



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*

Décima Reunión del Comité de Coordinación (RCC/10)

Lima, Perú, del 25 al 26 de agosto de 2016

**Asunto 2
de la Agenda:**

**INFORME SOBRE EL CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE ACTIVIDADES APROBADO
POR EL COMITÉ DE COORDINACIÓN PARA EL AÑO 2016**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los resultados de las actividades realizadas por el proyecto RLA/06/901 desde la Novena Reunión del Comité de Coordinación (Lima, Perú, 1 al 3 de diciembre de 2015) hasta la fecha.

Referencias:

- Documento de Proyecto RLA/06/901.
- Informe final de la Séptima Reunión del Comité de Coordinación del Proyecto Regional RLA/06/901 (RCC/9) (Lima, Perú, 1 al 3 de diciembre de 2015).

1. Programa de actividades del proyecto para el año 2016

1.1 El Comité de Coordinación, en su novena reunión efectuada en Lima, Perú, del 1 al 3 de diciembre de 2015, aprobó el programa de actividades del proyecto para el año 2016 que se incluye como **Adjunto 1** de esta nota de estudio.

1.2 Hasta el mes de mayo del año 2016 se logró una implementación de un 39% del presupuesto programado, con lo cual se ejecutó el 35% de las actividades programadas, adicionalmente se está implementando alrededor de USD 23,500 en actividades de asistencia solicitadas por Perú.

1.3 Para la ejecución del programa de actividades se han utilizado distintos mecanismos, como el Grupo de Implantación SAM (SAM/IG), misiones de expertos de los Estados participantes encargados de elaborar la documentación necesaria y la convocatoria a cursos, seminarios y talleres sobre los distintos temas previstos.

2. Resumen de las actividades ejecutadas

2.1 En relación con el **Resultado 1.1** del proyecto, *Implantación de la navegación basada en la performance (PBN)*, se programaron la siguientes actividades:

2.1.1 *Primer Taller de Implementación PBN (PBN/IMP/1)*

- El taller se llevó a cabo del 25 al 29 de abril en Lima, Perú. Participaron 38 personas de 11 Estados SAM y se asignaron 11 becas.

2.1.2 *Segundo Taller de Implementación PBN en TMA y actividades PANS-OPS relacionadas*

- Actividad propuesta a modificarse en razón de las dificultades encontradas en el avance en la implantación de los diseños de navegación basada en la performance (PBN) en varias Áreas Terminales y la afectación al estudio detallado de la Red de Rutas ATS SAM con miras a elaborar la Versión 04 de la Red de Rutas, por este motivo el Décimo Séptimo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/17) (Lima, 9-13 de mayo de 2016) solicitó se consulte a la RCC para modificar el programa de actividades de este año. Para ello se circuló la carta SA5439 del 25 de mayo solicitando la aprobación del cambio cuya fecha de respuesta fue para el 17 de junio 2016. Dado que no hubo ninguna objeción se procedió con la modificación.

2.2 En relación con el **Resultado 1.3** del proyecto, *Implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal*, se realizó la siguiente actividad:

2.2.1 *Taller para la Implementación de Enlace de Datos de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) para las Regiones NAM/CAR/SAM*

- El Taller se llevó a cabo del 18 al 21 de abril en Philipsburg, St. Marteen. Participaron 47 personas de 5 Estados y se asignaron 3 becas.

2.2.2 *Taller / seminario para la implementación del GNSS en apoyo al PBN*

- En proceso

2.2.3 *Guía de orientación con consideraciones técnicas para el apoyo en la implantación del ATFM*

- En proceso

2.3 En relación con el **Resultado 1.6** del proyecto, *Plan de acción para las mejoras en el diseño y gestión de aeródromos elaborados* - se planificó llevar a cabo las actividades detalladas a continuación:

2.3.1 *Practica en un aeropuerto para implementación de A-CDM*

- En proceso.

2.4 En relación con el **Resultado 1.7** del proyecto, *Plan de acción para la implantación de mejoras funcionales en la provisión de los servicios de información aeronáutica elaborado*. - se programaron las siguientes actividades

2.4.1 *Seminario e-AIP*

- Ya se han contactado y se ha confirmado la presencia de los dos expertos que dirigirán el Seminario.
- Actualmente, se está contactando con representantes de la industria para participar como expositores.

- A finales de junio se enviará la carta convocatoria para el Seminario.

2.5 En relación con el **Resultado 1.8** del proyecto, *Plan de acción de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional elaborado - se programaron las siguientes actividades:*

2.5.1 **Taller sobre SIGMET**

- En proceso.
- Se ha confirmado la presencia de los tres expertos que dictaran el Taller, quienes son los siguientes:
 - Michel Davidson, National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA – USA)
 - Gabriel Damiani – VAAC Buenos Aires.
 - Luis Granda Sotelo – CORPAC Perú.
- Se ha circulado la carta convocatoria la última semana de abril.
- Ya se han confirmado la presencia de 10 delegados de los Estados hasta el momento.

