5. Ronaldo Telles Belchior
6. Gustavo Camargo

CHILE

7. Alfonso De La Vega
8. Duncan S. Silva

ECUADOR

9. Iván A. Tulcán Ormaza

PARAGUAY

10. Roque Díaz
11. Liz Rocio Portillo

PERÚ

12. Paulo Vila

URUGUAY

13. Luis Otheguy

OACI

14. Onofrio Smarrelli
15. Lía Ricalde
16. Verónica Chávez
17. Julio César de Souza Pereira
18. Jorge Armoa

Asunto 1: Revisión de las conclusiones adoptadas por el Comité de Coordinación

1.1 El Comité de Coordinación tomó nota del estado de las cinco conclusiones vigentes desde la Séptima Reunión realizada en Lima, Perú, del 13 al 14 de marzo de 2014 y verificó el progreso de su cumplimiento, habiéndose dado por concluida la Conclusión RCC/7-2 sobre la Aprobación del programa de actividades para el año 2015. El listado de conclusiones vigentes figuran en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

1.2 En relación a la Conclusión RCC/6-02 sobre la implementación de un sitio en la página web donde se encuentren los documentos preparados; se informó que la página web estaba diseñada, sin embargo se estaban realizando las coordinaciones con Montreal para contar con el dominio de la página web; y con ello poder concluir este desarrollo.

1.3 Seguidamente se tomó nota que de acuerdo a la Conclusión RCC/6-03 sobre la difusión de los beneficios y logros del Proyecto, se remitió esta información a los Estados que lo solicitaron y a través de varios foros se dieron también a conocer los logros y beneficios del RLA/06/901; por lo que se daba por concluida esta tarea.

1.4 En cuanto a la Conclusión RCC/6-04 se informó al Comité que el mes de setiembre del 2014 se puso en operación el servicio de la predicción de la disponibilidad RAIM dando por concluida esta actividad.

1.5 De igual manera, se tomó nota que en conformidad con la Conclusión RCC/7-01 se reiteró la invitación a participar en el proyecto a Guyana y Suriname dándose por concluido esta tarea.

PROYECTO REGIONAL RLA/06/901

ESTADO DE EJECUCIÓN DE LAS CONCLUSIONES ADOPTADAS POR EL COMITÉ DE COORDINACIÓN

Conclusiones	Tareas específicas	Entregables	Fechas de finalización	Responsables	Estado de ejecución
<p>CONCLUSIÓN RCC/6-02 - Disponibilidad de los documentos del proyecto RLA/06/901</p> <p>Que la Oficina Regional prepare un archivo electrónico o un sitio en la página web donde se compilen todos los documentos preparados por el proyecto, a fin de facilitar su disponibilidad y utilización por parte de los Estados miembros.</p>	<p>Implementar un sitio en la página web donde se encuentren los documentos preparados.</p>	<p>Locación en la página web de la Oficina Regional para los documentos desarrollados por área.</p> <p>Desarrollo de una página web para el RLA/06/901.</p>		<p>OACI</p>	<p>En proceso</p>
<p>CONCLUSIÓN RCC/6-03 - Difusión de los beneficios y logros del Proyecto RLA/06/901</p> <p>Que la Oficina Regional remita una comunicación a los Estados miembros, en la que se dé una explicación detallada de los beneficios y logros del proyecto.</p>	<p>Enviar cartas a los Estados explicándoles los beneficios y logros del proyecto.</p>	<p>A solicitud se remitió información a los Estados donde se especificaba los beneficios.</p> <p>Además en varios foros se dieron a conocer los logros y beneficios del RLA/06/901.</p>	<p>Nov./2014</p>	<p>OACI</p>	<p>Completada</p>

Conclusiones	Tareas específicas	Entregables	Fechas de finalización	Responsables	Estado de ejecución
<p>CONCLUSIÓN RCC/6-04 - Aprobación de la Adquisición e implantación del servicio regional de predicción de la disponibilidad RAIM y la revisión del Proyecto RLA/06/901</p> <p>El Comité de Coordinación del Proyecto RLA/06/901 aprueba el documento de revisión del proyecto que se incluye como Apéndice A a este Asunto del informe de su sexta reunión (Lima, 21-23 de noviembre de 2012), en donde se incluye la adquisición e implantación del servicio regional de predicción de la disponibilidad RAIM.</p> <p>Asimismo, encarga a la Secretaría preparar una carta para circular esta revisión entre los Estados que no han asistido a la RCC/6 para su conocimiento, comentarios y concordancia hasta el 15 de enero del 2013; posteriormente se autoriza a la OACI a suscribirlo de conformidad con el procedimiento establecido para las revisiones que no implican cambios sustantivos en los componentes del Proyecto</p>	<p>Adquirir el servicio regional de predicción de la disponibilidad RAIM y aprobar la revisión J del RLA/06/901 donde se incluye el servicio RAIM</p>	<p>En abril del 2013 se inicia el proceso de licitación del servicio RAIM, actualmente se está preparando el contrato para concluir con el proceso de adquisición.</p> <p>La Rev. J del RLA/06/901 fue aprobada por la OACI el 2 de julio del 2013; lográndose la firma de los Estados el 29 de enero 2014.</p>	<p>Nov./2014</p>	<p>OACI/Estados</p>	<p>Completada</p>

Conclusiones	Tareas específicas	Entregables	Fechas de finalización	Responsables	Estado de ejecución
<p>CONCLUSIÓN RCC/7-01 - Invitación a que Guyana y Suriname se adhieran al Proyecto RLA/06/901</p> <p>Considerando la necesidad de que todos los Estados de la Región Sudamericana participen en el Proyecto Regional RLA/06/901 sobre Asistencia para la Implantación de un Sistema Regional de ATM Considerando el Concepto Operacional de ATM y el Soporte de Tecnología CNS correspondiente, en vista de que sus múltiples beneficios alcanzan a todos ellos, requiriendo de su concurso en la adopción de decisiones para la ejecución homogénea, oportuna y consensuada del plan regional de navegación aérea basado en el rendimiento de las aeronaves, implantación de la PBN y de sus distintos componentes, adopción de nuevas tecnologías y procedimientos y capacitación del personal para asumir los cambios, entre otros aspectos, el Comité de Coordinación del Proyecto solicita a la Oficina Regional Sudamericana de la OACI que reitere la invitación a los Estados de Guyana y Suriname, comunicándoles los beneficios de asociarse al Proyecto y la necesidad de su adhesión a los mecanismos de toma de decisiones y participación en todos sus eventos.</p>	<p>Enviar cartas a estos Estados reiterando la invitación a su adhesión al Proyecto.</p>	<p>Cartas enviadas a Guyana y Suriname.</p>		<p>OACI</p>	<p>Completada</p>

Conclusiones	Tareas específicas	Entregables	Fechas de finalización	Responsables	Estado de ejecución
<p>CONCLUSIÓN RCC/7-2 - Aprobación del programa de actividades para el año 2014</p> <p>El Comité de Coordinación del Proyecto Regional RLA/06/901 aprueba el programa de actividades para el año 2014 que se incluye en el informe de su séptima reunión, efectuada en Lima del 13 al 14 de marzo de 2014, con un presupuesto de USD 638,009.</p>	<p>Gestionar la implementación del programa de actividades aprobado.</p>	<p>Resultados del programa de actividades 2014.</p>	<p>Dic./2014</p>	<p>OACI/Estados</p>	<p>Completada</p>

Asunto 2: Informe sobre el cumplimiento del programa de actividades aprobado por el Comité de Coordinación para el año 2014

Informe sobre las actividades ejecutadas

2.1 Bajo este asunto de la Agenda, el Comité de Coordinación recibió información sobre las actividades ejecutadas a la fecha desde su última reunión y su relación con los objetivos inmediatos y resultados establecidos en el Proyecto Regional RLA/06/901, tomando nota de los resultados obtenidos conforme se muestra en el **Adjunto 1**.

2.2 Asimismo, se tomó nota que durante el año 2014 se logró una ejecución de un 60% del presupuesto programado, con lo cual se ejecutó el 89% de todas las actividades planificadas; además se implementó alrededor de USD 95,000 en actividades de asistencia solicitadas por Argentina, Colombia y Ecuador.

2.3 Seguidamente a solicitud del Comité, la Secretaria explicó los pasos dados para la adquisición de la RAIM y la situación sobre su utilización actual. Sobre este último aspecto se indicó que si bien la configuración actual del SATDIS de acuerdo a sus especificaciones técnicas, cada Estado puede generar diez usuarios; durante su operación algunos Estados vieron conveniente dar una mayor difusión de la herramienta y desearían dejarla abierta para sus usuarios.

2.4 En concordancia a lo anterior, se informó de las consultas realizadas al proveedor del servicio para utilizar de manera abierta a los usuarios que se tienen; pero debido a consideraciones técnicas esta eventualidad no es factible. Luego de un intercambio de opiniones sobre este tema se aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCC/8-01 Ampliación de usuarios para el SATDIS

Considerando la necesidad de ampliar la cantidad de usuarios que consulten el SATDIS:

- a) Que la Secretaría consulte al proveedor del servicio RAIM la posibilidad de generar diferentes categorías de acceso al SATDIS tal como asignaciones temporales y acceso que una vez asignado un “password” el mismo no puede ser cambiado por el usuario.
- b) Realizada la consulta esta sea informada al Comité de Coordinación; y de erogar algún gasto la modificación requerida; el costo sea puesto a la aprobación del Comité ya sea a través de una notificación o por una teleconferencia.

Evaluación anual del proyecto

2.5 Seguidamente, el Comité de Coordinación examinó la información sobre la evaluación anual del proyecto, ponderando la valoración de los resultados por los Estados participantes, utilizando el juego de formularios previamente distribuido con la encuesta sobre indicadores de gestión y resultados.

2.6 El procedimiento de evaluación anual comprende cuatro partes. En la primera (**Apéndice A**), se presenta la situación del Proyecto al finalizar el año junto con los indicadores de gestión y resultados. La segunda parte (**Apéndice B**), muestra el monitoreo y control del Proyecto sobre el plan de trabajo aprobado para el año 2014, con un 60% de ejecución financiera. La tercera (**Apéndice C**), comprende una encuesta sobre los indicadores de gestión y resultados que los Estados participantes completan indicando su valoración, en base a la escala incluida en esta parte, sobre el desempeño del Proyecto, el cumplimiento de los objetivos y la ejecución y prestación de servicios por parte de la OACI, culminando con una identificación de las lecciones aprendidas. La cuarta parte (**Apéndice D**), muestra el calendario con las fechas de entrega de los siguientes documentos: i) situación actual del proyecto al

finalizar el año; ii) monitoreo y control del proyecto sobre el Plan de Trabajo aprobado; y, encuestas sobre Indicadores de Gestión y Resultados del año que termina.

2.7 En relación a la encuesta sobre indicadores de gestión y resultados, el Comité tomó nota que fue respondida por Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay y Perú, cuyos comentarios y calificaciones muestran un promedio de 4 puntos sobre un máximo de 5 establecido en la escala de calificación, lo cual indica que este puntaje supone que “se alcanzaron los objetivos del proyecto en todos los casos”, con respecto al programa de actividades ejecutado el año 2014.

2.8 Dentro de los comentarios sobre la evaluación del proyecto actual se manifestó lo siguiente:

- Debiera considerarse la capacidad de participar de cada Estado y su capacidad de compromiso para lograr los objetivos trazados,
- En cuanto a los recursos debieran hacerse mayores esfuerzos para incrementar la participación en cuanto a los aportes o buscar otras instancias para obtener los recursos, de forma tal de poder facilitar una mayor participación de los profesionales de los diferentes Estados de la región.
- En relación a las partes involucradas sería conveniente, más adelante, buscar la mejor forma para lograr una mayor integración de los profesionales de los Estados para que se tuviera una visión holística del proyecto y sus diferentes tareas asociadas (ATM/CNS); y de igual forma con otros proyectos de la región.

2.9 En cuanto a la evaluación del cumplimiento de los objetivos del proyecto, un Estado comentó que uno de los problemas para el logro de los resultados es la asistencia de todos los Estados de la Región SAM en las actividades del proyecto, además de la carencia de expertos en ciertas áreas, lo cual conlleva a la postergación de las actividades; podría considerarse formar más expertos ó traerlos de otras Regiones.

2.10 Seguidamente se realizó la evaluación de la ejecución del proyecto donde se manifestó que la priorización dentro del proyecto debería ser la contenida en la Declaración de Bogotá.

2.11 Como lecciones positivas se mencionó: la integración regional, la formación de expertos, la elaboración de material de asistencia técnica (guías y documentos técnicos) y las misiones para asistencia técnica. En cuanto a oportunidad de mejora, se indicó la participación continua, activa y personalizada a cada Estado; además de la inclusión de la industria en los proyectos del Estado y proyectos alternativos y continuar con programas de asistencia técnica orientados a nuevas tecnologías. Como medida preventiva se indicó el mantener la coordinación permanente y el seguimiento de los proyectos y actividades; además, que antes de aprobar el plan de actividades definir la capacidad de cada Estado de cumplir con los objetivos propuestos.



**1. SITUACIÓN DEL PROYECTO AL (FECHA)
E INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS**

Proyecto N°: RLA/06/901

Título: Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología CNS correspondiente.

OBJETIVO INMEDIATO N° 1	Desarrollo e implantación de iniciativas del plan mundial de navegación aérea, que conlleven a la transición de una gestión del tránsito aéreo basada en sistemas terrestres a otra basada en la performance de las aeronaves.	
RESULTADO 1.1	Asistencia para la implantación de RNAV-5 y PBN en áreas terminales y aproximación proporcionada.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance 100%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: 1 de enero Fecha de entrega: 18 noviembre	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: enero2014 Fecha de entrega: noviembre 2014 Desviación: X CAUSA: X	
RESULTADO 1.1	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
1.1.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a: a) Infraestructura de CNS disponible con la cobertura correspondiente y planes de instalaciones futuras; b) Características de los sistemas automatizados de ATM disponibles y planes futuros de automatización; c) Flota de aeronaves que operan en la red de rutas ATS de la región SAM y su capacidad de RNAV y RNP, incluyendo la capacidad para procedimientos de llegada basados en el sistema de gestión de vuelo (FMS) y planes futuros de los usuarios; d) Capacidad para la aprobación de aeronavegabilidad y de operaciones; e) Aeropuertos que pudieran obtener beneficios operacionales con el empleo de la RNAV y/o la RNP; f) Estado de implantación del WGS 84; g) SIDs y STARs existentes que conecten los aeropuertos internacionales a las rutas ATS; h) Simulación de operaciones en tiempo real y en tiempo acelerado; i) Análisis de costo-beneficio de las instalaciones y servicios; j) Modelos de evaluación de la seguridad operacional; k) Reglamentación del uso del GNSS (medio secundario, primario); l) Documentación sobre la capacitación de controladores de tránsito aéreo; m) Diseño y gestión de área de control terminal.		
1.1.2 Analizar la aplicación del GNSS para apoyo en todas las fases de vuelo, incluyendo: a) La infraestructura terrestre de navegación requerida para las operaciones previstas en la planificación vigente en función del avance de la tecnología del sistema; b) La atención de operaciones en ruta sin empleo de valores de precisión con RNAV-5 (espacios aéreos continentales) y con RNP-4 (espacios aéreos oceánicos); c) La atención de operaciones en TMA (RNAV 1) y en aproximación RNP 0,3 y RNP AR, con ABAS; d) Los beneficios operacionales del empleo del GBAS.		
1.1.3 Desarrollar un plan de acción basado en la información procesada en 1.1.1 y 1.1.2, para la implantación de la PBN para operaciones en ruta de acuerdo con la siguiente planificación regional: I. Corto plazo (hasta 2010) Espacio aéreo oceánico RNP 10 y espacio aéreo continental RNAV 5. II. Mediano plazo (2011 a 2015) Espacio aéreo oceánico RNP 4 y espacios aéreos continentales seleccionados RNP-2.		
1.1.4 Determinar y desarrollar el material necesario para la implantación de la PBN para operaciones en ruta, en coordinación con los Estados participantes, teniendo en cuenta las prácticas y procedimientos para la protección del medio ambiente e incluyendo los siguientes aspectos: a) Concepto operacional de la PBN; b) Análisis de costo-beneficio; c) Requerimientos y procesos de aprobación de aeronaves y operadores; d) Adecuación de normativas nacionales y regulaciones del espacio aéreo; e) Formatos de documentos de RNAV y RNP a ser incluidos en la Web SAM; f) AIC/NOTAM y suplementos AIP requeridos; g) Enmienda al Doc 7030 conforme sea requerida; h) Enmiendas a las cartas de acuerdo correspondientes; i) Procedimientos para pilotos y ATC; j) Procedimientos para acomodar aeronaves no aprobadas para RNAV y RNP cuando sean aplicables; k) Procedimientos de transición de ser necesarios; l) Capacitación de ATC; m) Evaluación de la seguridad del espacio aéreo; n) Plan de seguimiento posterior a la implantación.		
1.1.5 Desarrollar un modelo de plan de acción basado en la información procesada en 1.1.1 y 1.1.2, a ser utilizado por los Estados participantes para la implantación de la PBN en TMA y aproximación, de acuerdo con la siguiente planificación regional: I. Corto plazo (hasta 2010) a) Operaciones en área terminal, incluyendo salidas normalizadas por instrumentos y llegadas normalizadas por instrumentos (RNAV 1 en entornos radar con adecuada infraestructura de navegación y RNP 1 en entornos NO radar y sin adecuada infraestructura de cobertura DME); y b) Aproximaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (RNP 0.3 en la mayor cantidad posible de aeródromos y en todos los aeropuertos internacionales y RNP AR en aeropuertos donde haya beneficios operacionales). II. Mediano plazo (2011 a 2015) a) Operaciones en área terminal, incluyendo salidas normalizadas por instrumentos y llegadas normalizadas por instrumentos (expansión de la aplicación de RNAV1/RNP1 y utilización de RNAV1/RNP1 mandatoria - espacio aéreo excluyente- en TMA de mayor densidad de tránsito aéreo); y b) Aproximaciones bajo reglas de vuelo por instrumentos (expansión de la aplicación de la RNP 0.3 en la mayor cantidad posible de aeródromos y en todos los aeropuertos internacionales, RNP AR en aeropuertos donde haya beneficios operacionales e inicio de la aplicación de procedimientos GLS).		

