



| ICAO

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Sudamericana de la OACI

REPORTE DE ENCUESTA

PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA PARA LA REGIÓN SAM

(Remitido mediante oficio SA159 del 4 de mayo de 2020 a los Estados SAM y recordatorio mediante oficio SA189 del 10 de junio de 2020)

Versión 2.0

Fecha: 15/septiembre/2020



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Tabla de Contenidos

Introducción.....	3
Propósito del documento.....	3
Estructura del documento.....	3
Resultados.....	3
Descripción General	3
Planificación nacional	4
Legislación.....	6
Procesos consultivos.....	14
Planes Maestros.....	16
Personal	16
Conclusiones.....	19
APÉNDICE 1 – Estatus de Planes Maestros Aeroportuarios SAM.....	20
APÉNDICE 2 – Encuesta enviada a los Estados SAM mediante oficio SA159.....	23



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

Revisiones

Versión	Fecha	Revisor	Comentarios
1.1	17/ago/20	Fabio Salvatierra/OACI SAM	Nuevo documento
2.0	15/sep/20	Fabio Salvatierra/OACI SAM	Incorporación de datos de Colombia



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Introducción

Propósito del documento

El propósito de este documento es:

1. Resumir los resultados de la encuesta remitida a los Estados de la Región Sudamericana de la OACI mediante nota SA159 (4 de mayo de 2020) y recordatorio mediante SA189 (10 de junio de 2020) “Encuesta sobre Planificación Aeroportuaria de la Región SAM”, que busca proveer un panorama general del estatus de implementación de la planificación aeroportuaria a nivel nacional y;
2. Proveer conclusiones de los resultados de la encuesta, donde sea aplicable.

Estructura del documento

El documento está dividido en dos secciones: una sección de “Introducción” y la de “Resultados”, donde se va a proveer un resumen de las preguntas por área, i.e.:

- Planificación nacional
- Legislación
- Procesos consultivos
- Planes Maestros
- Personal

Resultados

Descripción General

Los resultados se pueden resumir de la siguiente manera:

- La encuesta fue remitida a 14 Estados Miembros de la Región Sudamericana de la OACI, incluyendo la Guyana Francesa.
- 10 Estados/Administraciones SAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Panamá, Perú, y Venezuela) respondieron a la encuesta. (71.4% del total)¹
- La Quinta Reunión de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP/5), aprobó un nuevo proyecto de Planificación Aeroportuaria.
- El Proyecto propone apoyar a los Estados en brindar orientación para un enfoque consultivo colaborativo con los usuarios en el desarrollo del plan maestro, para garantizar su funcionalidad óptima y también garantizar que se consideren los aspectos de seguridad operacional, capacidad y eficiencia de la navegación aérea. Además, el Proyecto ayudará a los Estados a incluir condiciones para que los planes contengan un programa de prioridades que incluya un plan de implementación por fases, que se revisará periódicamente para considerar

¹ La Oficina SAM continuará recopilando la información sobre todo de Estados con riesgo de sufrir problemas de capacidad en el futuro cercano



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

el tráfico actual y futuro del aeródromo según los datos. Todo esto junto con el desarrollo de capacidades asociadas para especialistas estatales.

- La encuesta es parte de las actividades del proyecto, con miras a establecer una línea de base del estatus de la implementación de medidas de planificación aeroportuaria en la región.
- La misma se subdividió en 5 áreas que se explican a continuación:
 1. Planificación nacional: tiene como objetivo conocer el nivel de planificación estatal, para determinar si el Estado cuenta con un Plan Nacional de uso de aeropuertos, o si cada operador aeroportuario planifica de manera independiente.
 2. Legislación: tiene como objetivo conocer el nivel de requerimiento a los operadores para tener un plan maestro aeroportuario, los requisitos de su preparación, el nivel de involucramiento de la AAC y ciclos de actualización.
 3. Procesos consultivos: tiene como objetivo conocer si existe en los Estados un proceso de consulta formal y definido con relación al a preparación y aprobación de estos planes. Este proceso es importante para considerar los requerimientos de varias partes interesadas. El resultado de esta sección busca también identificar si existe una necesidad de generar una guía regional a este respecto.
 4. Planes Maestros: documentar los planes maestros por aeródromos (tabla).
 5. Personal: preguntas sobre personal y entrenamiento relacionado a este tema para identificar medidas que pueda tomar la región para reforzar a los Estados en estas competencias.

Planificación nacional

Las preguntas tienen como objetivo conocer el nivel de planificación estatal, para determinar si el Estado cuenta con un Plan Nacional de uso de aeropuertos, o si cada operador aeroportuario planifica de manera independiente.

NOTA: El conjunto de datos para esta pregunta incluye respuestas de 9 Estados. El gráfico circular presenta valores absolutos y valores porcentuales.

1. ¿Cuenta el Estado con un plan o estrategia nacional de uso de aeródromos/aeropuertos?
(Favor seleccionar la opción aplicable)

Los resultados (ver Figura 1) muestran claramente que una mayoría (40%) de los encuestados cuentan con un plan de uso de aeródromos pero que forma parte del Plan Nacional de Navegación Aérea.

Un 30% tienen el plan como un documento independiente, el cual usualmente cuenta con mayor detalle.

Un 30% de Estados no cuentan con un plan.

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta



Figura 1: resultados de pregunta 1

2. De contar con un plan nacional de uso de aeródromos/aeropuertos, ¿Cuándo fue actualizado?

Los resultados (ver Figura 2) muestran claramente que una mayoría (40%) de los encuestados actualizaron su plan hace menos de 5 años.

A pesar de la coincidencia con la pregunta 1, no necesariamente representan los mismos Estados.

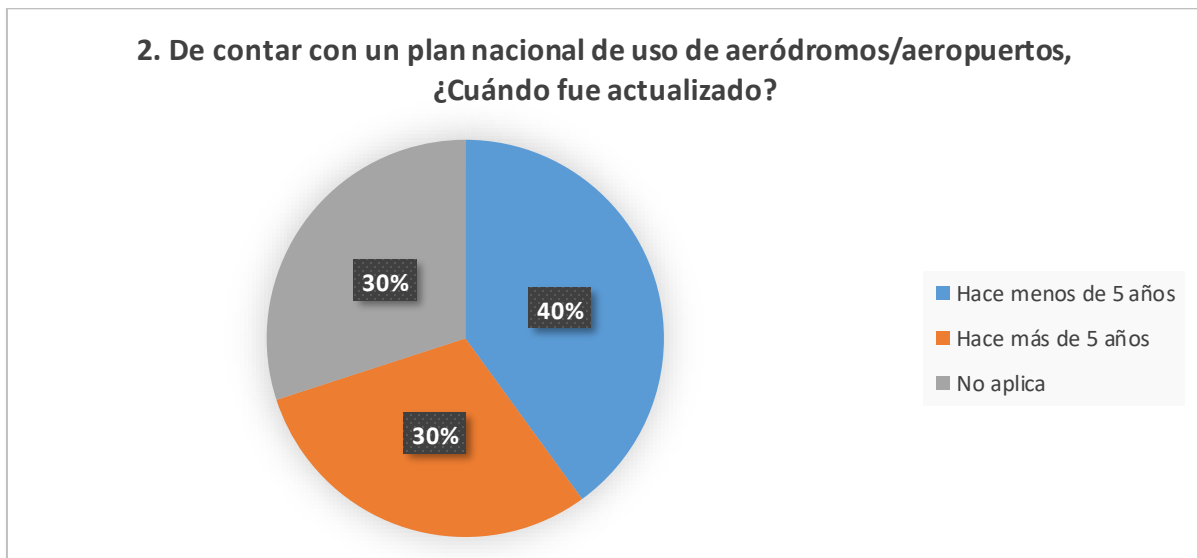


Figura 2: resultados de pregunta 2

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Legislación

Las preguntas tienen como objetivo conocer el nivel de planificación estatal, para determinar si el Estado cuenta con un Plan Nacional de uso de aeropuertos, o si cada operador aeroportuario planifica de manera independiente.