2.6 En relación con el **Resultado 1.10** del proyecto, *Estudio sobre optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM elaborado - se programaron las siguientes actividades:*

2.6.1 **Versión 04 Red de Rutas SAM**

- Actividad modificada conforme lo indicado en el punto 2.1.2; proponiéndose realizar el “Desarrollo del Concepto Operacional sobre la Estructura de Rutas PBN (Rutas ATS, SID y STAR) para el período 2017-2019”. Para ello se circuló la carta SA5439 del 25 de mayo solicitando la aprobación del cambio cuya fecha de respuesta fue para el 17 de junio 2016. Dado que no hubo ninguna objeción se procedió con la modificación.

2.6.2 **Octavo Taller de Optimización de Rutas ATS (ATSRO/8) (ASBU B0-FRTO)**

- Actividad suspendida conforme lo indicado en 2.1.2. Para ello se circuló la carta SA5439 del 25 de mayo solicitando la aprobación del cambio cuya fecha de respuesta fue para el 17 de junio 2016. Dado que no hubo ninguna objeción se procedió con la modificación.

2.7 En relación con el **Resultado 2.2** del proyecto, *Asistencia para la implantación de sistemas de garantía de calidad en Meteorología Aeronáutica (QMS MET) que incluya los procedimientos*, se planificó llevar a cabo las actividades detalladas a continuación:

2.7.1 **Taller de Evaluación y Gestión de Riesgo de los Servicios Meteorológicos (Adecuación de la NORMA ISO 9001:2015)**

- En proceso.
- Se envió carta a la Oficina Regional de la Organización Meteorológica Mundial para las Américas para solicitar el apoyo de presencia de los delegados de los Estados.
- Se ha contactado con la Presidencia de la AR III de la OMM para la designación de Experto.
- La última semana de junio serán enviada la carta convocatoria.

2.8 En relación con el **Resultado 3.2** del proyecto, *Asistencia para la implantación de sistemas de comunicación de datos entre instalaciones ATS (OLDI y AIDC) proporcionada*, se planificó llevar a cabo las actividades detalladas a continuación:

- 2.8.1 ***Primera Reunión de implantación AIDC***
- Tuvo lugar en Lima del 28 al 30 de marzo. Asistieron 23 participares de 8 Estados. Se asignaron 6 becas.
- 2.8.2 ***Segunda Reunión de implantación AIDC***
- En proceso.
- 2.8.3 ***Misión AIDC Asunción, Paraguay***
- En proceso.
- 2.8.4 ***Misión AIDC Curitiba, Brasil***
- En proceso.
- 2.9 **Otras Actividades**
- 2.9.1 ***Décimo séptimo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/17)***
- Tuvo lugar en Lima del 9 al 13 de mayo. Asistieron 56 participantes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Francia, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, 1 Organismo Internacional (IATA) y 2 Empresas Internacionales (SITA y THALES). Se asignaron 15 becas.
- 2.9.2 ***Décimo octavo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/18)***
- En proceso.
- 2.10 A solicitud de Perú se implementó un Curso para Diseñadores de Procedimientos PBN (PANS OPS). El curso se realizó con éxito y permitió entrenar a 5 especialistas Peruanos; el costo del curso fue completamente asumido por Perú.

3. Evaluación anual del proyecto

- 3.1 Para la evaluación anual del proyecto se utiliza un juego de formularios que comprende cuatro partes:
- a) Situación del proyecto e indicadores de gestión y resultados.
 - b) Monitoreo y control del proyecto.
 - c) Encuesta sobre indicadores de gestión y resultados.
 - d) Calendario de fechas de entrega.
- 3.2 En la primera parte (**Apéndice A**), se exponen los productos obtenidos con la ejecución del programa de actividades aprobado por el Comité de Coordinación del Proyecto para el período bajo análisis, en relación con los objetivos inmediatos, resultados y actividades establecidos en el documento de proyecto.
- 3.3 La segunda parte (**Apéndice B**), muestra el monitoreo y control del proyecto basado en el presupuesto aprobado para la ejecución del programa de actividades del año en cuestión.
- 3.4 La tercera parte (**Apéndice C**) comprende la encuesta sobre indicadores de gestión y resultados que han completado los Estados participantes en el proyecto, con sus apreciaciones y calificaciones, incluyendo:

- I. Evaluación del proyecto actual,
- II. Evaluación de cumplimiento de objetivos,
- III. Evaluación de la ejecución del proyecto y prestación de servicios por parte de la OACI, y
- IV. Lecciones aprendidas.