<p>1.1.6 Desarrollar guías de orientación basadas en la información procesada en 1.1.1, 1.1.2 y 1.1.5, a ser utilizadas por los Estados participantes para la implantación de la PBN en TMA y aproximación, incluyendo las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Análisis de costo-beneficio; b) Evaluación de la seguridad operacional; c) Diseño de procedimientos; d) Simulación de operaciones en tiempo real y tiempo acelerado; e) Sistemas automatizados de ATC; f) Capacitación de controladores de tránsito aéreo; g) Aprobación de aeronaves y operadores; h) Diseño y gestión de área de control terminal; i) Modelo de reglamentación sobre la aplicación del GNSS (medio primario, secundario, restricciones operacionales, etc.). 		
<p>1.1.7 Prestar asistencia a los Estados participantes en la ejecución del plan de acción para la implantación de la PBN, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.</p>	<p>Taller I sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I) – Primera parte</p> <ul style="list-style-type: none"> • El taller se llevó a cabo del 12 al 23 de mayo en Bogotá Colombia. Participaron como expositores los Sres. Julio Pereira Especialista Regional en Gestión de Tráfico Aéreo, Roberto Arca, Especialista Regional en Gestión de Tráfico Aéreo, Información Aeronáutica, Búsqueda y Salvamento de la OACI, Jorge Fernández, Consultor, y Fernando Herroza, Coordinador Técnico de Navegación Aérea de la DGAC de Perú. Asistieron 42 personas de 10 Estados SAM y se asignaron 16 becas. <p>Taller II sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-II) – Segunda parte</p> <ul style="list-style-type: none"> • El taller se llevó a cabo del 8 al 12 de setiembre en Lima, Perú. Participaron como expositores los Sres. Julio Pereira Especialista Regional en Gestión de Tráfico Aéreo, Roberto Arca, Especialista Regional en Gestión de Tráfico Aéreo, Información Aeronáutica, Búsqueda y Salvamento de la OACI. Asistieron 34 personas de 11 Estados SAM y se asignaron 14 becas. 	<p>Completada</p>
<p>1.1.8 Adquirir e implementar el servicio de predicción de la disponibilidad RAIM en la Región Sudamericana, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Determinación de las especificaciones técnicas finales en base a las especificaciones acordadas por los Estados participantes; b) Preparación del llamado a licitación internacional para la implantación del servicio; c) Definición del criterio para la evaluación de las ofertas; d) Convocatoria a la licitación de conformidad con los procedimientos de la OACI aplicables; e) Absolución de consultas de los postores; f) Selección de la mejor oferta; g) Negociación y adjudicación del contrato con el postor seleccionado; h) Ejecución del contrato y su supervisión. 		
<p>1.1.9 Coordinar con los Estados la participación de sus representantes en la evaluación de las ofertas y en las pruebas de aceptación del servicio, asumiendo los costos involucrados con fondos que no sean del proyecto.</p>		
<p>1.1.10 Verificar el funcionamiento satisfactorio del servicio en el período de prueba y, de resultar conforme, suscribir las actas de aceptación final.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El 30 de mayo de 2014, la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI firmó el Contrato 22501411 con la empresa DWI. En ese sentido se procedió con la implantación del servicio RAIM en la Región SAM (SATDIS); y la impartición de los dos cursos a distancias, vía WEB, uno en idioma inglés y otro en español, donde se explicaron fundamentalmente la operación de las herramientas contenidas en la página WEB. • La página WEB del SATDIS está en tres idiomas (español, portugués e inglés) y entró en operación el 17 de setiembre de 2014. 	<p>Completada</p>
<p>1.1.11 Mantener el servicio de predicción de la disponibilidad RAIM las 24 horas al día, 7 días a la semana (24/7) en apoyo de los procedimientos PBN en ruta, área terminal y aproximación.</p>		
<p>1.1.12 Preparar un informe final sobre lo actuado, incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>	<p>Informes de los talleres/reuniones SAMIG/13</p>	<p>Completada</p>
<p>RESULTADO 1.2</p>	<p>Asistencia para la implantación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) estratégica en aeropuertos proporcionada.</p>	
<p>ESTADO ACTUAL</p>	<p>Porcentaje de avance X%</p>	
<p>CRONOGRAMA PLANIFICADO</p>	<p>Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X</p>	
<p>CRONOGRAMA REAL</p>	<p>Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X</p>	
<p>RESULTADO 1.2</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	
<p>1.2.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los métodos de cálculo de la capacidad aeroportuaria y del ATC; b) Los procedimientos de ATFM para las siguientes fases: <ul style="list-style-type: none"> • Estratégica de aeropuerto, • Táctica de aeropuerto, • Estratégica de espacio aéreo, • Táctica de espacio aéreo. 	<p>AÑO</p>	<p>Observaciones</p>

<p>1.2.2 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a bases de datos electrónicas requeridas para las fases evolutivas del sistema de ATFM en relación con los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Procesamiento y visualización de datos para la gestión de la afluencia: <ul style="list-style-type: none"> • Datos de planificación y procesamiento de planes de vuelo (FPL, RPL, etc.); • Datos de estructura del espacio aéreo y aeropuertos; • Presentación de la situación aérea; • Mensajes automáticos en apoyo a la toma de decisiones (acceso a SLOTS, notificación de demoras, rutas alternativas, etc.) • Monitoreo del estado operacional de la infraestructura de navegación aérea; • Capacidad aeroportuaria; • Capacidad del ATC; • Demanda de tránsito aéreo; • Estructura del espacio aéreo y red de rutas ATS; • Radioayudas a la navegación aérea, radar, etc.; b) Datos de sistemas de vigilancia (SSR, ADS, etc.); c) AIS/MAP (cartografía, avisos de afectaciones de la ATFM, actualización de AIRAC, etc.); d) Información meteorológica (MET); e) Datos para análisis histórico y estadístico de las operaciones aéreas, meteorología, etc.; f) Sistemas de comunicación para apoyar la toma de decisiones en colaboración (CDM) con: <ul style="list-style-type: none"> • Otros sistemas de ATFM; • Otras FMUs y/o FMPs y/o dependencias ATS; • Operadores y usuarios (líneas aéreas, aviación general, de Estado, etc.); • Autoridades aeroportuarias; • Autoridades meteorológicas; • Servicios de información aeronáutica. g) Requisitos de comunicaciones necesarios para respaldar eficazmente la gestión de la afluencia del tránsito aéreo centralizada en su vinculación con: <ul style="list-style-type: none"> • Otros sistemas de ATFM; • Las FMUs, FMPs y/o dependencias ATS involucradas; • Operadores y usuarios; • Autoridades aeroportuarias; • Autoridades meteorológicas; • Servicios de información aeronáutica; • La transmisión de datos radar y ADS para las FMU y/o FMPs. 		
<p>1.2.3 Desarrollar modelos de plan de acción basados en la información procesada bajo 1.2.1 y 1.2.2, a ser utilizados por los Estados participantes para la implantación de la ATFM estratégica de aeropuerto.</p>		
<p>1.2.4 Desarrollar guías de orientación basadas en la información procesada bajo las actividades precedentes, a ser utilizadas por los Estados participantes para la implantación de las dependencias de gestión de la afluencia (FMU) o de los puestos de gestión de la afluencia (FMP) y para la incorporación de nuevos procedimientos aplicables en las FMU o FMP con respecto a la:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ATFM estratégica de aeropuerto; b) ATFM táctica de aeropuerto; c) ATFM estratégica de espacio aéreo; y d) ATFM táctica de espacio aéreo. 		
<p>1.2.5 Determinar y desarrollar el material necesario para la implantación de la ATFM estratégica de aeropuerto, en coordinación con los Estados participantes, considerando las prácticas y procedimientos para la protección del medio ambiente e incluyendo los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Análisis de costo-beneficio; b) Definición de planes de recolección de datos; c) Determinación de los sistemas automatizados requeridos, incluyendo los parámetros de performance y las pruebas y evaluaciones necesarias; d) Actualización del concepto operacional de la ATFM SAM, en caso necesario; e) Elaboración de un manual de procedimientos operacionales de aplicación común para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo incluyendo, entre otros aspectos, los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Procedimientos aplicables a las fases estratégica, pre-táctica y táctica; <input type="checkbox"/> Procedimientos de coordinación y teleconferencias con las FMUs y FMPs, dependencias de los ATS, usuarios, aeropuertos y otras organizaciones involucradas; <input type="checkbox"/> Procedimientos para la toma de decisiones en colaboración; <input type="checkbox"/> Metodología para determinar la capacidad aeroportuaria y de los ATS; <input type="checkbox"/> Procedimiento para mantener las bases de datos de la ATFM permanentemente actualizadas; <input type="checkbox"/> Procedimientos para pilotos y ATC; f) Modelos de AIC/NOTAM y suplementos de la AIP requeridos; g) Formatos de documentos de ATFM a ser incluidos en la Web SAM; h) Enmienda al Doc 7030 si fuese requerida; i) Enmiendas a las cartas de acuerdo correspondientes; j) Simulaciones de ATC; k) Armonización de requerimientos del ANP de ser aplicables; l) Capacitación en ATFM; m) Planes de contingencia. 		
<p>1.2.6 Prestar asistencia a los Estados participantes en la ejecución del plan de acción para la implantación de la ATFM estratégica en aeropuertos, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.</p>		
<p>1.2.7 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		

RESULTADO 1.3	Implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance 0%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: 22 de setiembre Fecha de entrega: 26 de setiembre	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: xl Fecha de entrega: x Desviación: 1 año CAUSA: Disponibilidad especialista	
RESULTADO 1.3	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	ANO	
1.3.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a: a) Instalaciones y equipos de CNS existentes; b) Planificación y documentación regional de CNS existente; c) Sistemas de gestión de mensajes aeronáuticos (AMHS); d) Enlace digital por muy alta frecuencia (VDL) y alta frecuencia (HFDDL); e) Comunicaciones de datos entre instalaciones de los servicios de tránsito aéreo (AIDC); f) Vigilancia dependiente automática por contrato (ADS/C); g) Vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS/B); h) Multilateralismo, etc.; i) Protocolos de comunicaciones utilizados.		
1.3.2 Analizar los escenarios del entorno operacional de los ATS actuales y planificados, con miras a determinar los requisitos operacionales para las mejoras de los sistemas de comunicación y vigilancia, a corto y a mediano plazo, así como otros requisitos operacionales que atiendan las expectativas futuras de la ATM, utilizando, entre otras, las siguiente herramientas: a) Sistema de gestión de mensajes aeronáuticos (AMHS), b) Enlace digital por muy alta frecuencia (VDL), c) Comunicaciones de datos entre instalaciones de los servicios de tránsito aéreo (AIDC), d) Vigilancia dependiente automática por contrato (ADS/C), e) Vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS/B), f) Multilateralismo, etc.	Desarrollo de guía de orientación con consideraciones técnicas / operacionales para la implantación del MLAT (Multilateración) Actividad postergada para el 2015	Postergada
1.3.3 Elaborar una estrategia para la implantación de mejoras de comunicaciones, navegación y vigilancia en la Región SAM, teniendo en cuenta la información obtenida bajo las actividades precedentes.		
1.3.4 Considerando la estrategia, desarrollar un modelo de plan de acción basado en la información procesada bajo las actividades precedentes, que debería ser utilizado por los Estados participantes para la implantación de mejoras de las capacidades de CNS para operaciones en ruta y área terminal, incluyendo los insumos y la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
1.3.5 Efectuar un seguimiento de la implantación de las instalaciones y mejoras de las capacidades de CNS para operaciones en ruta y área terminal en la Región SAM, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		Completada
1.3.6 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
RESULTADO 1.4	Asistencia para la implantación de sistemas de tratamiento de mensajes ATS (AMHS) y su interconexión proporcionada.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.4	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	ANO	
1.4.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados y la situación de los SARPS de la OACI con respecto a: a) Revisión del plan de direccionamiento AMHS (CAAS) regional; b) Direccionamiento IP utilizado en la Región para aplicaciones aeronáuticas implantadas; c) Revisión de las especificaciones técnicas generales AMHS elaboradas con el Proyecto RLA/03/901; d) Revisión de la infraestructura de comunicación regional para soportar la aplicación AMHS; e) Requerimientos operacionales para la aplicación AMHS.		
1.4.2 Interconexión de sistemas AMHS en la Región SAM: a) Elaboración de la lista de encaminamiento AMHS SAM; b) Elaboración de un Plan de direccionamiento IP (IPv4); c) Elaboración e implantación de un protocolo de pruebas de comunicaciones AMHS entre MTA y entre MTA y UA; d) Estudio de requerimientos de ancho de banda necesario a nivel nacional y regional para los circuitos AMHS; e) Análisis de la seguridad AMHS IP; f) Estudio de las mejoras de las redes nacionales y regionales para la aplicación AMHS; g) Estudio de nuevos servicios a transmitirse sobre la aplicación AMHS (ATS, MET, AIS, etc.).		
1.4.3 Establecimiento de una entidad regional para gestionar fuera de línea el direccionamiento AMHS considerando las siguientes actividades: a) Analizar el funcionamiento actual del centro de gestión fuera de línea para el direccionamiento AMHS en Eurocontrol (AMC); b) Analizar la interacción actual del AMC con otras Regiones de la OACI en particular la Región SAM; c) Estudiar los requerimientos necesarios para implantar un centro AMC Regional y los requerimientos necesarios para la integración del AMC en Eurocontrol y otros que pudieran surgir.		
1.4.4 Elaboración de un documento de orientación regional para la implantación de sistemas AMHS y su interconexión.		
RESULTADO 1.5	Asistencia para la implantación de sistemas de vigilancia, multilateración y ADS en la Región proporcionada.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.5	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	ANO	
1.5.1 Obtener y completar la información sobre multilateración y ADS en relación a: a) Estudio de los sistemas de multilateración y ADS (ADS C y ADS B) instalados en la Región SAM y otras regiones de la OACI; b) Estado de los SARPS de la OACI sobre los nuevos sistemas de vigilancia (Multilateración, ADS, etc.)		