3. ¿Cuenta el Estado con requisitos (a través de legislación nacional, contrato de concesión, regulación, otro) que requiera a los explotadores/operadores de aeródromos internacionales preparar y mantener planes maestros aeroportuarios?)

Los resultados (ver Figura 3) muestran claramente que una mayoría (70%) de los encuestados cuentan con requisitos para requerir planes maestros.



Ofigura 3: resultados de pregunta 3

Luego se realizó la pregunta para identificar el mecanismo utilizado (Pregunta 4). Bajo esta pregunta, se brindaron opciones:

- **Ley:** refiriéndose a una legislación básica (usualmente aprobada por congreso o un ente superior a la AAC).
- **Regulación/Reglamento:** refiriéndose a reglamentos de explotación, usualmente promulgados al nivel de la AAC.
- **Contrato de concesión:** en varios Estados, la preparación de planes maestros está indicada como un requerimiento del contrato de concesión. En algunos Estados los contratos de concesión tienen nivel de Ley, en algunos Estados son manejados por la AAC o por otro ente.

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

- **Otro mecanismo:** explorar si los Estados cuentan con otros mecanismos para requerir los planes maestros.

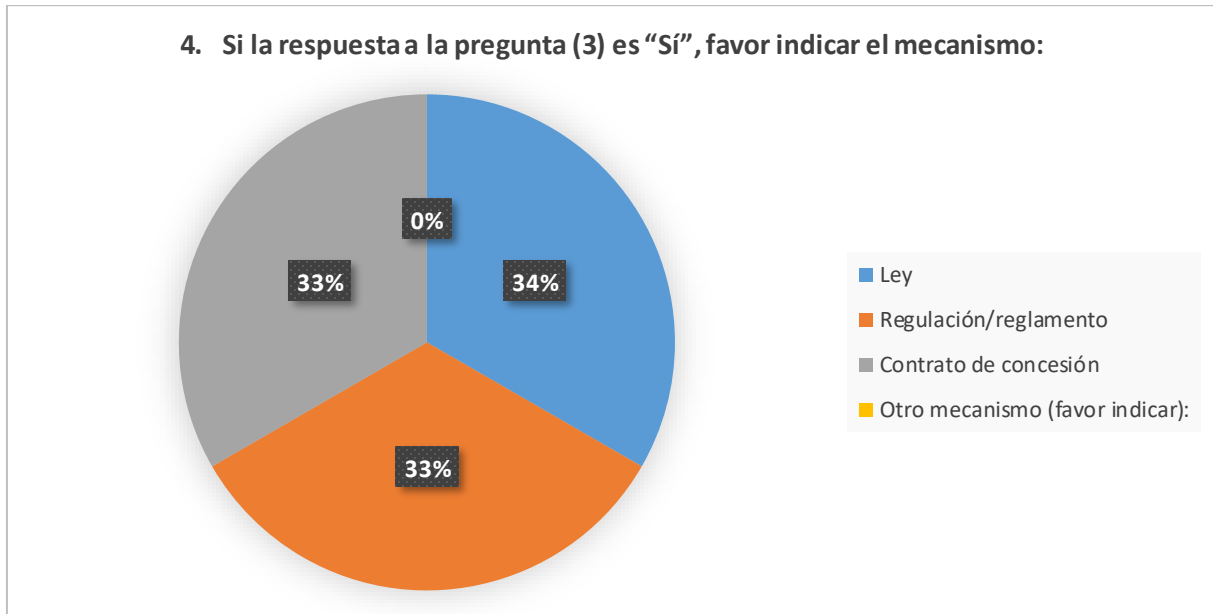


Figura 4: resultados de pregunta 4

5. ¿Cuenta el Estado con requisitos propios para la preparación o términos de referencia de planes, o hacen referencia a estándares internacionales (niveles de servicio, manual IATA ADR, OACI Doc 9184, otro)?

La pregunta tiene como objetivo identificar la posible necesidad de trabajar en modelos de términos de referencia que los Estados podrían armonizar o adoptar para trasladar a requisitos nacionales para este fin.

La mayoría de los Estados cuentan con requisitos propios, muchos de ellos basados en documentación OACI y el IATA ADR (Airport Development manual).

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

5. ¿Cuenta el Estado con requisitos propios para la preparación o términos de referencia de planes, o hacen referencia a estándares internacionales (niveles de servicio, manual IATA ADR, OACI Doc 9184, otro)?

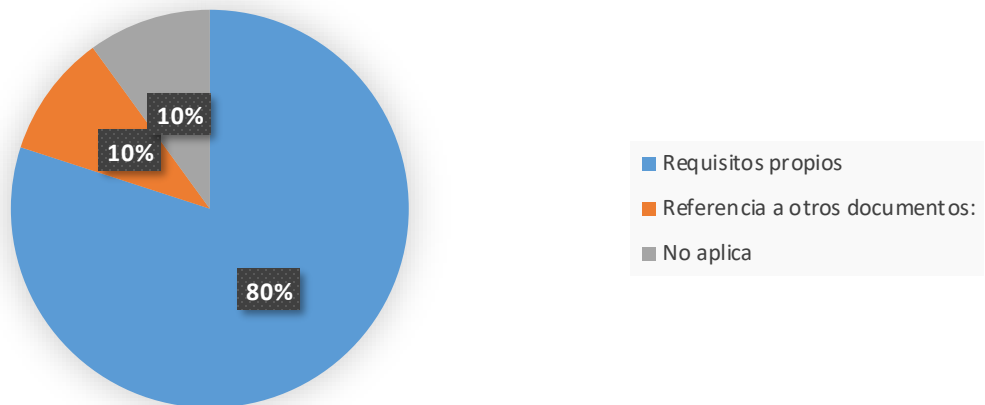


Figura 5: resultados de pregunta 5

6. De requerir planes maestros a los aeródromos internacionales, ¿es requerido que estos planes estén alineados con los requerimientos del Plan Nacional de uso de aeródromos o requisitos del Estado?

El 70% de los Estados exigen un nivel de alineamiento del Plan Maestro con los planes nacionales o requisitos de los Estados.

Cabe destacar que la interpretación de varios Estados fue de la necesidad de que el plan cumpla con los requisitos, no necesariamente un alineamiento con planes nacionales.