3.5 La última parte (**Apéndice D**), muestra el calendario de las fechas de entrega de las tres primeras partes.

3.6 Como parte de la evaluación del proyecto la Secretaría organizó dos teleconferencias; la primera el 2 de agosto a la cual asistieron representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Perú y Uruguay, y una segunda el 9 de agosto con la asistencia de Colombia, Brasil y Perú.

3.7 Durante estas teleconferencia se tomó nota sobre el avance del programa de actividades y se completó la encuesta de indicadores de gestión y resultados. En el Apéndice C se encuentran las respuestas de: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Panamá, Peru y Uruguay, 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 2015.

3.8 Dentro de los comentarios sobre la evaluación se manifestó lo siguiente:

3.8.1 Objetivos del proyecto:

- Los objetivos del proyecto estaban bien orientados y adecuados a las necesidades de la región y responden a la estrategia y visión a largo plazo de los Estados,
- En cuanto a los recursos financieros, físicos y humanos se planteó la necesidad de contar con mayores recursos para algunas actividades.
- En relación a las partes involucradas se reiteró por parte de algunos Estados que sería importante que todos los Estados de la Región SAM participen.

3.8.2 Relativo a la gestión y uso de recursos en general se considera que se han utilizado bien los recursos del proyecto; sin embargo se consideró que se podría incrementar un porcentaje del costo para abarcar temas en tecnologías y orientación técnica necesarias

3.8.3 En el contexto anterior sobre la necesidad de contar con más actividades y por ende con mayores recursos financieros los Estados asistentes a la Teleconferencia consideraron que se deberían iniciar las acciones por parte de la Secretaria para plantear al proyecto el incremento de su contribución; en ese sentido se recomendó proponer a la RCC la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCC/10-X Incremento de la cuota del RLA06901

Considerando la necesidad de incrementar las actividades del RLA06901 se encarga al Coordinador del proyecto iniciar el análisis junto a los Puntos Focales sobre las actividades que requieren mayor soporte para la implementación del Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea Basado en el Rendimiento para la Región SAM (PBIP) por parte del proyecto y presentar una propuesta de a la próxima RCC sobre el aumento de cuota que asegure la realización de estas actividades.

3.8.4 En cuanto a los riesgos que afectarían los logros del proyecto se remarcó la importancia de que los Estados cumplan con su contribución anual a fin de no afectar las actividades del proyecto.

3.8.5 Como lecciones positivas se mencionó: la integración regional, el trabajo en equipo, la formación de expertos, la elaboración de material de asistencia técnica (guías y documentos técnicos) y las

misiones para asistencia técnica. La oportunidad que se ha tenido para la contratación de expertos de un nivel profesional destacable. La importancia de la planificación y de tener las bases conceptuales bien definidas.

3.8.6 En cuanto a oportunidad de mejora, se indicó la participación continua, activa de cada Estado; además de aumentar el número de actividades y participantes en las diferentes áreas de capacitación.

3.8.7 Como una medida preventiva se indicó la continuidad de teleconferencias periódicas en aquellas áreas donde se observa un atraso en el cumplimiento de los objetivos y conocer la causa raíz; y mejorar los tiempos de publicación de las notas de estudio de las reuniones.

3.9 Por otro lado, considerando que en varias encuestas de evaluación los Estados miembros han reiterado la necesidad de que todos los Estados de la Región SAM participen del proyecto se informa a la RCC que el mes de octubre del año 2015 y en el marco de la política de la OACI, Ningún Estado se deja atrás (NCLB) se realizó una visita de alto nivel a los Estados de Surinam y Guyana en donde se pudo reiterar la importancia para la región de la participación de ambos Estados en este proyecto. Sobre el particular, ambos Estados manifestaron su interés, sin embargo existían dificultades financieras para poder cumplir con las cuotas requeridas.

3.10 A este respecto, considerando todo lo discutido en reuniones anteriores que se refleja en el Adjunto II; y en particular la consideración que se dio durante la Cuarta Reunión del Comité de Coordinación (Lima, Perú, 1 al 3 de diciembre de 2010), relacionada a cuotas diferenciadas se solicita a los Estados a considerar ofrecer una cuota diferenciada a Guyana y Surinam tal que ambos Estados ingresen al proyecto aportando la mitad de la cuota que corresponde a un Estado.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita al Comité a que:

- a) Tome nota de la información precedente;
- b) Analice las actividades realizadas y los resultados obtenidos según la información que se presenta en el **Adjunto I** de esta nota de estudio;
- c) Examine los **Apéndices A, B, C y D** que contienen la información sobre la evaluación anual del proyecto;
- d) Analice los resultados de la encuesta realizada y considerar si es pertinente la propuesta de conclusión del ítem 3.8.3; y
- e) Analice otros aspectos referentes a este asunto que considere necesario.