<p>1.5.2 En correspondencia a la estrategia unificada de implementación de los sistemas de vigilancia elaborada por el GREPECAS, preparar un documento de orientación regional para la implantación de la multilateración y el ADS que contenga:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Un estudio de los requerimientos operacionales de vigilancia que podrían cubrirse a través de la multilateración y el ADS; b) Un protocolo de ensayos para ADS B; c) Información sobre la capacidad actual y prevista de la flota de aeronaves en la región que pueda soportar la aplicación ADS (ADS C, ADS B); d) Apoyo para la implantación de ensayos ADS B; e) Un análisis de los requerimientos de comunicaciones para soportar las aplicaciones de multilateración y ADS B. 		
<p>RESULTADO 1.6</p>	<p>Plan de acción para las mejoras en el diseño y gestión de aeródromos elaborado</p>	
<p>ESTADO ACTUAL</p>	<p>Porcentaje de avance 50%</p>	
<p>CRONOGRAMA PLANIFICADO</p>	<p>Fecha de inicio: 19 mayo Fecha de entrega: 5 de diciembre</p>	
<p>CRONOGRAMA REAL</p>	<p>Fecha de inicio: 9 de junio Fecha de entrega: 21 de noviembre Desviación: un mes CAUSA: Disponibilidad de esp</p>	
<p>RESULTADO 1.6</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>Observaciones</p>
	<p>AÑO</p>	
<p>1.6.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a los aeródromos internacionales, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pistas disponibles y sus características; b) Diseño y utilización del área de movimiento; c) Cantidad, ubicación y modalidad de uso de las posiciones de estacionamiento de aeronaves; d) Servicios de escala disponibles; e) Procedimientos de llegada y de salida de aeronaves; f) Programación de vuelos; g) Cantidad de operaciones en las horas punta. 		
<p>1.6.2 Desarrollar un modelo de plan de acción, a ser utilizado por los Estados participantes, para la implantación de mejoras en el diseño y en la gestión de los aeródromos internacionales con miras a:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Utilizar con mayor eficiencia los recursos del aeródromo y sus servicios de escala; b) Reducir las demoras; c) Lograr una mayor predictibilidad en la programación de los vuelos; d) Incrementar la capacidad mejorando los procedimientos de llegada, estacionamiento y salida de las e) Mejorar la coordinación entre todas las partes para el uso eficiente de las áreas de estacionamiento; f) Optimizar los procesos de adopción de decisiones en colaboración entre los proveedores de servicios de ATM, los operadores de vehículos y los explotadores de aeronaves; g) Optimizar la utilización del área de movimiento ejecutando las mejoras estructurales que fuesen necesarias, tales como: <ul style="list-style-type: none"> • Calles de rodaje adicionales; • Calles de rodaje paralelas a las pistas principales para el tránsito en dos direcciones; • Salidas adicionales de las pistas, incluidas calles de rodaje de alta velocidad o de salida rápida; • Mejoras de la iluminación y de los letreros, etc. h) Lograr la compartición de datos clave sobre la programación de vuelos entre todos los interesados; i) Optimizar el tránsito de superficie mejorando la organización del movimiento de vehículos terrestres en el área de maniobras; j) Reducir los tiempos de ocupación de las pistas considerando: <ul style="list-style-type: none"> • La performance de los usuarios del espacio aéreo; • La performance de los proveedores de ATS; • El diseño del área de superficie; • Las capacidades de performance de las aeronaves; • Las capacidades de vigilancia; • El espaciado de las aeronaves; • Las limitaciones meteorológicas; k) Incrementar la seguridad operacional y la protección del medio ambiente. 		
<p>1.6.3 Desarrollar guías de orientación basadas en la información procesada en 1.4.1 y 1.4.2, a ser utilizadas por los Estados participantes para la implantación de mejoras en el diseño y en la gestión de los aeródromos internacionales que conlleven a incrementar la capacidad y reducir los tiempos de espera.</p>		
<p>1.6.4 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.</p>	<p>Taller sobre el Plan de Emergencia del Aeródromo – Control de ceniza volcánica (Apéndice 9 al LAR 153)</p> <ul style="list-style-type: none"> • El Taller se llevó a cabo en Lima, del 9 al 13 de junio. Asistieron 37 participantes de 5 Estados SAM y 1 Estado NACC. <p>Seminario sobre documento PANS Aerodromos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evento postergado debido a disponibilidad de especialista. <p>Segundo Taller sobre la Seguridad Operacional y Eficiencia en Helipuertos</p> <ul style="list-style-type: none"> • El taller se llevó a cabo en Lima del 7 al 10 de octubre, desarrollándose lineamientos sobre el desarrollo de planes maestros de aeropuerto y la importancia de contar con un plan nacional para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Asistieron 12 participantes de 3 Estados SAM. <p>Seminario / Taller ACDM</p> <ul style="list-style-type: none"> • El seminario estaba programado para realizarse del 22 al 26 de setiembre en Lima, Perú; sin embargo debido a la baja inscripción de participantes se canceló la actividad. <p>Seminario sobre Certificación de Aeródromos y Evaluación de la Seguridad Operacional</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se realizó el seminario del 17 al 21 de noviembre en Lima, Perú. Asistieron 20 participantes de 6 Estados SAM. <p>Estudio y Taller sobre capacidad aeroportuaria</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se suspendió la realización del Estudio y taller sobre capacidad aeroportuaria en vista que durante la SAMIG/13 se dieron comentarios en cuanto a su aplicación a la Región. 	<p>Completada</p> <p>Postergado</p> <p>Completada</p> <p>Postergado</p> <p>Completada</p> <p>Suspendido</p>
<p>1.6.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		

RESULTADO 1.7	Plan de acción para la implantación de mejoras funcionales en la provisión de los servicios de información aeronáutica elaborado.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance 0%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: 21 de octubre Fecha de entrega: 25 de octubre	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.7	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
1.7.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a los servicios de información aeronáutica, incluyendo: a) Sistema de gestión de la calidad; b) Los requerimientos de la ATM, RNAV y RNP; c) Los requerimientos de los sistemas de navegación basados en computadora; d) La disponibilidad de bancos de datos de información aeronáutica; e) La disponibilidad de una AIP automatizada; f) La disponibilidad de información electrónica; g) Los planes para la automatización de los AIS; h) La implantación del sistema de referencia geodésica WGS-84; i) La disponibilidad del Plan de contingencia NOTAM (nacional-internacional).		
1.7.2 Desarrollar un modelo de plan de acción, a ser utilizado por los Estados participantes, para la implantación de mejoras en la provisión de AIS que permitan: a) Proporcionar información aeronáutica relativa al terreno y a obstáculos de calidad asegurada y en tiempo real; b) Asegurar la distribución oportuna de la información; c) Facilitar la coordinación entre los distintos integrantes de la comunidad de la ATM; d) Mejorar la eficiencia y la seguridad operacional; e) Garantizar que todos los integrantes de la comunidad de la ATM tengan la misma información al adoptar decisiones en colaboración; f) Mejorar la conciencia situacional de los pilotos durante las operaciones en ruta, en área terminal y en los aeródromos; g) Completar la implantación del sistema de referencia geodésica WGS-84; h) Incrementar la seguridad operacional.		
1.7.3 Desarrollar guías de orientación basadas en la información procesada en 1.5.1 y 1.5.2, a ser utilizadas por los Estados participantes para la implantación de mejoras funcionales en la provisión de los servicios de información aeronáutica.		
1.7.4 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.	Seminario AIXM/Etod	Postergada para el año 2014
1.7.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
RESULTADO 1.8	Plan de acción de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional elaborado.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.8	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
1.8.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a los servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional, incluyendo: a) Los requerimientos de la ATM; b) Los requerimientos del sistema mundial de pronósticos de área (WAFS); c) La vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales; d) Los requerimientos del sistema de advertencia de ciclones tropicales; e) El uso del enlace de datos para la transmisión de información meteorológica; f) La disponibilidad de bancos de datos de información meteorológica; g) La automatización de los sistemas meteorológicos; h) La disponibilidad de información electrónica; i) Los planes para la automatización de los servicios de meteorología aeronáutica.		
1.8.2 Desarrollar un modelo de plan de acción, a ser utilizado por los Estados participantes, para la implantación de mejoras en la provisión de servicios MET que permitan: a) Mejorar la disponibilidad de información meteorológica en apoyo de un sistema de ATM mundial sin límites perceptibles entre sus componentes; b) Mejorar la precisión, distribución oportuna y utilidad de la información elaborada por los sistemas mundial de pronósticos de área, de vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales y de advertencia de ciclones tronicales; c) El acceso inmediato a información meteorológica mundial en tiempo real; d) Lograr la automatización de los sistemas meteorológicos; e) Asistir a la ATM en la adopción de decisiones tácticas para la vigilancia de las aeronaves, la gestión de la afluencia del tránsito aéreo y el encaminamiento flexible y dinámico de las aeronaves; f) Incrementar la seguridad operacional.		
1.8.3 Desarrollar guías de orientación basadas en la información procesada en 1.6.1 y 1.6.2, a ser utilizadas por los Estados participantes para la implantación de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional.		
1.8.4 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
1.8.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		

RESULTADO 1.11	Propuesta de Plan Regional de Implantación de Navegación Aérea basado en la Performance para la Región SAM (SAM ANIP) elaborada	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: 0 meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.11	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
1.11.1 Revisar la documentación existente en la Región SAM y a nivel mundial sobre la implantación de instalaciones y servicios de navegación aérea basada en la performance.		
1.11.2 Desarrollar un Plan Regional de Implantación de Navegación Aérea basado en la Performance para la Región SAM de conformidad con el Plan Mundial de Navegación Aérea y el Concepto Operacional ATM Mundial que permita a los Estados elaborar sus planes nacionales armonizados con el plan regional resultante, que incluya: a) Los objetivos regionales de performance; b) Los principios generales de la implantación; c) La estrategia de implantación en cada una de las áreas de navegación aérea tales como ATM, CNS, AIM, MET, AGA/AOP y SAR; d) La evolución prevista en cada una de las áreas de navegación aérea; e) Los formularios del marco de performance (PFF) a ser completados para todas las áreas de navegación aérea; f) Las métricas correspondientes que permitan medir el logro de la implantación de los objetivos de performance.		
1.11.3 Desarrollar un plan de acción para la ejecución del SAM/ANIP, la elaboración de la documentación regional adicional y de guías de orientación para su aplicación por parte de los Estados SAM.		
RESULTADO 1.12	Adopción de los arreglos multinacionales adecuados para el establecimiento y puesta en operación de una organización regional encargada de la implantación, gestión y operación de instalaciones y servicios a la navegación aérea de alcance multinacional	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 1.12	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
1.12.1 Tomar conocimiento sobre los instrumentos constitutivos que hayan sido aprobados por los Estados para establecer una organización regional encargada de la implantación, gestión y operación de instalaciones y servicios a la navegación aérea de alcance multinacional.		
1.12.2 Preparar y proponer un documento de proyecto regional de cooperación técnica de la OACI basado en los instrumentos constitutivos de la nueva organización, que posibilite su establecimiento y puesta en operación inicial.		
1.12.3 Preparar una nota de estudio que sustente la presentación del documento de proyecto al proceso de consideración y aprobación.		
1.12.4 Someter la nota de estudio presentando el documento de proyecto propuesto a la consideración de las autoridades de aviación civil solicitando sus comentarios.		
1.12.5 Efectuar los ajustes o cambios en el documento de proyecto que sean necesarios como resultado de los comentarios que se generen.		
1.12.6 Presentar la propuesta final de documento de proyecto al proceso de aprobación por los estamentos concernientes de cada Estado.		
1.12.7 Disponer los arreglos para la ejecución del proyecto en cuanto sea aprobado por los Estados concernientes.		
OBJETIVO INMEDIATO N° 2	Implantación de sistemas de garantía de calidad en AIS y MET y de gestión de la seguridad operacional en los Estados de la Región SAM de conformidad con las normas y métodos recomendados internacionalmente	
RESULTADO 2.1	Asistencia para la implantación de sistemas de garantía de calidad en AIS según las disposiciones concernientes de los Anexos 6, 11, 14 y 15 en no menos de 10 Estados	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 2.1	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
2.1.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a: a) Planes de los Estados participantes de la Región SAM para implementar la automatización de los AIS; b) Número de Estados/organizaciones participantes de la Región SAM que tienen o se encuentran en proceso de implantación de la gestión de sistemas de calidad (QMS) en los procesos de trabajo del AIS y del sistema de referencia geodésica WGS-84. c) Problemas encontrados que dificultan el proceso de implantación y medidas necesarias que permitan continuarlo.		
2.1.2 Planificar y desarrollar un seminario/taller para la identificación y aplicación de los procedimientos específicos para las actividades de AIS/MAP dentro del marco de la gestión de la calidad. El taller deberá producir una Lista de Verificación, con preguntas relacionadas a cada procedimiento de la actividad AIS armonizado a la Norma ISO 9001-2008 donde se defina un criterio de valor para validar los procesos y donde los resultados puedan ser mensurables.		
2.1.3 Sobre los resultados del seminario/taller, preparar un modelo de plan de acción, basado en la información obtenida y en el material de orientación regional disponible, a ser utilizado por los Estados participantes para la implantación de un sistema de garantía de calidad, incluyendo: a) Procedimientos documentados; b) Métodos de inspección y ensayos; c) Supervisión de equipos y operaciones; d) Auditorías internas y externas; e) Supervisión de las medidas correctivas adoptadas; y f) Empleo de análisis estadísticos apropiados, cuando sea necesario.		
2.1.4 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
2.1.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		

RESULTADO 2.2	Asistencia para la implantación de sistemas de garantía de calidad en Meteorología Aeronáutica (QMS MET) que incluya los procedimientos documentados requeridos por la Norma ISO 9001:2008 en correspondencia a las disposiciones del Anexo 3, en no menos de 10 Estados	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 2.2	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
2.2.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a: a) Planes de los Estados participantes de la Región SAM sobre mejoras a los sistemas MET e implantación de automatización en dichos sistemas; b) Número de Estados/organizaciones participantes de la Región SAM que tienen o se encuentran en proceso de implantación de la gestión de sistemas de calidad (QMS) en los procesos de trabajo MET; c) Problemas encontrados que dificultan el proceso de implantación y medidas necesarias que permitan continuarlo.		
2.2.2 Desarrollar el siguiente sistema documentario: a) Política de calidad y seguridad; b) Manual de gestión de la calidad y seguridad; c) Procedimientos documentados requeridos por la Norma ISO 9001: 2008, en el marco del sistema de seguridad operacional: - Control de documentos; - Control de registros; - Auditorías internas; - Control del producto no-conforme; - Evaluación de riesgos; - Acciones correctivas; - Acciones preventivas; d) Procedimientos o instructivos de trabajo para una eficaz operación en meteorología aeronáutica y evaluación de riesgos: - Instructivo de trabajo de la estación meteorológica de aeródromo; - Instructivo de trabajo de la oficina meteorológica de aeródromo; - Instructivo de trabajo de la oficina de vigilancia meteorológica; - Instructivo de trabajo de climatología aeronáutica; - Instructivo de trabajo con el Centro mundial de pronósticos de área (WAFIC) de Washington; - Instructivo de trabajo con el Banco internacional de datos OPMET de Brasilia; - Instructivo de trabajo con el Centro de avisos de cenizas volcánicas (VAAC) de Buenos Aires; - Instructivo de trabajo con el Centro de avisos de ciclones tropicales de Miami (CAC).		
2.2.3 Planificar y desarrollar un seminario/taller para la identificación y aplicación de los procedimientos específicos para las actividades de meteorología dentro del marco de la gestión de la calidad. El taller deberá producir una lista de verificación, con preguntas relacionadas a cada procedimiento de la actividad MET armonizado a la Norma ISO 9001-2008 donde se defina un criterio de valor para validar los procesos y donde los resultados puedan ser mensurables.		
2.2.4 Sobre los resultados del seminario/taller, preparar un modelo de plan de acción, basado en la información obtenida y en el material de orientación regional disponible, a ser utilizado por los Estados participantes para la implantación de un sistema de garantía de calidad, incluyendo: a) Procedimientos documentados; b) Métodos de inspección y ensayos; c) Supervisión de equipos y operaciones; d) Auditorías internas y externas; e) Supervisión de las medidas correctivas adoptadas; y f) Empleo de análisis estadísticos apropiados, cuando sea necesario.		
2.2.5 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
2.2.6 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
RESULTADO 2.3	Implantación de un programa de seguridad operacional del Estado en no menos de 10 Estados	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 2.3	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
2.3.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a la gestión de la seguridad operacional y al establecimiento de un programa de seguridad operacional.		
2.3.2 Preparar un modelo de plan de acción, basado en la información obtenida y en los lineamientos del Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), a ser utilizado por los Estados para la implantación de un programa de seguridad operacional del Estado.		
2.3.3 Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
2.3.4 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		