**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

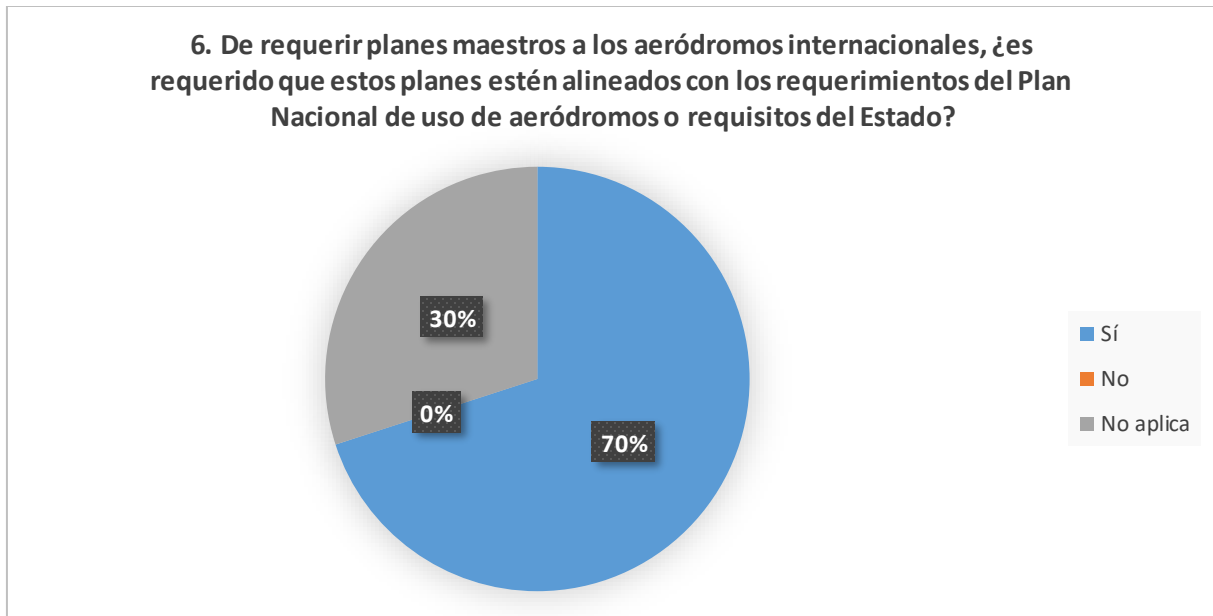


Figura 6: resultados de pregunta 6

7. De requerir planes maestros a los aeródromos internacionales, ¿podría indicar el horizonte de planificación y cada que tiempo (ciclo) se requiere su actualización?

La pregunta 7 tiene dos aristas, una sobre el horizonte de planificación y otra sobre ciclos de actualización. El horizonte de planificación se refiere al tiempo de validez de la planificación, es decir, por cuantos años se planifica o se pretende que se va a implementar el plan. El ciclo de actualización se refiere a cada que tiempo es requerido al operador la revisión del plan. En algunos Estados, estos puntos son pre-definidos, pero en otros es flexible y se deja en manos del planificador y el operador. Lo recomendable, es que el ciclo de actualización no supere 5 años.

Con relación al horizonte de planificación, se observó que un 30% de los Estados cuenta con un horizonte de entre 10 a 25, que es el periodo que se suele encontrar en los planes. No obstante, otro 30% de los Estados respondieron que existen otro tipo de horizontes. Algunas de las explicaciones que se brindaron son:

Estado 1:

El horizonte de planificación se corresponde con el máximo desarrollo del aeropuerto en función de la máxima capacidad operativa que permite el diseño geométrico del área de movimiento y los pasajeros asociados que esta distribución admite. Vale mencionar que no se corresponde con el máximo desarrollo posible en función de la disponibilidad existente de terreno.

Estado 2:

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

El Adjunto XXXX establece que los planes para cada fase de implementación de la planificación deben presentar, al menos, la caracterización de la configuración actual de la infraestructura del aeropuerto y las caracterizaciones de las configuraciones futuras considerando los horizontes de implantaciones durante 5 años, 10 años, 20 años y la implementación final planificada para la explotación de la capacidad máxima del sitio del aeropuerto, y siempre que se planifiquen fases específicas con cambios significativos en la infraestructura. Sin embargo, siempre que la planificación tenga horizontes de implantación diferentes a los informados, se debe presentar un plan para este horizonte específico, que caracterice la configuración de la infraestructura en esa fase.

Estado 3:

Los Planes Maestros de aeropuertos concesionados son actualizados cada vez que se re licita la concesión o el aeropuerto es concesionado por primera vez.

Estado 4:

Sobre el Horizonte de planificación es en Fase 1, Fase 2 y Máximo desarrollo, el cual está relacionado al fin del periodo de la concesión correspondiente. En el caso de otros aeródromos, aplican 20 años como referencia para el horizonte de máximo desarrollo.

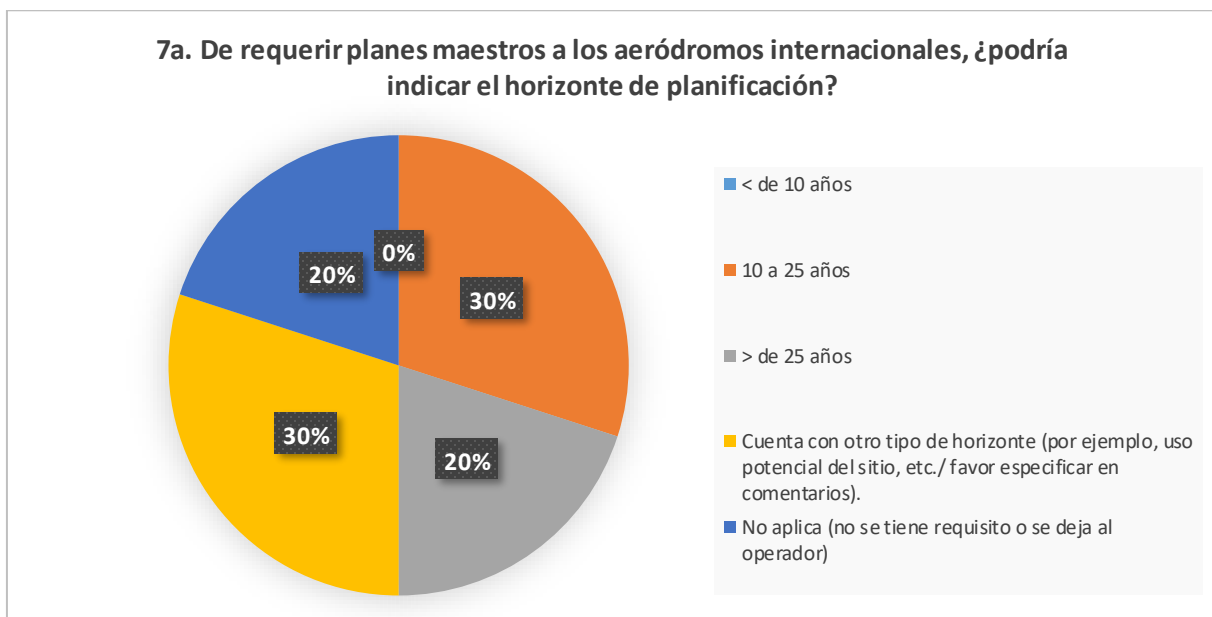


Figura 7a: resultados de pregunta 7a

Con relación a la actualización, se tienen resultados mayoritariamente con plazos de revisión de 5 años o menos, pero algunos incluyen otros requerimientos. Algunos ejemplos son:

Estado 1:

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

La actualización es responsabilidad del operador del aeródromo siempre que haya un cambio en la planificación para expandir la infraestructura del aeropuerto o llegar al último año planificado de planificación.