Programa de actividades del Proyecto RLA/06/901 para el año 2016

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

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Primer Taller de Implementación PBN (PBN/IMP/1)	Contribuir, verificar y hacer seguimiento de las actividades de implantación PBN en las TMA de Argentina (COR; MDZ, BRC, FTE, NQN, IGR, CRD, SLA, TUC, MVD, RGL y USH), Brasil (Brasilia, Belo Horizonte y cambios en Sao Paulo), Chile (Santiago – PAMPA SUR), Ecuador (Guayaquil), Perú (Arequipa, Cuzco, Juliaca y Puerto Maldonado) y Venezuela (Maiquetía).	Lima, 18 al 22 de abril	<ul style="list-style-type: none"> • 11 Becas
Segundo Taller de Implementación PBN (PBN/IMP/2) y actividades PANS OPS relacionadas.	Contribuir, verificar y hacer seguimiento de las actividades de implantación PBN en las TMA de Argentina (BAires), Bolivia (Cochabamba, La Paz, Santa Cruz), Brasil (PBN Sur), Chile (Santiago – PAMPA SUR), Panamá (Panamá), Paraguay (Asunción) y Uruguay (Carrasco y Laguna del Sauce).	Lima, 12 al 16 de septiembre	<ul style="list-style-type: none"> • 22 Becas

Resultado 1.3 Implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Taller para la implementación de aplicaciones ATN – enlaces de datos e integración tierra-tierra	Proporcionar información actualizada y recomendaciones que permiten la implantación armonizada de las aplicaciones de la ATN: Interconexión AMHS Interconexión AIDC Enlaces de datos tierra aire	St Marteen , 18 al 21 de abril, (Evento NAM CAR SAM)	<ul style="list-style-type: none"> • 11 Becas • 1 misión

Taller / seminario para la implementación del GNSS en apoyo al PBN	Proporcionar información actualizada sobre los requerimientos de implantación del GNSS como apoyo en la implantación de la PBN: Implantación GBAS Desactivación equipos convencionales de radioayudas Evaluación en vuelo de procedimientos de navegación aérea basado en GNSS	Lima, 22 al 24 de agosto (Evento NAM CAR SAM)	<ul style="list-style-type: none"> • 11 Becas • Interpretación simultánea.
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, Perú Abril	<ul style="list-style-type: none"> • Misión de un especialista de la región por 1 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
Practica en un aeropuerto para implementación de A-CDM	Capacitar de forma práctica a funcionarios de aeropuertos que requieren implementar A-CDM; observando cómo se ejecuta este en un aeropuerto.	Sao Paulo, 19 al 21 de octubre	<ul style="list-style-type: none"> • 11 becas • Misión de un especialista

Resultado 1.7 Plan de acción para la implantación de mejoras funcionales en la provisión de los servicios de información aeronáutica elaborado.

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Seminario e-AIP	Capacitar a funcionarios AIS en e-AIP	Lima, 22 al 25 de noviembre	<ul style="list-style-type: none"> • Misión de 2 expertos de la región. • 11 becas

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
Taller sobre SIGMET	<ul style="list-style-type: none"> Capacitar a funcionarios de los Estados en Técnica de Predicción para elaboración de SIGMET por Turbulencia en Aire Claro, Englamiento y Material Radiactivo 	Lima, 16 al 18 de agosto	<ul style="list-style-type: none"> Misión 2 expertos de la Región. 11 becas.

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
Concepto Operacional sobre la Estructura de Rutas PBN (Rutas ATS, SID y STAR) para el período 2017-2019	<p>Desarrollo del Concepto Operacional sobre la Estructura de Rutas PBN (Rutas ATS, SID y STAR) para el período 2017-2019, incluyendo:</p> <p>a) Estrategia de implantación</p> <p>b) Especificación de navegación que debería ser aplicada en ruta y TMA</p> <p>Métricas e indicadores</p>	Lima, octubre	<ul style="list-style-type: none"> Misión 2 expertos de la región por 3 semanas para desarrollar Concepto Operacional Invitación de expertos de Estados y usuarios para participar del estudio en base al perfil diseñado por la Secretaría

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

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
Taller de Evaluación y Gestión de Riesgo de los Servicios Meteorológicos (Adecuación de la NORMA ISO 9001:2015)	<p>Guía QMS/MET actualizada a la Norma ISO 9001:2015.</p> <p>Actualizar las documentaciones y procedimientos del Sistema de Gestión de la</p>	Lima, 26 al 29 de septiembre	<ul style="list-style-type: none"> Misión 2 expertos de la región. Curso Adecuación Norma ISO 9001:2015

Tareas	Entregables	Lugares y fechas de ejecución	Recursos requeridos
	Calidad de los Estados		