RESULTADO 2.4		Implantación de un sistema de gestión de la seguridad operacional por las entidades concernientes en no menos de 10 Estados
ESTADO ACTUAL		Porcentaje de avance X%
CRONOGRAMA PLANIFICADO		Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X
CRONOGRAMA REAL		Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X
RESULTADO 2.4		ENTREGABLES/INDICADORES
		AÑO
		Observaciones
2.4.1	Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a la adopción de un programa de seguridad operacional por las entidades concernientes.	
2.4.2	Preparar un modelo de plan de acción, basado en la información obtenida y en los lineamientos del Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), a ser utilizado por los Estados participantes para la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional que debiera poner en práctica cada explotador de aeronaves, organización de mantenimiento, proveedor de ATS y explotador de aeródromo certificado de modo que: <ul style="list-style-type: none"> a) Identifique los peligros para la seguridad operacional; b) Asegure que se aplican las medidas correctivas necesarias para mitigar los riesgos y peligros; c) Prevea una supervisión permanente y una evaluación periódica del nivel de seguridad operacional logrado; d) Defina claramente las líneas de responsabilidad de la seguridad operacional; y e) Incluya una responsabilidad directa del personal administrativo superior con respecto a la seguridad operacional. 	
2.4.3	Desarrollar una guía de orientación a ser utilizada por los Estados participantes para el establecimiento de un nivel nacional aceptable de seguridad operacional, teniendo en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> a) Los indicadores de eficacia de la seguridad operacional; b) Los objetivos de eficacia de la seguridad operacional; y c) Los requisitos de seguridad operacional. 	
2.4.4	Desarrollar una guía de orientación a ser utilizada por los Estados en la adopción de un enfoque sistémico para abordar gradual y coherentemente los diversos elementos necesarios para construir un sistema eficaz de gestión de la seguridad operacional, que comprenda los siguientes pasos: <ul style="list-style-type: none"> a) Planificación; b) Compromiso de la administración superior respecto a la seguridad operacional; c) Organización; d) Identificación de peligros; e) Gestión de riesgos; f) Capacidad de investigación; g) Capacidad de análisis de la seguridad operacional; h) Promoción de la seguridad operacional y capacitación; i) Documentación sobre gestión de la seguridad operacional y gestión de la información; j) Vigilancia de la seguridad operacional y supervisión de la eficacia de la seguridad operacional. 	
2.4.5	Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.	
2.4.6	Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.	
RESULTADO 2.5		Adopción de programas de evaluación de la seguridad operacional por las organizaciones concernientes de cada Estado
ESTADO ACTUAL		Porcentaje de avance X%
CRONOGRAMA PLANIFICADO		Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X
CRONOGRAMA REAL		Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X
RESULTADO 2.5		ENTREGABLES/INDICADORES
		AÑO
		Observaciones
2.5.1	Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a la adopción de programas de evaluación de la seguridad operacional por las organizaciones concernientes.	
2.5.2	Desarrollar un modelo de plan de acción, basado en la información obtenida y en los lineamientos del Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859), a ser utilizado por los Estados participantes para la adopción de un programa de evaluación de la seguridad operacional por las organizaciones concernientes que permita: <ul style="list-style-type: none"> a) Identificar los requisitos con respecto a cuándo deben realizarse evaluaciones de la seguridad operacional; b) Elaborar procedimientos para realizar evaluaciones de la seguridad operacional; c) Elaborar criterios de clasificación de riesgos de la organización para los peligros identificados; d) Elaborar criterios de aceptación para las evaluaciones de la seguridad operacional; y e) Elaborar requisitos de documentación y procesos para conservar y difundir la información sobre seguridad operacional adquirida por medio de las evaluaciones. 	
2.5.3	Prestar asistencia a los Estados participantes en la puesta en práctica del modelo de plan de acción para la evaluación de la seguridad operacional, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios, y considerando los siguientes pasos: <ul style="list-style-type: none"> a) Elaboración (u obtención) de una descripción completa del sistema que se debe evaluar y del entorno en que el sistema deberá funcionar; b) Identificación de peligros; c) Estimación de la gravedad de las consecuencias de que un peligro se materialice; d) Estimación de la probabilidad de que un peligro se materialice; e) Evaluación del riesgo; f) Mitigación del riesgo; g) Elaboración de los documentos de evaluación de la seguridad operacional. 	
2.5.4	Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.	

RESULTADO 3.2	Asistencia para la implantación de sistemas de comunicación de datos entre instalaciones ATS (OLDI y AIDC) proporcionada.	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X meses CAUSA: X	
RESULTADO 3.2	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
3.2.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados y la situación de los SARPS de la OACI con respecto a: a) Evaluación del funcionamiento de los sistemas OLDI y AIDC existentes en los Estados de la Región; b) Requerimientos operacionales ATS necesarios para las aplicaciones OLDI, AIDC en la Región (notificación de vuelo, coordinación de vuelo, transferencia de control, etc.); c) Revisión de la infraestructura de comunicaciones nacionales y regionales existente para soportar las aplicaciones OLDI y AIDC en la Región.		
3.2.2 Elaborar un documento de orientación regional para la implantación del OLDI, AIDC, que contenga: a) Especificaciones técnicas para un sistema OLDI/AIDC; b) Las soluciones posibles para la interconexión de sistemas AIDC en la Región; c) Un protocolo de ensayos y su implantación para la interconexión de sistemas OLDI y AIDC en la Región; d) Un estudio de requerimientos de ancho de banda para la interconexión de sistemas OLDI y AIDC a nivel nacional y regional; e) Mecanismos para la implantación de sistemas AIDC/OLDI; f) Un estudio sobre el uso del protocolo IP para la aplicación OLDI y AIDC.		
3.2.3 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
RESULTADO 3.3	Asistencia para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo proporcionada	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: 4 meses CAUSA: X	
RESULTADO 3.3	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
3.3.1 Asistir a los Estados de la Región en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo en aplicación de la Enmienda 1 a la decimoquinta edición del Doc 4444 de la OACI.		
3.3.2 Planificar y desarrollar las reuniones y los eventos de capacitación que sean necesarios para familiarizar al personal concerniente en la implantación del nuevo formato de plan de vuelo.		
3.3.3 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
REUNIONES	ENTREGABLES/INDICADORES	Observaciones
	AÑO	
Octava Reunión del Comité de Coordinación del Proyecto RLA/06/901 (RCC/8)	Séptima reunión del Comité de Coordinación (RCC/8) del Proyecto RLA/06/901 (Lima, Perú, 25 al 27 de marzo de 2015) Informe de progresos del proyecto. Estados financieros. Evaluación del proyecto. Programa	En proceso

3. ENCUESTA SOBRE INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS

Sección I: Evaluación del proyecto actual

Sección II: Evaluación de cumplimiento de objetivos

Sección III: Evaluación de la ejecución y prestación de servicios por parte de la OACI

Sección IV: Lecciones aprendidas

5.0	Resultados excepcionales más allá de los requerimientos del proyecto
4.5	Excede los requerimientos
4.0	Se alcanzaron los objetivos del proyecto en todos los casos
3.5	Se alcanzaron la mayoría de los objetivos del proyecto
3.0	Se alcanzaron algunos resultados de calidad y se implementaron
2.5	Se alcanzaron algunos resultados de calidad pero no implementables
2.0	Se alcanzaron unos resultados de escasa repercusión y calidad
1.5	Por debajo de los resultados esperados
1.0	Muy por debajo de los resultados esperados

3. ENCUESTA SOBRE INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS

I. EVALUACIÓN DEL PROYECTO ACTUAL

1.-Objetivos del proyecto		Evaluación
¿Cree que los objetivos del proyecto están establecidos correctamente de acuerdo a las prioridades de desarrollo de su Estado en relación al Plan Nacional de Navegación Aérea para servir a la realidad de la aviación civil?		
ARG	Si, se establecen correctamente.	4
BOL	Si, los objetivos del proyecto están alineados a las prioridades que Bolivia ha identificado como parte de implementación del PNA.	4
BRA	La administración brasileña considera que los objetivos están plenamente de acuerdo con el Plan Nacional de Navegación Aérea.	4
CHI	Si, se ajusta a la definición de los mismos. Sin embargo, se estima que debiera tener una orientación mas fuerte para apoyar a los Estados con asistencia de expertos.	4
COL	Para Colombia la exigencia de resultados frente a la capacidad de lograrlos ha frenado su participación, los recursos de personal son escasos y están enfocados principalmente a la solución de temas propios de las necesidades operacionales de nuestros usuarios. (Visto desde el punto de vista Grupo Procedimientos en el tema de implementación PBN / Realineación de rutas)	3
ECU	El Proyecto cumple a cabalidad los objetivos planteados en el Plan Mundial y Regional de Navegación Aérea.	4
PAR	Si. El Proyecto cumple con los objetivos establecidos para el desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea	4
PER	El proyecto esta bien enfocado como soporte regional para la implantación ATM. Se aprecia cierta dificultad en el impulso al ATFM. Asimismo, se esta desarrollando iniciativas de A-CDM por parte de administradores de Aeropuertos, y el proyecto aun no se orientó en este tema.	4
URU	Si, el Proyecto cumple con los objetivos establecidos para el desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aerea. Mantenemos nuestros recaudos con el area AGA.	3.5
PROMEDIO		3.8

2.-Apoyo a nivel regional y mundial		Evaluación
¿Considera Ud. que el proyecto responde y apoya a su administración en los compromisos frente al Plan Regional y Mundial de Navegación Aérea?		
ARG	Si.	4
BOL	Si, apoya a través de capacitación y desarrollo de material guía	4
BRA	La Administración brasileña considera que el proyecto, en general, abarca los compromisos del Plan Regional y Mundial.	4
CHI	Si responde de buena forma y brinda el apoyo adecuado para llevar adelante los compromisos.	4
COL	Si corresponde	5
ECU	El apoyo recibido por parte del proyecto es muy importante, la capacitación, asesoramiento para implementación y armonización regional no se hubiesen cumplido a cabalidad sin el apoyo del proyecto.	4
PAR	Si, guía y orienta a nuestro Estado en los compromisos relacionados con el Plan Regional y Mundial de Navegación	4
PER	Sí representa un apoyo, sin embargo, consideramos que para el ATFM habria que afinar la estrategia regional. Ademas hay que apoyar la actualizacion de los planes nacionales, en cada estado.	4
URU	Si.	4
PROMEDIO		4.1

3.-Comentarios del/de los Estado(s)		Evaluación
¿Tiene algun comentario sobre la dirección que está teniendo el proyecto?		
ARG	La dirección del Proyecto es acorde respecto a las actividades en desarrollo en la República Argentina.	4
BOL	Sin comentarios.	4
BRA	Se puede afirmar que se trata de un proyecto con expectativas muy positivas con respecto a las actividades en desarrollo en las implementaciones hechas por el Brasil.	4
CHI	Si, su orientación es clara y acorde con el desarrollo regional y ajustado al PBIP, no obstante es deseable empujar mas a los estados para llevar un avance homogéneo.	4
COL	En terminos generales el proyecto esta bien direccionado, se deberia analizar la situación por estado y no enmarcarlo en fechas fijas cuando cada estado tiene su propias características y complejidad.	3
ECU	El Proyecto debe atenerse a los objetivos principales del mismo, es decir reforzar los criterios de implantación	4
PAR	La Dirección del Proyecto va cumpliendo con los objetivos trazados por nuestro Estado, de acuerdo con las actividades desarrolladas por el mismo.	4
PER	Los objetivos en general estan bien orientados	4
URU	La Dirección del Proyecto cumple con los objetivos trazados.	4
PROMEDIO		3.9

4.-Estrategia y visión		Evaluación
¿Estima Ud. que el proyecto responde a la estrategia de su institución y de la visión que se tiene a largo plazo?		
ARG	El Proyecto responde a la estrategia institucional ya que se enfoca en la evolución de nuevas tecnologías CNS/ATM	4
BOL	Si, el proyexto apoya iniciativas que buscan, en última instancia, incrementar la capacidad y eficiencia del sistema de aviación, coincidente con los objetivos estratégicos institucionales.	4
BRA	La Admnsitración brasileña considera que la estrategia a largo plazo con respecto a las implementaciones brasileñas son plenamente coherentes.	4
CHI	Si, está acorde a lo que consigna el PNAI (Plan de Navegación Aérea Institucional) DGAC del Estado de Chile. Se estima que si hubiese una mejor difusión y aplicación del GANP sería mas facil para los estados avanzar conforme a las orientaciones del mismo.	4
COL	Si corresponde a la estrategia que tiene nuestra institución.	4
ECU	Se ajusta con claridad a la estrategia de la DGAC, y además a los cronogramas de cumplimiento.	4
PAR	Responde a la Estrategia y visión trazados por nuestro Estado a largo plazo.	4
PER	Es afirmativo si responde a la estartegia de la DGAC PERU.	4
URU	Si,Responde a la Estrategía y vision trazados por nuestro Estado.	3.5
PROMEDIO		3.9

5.- Calidad del proyecto		Evaluación
¿Qué opinión le merece el contenido de este proyecto para lograr los objetivos esperados?		
ARG	Los objetivos establecidos y las actividades derivadas satisfacen las necesidadesde las distintas especialidades de navegación aérea.	4
BOL	Se observa la necesidad de incluir asistencia en muchos temas contemplados en el Bloque 0 de la metodología ASBU, aunque también se entiende que los recursos son limitados.	3.5
BRA	La Administración brasileña considera que el proyecto está muy bien estructurado, tiene actividades bien definidas y los resultados esperados están plenamente coherentes con los objetivos establecidos.	4
CHI	El contenido satisface los objetivos esperados, sin embargo debiera lograr un mayor esfuerzo para motivar a otros estados para lograr su activa participación.	4
COL	Es muy bueno, pero se deberia considerar la capacidad de participación de cada País y capacidad de respuesta a los compromisos.	3
ECU	El proyecto está bién definido, los resultados logrados y los objetivos planteados estan integrados de manera coherente al Plan Regional de Navegación Aérea.	4
PAR	El Proyecto trabaja en forma flexible y ordenada para cumplir con todos los objetivos, obteniendo de esa manera los resultados deseados.	4
PER	Nos parece que tiene un contenido adecuado.	4
URU	El contenido, en general se adecua a el logro de los objetivos planteados.	4
PROMEDIO		3.8

6- Recursos del proyecto		Evaluación
¿Estima Ud. que los recursos financieros, físicos y humanos establecidos para lograr los objetivos establecidos en el documento de proyecto son los adecuados?		
ARG	Sería deseable disponer de mayores recursos humanos para capacitación.	3.5
BOL	Los recursos han permitido importantes avances a nivel regional	3.5
BRA	Con respecto a los recursos financieros, físicos y humanos, los consideramos adecuados.	4
CHI	Si. Sin embargo, debieran haerse mayores esfuerzos para buscar una mayor participación en cuanto a los aportes o buscar otras instancias para obtener los recursos, de forma tal de poder facilitar una mayor participación de los profesionales de los diferentes estados de la región.	4
COL	Si son adecuados	5
ECU	Los recursos son los adecuados siempre y cuando se mantengan los objetivos definidos, es decir los conceptos operacionales ATM/CNS.	4
PAR	De acuerdo con todas las actividades que va realizando el Proyecto, hasta ahora se puede considerar que los recursos son adecuados teniendo en cuenta las diferentes...	4
PER	Se considera que los estados podriamos impulsar mas la capacitacion y especializacion, conllevando a mejorar los presupuestos.	4
URU	Si, siempre que no se integren nuevas áreas, que requieran recursos afectados a las tareas sustantivas.	4
PROMEDIO		4.0

7.- Participantes en el proyecto		Evaluación
¿Considera que están todas las partes que deberían estar involucradas en el proyecto? Si no es así, ¿quiénes deberían estar participando?		
ARG	Sería deseable que se unan al Proyecto los Estados que aún no son miembros de la Región SAM.	4
BOL	En aquellos Estados en que la AAC y el ANSP corresponden a entidades separadas, se requiere tomar previsiones para involucrar a ambos actores, desde el punto de vista de compromisos y cumplimiento a los mismos.	3
BRA	Se puede considerar que si. Por lo tanto, sería muy importante la participación de todos los Estados de la Región SAM. La Oficina de Lima debería instar la participación de los otros Estados, una vez el Proyecto será prorrogado.	4
CHI	Si, principalmente en lo que respecta al desarrollo regional actual. Tal vez mas adelante debiera buscarse la mejor forma para lograr una mayor integración de los profesionales de los estados para que se tuviera una visión holística del proyecto y sus diferentes tareas asociadas (ATM/CNS) y de igual forma con otros proyectos de la región.	4
COL	Por cada Estado debe ser un grupo multidisciplinario. Representante de cada una de las areas. (Aeronavegación, Telecomunicaciones, AIS, Desarrollo aeroportuario)	3
ECU	Consideramos que se involucran las partes interesadas en el proyecto.	4
PAR	Si.	4
PER	Afirmativo, estan todas las partes.	4.5
URU	Si se integran áreas concesionadas por los Estados, estas deberían compartir los costos de sus actividades.	4
PROMEDIO		3.8

8.-Eficacia del proyecto		Evaluación
¿Es el proyecto eficaz en función de los costos, en comparación con programas o proyectos similares?		
ARG	Sí, es eficaz.	4
BOL	Sin comentarios	
BRA	Cuando la comparamos al RLA/98/003- podemos afirmar que si.	4
CHI	Si, resulta eficaz. Sin duda que con mayores recursos mucho mas se podría lograr, lo que debiera ser un desafío a	4
COL	En función de costos el proyecto si ha sido eficaz.	4
ECU	Si es eficaz, compartir costos con los demás países de la región involucra un aprovechamiento de recursos mucho mas eficiente además.	4
PAR	Si, trabaja eficazmente manteniendo una administración y ejecución adecuada.	4
PER	Sí, lo consideramos eficaz.	4
URU	Si.	4
PROMEDIO		4.0

9.-Modificación de objetivos del proyecto		Evaluación
¿Qué modificaciones de los objetivos y del alcance del proyecto propondría?		
ARG	Cada vez que se involucre una modificación se notifique a un experto del Estado.	4
BOL		4
BRA	La Administración brasileña considera adecuada el planeamiento establecido para el cumplimiento del proyecto.	
CHI	Sin comentarios.	
COL	Revisar el tema de red de rutas, rediseño de TMA, frente a las necesidades operacionales de cada País y fechas de cumplimiento.	3
ECU	No se plantea ninguna modificación.	4
PAR	Los objetivos actualmente están bien delineados y no necesitan modificación.	
PER	Un nuevo objetivo debe ser apoyar la actualización de los planes de navegación aérea de cada estado, considerando la adopción de metodología ASBU. Es decir asegurar que el Plan Regional es soportado individualmente por cada estado.	
URU	Sin comentarios.	4

10.-Otra información		Evaluación
Por favor proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su percepción del alcance del proyecto actual.		
ARG	Sin comentarios.	4
BOL	El proyecto es para Bolivia el mecanismo que permite atender el objetivo estratégico de la OACI referido a capacidad y eficiencia de la navegación aérea	3.5
BRA	Considerando que los Estados han tenido una participación efectiva en el proyecto en el que se indica, su desarrollo está generando una expectativas muy positivas en cuanto al alcance.	
CHI	Se estima que la forma en que se ha dado a conocer la información ha sido adecuada y oportuna.	
COL	Revisar el tema de red de rutas, rediseño de TMA, frente a las necesidades operacionales de cada País. // Sugerencia por parte de OACI a cada Estado de la conformación de un grupo de especialistas que lleven a cabo el seguimiento de cada uno de estos proyectos que desarrolla la OACI, en pro de llevar un seguimiento y asesoría interna con el fin de lograr los objetivos de cada proyecto	
ECU	Sin comentarios.	
PAR	No tenemos comentarios para este ítem.	
PER	Sin comentarios.	
URU	No tenemos comentarios para este ítem.	