Estado 2:

El horizonte de planificación se plantea hasta saturación con etapas de ejecución intermedias.

Estado 3:

Al presente no está especificado cada que tiempo debe ser actualizado los planes maestros, esto se deja criterio de los operadores de aeródromos

Estado 4:

En el Reglamento Aeronáutico de XXX, establece que los planes maestros aeroportuarios se revisan cada 3 años y se actualizan cada 6 años.



Figura 7b: resultados de pregunta 7b

8. De requerir planes maestros locales a los aeródromos internacionales, ¿existe algún requerimiento específico acerca de cuáles aeródromos requieren un plan maestro? (por tráfico, localidad, tipo de concesión, otros).

La mayoría de los Estados respondieron que no tienen requisitos específicos de aplicabilidad.

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

8. De requerir planes maestros locales a los aeródromos internacionales, ¿existe algún requerimiento específico acerca de cuáles aeródromos requieren un plan maestro? (por tráfico, localidad, tipo de concesión, otros).
Favor indicar:

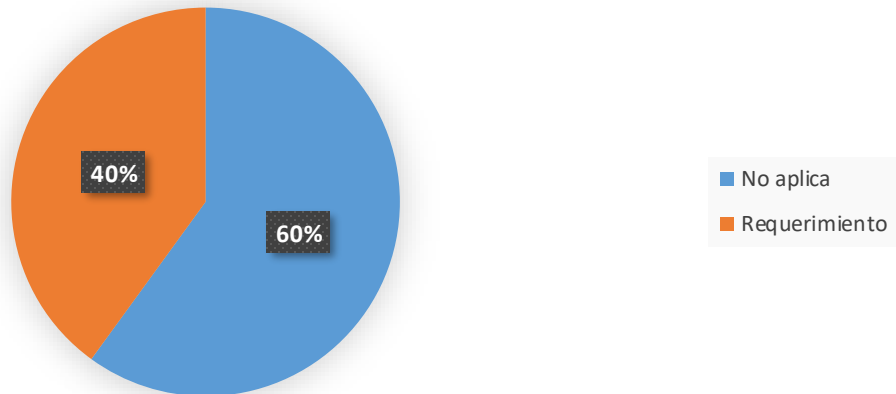


Figura 8: resultados de pregunta 8

9. ¿La Autoridad de Aviación Civil de su Estado se involucra en el proceso de aprobación de dichos planes maestros?

Esta pregunta se realiza debido a que en algunos Estados la supervisión y proceso de aprobación de los planes maestros están bajo otra entidad que no es la AAC, como por ejemplo oficinas de planificación del Ministerio de Transportes o de Obras Públicas, Oficina de Concesiones o Gestor de la Concesión, en los casos de aquellos Estados que han concesionado sus aeródromos.

La mayoría de los Estados cuenta con mecanismos para que la AAC se involucre en el proceso.

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

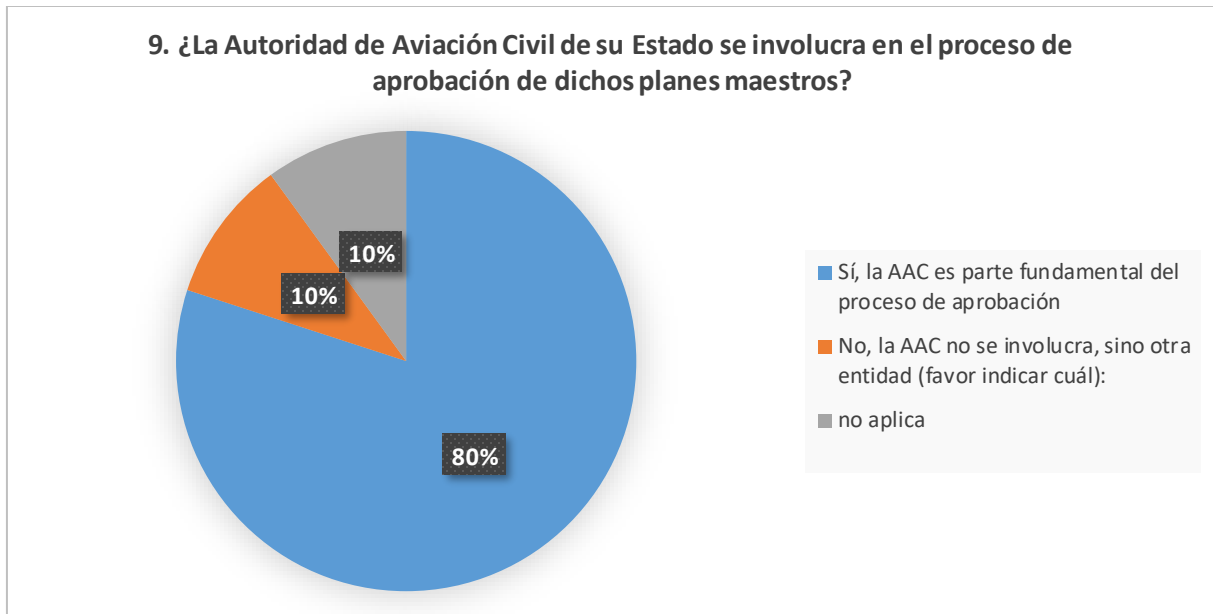


Figura 9: resultados de pregunta 9

10. ¿Cuenta el Estado con un criterio de evaluación para estos planes maestros?

Esta pregunta busca identificar si los Estados efectivamente cuentan con criterios para evaluar los planes, de manera que se pueda identificar si es una necesidad la preparación de un modelo de criterios de evaluación que los Estados puedan utilizar/armonizar.