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
Primera Reunión de implantación AIDC	Completar el compromiso de implantación regional de la interconexión AIDC para finales del 2016	Lima, 28 al 30 de marzo	• 11 becas
Segunda Reunión de implantación AIDC	Completar el compromiso de implantación regional de la interconexión AIDC para finales del 2016	Lima, 21 al 23 de setiembre	• 11 becas
Misión AIDC Asunción Paraguay	Realizar curso práctico AIDC para el personal controlador del ACC de Asunción y completar la interconexión AIDC entre el ACC de Asunción y ACC de Resistencia	Asunción, 6 al 10 de junio	• Misión de 2 expertos en automatización de la Región
Misión AIDC Curitiba Brasil	Realizar curso práctico AIDC para el personal controlador del ACC de Curitiba y completar la interconexión AIDC entre el ACC de Curitiba y ACC de Resistencia	Curitiba, 13 al 18 de junio	• Misión de 2 expertos en automatización de la Región.
SAM/IG/17 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, 9 al 13 de mayo	• 22 becas
SAM/IG/18 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, 17 al 21 de octubre	• 22 becas

Participación de Guyana y Surinam en el proyecto RLA/06/901

1. RCC/3 (Lima, Perú, 22-23 de abril de 2010)

CONCLUSIÓN RCC/3-01 - Participación de Guyana y Surinam.- Que la Oficina Regional Sudamericana de la OACI exhorte a Guyana y Surinam a adherirse al Proyecto Regional RLA/06/901 en vista de la importancia de su participación, y/o a considerar la posibilidad de ser anfitriones de eventos de particular interés para sus administraciones asumiendo los costos del montaje en sus respectivas localidades y compartiendo la asistencia de su personal.

2. RCC/4 (Lima, Perú, 1 al 3 de diciembre de 2010)

El Comité, solicitó a la Secretaría que analice la posibilidad de proponer una cuota diferenciada para Guyana y Surinam que les facilite su participación en el proyecto, permitiendo al mismo tiempo cubrir los costos de la interpretación simultánea y traducción de documentos en los eventos en que participen. Esta propuesta podría aplicarse en la prórroga del proyecto a partir del año 2012.

3. RCC/5 (Lima, Perú, 28 al 30 de noviembre de 2011)

CONCLUSIÓN RCC/5-02 Invitación a que Colombia, Ecuador, Guyana y Surinam se adhieran al Proyecto RLA/06/901

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 siguientes Estados a que se asocien al Proyecto con una contribución anual igual a la fijada actualmente para cada Estado (USD 27,778), pidiéndoles que si tuvieran algún inconveniente para ello se sirvan comunicarlo:

- Colombia, manifestándole el beneplácito del Comité de Coordinación sobre su interés en adherirse al Proyecto y los pasos siguientes para hacer efectiva esta decisión;
- Ecuador, comunicándole 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;
- Guyana y Surinam, 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, teniendo en cuenta que su admisión obligaría a preparar la totalidad del material y a efectuar las reuniones y programas de capacitación en dos idiomas, con el consecuente incremento de los costos, los cuales ascenderían a USD 45,750 en el caso del programa anual de actividades para el año 2012, incluyendo una beca por Estado para todos los eventos de capacitación y reuniones del Grupo de Implantación SAM.

4. RCC/7 (Lima, Perú, 13 al 14 de marzo de 2014)**CONCLUSIÓN RCC/7-01 Invitación a que Guyana y Surinam se adhieran al Proyecto RLA/06/901**

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 Surinam, 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.

**1. SITUACIÓN DEL PROYECTO AL 31 DE MAYO DE 2016
E INDICADORES DE GESTIÓN Y RESULTADOS**

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 X%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X 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 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.		

<p>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:</p> <p>I. Corto plazo (hasta 2010)</p> <p>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</p> <p>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).</p> <p>II. Mediano plazo (2011 a 2015)</p> <p>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</p> <p>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>		
<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 tareas principales:</p> <p>a) Análisis de costo-beneficio;</p> <p>b) Evaluación de la seguridad operacional;</p> <p>c) Diseño de procedimientos;</p> <p>d) Simulación de operaciones en tiempo real y tiempo acelerado;</p> <p>e) Sistemas automatizados de ATC;</p> <p>f) Capacitación de controladores de tránsito aéreo;</p> <p>g) Aprobación de aeronaves y operadores;</p> <p>h) Diseño y gestión de área de control terminal;</p> <p>i) Modelo de reglamentación sobre la aplicación del GNSS (medio primario, secundario, restricciones operacionales, etc.).</p>		
<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>Primer Taller de Implementación PBN (PBN/IMP/1); y Segundo Taller de Implementación PBN (PBN/IMP/2) y actividades PANS OPS relacionadas.</p>	
<p>1.1.8 Adquirir e implementar el servicio de predicción de la disponibilidad RAIM en la Región Sudamericana, incluyendo:</p> <p>a) Determinación de las especificaciones técnicas finales en base a las especificaciones acordadas por los Estados participantes;</p> <p>b) Preparación del llamado a licitación internacional para la implantación del servicio;</p> <p>c) Definición del criterio para la evaluación de las ofertas;</p> <p>d) Convocatoria a la licitación de conformidad con los procedimientos de la OACI aplicables;</p> <p>e) Absolución de consultas de los postores;</p> <p>f) Selección de la mejor oferta;</p> <p>g) Negociación y adjudicación del contrato con el postor seleccionado;</p> <p>h) Ejecución del contrato y su supervisión.</p>		
<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>		
<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/17 y SAMIG/18</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 1.2</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
<p>1.2.1 Obtener y completar la información, tomando conocimiento sobre la situación actual en los Estados participantes, con respecto a:</p>	<p>AÑO</p>	