3. ENCUESTA SOBRE INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS

II. EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS

1.-Objetivos del proyecto		Evaluación
¿ En cuánto a la gestión del proyecto por parte de la OACI cree usted que los objetivos del proyecto se están cumpliendo?		
ARG	Los objetivos del Proyecto se cumplen en su gran mayoría.	4
BOL	Si, a pesar de las limitaciones que no han permitido el desarrollo de ciertas actividades.	3.5
BRA	La gestión de la OACI con respecto al cumplimiento de los objetivos establecidos es muy eficiente.	4.5
CHI	La gestión del proyecto ha sido la adecuada y los objetivos se cumplen.	4.5
COL	Consideramos que se estan cumpliendo parcialmente, (Punto de vista del Grupo de Procedimientos)	3
ECU	Se estan cumpliendo con bastante satisfacción.	4.5
PAR	La gestión del Proyecto por parte de la OACI, cumple con los objetivos establecidos.	4
PER	Sí, se esta cumpliendo.	4.5
URU	La Gestión del Proyecto por parte de la OACI, cumple con los objetivos establecidos.	4
PROMEDIO		4.1

2.- Calendarios del proyecto		Evaluación
¿Considera Ud. que los objetivos del proyecto han sido cumplidos oportunamente conforme a sus expectativas?		
ARG	Si, han sido cumplidos.	4
BOL	Se han cumplido actividades de suma importancia para el desarrollo de un sistema regional ATM	4
BRA	Si. Podemos considerar que las Reuniones del Grupo de Implantación SAM contribuye para el cumplimiento de los objetivos adecuadamente establecidos.	4
CHI	Si la planificación se ha ajustado a las necesidades del mismo. Si se lograr una mejor calendarización de las reuniones, podría planificarse desde el punto de vista de los estados, una mayor participación al caer estos dentro de una buena planificación presupuestaria.	4
COL	Se han cumplido parcialmente. Se debe revisar el cumplimiento real de cada país.	3
ECU	Se han cumplido adecuadamente los objetivos.	4
PAR	Si se han cumplido oportunamente los objetivos establecidos por el Proyecto.	5
PER	Sí, se esta cumpliendo.	3
URU	Si se han cumplido oportunamente los objetivos establecidos por el Proyecto.	5
PROMEDIO		4.0

3.-Utilización de recursos		Evaluación
¿Estima Ud. que en el cumplimiento de los objetivos se han utilizado eficientemente los recursos?		
ARG	Sí, se han utilizado eficientemente.	4
BOL	Si.	4
BRA	Hasta el presente momento, si.	4
CHI	Si.	4
COL	Si se han utilizado eficientemente los recursos.	5
ECU	Han sido utilizados eficientemente los recursos.	4
PAR	Si, se han utilizado eficientemente los recursos disponibles por el Proyecto.	4
PER	Si se han usado correctamente.	4
URU	Si, se han utilizado eficientemente los recursos disponibles por el Proyecto.	4
PROMEDIO		4.1

4.- Costo del proyecto		Evaluación
¿Estima Ud. que los costos relativos al cumplimiento de los objetivos son o han sido los adecuados?		
ARG	Sí, son adecuados.	4
BOL	Si.	4
BRA	Hasta el presente momento, si.	4
CHI	Si, no obstante sería beneficioso para el proyecto señalar de alguna forma los costos que ofrece el mercado respecto de idénticas materias y así exista un referente comparativo.	4
COL	Si han sido los adecuados.	5
ECU	Han sido adecuados.	4
PAR	Si, toda implantación o modernización tiene su costo. El Proyecto tiene bien delineadas sus estrategias para alcanzar los objetivos establecidos para toda la Región.	4
PER	Sí son adecuados.	4
URU	Si, toda implantación o modernización tiene su costo. El Proyecto tiene bien delineadas sus estrategias para alcanzar los objetivos establecidos para toda la Región	4
PROMEDIO		4.1

5.-Principales logros		Evaluación
¿Cuáles son los principales logros del proyecto en relación con los resultados esperados ?		
ARG	Los principales logros son: el Plan Nacional de Rutas, la Implementación PBN y la capacitación de expertos.	4
BOL	Talleres sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos, servicio de predicción de la disponibilidad RAIM	3.5
BRA	Estudio de Factibilidad para la Optimización de la Red de Rutas ATS en la Región Sudamericana, Programa de Optimización de la Red de Rutas ATS SAM; Cursos de Diseño de Procedimientos Instrumentales, Seguimiento del Plan de Acción RNAV-5, Armonización de los Planes Nacionales de Implantación PBN, Coordinación con el Proyecto RLA 99/901 para el desarrollo de las Circulares de Asesoramiento PBN, Manual ATFM, Cursos de Capacitación ATFM, Guía de Orientación para la Mejora de los Sistemas CNS para Satisfacer los Requisitos Operacionales a Corto y Mediano Plazo para las Operaciones en Ruta y Área Terminal	4
CHI	Los talleres PBN, la adquisición del Software de Predicción Satelital (SATDIS/RAIM), las Guías de Orientación y los Cursos.	4
COL	Los principales logros, ha sido la capacitación y orientación a la región. Colombia ha tenido una escasa participación, por tal motivo no podemos visualizar correctamente los logros obtenidos, (En el caso de red de rutas y rediseño de la TMA Bogotá no se ha avanzado)	3
ECU	Ayuda en el rediseño del espacio aéreo por concepto PBN, además de desarrollo armonizado de rutas.	4
PAR	Son varios los logros obtenidos por el Proyecto, citando algunos es la Implantación de las nuevas Terminales PBN, la Red de Rutas ATS, la capacitación de los Especialistas...	4
PER	La optimización de rutas, las mejoras en CNS, proximas conexiones en AIDC, implantación del nuevo FPL, el nuevo	4
URU	Son varios los logros obtenidos por el Proyecto, citando algunos es la Implantación de las nuevas Terminales PBN, la Red de Rutas ATS, la capacitación de los Especialistas de la Region etc.	4
PROMEDIO		3.8

6.-Principales problemas y su resolución		Evaluación
¿Cuáles son los principales problemas que influyen en el logro de los resultados esperados y cómo debieran resolverse?		
ARG	Carencia de expertos en ciertas áreas, lo cual conlleva a la postergación de las actividades. Podría resolverse con mayor formación de expertos.	3.5
BOL	Limitados recursos humanos, se puede ver la posibilidad de recurrir a la oficina central de la OACI. Además la disponibilidad de tiempo del personal de los Estados para atender las actividades es otra limitante.	3
BRA	Talvez la ausencia de algunos Estados de la Región SAM en las actividades del RLA/06/901, representa alguna dificultad en la realización de ciertas actividades. Una acción mas efectiva del Escritório de Lima, como ha sido solicitado en la Reuniones de coordinación, podría minimizar ese problema.	4
CHI	Deficit de Expertos en la Región SAM. Se podría considerar la asistencia de la sede central (BCT)	4
COL	Recursos limitados por parte de las anteriores directivas y escasa participación continua para le logro de las metas.	3
ECU	Existen muchos requerimientos y limitados recursos, los responsables de los procesos siempre estamos solicitando mas fondos e incluso las participaciones en reuniones muchas veces son comprometidas por falta de recursos, sería necesario establecer una mayor cuota y que las capacitaciones y reuniones sean con beca.	4
PAR	No tenemos comentarios para este item.	
PER	Los mayores problemas vienen de limitaciones en las administraciones de cada estado, para participar y tomar acuerdos y luego para implementar. En ciertos casos hay una combinacion de debilidades en la parte administrativa y en los presupuestos del estado. Ademas, se nota una falta de especialistas para algunas materias, deberia fomentarse intercambio con otras regiones.	
URU	No tenemos comentarios para este item.	
PROMEDIO		3.6

7.- Otros comentarios		Evaluación
Por favor incluya otros comentarios relativos al cumplimiento de objetivos del proyecto.		
ARG	Sin Comentarios	
BOL		
BRA	Con respecto al que fue respondido en el item 6 y comentado en la RCC/3, un apoyo en el próprio país no participante del proyecto, podría minimizar algun resultado negativo en el cumplimiento de los objetivos establecidos. Aún no sea actividade del proyecto, Brasil apoyó a Guiana con un curso SAR, con la presencia de dos instructores en aquele país, con los costos pagos por la Administración de la Guiana.	
CHI	Sin Comentarios.	
COL	Sin Comentarios	
ECU	Sin Comentarios.	4
PAR	No tenemos comentarios para este item.	
PER	Sin Comentarios.	
URU	No tenemos comentarios para este Item.	
PROMEDIO		4.0

8.- Riesgos		
¿Qué nuevos acontecimientos de ocurrir han de afectar probablemente el logro de los resultados del proyecto? ¿Qué recomienda Ud. para responder a esos acontecimientos?		
ARG	El incumplimiento en el pago de la cuota contribución o retrasos en el pago de la misma, podría afectar a las actividades previstas.	3.5
BOL		
BRA	Un riesgo potencial es el no pago de la cuota de contribución anual o retraso de no pago, como hemos observado; lo que puede acarrear una repercusión muy negativa en las Reuniones del SAM/IG, y también en la realización de los seminarios, cursos, etc, y principalmente en la contratación de "expertes" en determinado asunto.	
CHI	El no cumplimiento del programa conforme a su planificación inicial. El hecho de no contar oportunamente con los expertos requeridos para llevar adelante lo planificado. Se recomienda informar oportunamente y adoptar planes o cursos de acción alternativos.	4
COL	Colombia esta en una continua actualización de su infraestructura Aeronáutica, lo cual obliga a que el escaso recurso de personal este enfocado en las tareas propias de esta actualización y se relegue las metas del proyecto, se debe establecer metas acorde a la capacidad de participación y cumplimiento de cada Estado.	3
ECU	El incumplimiento o retrasos en los pagos podría afectar el cumplimiento de actividades del Proyecto.	4
PAR	Lo que puede afectar los Resultados del Proyecto son los conflictos internos de cada Estado (financieros -	
PER	Sin Comentarios.	
URU	La introducción de nuevas áreas sin la asignación de recursos propios necesarios para las nuevas actividades. De incorporarse nuevas áreas, estas deberían proporcionar los recursos necesarios para el logro de los objetivos específicos.	4
PROMEDIO		3.7

9.-Otra información		
Por favor proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su evaluación respecto del cumplimiento de los objetivos del proyecto.		
ARG	Sin comentarios.	
BOL		
BRA	Teniendo en consideración la respuesta anterior se podrá constituir en el principal obstáculo al cumplimiento de los objetivos preconizados para el RLA/06/901.	
CHI	Sin comentarios.	
COL	Se debe efectuar analisis de avance real en cada uno de los objetivos del proyecto de cada Estado, con el fin de replantear fechas tanto de cumplimiento de objetivos como de realización de siguientes talleres, cursos etc.	
ECU	Sin comentarios.	
PAR	No tenemos comentarios para este ítem.	
PER	Sin comentarios.	
URU	No tenemos comentarios para este ítem.	

3. ENCUESTA SOBRE INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS

III. EVALUACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR PARTE DE LA OACI

1.-Toma de decisiones		Evaluación
¿ Cree Ud. que el proceso de toma de decisiones dentro del proyecto es apropiado ?		
ARG	Sí, es apropiado.	4.5
BOL	Si.	4
BRA	Totalmente adecuado.	5
CHI	Si, es el adecuado.	4
COL	En ocasiones se toman decisiones sin la participación adecuada de cada estado, ocasionando compromisos que no se pueden cumplir.	3
ECU	Es apropiado el mecanismo.	4
PAR	Si, son apropiados y están encaminadas al logro de los objetivos trazados.	4
PER	Se nota cierta dificultad a veces, por ejemplo cuando algun estado no asiste a la reunión.	4
URU	Si, son apropiadas y estan encaminadas al logro de los objetivos trazados.	4
PROMEDIO		4.1

2.-Calidad del producto		Evaluación
¿ Cree Ud. que la calidad de los productos elaborados es apropiada ?		
ARG	Sí, la calidad de los productos cumple las expectativas de esta Administración Nacional.	4.5
BOL	Si.	4
BRA	La preocupación en una elaboración adecuada del proyecto contribuye de una forma preponderante en la calidad de los productos.	4
CHI	Si, su calidad es la adecuada y la apropiada. Pero podría mejorar con una mayor participación de expertos.	4
COL	Parcialmente. A nivel de la teoria es excelente. Consideramos la falla se presenta en el momento de llevar a la practica y el trazado de fechas de cumplimiento.	3
ECU	El apoyo por medio de expertos asegura una alta calidad.	4
PAR	La calidad de los productos obtenidos es apropiada de acuerdo con los objetivos establecidos.	4
PER	Si es de muy buena calidad.	4
URU	La calidad de los productos obtenidos es apropiada de acuerdo con los objetivos establecidos. Etc	4
PROMEDIO		3.9

3.-Orientación		Evaluación
¿ Cree Ud. que se está cumpliendo la orientación hacia la obtención de los resultados del proyecto ?		
ARG	Sí, se cumple dicha orientación.	4
BOL	Si, aunque los temas prioritarios deberían ser los referidos a la automatización de los sistemas ATM/CNS, además de lo concerniente a capacidad y eficiencia de la navegación aérea.	3.5
BRA	Los resultados obtenidos hasta el presente momento están apoyados en el cumplimiento de las directrices establecidas en el concepto general del RLA/06/901.	4
CHI	Si, su orientación está plenamente ajustado al norte que ha ido fijando el Plan Regional, y sus resultados están claramente reflejados en los logros obtenidos.	4.5
COL	Para Colombia ha sido parcial. La teoria se ha ganado pero el llevarlo a la practica no ha sido tan efectivo.	3
ECU	Para alcanzar los objetivos planteados en el Plan Mundial de Navegación Aérea el proyecto sin lugar a dudas ha sido clave en la consecución de resultados.	4
PAR	Las metas establecidas para llegar a los resultados deseados.	4
PER	En general si hay buena orientación y eficiencia.	4.5
URU	Las metas establecidas para llegar a los resultados deseados.	4
PROMEDIO		3.9

4.-Organización y priorización		Evaluación
¿ Cree Ud. que la organización y priorización dentro del proyecto es la adecuada?		
ARG	Sí, es la adecuada.	4
BOL	Si, aunque los temas prioritarios deberían ser los referidos a la automatización de los sistemas ATM/CNS, además de lo concerniente a capacidad y eficiencia de la navegación aérea.	3.5
BRA	La Administración brasileña considera como adecuada la organización y priorización que se ha adoptado por la OACI, con respecto a la ejecución de un proyecto que tiene esa envergadura.	4
CHI	Si, no deben perderse de vista las metas consignadas en la Declaración de Bogotá, aprobada en la RAAC/13 en Diciembre 2013.	4
COL	En cuanto al tema de rutas y rediseño de espacio aéreo requiere mas tiempo y política clara.	3
ECU	Es adecuada, se entienden las metas regionales.	4.5
PAR	Se van priorizando las acciones de acuerdo a los objetivos inmediatos.	4
PER	Si es la adecuada.	4
URU	Se van priorizando las acciones de acuerdo a los objetivos inmediatos.	4
PROMEDIO		3.9