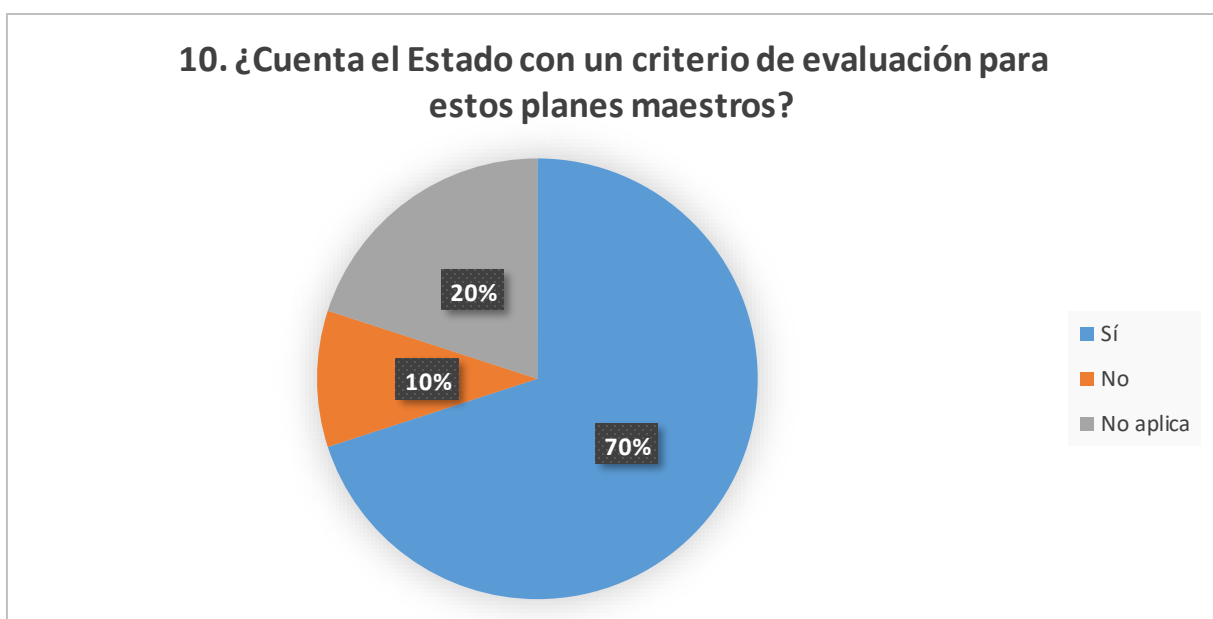


Figura 10: resultados de pregunta 10

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Procesos consultivos

Los procesos consultivos aportan transparencia y permiten una mayor aceptación y menor rechazo de la implementación de los planes maestros. Es sabido que los planes en muchas latitudes generan rechazo de varios grupos interesados, en especial cuando dichos grupos no son considerados en las etapas de preparación, pero si son fuertemente impactados por las decisiones. También, los procesos consultivos buscan traer a la mesa información veraz y precisa de los planes de las partes interesadas (como es en el caso de información de planificación de las líneas aéreas, planificación urbana, etc.).

Esta sección busca identificar la oportunidad de apoyar a los Estados mediante guías o coordinaciones interestatales para facilitar los procesos consultivos con las partes interesadas, en un ambiente donde exista protección de la información de manera que se pueda contar con la información lo mayor precisa posible.

11. ¿Cuenta el Estado con un proceso consultivo debidamente documentado para la planificación de los aeródromos/aeropuertos que involucre a la industria y a otras partes interesadas (como por ejemplo las comunidades)?

La mayoría de los Estados no cuentan con procesos consultivos formalmente establecidos y/o cuentan con algunos procesos, pero no los suficientes para garantizar el aporte de todos los grupos de interés en una planificación maestra de aeródromo.

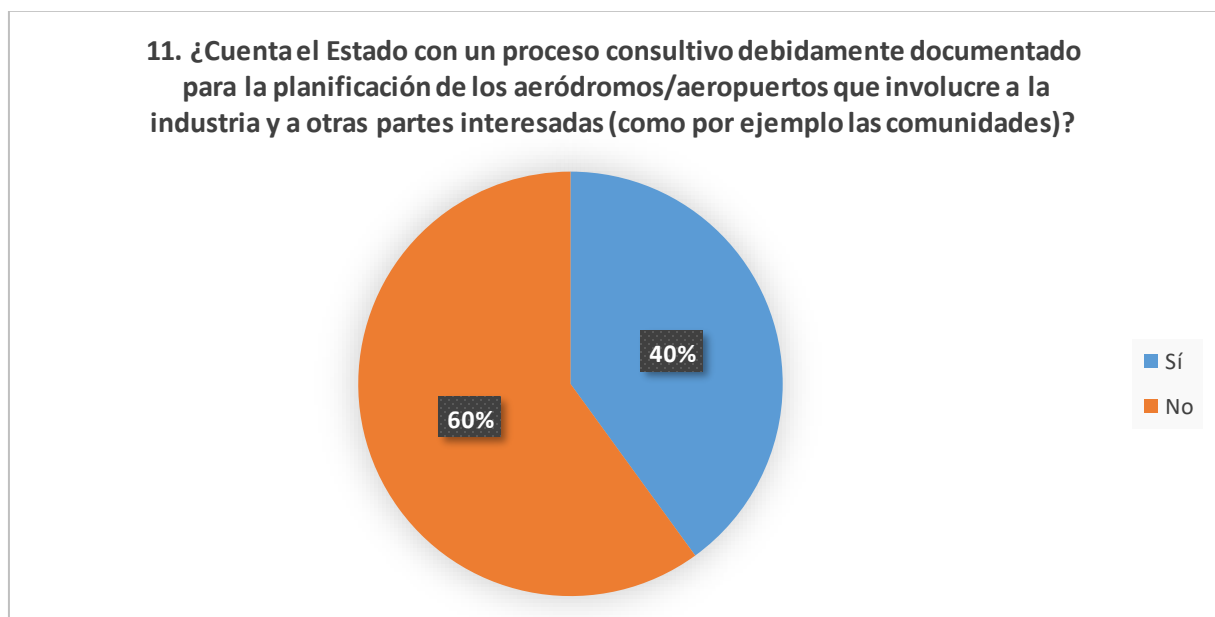


Figura 11: resultados de pregunta 11

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

12. De contar con un proceso consultivo, favor enumerar los alcances utilizados en dicho proceso

- Comités consultivos permanentes o ad hoc
- Reuniones públicas
- Reuniones con las partes interesadas (por ejemplo, solo del aeropuerto, aerolínea, etc.)
- Focus groups
- Proceso público de consulta (recepción de comentarios por escrito sin interacción)
- Discusiones individuales
- Otros mecanismos (favor indicar)

A los Estados que contestaron Sí a la pregunta 11, indican en su mayoría que incorporan reuniones con las partes interesadas, usualmente las líneas aéreas u otras partes interesadas **dentro** del aeropuerto.