<p>a) Los métodos de cálculo de la capacidad aeroportuaria y del ATC;</p> <p>b) Los procedimientos de ATFM para las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estratégica de aeropuerto, • Táctica de aeropuerto, • Estratégica de espacio aéreo, • Táctica de espacio aéreo. 		
<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> <p>a) Procesamiento y visualización de datos para la gestión de la afluencia:</p> <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.; • Performance de las aeronaves; <p>b) Datos de sistemas de vigilancia (SSR, ADS, etc.);</p> <p>c) AIS/MAP (cartografía, avisos de afectaciones de la ATFM, actualización de AIRAC, etc.);</p> <p>d) Información meteorológica (MET);</p> <p>e) Datos para análisis histórico y estadístico de las operaciones aéreas, meteorología, etc.;</p> <p>f) Sistemas de comunicación para apoyar la toma de decisiones en colaboración (CDM) con:</p> <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. <p>g) Requisitos de comunicaciones necesarios para respaldar eficazmente la gestión de la afluencia del tránsito aéreo centralizada en su vinculación con:</p> <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> <p>a) ATFM estratégica de aeropuerto;</p> <p>b) ATFM táctica de aeropuerto;</p> <p>c) ATFM estratégica de espacio aéreo; y</p> <p>d) ATFM táctica de espacio aéreo.</p>		
<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> <p>a) Análisis de costo-beneficio;</p> <p>b) Definición de planes de recolección de datos;</p> <p>c) Determinación de los sistemas automatizados requeridos, incluyendo los parámetros de performance y las pruebas y evaluaciones necesarias;</p> <p>d) Actualización del concepto operacional de la ATFM SAM, en caso necesario;</p>		

<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Procedimientos aplicables a las fases estratégica, pre-táctica y táctica; . Procedimientos de coordinación y teleconferencias con las FMUs y FMPs, dependencias de los ATS, usuarios, aeropuertos y otras organizaciones involucradas; . Procedimientos para la toma de decisiones en colaboración; . Metodología para determinar la capacidad aeroportuaria y de los ATS; . Procedimiento para mantener las bases de datos de la ATFM permanentemente actualizadas; . Procedimientos para pilotos y ATC; . Mensajes de ATFM requeridos. <p>f) Modelos de AIC/NOTAM y suplementos de la AIP requeridos;</p> <p>g) Formatos de documentos de ATFM a ser incluidos en la Web SAM;</p> <p>h) Enmienda al Doc 7030 si fuese requerida;</p> <p>i) Enmiendas a las cartas de acuerdo correspondientes;</p> <p>j) Simulaciones de ATC;</p> <p>k) Armonización de requerimientos del ANP de ser aplicables;</p> <p>l) Capacitación en ATFM;</p> <p>m) Planes de contingencia.</p>		
<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>		
<p>RESULTADO 1.3</p>	<p>Implantación de mejoras de las capacidades de comunicaciones y vigilancia (CNS) para operaciones en ruta y área terminal</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 1.3</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
	<p>AÑO</p>	
<p>1.3.1 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) 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 f) Vigilancia dependiente automática por contrato (ADS/C); g) Vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS/B); h) Multilateralismo, etc.; i) Protocolos de comunicaciones utilizados. 		
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Taller para la implementación de aplicaciones ATN – enlaces de datos e integración tierra-tierra</p>	
<p>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.</p>		
<p>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.</p>	<p>Taller / seminario para la implementación del GNSS en apoyo al PBN</p>	
<p>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.</p>	<p>Guía de orientación con consideraciones técnicas para el apoyo en la implantación del ATFM</p>	

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 Causa: X	
RESULTADO 1.4	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
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 Causa: X	
RESULTADO 1.5	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
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.)		
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: 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.		
RESULTADO 1.6	Plan de acción para las mejoras en el diseño y gestión de aeródromos elaborado	
ESTADO ACTUAL	Porcentaje de avance 100%	
CRONOGRAMA PLANIFICADO	Fecha de inicio: 20 abril Fecha de entrega: 28 agosto	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: 20 de abril Fecha de entrega: 28 de agosto Desviación: X Causa: X	