5.-Gestión del cambio		Evaluación
¿ Cree Ud. que la gestión del cambio y el grado de flexibilidad en la gestión del proyecto son adecuados?		
ARG	Sí, son adecuados.	4
BOL	Si.	3.5
BRA	La Administración brasileña considera como adecuados el grado de flexibilidad que se ha adoptado para hacer las actualizaciones necesarias en el RLA/06/901, y también con respecto a la gestión de esas actualizaciones. La reciente actualización realizada en el Proyecto abarca el susodicho.	4
CHI	Si, han sido los adecuados, se logran armonizar en el ejercicio del año.	4
COL	No en la practica, teoricamente está bien pero al llevarlo a la practica presenta fallas por situaciones internas de cada Estado.	3
ECU	La coordinación de implementación es compleja, el proyecto permite avanzar juntos lo spaises a nivel regional.	4.5
PAR	Son adecuadas y pertinentes en todos los casos.	4
PER	Si es la adecuada.	4
URU	Son adecuadas y pertinentes en todos los casos.	4
PROMEDIO		3.9

6.-Servicio al Estado		Evaluación
¿ Cree Ud. que el servicio proporcionado a su Estado es adecuado?		
ARG	Sí, el servicio es el adecuado.	4
BOL	Si.	4
BRA	La administración brasileira considera plenamente adecuado.	4
CHI	Si, ha sido el adecuado y se encuadra dentro de los avances de la región y lo esperado para cada estado.	4
COL	Parcialmente. Deberia haber mayor acompañamiento por parte de la OACI con miras a lograr realmente los objetivos.	3.5
ECU	El proyecto sirve al estado de manera adecuada.	4
PAR	En referencia a capacitación, orientación y guía en nuestro proceso de actualización. Si.	4
PER	Si es la adecuada.	4
URU	En referencia a capacitación, orientación y guía en nuestro proceso de actualización. Sí	4
PROMEDIO		3.9

7.-Comunicación		Evaluación
¿ Cree Ud. que el nivel de comunicación dentro y fuera del proyecto es adecuado?		
ARG	Sí, la comunicación hacia las Autoridades y Puntos Focales es la adecuada.	4
BOL	Si.	3.5
BRA	La administración brasileira considera como satisfactorio la interacción entre los responsables por la cooperación técnica de la Oficina de Lima y sus RO's encargados de determinadas actividades con los Estados participantes del Proyecto. Hay un entendimiento mutuo de lo que constituye el Proyecto para la Región SAM, con respecto a la implantación del ATM REGIONAL.	4
CHI	Si, se estima que las Teleconferencias via "Go to Meeting" han sido un excelente aporte. Esto último ha permitido optimizar las reuniones y hacer de estas eficientes en cuanto al tiempo en que se llevan a cabo.	4.5
COL	Parcialmente. Deberia haber mayor acompañamiento por parte de la OACI con miras a lograr realmente los objetivos.	3
ECU	Los canales son adecuados, la formalidad es necesaria y aún así se demuestra eficiencia en la comunicación.	4
PAR	Si, adecuada y pertinente.	4
PER	Podriamos mejorar un poco en este aspecto. Hay que impulsar mas el intercambio entre estados como se propone en parte IV.	3.5
URU	Si, Adecuada y pertinente	4
PROMEDIO		3.8

8.-Conflictos		Evaluación
¿ Cree Ud. que la gestión de conflictos es adecuada?		
ARG	Sí, es adecuada.	4
BOL	No se tiene conocimiento de los conflictos	4
BRA	Hasta la realización de la presente Reunión de Coordinación no hubo "conflictos", pero controversias plenamente reparables por medio de la intervención de los RO's que acompañan el Proyecto. Los trabajos realizados en las reuniones de los SAM/IG proban esta afirmación.	4
CHI	Sin comentarios.	
COL	Parcialmente. Deberia haber mayor acompañamiento por parte de la OACI con miras a lograr realmente los objetivos.	3
ECU	Las reuniones de RCC determinan aprueban y proponen los temas a tratarse, con la participación de todos los países este comité RCC es adecuado para resolver estos potenciales conflictos.	4
PAR	No tenemos cometnarios para este item.	
PER	Es muy buena.	4.5
URU	No tenemos comentarios para este item.	
PROMEDIO		3.9

9.-Utilización de recursos		Evaluación
¿ Cree Ud. que se están utilizando eficientemente los recursos del proyecto para producir los resultados previstos?		
ARG	Sí, se utilizan adecuadamente.	4
BOL	Si, aunque los temas prioritarios deberían ser los referidos a la automatización de los sistemas ATM/CNS, además de lo concerniente a capacidad y eficiencia de la navegación aérea.	3.5
BRA	La administración brasileira considera que los recursos siguen sendo utilizados sensatamente con respectos a los resultados previstos. La distorción observada el primer año de creación del Proyecto es plenamente justificable, pues se considera los ajustes que realmente son realizados en el primer año. Debemos recordar que lo mismo ocurrió en relación al RLA/98/003.	4.5
CHI	Si, es dable de reconocer los efuerzos que se hacen para lograr los resultados deseados.	4
COL	Si se están utilizando eficientemente los recursos.	5
ECU	Los recursos estan siendo utilizados eficientemente.	4
PAR	Si, los recursos han sido utilizados eficientemente.	4
PER	Si de acuerdo.	4
URU	Si, los recursos han sido utilizados eficientemente.	4
PROMEDIO		4.1

10.-Pertinencia de mecanismos		Evaluación
¿ Cree Ud. que los mecanismos de gestión del proyecto son pertinentes?		
ARG	Sí, son pertinentes.	4
BOL	Si, sin embargo podría difundirse esta información mediante la red	3
BRA	La administración brasileña considera completamente pertinentes los mecanismos de gestión de proyecto.	4
CHI	Sin embargo se podría esperar la utilización de mejores puntos de apalancamiento para lograr la participación de los expertos requeridos.	4
COL	En términos generales los mecanismos de gestión del proyecto por parte de la OACI son pertinentes. El desarrollo independiente por cada estado es deficiente.	3.5
ECU	Los mecanismos de toma de decisiones, así como de control y gestión son adecuados.	4
PAR	Si, la gestión del Proyecto es adecuada y pertinente.	4
PER	Si de acuerdo.	4
URU	Si la gestión del Proyecto es adecuada y pertinente.	4
PROMEDIO		3.8

11.-Oportunidad de planes de trabajo		Evaluación
¿ Sobre la base de su Plan de Trabajo cómo calificaría el grado de oportunidad del proyecto en lo que respecta a la obtención de productos, resultados y entrega de insumos?		
ARG		4
BOL	Adecuada	3.5
BRA	El Plan de trabajo es bien adoptado en lo que respecta a la adecuabilidad, oportunidad y la obtención de productos, resultados y, principalmente, entrega de insumos.	4
CHI	El Plan de Trabajo de Estado está en estricta correlación con el PNAI, y dado que este sea justa a lo consignado en el PBIP, resulta oportuno en la obtención de los recursos y los resultados.	
COL	Ha sido deficiente. No se puede medir los resultados del proyecto de una manera uniforme para todos los estados, esta debería ser personalizada a cada estado. Con el fin de determinar las fallas y cumplimiento real de cada proyecto.	3
ECU	Adecuado, el proyecto ha sido un aliado directo en el trabajo que Ecuador está realizando.	4
PAR	Muy buena.	4
PER	Se ha visto más dinámico el 2014.	4
URU	Muy buena.	4
PROMEDIO		3.8

12.-Orientación		Evaluación
¿ Considera que las actividades y productos desarrolladas a través del proyecto están en línea con las directivas de la OACI, las oficinas regionales y los planes de navegación aérea?		
ARG	Sí, se considera que las actividades y los productos son congruentes con los lineamientos estipulados por OACI a nivel regional y mundial.	4.5
BOL	Si, principalmente con el objetivo estratégico de capacidad y eficiencia de la navegación aérea	3.5
BRA	Haciendo una comparación con el RLA/06/901 y el RLA/98/003, podemos afirmar que las actividades y los productos desarrollados por medio de esos proyectos cumplen las directrices de la OACI, de las Oficinas Regionales y los Planes de Navegación Aérea; lo que es reconocido por todos los que participan o participaron de diferentes proyectos de la OACI.	5
CHI	Si, dado que estas se ajustan al Plan Regional y a su vez del Plan Mundial.	4
COL	Si están en línea con las directivas de la OACI. En relación a cada estado falla por situaciones propias de cada estado. (Cambio de directivas a nivel alto y medio, falta de apoyo y real conciencia por parte de las directivas en la importancia de apoyar estos proyectos)	4
ECU	Sin lugar a dudas están directamente relacionados y alineados al Plan Mundial de Navegación Aérea y al Plan Regional de Navegación Aérea.	4.5
PAR	Si, está de acuerdo con los objetivos trazados por la OACI, las Oficinas Regionales y los Planes de Navegación Aérea.	4
PER	Si están alineados.	4.5
URU	Si.	4
PROMEDIO		4.2

13.-Otra información		
Por favor proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su evaluación respecto de los productos y servicios prestados a través del proyecto.		
ARG	Sin comentarios.	
BOL		
BRA	La administración brasileña entiende que ese proyecto viene atendiendo a los parametros necesarios a las implantaciones previstas en el Plan Regional ATM.	
CHI	Se estima que una encuesta mas objetiva, podría permitir obtener una información mas precisa respecto de los resultados del proyecto.	
COL	Sin comentarios.	
ECU	Sin comentarios.	
PAR	Sin comentarios para este item.	
PER	Sin comentarios.	
URU	Sin comentarios para ese item.	

3. ENCUESTA SOBRE INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS

IV. LECCIONES APRENDIDAS

1.-Lecciones positivas aprendidas del proyecto	
Proporcione una breve descripción de las lecciones positivas aprendidas de la ejecución del proyecto.	
ARG	Como lecciones positivas podemos mencionar: la integración regional, la formación de expertos, la elaboración de material de asistencia técnica (guías y documentos técnicos) y las misiones para asistencia técnica.
BOL	La formación de recursos humanos con capacidad de planificación de espacios aéreos con orientación a la PBN es una necesidad de varios Estados.
BRA	La Administración brasileña resalta que el aspecto más positivo en la ejecución del Proyecto es la metodología utilizada en la preparación de los documentos, los cuales son presentados en las Reuniones del SAM/IG. La contratación de "expertos" para desarrollar determinados asunto que serán incluidos en la Agenda del Grupo de Implantación, tiene proporcionado aos representantes de los Estados un conocimiento más profundo del asunto a ser discutido en la Reunión, proporcionando una mayor agilidad en las decisiones o resultados esperados en esas Reuniones, Si compararmos la metodología que fue usada para el AP/ATM con a la que actualmente es utilizada en el SAM/IG, están más biene preparadas para las discusiones que ocurren en el ámbito del Grupo.
CHI	No enviado.
COL	Se ha logrado impartir la capacitación prevista dando las herramientas necesarias a cada área con el fin de orientar de manera efectiva el desarrollo de cada proyecto.
ECU	Proyectos de gran demanda de coordinación no podrían ser ejecutados sin un ente administrador como Oficina Regional, además el compartir costos, experiencias y estandarizar visiones son de importancia enorme para la aviación.
PAR	Sin comentarios.
PER	Estimamos que el proyecto ha permitido maximizar recursos humanos y presupuestos. Se han conseguido avances y debemos seguir con el proyecto.
URU	La sinergia generada por los Estados de la región, hace posible el cumplimiento de objetivos generales para el bien de la comunidad aeronáutica toda.

2.-Oportunidades de mejora	
Proporcione una breve descripción de las oportunidades de mejora identificadas durante la ejecución del proyecto.	
ARG	La inclusión de la industria en los proyectos del Estado y proyectos alternativos y continuar con programas de asistencia técnica orientados a nuevas tecnologías.
BOL	Todavía se requiere asistencia en temas de ATFM y MLAT
BRA	Hasta el presente momento no destacaremos ningún aspecto negativo que deba ser citado en esta encuesta.
CHI	No enviado.
COL	Participación continua, activa y personalizada a cada estado.
ECU	Siempre existe oportunidad de mejorar, los estados podemos aportar ideas para este fin, con el proyecto de implementación del PBN seguramente será necesario identificar puntos que se puedan mejorar y gestionar para que el proyecto sea un apoyo a esos puntos .
PAR	Sería interesante, para nuestro Estado que las becas ofrecidas por el proyecto, pudieran contar con sus respectivos...
PER	En la capacitación y especializacion, siempre hay espacio para impulsarla más.
URU	Se entiende pertinente mantener la participacion de todos los Estados en la totalidad de las actividades del proyecto, con equipos de trabajo estables que sean capaces de mantener una continuidad en las tareas asignadas o capacitación proporcionada por el proyecto.

3.-Medidas preventivas	
Proporcione una breve descripción de las medidas preventivas que se podrían adoptar en relación a lo indicado en el párrafo anterior.	
ARG	Mantener la coordinación permanente y el seguimietno de los proyectos y actividades.
BOL	Puede verse la posibilidad de recurrir a especialistas de países con experiencias exitosas en estas áreas.
BRA	En ocurrencia al mencionado en el item 2 , no habrá medidas preventivas para serem citadas con respectos a los aspectos negativos.
CHI	No enviado.
COL	Antes de aprobar el plan de actividades, definir la capacidad de cada País de cumplir con los objetivos propuestos.
ECU	El proyecto tiene enormes objetivos, con la implementación del PBN estos se amplían aún mas y los recursos son limitados, existe la necesidad de limitarse a los objetivos planteados y/o es decir limitarse a ATM/CNS/AIS/MET y analizar la necesidad de obtener mas recursos.
PAR	Que el Proyecto realice el estudio de caso, si se puede adjuntar a los costos del Estado la adquisición de pasajes a
PER	Los estados deberiamos intercambiar experiencias a traves de pasantías incluso con otras Regiones. Esta modalidad a veces no es facil de implementar por las administracionees, pero se puede intentar. Asimismo, realizar intercambio de profesionales, docentes y cursos a traves de los CIAC.
URU	Exhortar a los Estados a mantener estos equipos estables por área de actividad y evaluar la posibilidad de incrementar el número de becas para capacitación, así como incluir el costo de los pasajes a los becarios. Deberían financiarse estas últimas con una adecuacion de las cuotas aportadas por los Estados a los efectos de no distraer recursos de las actividades sustantivas.

CALENDARIO DE FECHAS DE ENTREGA

DOCUMENTO	Año 2015	Años futuros
1. Situación actual del proyecto al finalizar el año e indicadores de gestión y resultados	27-Nov-15	30 de noviembre
2. Monitoreo y control del proyecto sobre el Plan de Trabajo aprobado para el año	27-Nov-15	30 de noviembre
3. Encuesta sobre Indicadores de Gestión y Resultados del año que termina	27-Nov-15	Enviar el formulario a los Estados 2 semanas antes de cada reunión de coordinación

Asunto 3: Situación administrativa y financiera del proyecto

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, el Comité de Coordinación fue informado sobre los Estados que mantienen su adhesión al proyecto RLA/06/901 son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

3.3 Se informó al Comité que el proyecto ha recibido ingresos por un total de **USD 2,305,746** por concepto de contribuciones de costos compartidos de los Estados participantes. Adicionalmente, el proyecto ha recibido la suma de **USD 197,199** por concepto de otros aportes y **USD 13,739** por intereses acumulados, a los que deben sumarse **USD 107** por ajustes financieros. Consecuentemente, los ingresos registrados para el período 2007-2014 ascienden a **USD 2,516,791** hasta la fecha. Las contribuciones de los Estados pendientes de pago ascienden a **USD 25,297**, según se refleja en el **Cuadro #1**.