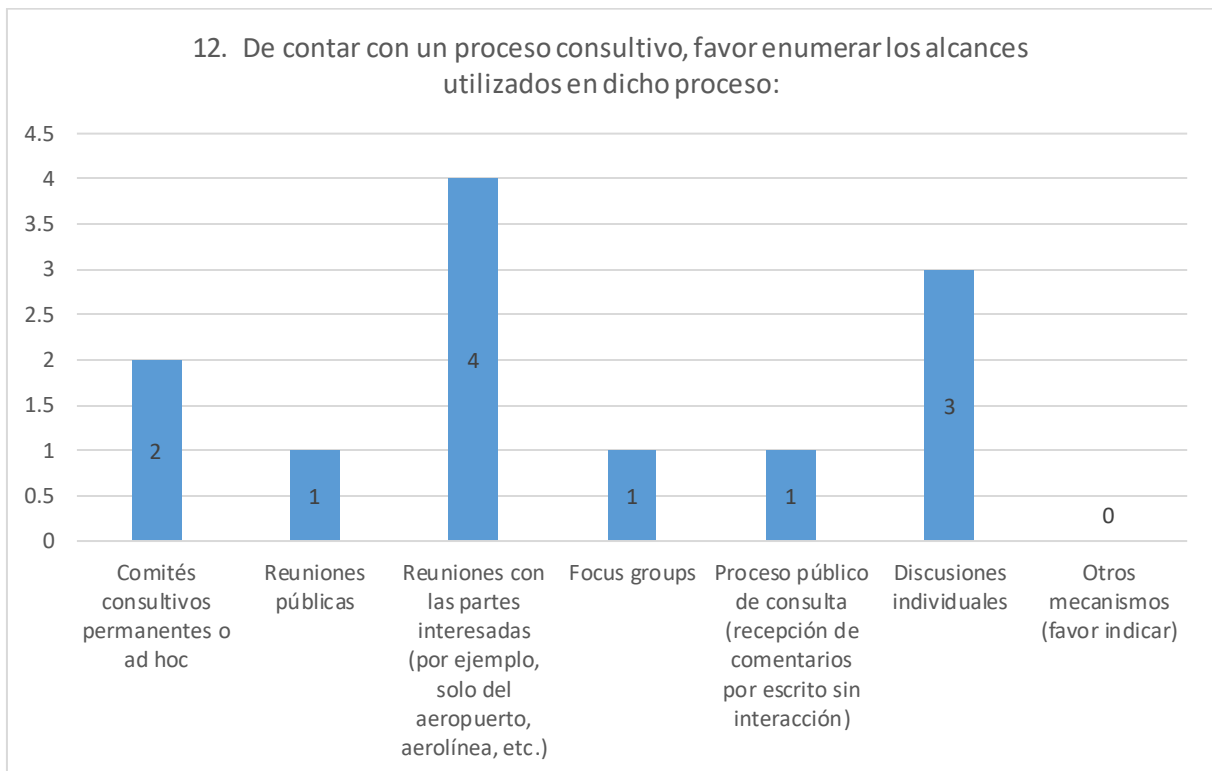


Figura 12: resultados de pregunta 12

13. De contar con una guía regional preparada por los Estados de la Región en conjunto con la OACI con procesos y términos de referencia de cómo preparar comités para garantizar un proceso consultivo en la planificación de infraestructura aeroportuaria ¿estaría su Estado dispuesto a adaptar dichos mecanismos?

Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

La mayoría de los Estados SAM contestaron que estarían dispuestos a adaptarse a mecanismos de consulta que sean preparados a nivel regional, lo que ofrece una oportunidad de trabajo para garantizar una consulta adecuada con las partes interesadas de un plan maestro o director.

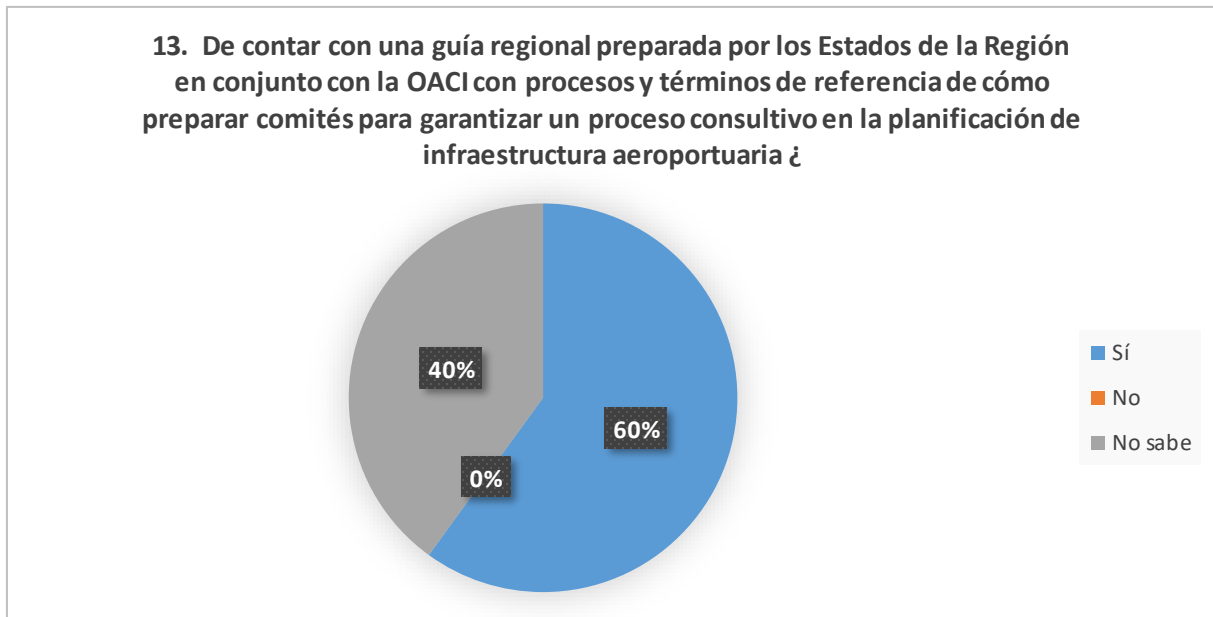


Figura 13: resultados de pregunta 13

Planes Maestros

Esta sección (pregunta 14 de la encuesta) busca enumerar los planes maestros en cada Estado y su estatus. Los mismos se presentan en el Apéndice a este reporte.

Personal

Esta sección tiene como objetivo identificar aquellas brechas que pudiesen existir con las competencias necesarias (know-how) para atender los aspectos de planificación aeroportuaria a nivel AAC.

15. ¿Cuenta su Estado con un departamento, sección u organismo encargado de manera exclusiva a la planificación de los aeropuertos y revisión y fiscalización de los planes maestros?

Esta pregunta se hace a nivel Estado, dado que en algunos Estados los aspectos de planificación maestra de aeropuertos no se encuentra necesariamente bajo la AAC, sin embargo, la mitad de los Estados indican que no cuentan con ningún tipo de organismo para la planificación, revisión o fiscalización de estos planes. Existe una oportunidad de mejora de crear esas competencias en los Estados para mejorar la planificación con una mirada Estado.

**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**



Figura 15: resultados de pregunta 15

17. ¿Qué provisiones tiene el Estado para mantener en su institución personal competente en aspectos de planificación aeroportuaria?

Bajo esta pregunta los Estados tenían la opción de incluir texto libre. Allí, varios Estados indicaron sus retos conforme la competencia de su personal en aspectos de planificación. Algunos ejemplos son:

Estado 1:

Capacitaciones, talleres y Diplomaturas de modalidad a distancia.

Estado 2:

No se aplica. Los servidores se seleccionan mediante licitación pública que delimita áreas macro y no capacitación específica en el área de planificación. Una vez seleccionado, dentro de la Agencia es posible especializarse en el tema.

Estado 3:

Existe personal que cuenta actualmente con las competencias necesarias para mantener actualizados los planes maestros, además en forma permanente se promueve la capacitación de los funcionarios dentro de las capacidades presupuestarias de la Dirección de Aeropuertos.

Estado 4:



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Esta comprendido dentro del plan de capacitación del personal de la Dirección de Gestión Aeroportuaria, para la conformación del departamento responsable de la preparación y seguimiento de los planes maestros de los aeropuertos y aeródromos bajos la administración de la AAC.

Estado 5:

La Dirección General de Aeronáutica Civil del Estado, según requerimiento que hace a la OACI, contrata los servicios de personal competente en aspectos de planificación aeroportuaria a través del Proyecto XXXX.



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Conclusiones

Los Estados de la región SAM tienen diferentes realidades, pero comparten en gran medida problemáticas relacionadas con la adecuada planificación aeroportuaria. En muchos centros de conexión a nivel regional, existen problemas de saturación y demoras relacionadas a esto, y en algunas cosas, con poca o ninguna capacidad de crecimiento debido al desarrollo urbanístico alrededor de estos aeródromos.