RESULTADO 1.6	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
<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</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 aeronaves; 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; • La aplicación de procedimientos mejorados para minimizar el espaciado. k) Incrementar la seguridad operacional y la protección del medio ambiente. 		
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.		
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.	Practica en un aeropuerto para implementación de A-CDM	
1.6.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.		
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: X Fecha de entrega: X	
CRONOGRAMA REAL	Fecha de inicio: X Fecha de entrega: X Desviación: X Causa: X	
RESULTADO 1.7	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; 		

<p>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).</p>		
<p>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.</p>		
<p>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.</p>		
<p>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.</p>	Seminario e-AIP	
<p>1.7.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		
<p>RESULTADO 1.8</p>	<p>Plan de acción de mejoras funcionales en la provisión de servicios meteorológicos para la navegación aérea internacional elaborado.</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 1.8</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
<p>AÑO</p>		
<p>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.</p>		
<p>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 tropicales; 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.</p>		
<p>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.</p>		
<p>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.</p>	Taller sobre SIGMET	
<p>1.8.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		

RESULTADO 1.9	Capacitación de por lo menos XX funcionarios de las AAC en cada materia relacionada con los resultados precedentes.	
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 Causa: X	
RESULTADO 1.9	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
1.9.1 Preparar planes anuales de cursos, seminarios, talleres de trabajo y otros eventos que sean necesarios sobre: a) Planificación del espacio aéreo, b) Construcción de procedimientos de navegación aérea, c) Aprobación de aeronavegabilidad y operaciones, d) Evaluación de la seguridad operacional, e) Monitoreo del espacio aéreo, f) Navegación basada en la performance, g) Planificación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo, h) Planificación nacional de la navegación aérea adoptando el concepto operacional de i) Nuevas tendencias en los sistemas de comunicaciones, j) Nuevas tendencias en los sistemas de navegación, k) Nuevas tendencias en los sistemas de vigilancia, l) Nuevas tendencias en los sistemas de ensayos en vuelo, m) Uso actual y futuro del espectro radio-eléctrico en aplicaciones aeronáuticas, n) Integración de sistemas automatizados, o) Otras materias que sean requeridas.	Plan de cursos, seminarios y talleres de trabajo del proyecto aprobado por la RCC/9 para el 2016	
1.9.2 Determinar los insumos necesarios para el montaje y dictado de cada evento de capacitación.	Insumos necesarios determinados para el plan del 2016	
1.9.3 Determinar los costos de los insumos requeridos para cada evento y las disponibilidades presupuestarias para su ejecución.	Costos de los insumos requeridos determinados para el plan del 2016	
1.9.4 Preparar notas de estudio para someter los planes anuales de capacitación y sus requisitos de orden logístico y financiero a la consideración y aprobación del Comité de Coordinación del Proyecto.	Notas de estudio para el plan del 2016 preparadas.	
1.9.5 Considerar y aprobar los planes anuales de capacitación y sus requisitos.	Plan anual de capacitación para el 2016 aprobado por la RCC/9.	
1.9.6 Preparar la información, el material didáctico y las presentaciones para cada evento	Material para cada evento preparado.	
1.9.7 Notificar a los Estados participantes los detalles de los eventos de capacitación y los arreglos para ejecutarlos.	Convocatoria a cada evento notificada a los Estados participantes.	
1.9.8 Nominar candidatos a los eventos de capacitación y presentarlos a la Oficina Regional de la OACI respectiva.	Candidaturas nominadas por los Estados recibidas por la Oficina Regional SAM de la OACI.	
1.9.9 Considerar las solicitudes de beca y disponer su adjudicación de conformidad con las previsiones presupuestarias establecidas.	Solicitudes de becas procesadas y avisos de adjudicación de becas emitidos por la Oficina Regional SAM de la OACI.	
1.9.10 Ejecutar los eventos de capacitación y evaluar sus resultados.	Primera Reunión de implantación AIDC Segunda Reunión de implantación AIDC Misión AIDC Asunción Paraguay Misión AIDC Curitiba Brasil SAM/IG/17 Todos los ASBU considerados en el PBIP Todos las prioridades de implantación de SAM/IG/18 Todos los ASBU considerados en el PBIP Todos las prioridades de implantación de	
1.9.11 Preparar un informe sobre la ejecución de cada evento y sus resultados.	Informes preparados	
RESULTADO 1.10	Estudio sobre optimización de la red de rutas ATS de la Región SAM	
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 Causa: X	
RESULTADO 1.10	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
1.10.1 Preparar un diagnóstico sobre la situación actual de la red de rutas ATS de la Región SAM.		
1.10.2 Desarrollar un plan para la elaboración del estudio que incluya, entre otros: a) Lista de productos; b) Herramientas de apoyo para la ejecución de la tarea; c) Recopilación de datos y metodología.	Concepto Operacional sobre la Estructura de Rutas PBN (Rutas ATS, SID y STAR) para el período 2017-2019	
1.10.3 Elaborar el estudio de conformidad con el plan desarrollado.		
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 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 (PPF) 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		
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 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 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.		