Cuadro Nro. 01 - Contribuciones de los Estados participantes y otros ingresos del proyecto

ESTADOS	2007 - 2009		2010		2011		2012		2013		2014		TOTAL (2007-2014)		
	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Cuota	Recibido	Pendiente
Argentina	83,334	83,334	27,778	0	27,778	0	27,778	55,546	37,302	65,070	35,721	35,721	239,691	239,671	20
Bolivia	83,334	55,531	27,778	27,778	27,778	27,803	27,778	55,556	37,302	37,302	35,721	35,721	239,691	239,691	0
Brasil	83,334	83,319	27,778	27,778	27,778	27,778	27,778	27,778	37,302	37,302	35,721	35,721	239,691	239,676	15
Colombia								27,778	37,302	9,524	35,721	10,084	73,023	47,386	25,637
Chile	83,334	83,334	27,778	27,778	27,778	27,778	27,778	35,585	37,302	29,945	35,721	35,721	239,691	240,141	-450
Ecuador	0	0					27,778	27,778	37,302	37,302	35,721	35,721	100,801	100,801	0
Panamá	83,334	27,778	27,778	83,334	27,778	27,778	27,778	27,778	37,302	32,000	35,721	41,023	239,691	239,691	0
Paraguay	83,334	83,334	27,778	27,778	27,778	27,743	27,778	27,733	37,302	37,257	35,721	35,801	239,691	239,646	45
Perú	83,334	83,314	27,778	106,049	27,778	-50,493	27,778	27,778	37,302	38,254	35,721	34,789	239,691	239,691	0
Uruguay	83,334	83,286	27,778	27,797	27,778	27,778	27,778	27,749	37,302	37,302	35,721	35,748	239,691	239,661	30
Venezuela	83,334	83,334	27,778	27,778	27,778	27,778	27,778	27,778	37,302	37,302	35,721	35,721	239,691	239,691	0
SUB TOTAL	750,006	666,564	250,002	356,070	250,002	143,943	277,780	368,837	410,322	398,560	392,931	371,771	2,331,043	2,305,746	25,297
Otros aportes	23,900	23,900							37,593	66,299	107,000	107,000	168,493	197,199	
Intereses	11,711	11,711	631	631	176	176	332	332	480	480	409	409	13,739	13,739	
Ajustes	-1,047	-1,047	479	479	195	195	502	502	-75	-75	53	53	107	107	
SUB TOTAL		34,564		1,110		371		834		66,704	107,462	107,462	182,339	211,045	0
TOTAL	784,570	701,128	251,112	357,180	250,373	144,314	278,614	369,671	448,320	465,264	500,393	479,233	2,513,382	2,516,791	25,297

3.4 En relación al cuadro de ingresos del proyecto, la Secretaría aclaró que las pequeñas sumas reflejadas como adeudos corresponden a los costos bancarios por acreditar las transferencias recibidas de los Estados, los cuales no podían ser omitidos del registro contable y no serán cargados a los Estados al solicitarles sus próximas contribuciones.

3.5 El Comité tomó nota que los gastos efectuados hasta el 2013 ascienden a **USD 1,561,666**. En el año 2014 los gastos estimados del proyecto serían **USD 479,928** (en espera de la confirmación de los Estados Financieros remitidos por la sede en Montreal), totalizando **USD 2,041,594** por este concepto para el período 2007-2014.

3.6 En resumen, el total estimado de ingresos del proyecto, incluyendo las contribuciones pendientes de pago cuyo monto es de **USD 25,297**, ascendería a **USD 2,542,088**. Restando a esta suma el total estimado de gastos al finalizar el 2014, quedaría un saldo de **USD 500,494** para iniciar las actividades del proyecto que se programen para el 2015, como se refleja en el **Cuadro # 2**.

Cuadro Nro. 02 – Situación financiera del Proyecto

Ingresos	USD	Gastos		USD
			2007	2,028
Contribuciones recibidas	2,305,746		2008	115,260
Otros Aportes	197,999		2009	200,490
Intereses	13,739		2010	471,559
Ajustes	107		2011	306,761
Sub-total	2,516,791		2012	213,561
Contribuciones pendientes	25,297		2013	252,007
Total	2,542,088	Sub-total		1,561,666
		Estimado 2014		479,928
		Total		2,041,594
		Saldo estimado		500,494

3.7 Este saldo, más las contribuciones pagaderas el 1 de abril de 2015 por un total de **USD 392,931**, daría una disponibilidad de fondos de **USD 893,425**. No obstante, es importante tomar en cuenta que con estos fondos se deben cubrir el pago del servicio RAIM y las actividades de este año e inicio del año 2016.

3.8 Posteriormente el Comité analizó la propuesta de revisión “K” del Documento de Proyecto RLA/06/901, el cual actualiza el presupuesto con las cifras de los gastos reales incurridos en el 2013 traspasando los montos no erogados e incluyendo los gastos que tentativamente se estiman hasta el 31 de diciembre de 2016 (**Apéndice A**).

3.9 Asimismo se hizo notar al Comité que la cifra definitiva del gasto del año 2014 se conocería el mes de marzo; con la cifra real del gasto se actualizaría el presupuesto de la Revisión “K” del Proyecto RLA/06/901 para ser sometido a la consideración y acuerdo de la sede de la OACI, para su ulterior presentación a los Estados miembros.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

(en dólares de los EE.UU.)

País: Regional para Sudamérica
 Proyecto N°: RLA/06/901/K
 Título: Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) correspondiente

Fecha de inicio: 1 de julio de 2007
 Fecha de terminación: 31 de diciembre de 2017

	TOTAL		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$	M/M	\$
10 PERSONAL DEL PROYECTO																								
11 PROFESIONALES INTERNACIONALES																								
11-97 Consultores	0.5	158,931			0.5	6,131		-3,960						25,251		40,249		71,260		0		10,000		10,000
11-99 Sub-total: Profesionales Internacionales	0.5	158,931	0		0.5	6,131		-3,960	0		0			25,251		40,249		71,260		0		10,000		10,000
13 APOYO ADMINISTRATIVO																								
13-01 Secretaria Ejecutiva Bilingüe	58.5	225,865			4.5	12,263	6.0	22,640	6.0	26,865	6.0	18,419	6.0	20,301	6.0	22,877	6.0	23,000	6.0	25,000	6.0	26,500	6.0	28,000
13-02 Asistente Administrativo	28.0	93,476									4.0	10,737	4.0	13,370	4.0	9,769	4.0	12,000	4.0	14,600	4.0	16,000	4.0	17,000
13-03 Auxiliar Informático	20.5	48,562									4.0	8,947	0.5	128	4.0	6,687	4.0	8,500	0.0	-	4.0	11,800	4.0	12,500
13-04 Otros gastos		68										68												
13-99 Sub-total: Apoyo Administrativo	107.0	367,971	0		4.5	12,263	6.0	22,640	6.0	26,865	14.0	38,171	10.5	33,799	14.0	39,333	14.0	43,500	10.0	39,600	14.0	54,300	14.0	57,500
15 VIAJES OFICIALES																								
15-01 Viajes Oficiales		18,856				17,572		92		0		164		0		28		0				500		500
15-99 Sub-total: Viajes Oficiales		18,856	0			17,572		92		0		164		0		28		0		0		500		500
16 COSTOS DE MISIONES																								
16-01 Costos de Misiones		487,643	1,807		21,183	12,770	68,727	34,104	23,120	59,609	62,788	83,535	60,000	60,000										
16-99 Sub-total: Costos de Misiones		487,643	1,807		21,183	12,770	68,727	34,104	23,120	59,609	62,788	83,535	60,000	60,000										
17 PROFESIONALES NACIONALES																								
17-01 Profesionales Nacionales		31,747						13,287	7	8,453				0						5,000		5,000		5,000
17-99 Sub-total: Profesionales Nacionales		31,747	0		0	0	0	13,287	7	8,453				0						0		5,000		5,000
19 Total Componente de Personal		1,065,148	1,807		57,149	31,542	108,879	72,446	90,623	139,219	177,548	123,135	129,800	133,000										
20 SUBCONTRATOS																								
21 SUBCONTRATOS																								
21-01 Subcontratos locales		165,434			174	23,058	22,034	51,993	16,305	14,932	4,458	20,480	6,000	6,000										
21-02 Subcontratos internacionales		331,800									171,800	80,000	80,000											
21-98 Seguro de responsabilidad profesional		1,407									0	700	706.5											
29 Total Componente de Subcontratos		498,641	0		174	23,058	22,034	51,993	16,305	14,932	176,258	20,480	86,700	86,707										

Asunto 4: Programa tentativo de actividades del proyecto para el año 2015

4.1 Bajo este punto de la Agenda, el Comité de Coordinación examinó el programa de actividades propuesto por la Secretaría para el año 2015 con la finalidad de proseguir las acciones que conlleven al logro de los resultados esperados en correspondencia con los Objetivos inmediatos establecidos en el documento de proyecto.

4.2 Adicional a las actividades presentadas se propuso a la Reunión la inclusión de una tarea para apoyar la implementación del QMS – MET en la Región realizando una misión de preauditoria a los Estados de Bolivia, Venezuela ó Panamá; los costos de esta actividad serian absorbidos por el ahorro que se tendría del Seminario/Taller A-CDM; la Oficina Regional asumiría parte de los gastos de este seminario. Luego de un intercambio de opiniones, se consideró realizar el mismo ejercicio tanto en Ecuador como en Uruguay adicionalmente.

4.3 Por otra parte, el Comité tomó nota de la necesidad de varios Estados de la Región para implementar cursos para Diseñadores de procedimientos Básico y PBN, a fin de complementar la capacidad de los Estados en el cumplimiento de las metas establecidas para el PBN. Al respecto, la Secretaría informó que este tipo de cursos eran de larga duración, al menos 8 semanas, y con un límite de 6 participantes por instructor, por lo que tenía un alto costo de realización. Ecuador sobre el tema manifestó que la mejor forma de asumir este reto era que el Estado asuma el costo de esta formación a su personal.

4.4 Finalmente, el Comité aprobó el programa de actividades para el año 2015 que se describe en el **Apéndice A**, complementado con la planilla Gantt del **Apéndice B** y la relación de los costos involucrados que se muestra en el **Apéndice C** a esta parte del Informe. En este sentido, se formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN RCC/8-2 Aprobación del programa de actividades para el año 2015

El Comité de Coordinación del Proyecto Regional RLA/06/901 aprueba el programa de actividades para el año 2015 que se incluye en el informe de su octava reunión, efectuada en Lima del 24 al 27 de febrero de 2015, con un presupuesto de **USD 405,190**.

Programa de actividades del Proyecto RLA/06/901 para el año 2015

Resultado 1.1 Implantación de la navegación basada en la performance (PBN)

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
<p>Tercer taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I) (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-APTA) (DB: <i>60% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN; 60% de rutas/espacios aéreos con PBN; 40% de aeródromos internacionales/ TMA con CDO. 40% de aeródromos internacionales /TMA con CCO, 100% aeródromos internacionales con APV de acuerdo a la resolución A-37/11; alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO₂ anuales.</i>)</p>	<p>1) Principales TMA_s SAM con diseño PBN validado (mínimo 1 por Estado) 2) Puntos de entrada y salida de las principales TMA_s SAM para desarrollo de la versión 3 de la Red de Rutas 3) Planificación de Procedimientos APV en los principales aeropuertos internacionales SAM Los Estados participantes presentaran al menos un Área Terminal con diseño básico PBN validado hasta 20 de febrero de 2015.</p> <p>Nota: dirigido a Planificadores de Espacios Aéreos y para un Diseñador de Procedimientos</p>	Lima, 9-13 marzo	<ul style="list-style-type: none"> • 2 becas por Estado
<p>Cuarto taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I) (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-APTA) (DB: <i>60% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN; 60% de rutas/espacios aéreos con PBN; 40% de aeródromos internacionales / TMA con CDO; 40% de aeródromos internacionales / TMA con CCO; 100% aeródromos internacionales con APV de acuerdo a la resolución A-37/11; alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO₂ anuales</i>)</p>	<p>1) Principales TMA_s SAM con diseño PBN versión final (mínimo 1 por Estado) 2) Puntos de entrada y salida de las principales TMA_s SAM para desarrollo de la versión 3 de la Red de Rutas (versión final) 3) Versión final de los Procedimientos APV en los principales aeropuertos internacionales SAM Nota: dirigido a Planificadores de Espacios Aéreos y para un Diseñador de Procedimientos</p>	Lima, 17-21 agosto	<ul style="list-style-type: none"> • 2 becas por Estado

Resultado 1.5 Asistencia para la implantación de sistemas de vigilancia, multilateración y ADS en la Región proporcionada.

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Taller de implantación automatización ATM, ADS B y Multilateración (ASBU ASUR FICE y BO SNET) <i>(DB 100% de interconexiones del Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS (AMHS) a nivel regional implementado; 100% de interconexiones de sistemas automatizados; 80% de los Estados con implantación de redes de comunicaciones IP nacionales)</i>	Información actualizada sobre automatización ATM , ADS B y Multilateración que apoyaría los Estados en la implantación de dichos sistemas	Lima, 21 al 26 setiembre	<ul style="list-style-type: none"> 1 beca por Estado
Guía de implantación MLAT ASBU ASUR B0 SURF	Guía de apoyo a los Estados en la implantación de Multilateración Nota. Actividad postergada del 2014	20-24 abril de 2015	<ul style="list-style-type: none"> 1 misión de un experto por una semana

Resultado 1.6 Plan de acción para las mejoras en el diseño y gestión de aeródromos elaborado

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Seminario sobre Doc. PANS Aeródromos	Presentación enmienda 12 al Anexo 14 & PANS Aeródromos – implementación noviembre 2015	Lima, 20 al 24 de abril	<ul style="list-style-type: none"> Misión 1 especialista HQ Interpretación simultanea
Seminario A-CDM	Plan de implementación del A-CDM en los aeródromos de la región	Lima, 7 al 11 de setiembre	<ul style="list-style-type: none"> 1 especialista 2 Becas por Estado

Resultado 1.8 Plan de acción de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional elaborado.

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Implantación de SIGMET Gráfico	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de la conciencia situacional de controladores aéreos y miembros de las tripulaciones en 5 Estados; Instalación y capacitación de software desarrollado en COPRAC para elaboración de SIGMETs en formato gráfico. 	3 días Chile, 3 días Paraguay, 3 días Bolivia, 3 días Ecuador y 3 días Panamá	<ul style="list-style-type: none"> Cinco misiones para 3 expertos en SIGMET

Resultado 1.10 Estudio sobre optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM elaborado

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
<p>Taller sobre Interfaz entre TMAs y Versión 3 de la Red de Rutas SAM – Parte 1 (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-FRTO) (DB: 60% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN 60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN). 40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO). 40% de aeródromos internacionales / TMAs con operación de ascenso continuo (CCO). Alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.</p>	<p>Versión 3 de Optimización de Rutas(Versión 0.2) Nota: Este Taller se realizará a continuación del Tercer Taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I)</p>	Lima, 16 al 20 de marzo	<ul style="list-style-type: none"> Especialistas de los Estados (solo 2 becas a asignar por la Secretaria)

<p>Taller sobre Interfaz entre TMAs y Versión 3 de la Red de Rutas SAM – Parte 2 (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-FRTO) (DB: 60% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN 60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN). 40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO). 40% de aeródromos internacionales / TMAs con operación de ascenso continuo (CCO). Alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.</p>	<p>Versión 3 de Optimización de Rutas (versión final) Nota: Este Taller se realizará a continuación del Cuarto Taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I)</p>	<p>Lima, 31 de agosto al 4 de setiembre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Especialistas de los Estados (solo 2 becas a asignar por la Secretaria)
<p>Séptimo Taller de optimización de rutas ATS (SAM ATSRO/7) (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-FRTO) (DB: 60% de aeródromos internacionales con SID/STAR PBN 60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN). 40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO). 40% de aeródromos internacionales / TMAs con operación de ascenso continuo (CCO). Alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la Versión 3 de Optimización de Rutas (Versión 0.2) 	<p>Lima, 12 al 16 de octubre</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2 becas por Estado

Resultado 2.2 Asistencia para la implantación de sistemas de garantía de calidad en Meteorología Aeronáutica (QMS MET) que incluya los procedimientos

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Curso de Auditores Líderes del ISO 9001:2008 con actualización al ISO 9001:2015	<ul style="list-style-type: none"> Contar con Auditores Líderes MET en la Región SAM 	Lima, 26 al 30 de octubre	<ul style="list-style-type: none"> 10 becas para los Estados. 1 beca para Oficial Regional SAM
Pre auditoría de ensayo al sistema QMS/MET	<ul style="list-style-type: none"> Realizar la pre auditoría al Sistema QMS/MET en 4 Estados 	27 de abril al 8 de mayo en La Paz, Caracas, Montevideo y Quito	<ul style="list-style-type: none"> Misión 3 expertos

Resultado 3.2 Asistencia para la implantación de sistemas de comunicación de datos entre instalaciones ATS (OLDI y AIDC) proporcionada.