La realidad regional es que en la mayoría de los Estados se está sufriendo las consecuencias de una planificación inadecuada en el pasado. Con miras a mitigar el impacto de esto, los Estados SAM han tomado medidas con procesos que garanticen una planificación maestra adecuada, que responda las necesidades estatales y regionales, y no exclusivamente a las necesidades locales. No obstante, existen oportunidades de mejora.

Los resultados de la encuesta ofrecen una línea base para el seguimiento de las actividades del Proyecto de Planificación Aeroportuaria aprobado por los Estados bajo el programa AGA del GREPECAS y también, ofrece algunas líneas de acción identificadas en la cual el proyecto puede enfocarse:

- **Procesos consultivos:** a pesar que los Estados cuentan con algunos elementos de procesos consultivos, existe una oportunidad para mejorar estos procesos en la forma de proveer guías regionales para su implementación local. El involucramiento de los operadores de aeronaves es fundamental en este proceso.
- **Personal:** existen oportunidades identificadas de trabajar con los Estados en elevar la competencia en aspectos de planificación aeroportuaria, en especial, dentro de las AAC. Esto se podría lograr mediante varios mecanismos, como entrenamiento.
- **Alineamiento Plan Global-Regional-Nacional:** la encuesta también permite identificar la línea base de los Estados con miras a una posible colaboración a nivel regional, que permita que los aeródromos estén preparados tanto ahora como en el futuro para soportar las mejoras y ambiciones del sistema regional de navegación aérea, materia que se trata en el plan regional de navegación aérea, en alineamiento al GANP.



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

APÉNDICE 1 – Estatus de Planes Maestros Aeroportuarios SAM

Estado	Aeródromo	Año de revisión
Argentina	BUENOS AIRES/ AEROPARQUE JORGE NEWBERY	En proceso de revisión
Argentina	EZEIZA / MINISTRO PISTARINI	En proceso de revisión
Argentina	SAN CARLOS DE BARILOCHE	En proceso de revisión
Argentina	MENDOZA/ EL PLUMERILLO	En proceso de revisión
Argentina	CATARATAS DEL IGUAZÚ/Myor. CARLOS E. KRAUSE	En proceso de revisión
Argentina	CORDOBA/ Ing. Aer. A.L.V. TARAVELLA	En proceso de revisión
Argentina	COMODORO RIVADAVIA / Gral. E. MOSCONI	En proceso de revisión
Argentina	MAR DEL PLATA / ASTOR PIAZZOLLA	En proceso de revisión
Argentina	RIO GALLEGOS / PC. Norberto FERNANDEZ	En proceso de revisión
Argentina	SAN FERNANDO	Revisión 2022
Argentina	RESISTENCIA	Revisión 2022
Argentina	TUCUMAN / Tte. BENJAMIN MATIENZO	Revisión 2022
Argentina	SALTA / Gral. Don MARTIN MIGUEL DE GUEMES	Revisión 2022
Argentina	SAN JUAN/ DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO	Revisión 2022
Argentina	RIO GRANDE	En proceso de aprobación
Argentina	POSADAS / LIBERTADOR Gral. D. J.DE SAN MARTIN	En proceso de aprobación
Argentina	FORMOSA	En proceso de aprobación
Argentina	ROSARIO / ISLAS MALVINAS	En proceso de aprobación
Argentina	JUJUY / Gobernador GUZMAN	En proceso de aprobación
Bolivia	El Alto	2015
Bolivia	Jorge Wilstermann	2015
Bolivia	Viru Viru	2015
Bolivia	La Joya Andina - Uyuni	2016
Bolivia	Oriel Lea Plaza	2017
Bolivia	San Ignacio de Velasco	2017
Bolivia	Guayaramerín	2018
Brasil	SBAR - SANTA MARIA	2017 (Aprobado)
Brasil	SBBE - INTERNACIONAL DE BELÉM/VAL DE CANS/JÚLIO CEZAR RIBEIRO	2015 (Validado)
Brasil	SBBV - ATLAS BRASIL CANTANHEDE	2017 (Validado)
Brasil	SBBR - PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK	2019 (Aprobado)
Brasil	SBKP - VIRACOPOS	2013 (Aprobado)
Brasil	SBCG - CAMPO GRANDE	2017 (Aprobado)
Brasil	SBCF - TANCREDO NEVES	2018 (Aprobado)
Brasil	SBCR - CORUMBÁ	2016 (Aprobado)
Brasil	SBCZ - CRUZEIRO DO SUL	2012 (Validado)
Brasil	SBCY - MARECHAL RONDON	2014 (Validado)
Brasil	SBCT - AFONSO PENA	2016 (Aprobado)
Brasil	SBFL - HERCÍLIO LUZ	2014 (Validado)
Brasil	SBFZ - PINTO MARTINS	2020 (Aprobado)
Brasil	SBFI - CATARATAS	2016 (Aprobado)
Brasil	SBGO - SANTA GENOVEVA/GOIÂNIA	2017 (Aprobado)
Brasil	SBJP - PRESIDENTE CASTRO PINTO	2013 (Validado)
Brasil	SBMQ - ALBERTO ALCOLUMBRE	2018 (Aprobado)



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Brasil	SBEG - EDUARDO GOMES	2015 (Validado)
Brasil	SBNF - MINISTRO VICTOR KONDER	2013 (Aprobado)
Brasil	SBPK - PELOTAS	2016 (Aprobado)
Brasil	SBPP - PONTA PORÃ	2015 (Aprobado)
Brasil	SBPA - SALGADO FILHO	2019 (Validado)
Brasil	SBPV - GOVERNADOR JORGE TEIXEIRA DE OLIVEIRA	2018 (Aprobado)
Brasil	SBSL - MARECHAL CUNHA MACHADO	2014 (Validado)
Brasil	SBTT - TABATINGA	2012 (Validado)
Colombia	Aeropuerto Eldorado	2013
Colombia	Aeropuerto Jose Maria Cordova de Rionegro	2016
Colombia	Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	2015
Colombia	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali	2014
Colombia	Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla	2019
Colombia	Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	2008
Colombia	Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta	2008
Colombia	Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta	2008
Colombia	Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo de Leticia	2008
Colombia	Aeropuerto Matecaña de Pereira	2018
Colombia	Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andres Islas	2017
Colombia	Aeropuerto El Eden de Armenia	2012
Colombia	Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	2009
Colombia	Aeropuerto Alfonso Lopez de Valledupar	2009
Chile	Arturo Merino Benítez de Santiago	2012
Chile	Chacalluta de Arica	2016
Chile	Diego Aracena de Iquique	2013
Chile	Andrés Sabella de Antofagasta	2009
Chile	Mataverí de Rapa Nui	2008
Chile	El Tepual de Puerto Montt	2013
Chile	Presidente Carlos Ibáñez del Campo	2016
Ecuador	QUITO	2015
Ecuador	GUAYAQUIL	2015
Ecuador	MANTA	2010
Ecuador	LATACUNGA	2010
Panamá	Aeropuerto Internacional de Tocumen	En proceso de aprobación
Panamá	Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico	En preparación
Perú	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (plan maestro y plan de desarrollo para ampliación)	2008-2018
Perú	Aeropuerto Internacional Alf. FAP Alfredo Rodríguez Ballón de la ciudad de Arequipa	2015
Perú	Aeropuerto Internacional Cap. FAP José Abelardo Quiñónes Gonzáles Gran General del Aire del Perú de la ciudad de Chiclayo.	2018
Perú	Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta de la ciudad de Iquitos	2019
Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP David Armando Abensur Rengifo de la ciudad de Pucallpa	2019
Perú	Aeropuerto Internacional "Capitán FAP Victor Montes Arias" de la Ciudad de Talara	2012



Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN) Reporte de encuesta

Perú	Aeropuerto Capitán FAP Renán Elías Olivera de la ciudad de Pisco	2018
Perú	Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos de la ciudad de Trujillo	2019
Perú	Aeropuerto Internacional Crnl. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa de la ciudad de Tacna	2014
Perú	Aeropuerto Internacional Inca Manco Cápac de la ciudad de Juliaca	2014
Perú	Aeropuerto Internacional de Chinchero, Cuzco * (<i>*El aeropuerto internacional operativo en Cuzco, a cargo de CORPAC, no tiene PM, sin embargo, el nuevo aeropuerto (AICC) que está en gestión de construcción sí y es el que se indica</i>)	2014
Venezuela	Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI)	2014
Venezuela	Aeropuerto Internacional La Chinita (SVMC)	2017
Venezuela	Aeropuerto Internacional José Antonio Anzoátegui (SVBC)	2006
Venezuela	Aeropuerto Internacional Arturo Michelena (SVVA)	2017
Venezuela	Aeropuerto Internacional Jacinto Lara (SVBM)	2017
Venezuela	Aeropuerto Internacional Santiago Mariño (SVMG)	2017
Venezuela	Aeropuerto Internacional Josefa Camejo (SVJC)	2016
Venezuela	Aeropuerto Internacional José Tadeo Monagas (SVMT)	1998
Venezuela	Aeropuerto Internacional Buena Ventura Vivas (SVSO)	2012
Venezuela	Aeropuerto Internacional Juan Vicente Gómez (SVSA)	2004



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

APÉNDICE 2 – Encuesta enviada a los Estados SAM mediante oficio SA159

ADJUNTO A a la comunicación SA-159

CUESTIONARIO SOBRE LA PLANIFICACION AEROPORTUARIA EN LOS ESTADOS DE LA REGION SUDAMERICANA

Estado/Organización: _____

Planificación Nacional

1. ¿Cuenta el Estado con un plan o estrategia nacional de uso de aeródromos/aeropuertos? (Favor seleccionar la opción aplicable)

Sí, se cuenta con un plan nacional de uso de aeródromos como un documento independiente.	
Sí, se cuenta con un plan nacional de uso de aeródromos que forma parte del Plan Nacional de Navegación Aérea	
Sí, se cuenta con un plan nacional de uso de aeródromos que forma parte de otro plan Estatal (aparte del Plan de Navegación Aérea)	
No se cuenta con un plan nacional de uso de aeródromos/aeropuertos	

2. De contar con un plan nacional de uso de aeródromos/aeropuertos, ¿Cuándo fue actualizado?

Hace menos de 5 años	
Hace más de 5 años	
No aplica	

Legislación

3. ¿Cuenta el Estado con requisitos (a través de legislación nacional, contrato de concesión, regulación, otro) que requiera a los explotadores/operadores de aeródromos internacionales preparar y mantener planes maestros aeroportuarios?

Sí	
No	
No aplica	

Por favor agregue comentarios si es necesario:



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

--

4. Si la respuesta a la pregunta (3) es "Sí", favor indicar el mecanismo:

Ley	
Regulación/reglamento	
Contrato de concesión	
Otro mecanismo (favor indicar):	

5. ¿Cuenta el Estado con requisitos propios para la preparación o términos de referencia de planes, o hacen referencia a estándares internacionales (niveles de servicio, manual IATA ADR, OACI Doc 9184, otro)?

Requisitos propios	
Referencia a otros documentos (favor mencionar):	
No aplica	

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--

6. De requerir planes maestros a los aeródromos internacionales, ¿es requerido que estos planes estén alineados con los requerimientos del Plan Nacional de uso de aeródromos o requisitos del Estado?

Sí	
No	
No aplica	

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

7. De requerir planes maestros a los aeródromos internacionales, ¿podría indicar el horizonte de planificación y cada que tiempo (ciclo) se requiere su actualización?

Horizonte de planificación

< de 10 años	
10 a 25 años	
> de 25 años	
Cuenta con otro tipo de horizonte (por ejemplo, uso potencial del sitio, etc./ favor especificar en comentarios).	
No aplica (no se tiene requisito o se deja al operador)	

Ciclo de actualización

Cada 5 o menos años	
> 5 años	
No aplica	

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--

8. De requerir planes maestros locales a los aeródromos internacionales, ¿existe algún requerimiento específico acerca de cuáles aeródromos requieren un plan maestro? (por tráfico, localidad, tipo de concesión, otros). Favor indicar:

No aplica	
Requerimiento (Favor indicar):	

9. ¿La Autoridad de Aviación Civil de su Estado se involucra en el proceso de aprobación de dichos planes maestros?

Sí, la AAC es parte fundamental del proceso de aprobación	
No, la AAC no se involucra, sino otra entidad (favor indicar cuál):	
No aplica	



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

10. ¿Cuenta el Estado con un criterio de evaluación para estos planes maestros?

Sí	
No	
No aplica	

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--

Procesos consultivos

11. ¿Cuenta el Estado con un proceso consultivo debidamente documentado para la planificación de los aeródromos/aeropuertos que involucre a la industria y a otras partes interesadas (como por ejemplo las comunidades)?

Sí	
No	

12. De contar con un proceso consultivo, favor enumerar los alcances utilizados en dicho proceso:

Comités consultivos permanentes o ad hoc	
Reuniones públicas	
Reuniones con las partes interesadas (por ejemplo, solo del aeropuerto, aerolínea, etc.)	
Focus groups	
Proceso público de consulta (recepción de comentarios por escrito sin interacción)	
Discusiones individuales	
Otros mecanismos (favor indicar)	

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--

13. De contar con una guía regional preparada por los Estados de la Región en conjunto con la OACI con procesos y términos de referencia de cómo preparar comités para garantizar un proceso consultivo en la planificación de infraestructura aeroportuaria ¿estaría su Estado dispuesto a adaptar dichos mecanismos?



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

Sí	
No	
No sabe	

Planes Maestros

14. ¿Cuenta sus aeródromos internacionales con planes maestros? De ser así, favor indique en qué aeropuertos y en qué año fue su última revisión:
**Nota: si un aeródromo internacional no es listado aquí, se entenderá que no cuenta con un plan maestro. Agregar más líneas de ser necesario.*

Aeropuerto	Año

Por favor agregue comentarios si es necesario:

--

Personal

15. ¿Cuenta su Estado con un departamento, sección u organismo encargado de manera exclusiva a la planificación de los aeropuertos y revisión y fiscalización de los planes maestros?

Sí	
No	
No aplica	

16. De ser la pregunta previa un Sí, favor indicar el nombre de la entidad o departamentos responsable y cantidad de personas competentes para llevar a cabo estas actividades:

Entidad:	
Cantidad de personal competente en temas de planificación aeroportuaria:	
No aplica	



**Planificación Aeroportuaria en la Región SAM (SAM ADPLAN)
Reporte de encuesta**

17. ¿Que provisiones tiene el Estado para mantener en su institución personal competente en aspectos de planificación aeroportuaria?