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Asistencia para completar la interconexión AIDC entre Estados que han iniciado pruebas durante el primer semestre de 2014 (ASBU B0 FICE) (DB 100 % de interconexiones de sistemas automatizados)	<p>Completar la implementación técnica del AIDC y realizar un curso AIDC para personal ATS del ACC.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Implantación AIDC ACC Santiago ACC Lima b) Implantación ACC Guayaquil ACC Lima c) Implantación ACC Bogotá ACC Guayaquil 	<ul style="list-style-type: none"> a) Lima, 9 al 13 de marzo y Santiago, 16 al 27 de marzo b) Lima, 09 al 13 de marzo y Guayaquil, 6 al 17 de abril c) Bogotá, 20 al 30 de abril y Guayaquil, 20 al 24 de abril 	<ul style="list-style-type: none"> a) Misión 2 expertos en automatización b) Misión 2 expertos en automatización c) Misión 2 expertos en automatización

Primera Reunión del grupo de trabajo de implantación operacional del AIDC durante la SAMIG/15 (ASBU B0-FICE) (DB 100 % de interconexiones de sistemas automatizados)	Completar la implementación técnica del AIDC y realizar un curso AIDC para personal ATS del ACC. a) Implantación AIDC ACC Santiago ACC Lima b) Implantación ACC Guayaquil ACC Lima c) Implantación ACC Bogotá ACC Guayaquil	Lima, 11 al 15 de mayo	<ul style="list-style-type: none"> • 1 beca por Estado
Segunda Reunión del grupo de trabajo de implantación operacional del AIDC durante la SAMIG/16 (ASBU B0-FICE) (DB 100 % de interconexiones de sistemas automatizados)	Completar la implementación técnica del AIDC y realizar un curso AIDC para personal ATS del ACC. a) Implantación AIDC ACC Santiago ACC Lima b) Implantación ACC Guayaquil ACC Lima c) Implantación ACC Bogotá ACC Guayaquil	Lima, 19 al 23 de octubre	<ul style="list-style-type: none"> • 1 beca por Estado
Guía de orientación con consideraciones técnicas para el apoyo en la implantación del ATFM	Guía de orientación con consideraciones técnicas para el apoyo en la implantación del ATFM	Lima, 10 al 14 de agosto de 2015	<ul style="list-style-type: none"> • 1 misión de una semana de un experto CNS

Otras Actividades

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
SAMIG 15 Todos los ASBU considerados en el PBIP Todos las prioridades de implantación de navegación aérea consideradas en la declaración de Bogotá	Continuar con las actividades de Implantación y ejecución de los Planes de Acción desarrollados por el Proyecto en las Áreas AGA, AIM, ATM, CNS y MET	Lima, 11 al 15 de mayo	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Becas por Estado • Interpretación simultanea • Traducción
SAMIG 16 Todos los ASBU considerados en el PBIP Todos las prioridades de implantación de navegación aérea consideradas en la declaración de Bogotá	Continuar con las actividades de Implantación y ejecución de los Planes de Acción desarrollados por el Proyecto en las Áreas AGA, AIM, ATM, CNS y MET	Lima, 19 al 23 de octubre	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Becas por Estado • Interpretación simultanea • Traducción

Programa tentativo de actividades del proyecto RLA/06/901 para el año 2015

Recursos

Actividad		Costo en USD
Costo total estimado del programa tentativo de actividades para el año 2015		USD 405,190
1.1	Implantación de la navegación basada en la performance (PBN)	USD 63,152
	Tercer Taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I) (ASBU B0-CDO, B0-CCO, B0-APTA)	USD 31,576
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 28,700</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
	Cuarto Taller sobre Diseño PBN de Espacios Aéreos (DPEA-I) (ASBU B0-CDO, B0-CCO, B0-APTA)	USD 31,576
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 28,700</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
1.5	Asistencia para la implantación de sistemas de vigilancia, multilateración y ADS en la Región proporcionada	USD 22,366
	Taller de implantación automatización ATM, ADS B y Multilateración (ASBU B0-ASUR B0-FICE, B0-SNET)	USD 16,976
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 14,350</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
	Guía de orientación con consideraciones técnicas / operacionales para la implantación del MLAT (Multilateración) (ASBU B0-ASUR)	USD 5,390
	<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 1,600</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 152</i>
	<i>DSA Lima</i>	<i>USD 1,362</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 20</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 26</i>
1.6	Plan de acción para las mejoras en el diseño y gestión de aeródromos elaborado	USD 39,752
	Seminario sobre Doc. PANS Aeródromos (ASBU B0-ACDM)	USD 14,096
	<i>Interpretación simultánea</i>	<i>USD 6,160</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 152</i>
	<i>DSA Lima</i>	<i>USD 1,362</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 20</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 26</i>
	<i>Air Ticket Montreal / EEUU</i>	<i>USD 3,500</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
	Seminario/Taller A-CDM (ASBU B0-75, B0-ACDM)	USD 25,656

Programa tentativo de actividades del proyecto RLA/06/901 para el año 2015
Recursos

	Actividad	Costo en USD
	<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 1,600</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 152</i>
	<i>DSA Lima</i>	<i>USD 1,362</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 20</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 26</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
	<i>Beca Lima 3 días</i>	<i>USD 19,620</i>
1.8	Plan de acción de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional elaborado.	USD 43,549
	Implantación de SIGMET Gráfico	USD 43,549
	<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 24,000</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 2,280</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 993</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 390</i>
	<i>DSA Santiago</i>	<i>USD 3,228</i>
	<i>DSA Asuncion</i>	<i>USD 3,036</i>
	<i>DSA La Paz</i>	<i>USD 2,136</i>
	<i>DSA Quito</i>	<i>USD 2,448</i>
	<i>DSA Panama</i>	<i>USD 2,808</i>
1.10	Estudio sobre optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM	USD 41,276
	Taller sobre Interfaz entre TMAs y Versión 3 de la Red de Rutas SAM (ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-FRTO)	USD 5,246
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 2,870</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	Taller sobre Interfaz entre TMAs y Versión 3 de la Red de Rutas SAM(ASBU B0- CDO , B0- CCO , B0-FRTO)	USD 4,850
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 2,870</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	Séptimo Taller de Optimización de Rutas ATS ATS/RO/7 (ASBU B0-FRTO)	USD 31,180
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 28,700</i>
	<i>Secretaria</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
2.2	Asistencia para la implantación de sistemas de garantía de calidad en Meteorología Aeronáutica (QMS MET) que incluya los procedimientos.	USD 33,637

Programa tentativo de actividades del proyecto RLA/06/901 para el año 2015

Recursos

	Actividad	Costo en USD
	Curso de Auditores Líderes del ISO 9001:2008 con actualización al ISO 9001:2015	USD 22,765
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 15,785</i>
	<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	<i>Curso auditor líder</i>	<i>USD 5,000</i>
	Preauditoria de ensayo al sistema QMS/MET	USD 10,872
	<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 4,000</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 532</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 50</i>
	<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 156</i>
	<i>DSA La Paz</i>	<i>USD 712</i>
	<i>DSA Quito</i>	<i>USD 816</i>
	<i>DSA Montevideo</i>	<i>USD 804</i>
	<i>DSA Caracas</i>	<i>USD 1,676</i>
3.2	Asistencia para la implantación de sistemas de comunicación de datos entre instalaciones ATS (OLDI y AIDC) proporcionada.	USD 68,998
	Asistencia para completar la interconexión AIDC entre Estados que han iniciado pruebas durante el primer semestre de 2014 (ASBU B0 FICE)	USD 30,052
	<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 9,600</i>
	<i>TA</i>	<i>USD 1,368</i>
	<i>DSA Lima</i>	<i>USD 2,724</i>
	<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 185</i>
	<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,500</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>PNUD</i>	<i>USD 312</i>
	<i>DSA Santiago</i>	<i>USD 6,994</i>
	<i>DSA Guayaquil</i>	<i>USD 2,268</i>
	<i>DSA Bogota</i>	<i>USD 4,224</i>
	Primera Reunión del grupo de trabajo de implantación operacional del AIDC durante la SAMIG/15 (ASBU B0-FICE)	USD 16,830
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 14,350</i>
	<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
	Segunda Reunión del grupo de trabajo de implantación operacional del AIDC durante la SAMIG/16 (ASBU B0-FICE)	USD 16,976
	<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 14,350</i>
	<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,250</i>
	<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
	<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>

Programa tentativo de actividades del proyecto RLA/06/901 para el año 2015
Recursos

Actividad	Costo en USD
Guía de orientación con consideraciones técnicas para el apoyo en la implantación del ATFM	USD 5,140
<i>Air Ticket SAM</i>	<i>USD 1,600</i>
<i>TA</i>	<i>USD 152</i>
<i>DSA Lima</i>	<i>USD 1,362</i>
<i>Seguro internacional</i>	<i>USD 20</i>
<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,250</i>
<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
<i>PNUD</i>	<i>USD 26</i>
Otras actividades	USD 48,626
Décimo quinto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/15)	USD 24,240
<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 14,350</i>
<i>Traducción</i>	<i>USD 1,000</i>
<i>Interpretación simultánea</i>	<i>USD 6,160</i>
<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,500</i>
<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 730</i>
<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
Décimo sexto Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/16)	USD 24,386
<i>Beca Lima 5 días</i>	<i>USD 14,350</i>
<i>Traducción</i>	<i>USD 1,000</i>
<i>Interpretación simultánea</i>	<i>USD 6,160</i>
<i>Secretaría</i>	<i>USD 1,500</i>
<i>Asistente Financiero</i>	<i>USD 876</i>
<i>Servicio de café</i>	<i>USD 500</i>
Costos fijos	USD 43,835
Varios	USD 7,000
<i>Varios</i>	<i>USD 7,000</i>
Overhead	USD 36,835
<i>Overhead</i>	<i>USD 36,835</i>

Asunto 5: Otros asuntos**Proceso Colaborativo Estados-Industria para la Transición de los Sistemas Actuales en aquellos especificados en el ASBU**

5.1 El Comité fue informado que la reunión SAM/14 analizó la propuesta sobre proceso colaborativo Estados-Industria para la transición de los sistemas actuales en aquellos especificados en el ASBU y formuló la conclusión SAM/IG/14-1, en la cual se ha solicitado a la Oficina Regional SAM la coordinación para aprobación de un borrador de proyecto regional SAM sobre el tema, así como la presentación del proyecto a la reunión de coordinación del Proyecto RLA/06/901, con el objetivo de incluirlo en los mecanismos de gestión del proyecto regional. El Proyecto sobre el Proceso Colaborativo Estados-Industria para la Transición de los Sistemas Actuales en aquellos especificados en el ASBU se adjunta como **Apéndice A** a esta parte del Informe.

5.2 El borrador del proyecto fue aprobado por los representantes del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS, por medio del mecanismo *fast track*, teniendo en cuenta la necesidad de inicio más breve posible de desarrollo de sus entregables, con miras a atender a los plazos establecidos en el proyecto.

5.3 En este marco, se indicó que el proyecto será totalmente financiado por contribuciones recibidas de la industria y la gestión de esos recursos sería realizada por el Proyecto RLA/06/901, teniendo en cuenta que los mecanismos del proyecto facilitarían el uso de los recursos y, asimismo, garantizaría la transparencia y eficiencia de su utilización.

5.4 El Comité aprobó el establecimiento de un fondo individual, a fin de recibir las contribuciones de la industria, para la realización de sus actividades específicas, que estarían enmarcadas en la misión del proyecto.

Ampliación del financiamiento del proyecto

5.5 Seguidamente, se comentó sobre la necesidad de buscar otros fondos para financiar las actividades del proyecto y así poder aumentar la capacidad de los Estados en la implementación de los objetivos Regionales. Por ello se puso a consideración del Comité la posibilidad de comenzar a explorar el interés de la Industria en aportar al proyecto.

5.6 Al respecto, el Comité consideró esta propuesta como un paso positivo y recomendó que para la siguiente RCC, se presentaran las alternativas que se podrían tener para contar con estos aportes.

PROYECTO: PROCESO COLABORATIVO ESTADOS-INDUSTRIA PARA LA TRANSICIÓN DE LOS SISTEMAS ACTUALES EN AQUELLOS ESPECIFICADOS EN EL ASBU

<i>Región SAM</i>	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (DP)	DP N°	
Programa	Título de Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
Grupo de Implementación SAM (SAM/IG) <i>Coordinador del programa: Julio Pereira</i>	Proceso colaborativo Estados-Industria para la transición de los sistemas actuales en aquellos especificados en el ASBU <i>Coordinador del proyecto: Carlos Cirilo (IATA)</i>	2015	2016
Objetivo	El objetivo del Proyecto es tener en alta consideración la evolución constante y la modernización armonizada de los sistemas de transporte de tránsito aéreo en Sudamérica. El proceso colaborativo Estados-Industria para la transición de los sistemas actuales en aquellos especificados en el ASBU servirá como un aporte fundamental para los planes de implementación regional o de los Estados, utilizando la metodología basada en el ASBU, alineado con los objetivos estratégicos del GANP. El Proyecto se enfocará en la implementación dentro del marco de corto a mediano plazo, considerando alcanzar la capacidad operacional inicial en el 2017.		
Alcance	El alcance del proyecto es producir un informe que incluya una lista completa de módulos ASBU con los plazos, lugares y beneficios previstos. Además deberá incluir todos los componentes críticos de cada capacidad de los módulos que deben ser considerados, con miras a entregar los beneficios pertinentes para todas las partes ATM interesadas.		

Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto y alcance del proyecto. • Entrega de paquetes de trabajo. • Calidad de los entregables.
Estrategia	<p>El Proyecto seguirá el siguiente marco estratégico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • QUÉ capacidades operacionales descritas en los módulos ASBU se implementarán, definidas no sólo por las tecnologías, sino también por procedimientos, herramientas de apoyo para toma de decisiones y todos los demás aspectos de las capacidades, incluyendo el beneficio en el rendimiento deseado. • DÓNDE (qué aeropuertos, qué espacio aéreo) para implementar cada capacidad. • QUIÉN de la comunidad de usuarios (por ejemplo, las compañías aéreas, aviación general, aerolíneas de carga aérea, militares) se compromete a realizar las inversiones necesarias para utilizar la nueva capacidad. • CUÁNDO la capacidad debe estar totalmente implementada y proporcionando beneficios. <p>El proceso utilizado en el Proyecto garantizará que todas las capacidades operativas en su lista de prioridades final, incluirán al menos un usuario comprometido a ser parte de la aplicación y para realizar las inversiones necesarias. La metodología del Proyecto incorpora el análisis del caso de negocio y asegura a los que deben invertir, que los beneficios superan los costos y hay una expectativa razonable de que el proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP) y la comunidad, entregarán los beneficios de las nuevas capacidades.</p> <p>Es de importancia crítica para el éxito de modernización de la ATM, entender que para entregar los beneficios de cualquier capacidad operativa, el Estado y sus participantes aeronáuticos deben cumplir una serie de iniciativas relacionadas. Es esencial que los trabajos asociados a estos elementos críticos sean incluidos dentro del plan de implementación.</p> <p>El Informe del Proyecto se centrará en los siguientes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) basarse de las lecciones aprendidas del "grupo de trabajo para la implementación a mediano plazo de NextGen" y aplicar un marco similar para apoyar el Proyecto; b) servir como mecanismo para definir los pasos necesarios para implementar las capacidades operativas de corto y mediano plazo definidos en el Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (PBIP); <p>El Informe del Proyecto será enviado al Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP).</p>

Metas	<ul style="list-style-type: none">• Proyecto entregado dentro del presupuesto y alcance.• Paquetes de trabajo entregados a tiempo.• Calidad de los entregables validados por la OACI.
Justificación	<p>La 38ª Asamblea General de la OACI aprobó el Plan Mundial de Navegación Aérea, Capacidad y Eficiencia para el período de 2013 a 2018. El Plan Global de Mejoras por Bloque del Sistema de Aviación (ASBU), permitirá a la aviación visualizar la armonización global, el aumento de la capacidad, y la mejora en la eficiencia ambiental que el crecimiento del tráfico moderno exige ahora, en todas las regiones del mundo. En este sentido, el proceso colaborativo Estados-Industria para la transición de los sistemas actuales en aquellos especificados en el ASBU proporcionará la lista completa de módulos ASBU con los plazos, lugares y beneficios previstos, incluyendo los componentes críticos de cada capacidad de los módulos que deben abordarse para entregar los beneficios destinados a todas las partes ATM interesadas.</p>
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none">• Todos los proyectos bajo el marco de la SAM/IG.

Entregables del proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF)	Responsable	Estado de la implementación *	Fecha de entrega	Comentarios
Reunión de inicio. Meta: Establecer el plan del Proyecto.				SAM/IG/14	Reunión #1
Reunión para acordar el ASBU y la metodología. Meta: Todos los miembros al mismo nivel de entendimiento.				Feb. 2015	Reunión virtual
Análisis completo costo/beneficio de alto nivel. Meta: Documento CBA.				Jul. 2015	
Aplicar criterios a los módulos; producir lista de implementación inicial. Meta: Lista inicial de las capacidades del módulo a implementar (subconjunto del B0 y B1 del ASBU).				Jul. 2015	Reunión #2
Criterios de lugar. Meta: Lista final de criterios de selección de lugares.				Jul. 2015	Reunión #2

Entregables del proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF)	Responsable	Estado de la implementación*	Fecha de entrega	Comentarios
Priorizar lugares. Meta: Seleccionar lugares para la implementación.				Jul. 2015	Reunión #2
Desarrollo del informe. Meta: Borrador del informe.				SAM/IG/16	Periodo de comentarios virtuales
Revisión del informe final de implementación con todas las capacidades y elementos asociados/estímulos. Meta: Informe final.				SAM/IG/17	
Recursos necesarios	450K Dólares Americanos				

*

- Gris Tarea no iniciada
- Verde Actividad en progreso según lo programado
- Amarillo Actividad en progreso iniciada con alguna demora pero estimada ser completada a tiempo
- Rojo No ha sido posible llevar a cabo esta actividad en la fecha prevista; se requiere medidas de mitigación