<p>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.</p>		
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 		
<p>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.</p>		
<p>2.1.5 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		
<p>RESULTADO 2.2</p>	<p>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</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 2.2</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
	<p>AÑO</p>	
<p>2.2.1 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) 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 c) Problemas encontrados que dificultan el proceso de implantación y medidas necesarias que permitan continuarlo. 		
<p>2.2.2 Desarrollar el siguiente sistema documentario:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - 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 (WAFC) 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). 		
<p>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.</p>		

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.	Taller de Evaluación y Gestión de Riesgo de los Servicios Meteorológicos (Adecuación de la NORMA ISO 9001:2015)	
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	
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 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 Causa: X	
RESULTADO 2.4	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
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: 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: 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: a) Planificación; b) Compromiso de la administración superior respecto a la seguridad operacional;		

<p>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.</p>		
<p>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.</p>		
<p>2.4.6 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		
<p>RESULTADO 2.5</p>	<p>Adopción de programas de evaluación de la seguridad operacional por las organizaciones concernientes de cada Estado</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 2.5</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
	<p>AÑO</p>	
<p>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.</p>		
<p>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:</p> <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. 		
<p>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:</p> <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. 		
<p>2.5.4 Preparar un informe final sobre lo actuado incluyendo las recomendaciones pertinentes.</p>		
<p>RESULTADO 2.6</p>	<p>Capacitación de por lo menos 100 funcionarios en materias relacionadas con los resultados precedentes</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 Causa: X</p>	
<p>RESULTADO 2.6</p>	<p>ENTREGABLES/INDICADORES</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
	<p>AÑO</p>	
<p>2.6.1 Preparar programas de capacitación destinados a difundir la cultura de seguridad operacional entre las entidades concernientes y un enfoque moderno, basado en la prevención, para la gestión de la seguridad operacional, considerando los siguientes factores:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Marco legal y reglamentario basado en las normas y métodos recomendados de la OACI; b) Aplicación de métodos de gestión de riesgos con base científica; c) Compromiso de la administración superior respecto a la gestión de la seguridad operacional; 		

<p>d) Una cultura de seguridad operacional en las empresas que fomente las prácticas seguras, aliente las comunicaciones relacionadas con la seguridad operacional y efectúe una gestión activa de la seguridad operacional, poniendo la misma atención en los resultados que en la gestión financiera;</p> <p>e) Aplicación eficaz de los procedimientos operacionales normalizados, incluido el uso de listas de verificación y sesiones de información;</p> <p>f) Un entorno que no sea punitivo (o una cultura de justicia) para fomentar la notificación efectiva de incidentes y peligros;</p> <p>g) Sistemas para recoger, analizar y compartir datos relacionados con la seguridad operacional provenientes de operaciones normales;</p> <p>h) Investigación competente de accidentes e incidentes graves que identifique deficiencias sistémicas respecto a la seguridad operacional (en vez de buscar a quién atribuir la culpa);</p> <p>i) Integración de la instrucción sobre seguridad operacional (incluidos los factores humanos) para el personal de operaciones;</p> <p>j) Formas de compartir la experiencia adquirida y las mejores prácticas en materia de seguridad operacional por medio de un intercambio activo de información sobre seguridad operacional (entre empresas y Estados); y</p> <p>k) Vigilancia de la seguridad operacional y supervisión de la eficacia sistemáticas, dirigidas a evaluar la eficacia de la seguridad operacional y a reducir o eliminar nuevos problemas.</p>		
2.6.2 Determinar los requisitos necesarios para el montaje y dictado de cada evento, siguiendo la secuencia de acciones definida para el Resultado 1.9.		
OBJETIVO INMEDIATO N° 3	Asistencia para la implantación operacional e integración de sistemas automatizados de gestión del tránsito aéreo con una visión segura, gradual y evolutiva que facilite el intercambio de información y la toma de decisiones en colaboración sobre todos los componentes del sistema de ATM.	
RESULTADO 3.1	Sistemas automatizados ATC existentes integrados.	
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 Causa: X	
RESULTADO 3.1	ENTREGABLES/INDICADORES	OBSERVACIONES
	AÑO	
3.1.1 Actualizar y completar la información recolectada bajo el proyecto regional RLA/98/003 respecto a los trabajos sobre automatización para la Región SAM y desarrollar: <p>a) Un documento de control de interfaz (ICD);</p> <p>b) La interconexión de sistemas automatizados en la Región SAM.</p>		
3.1.2 Analizar los escenarios del entorno operacional de los ATS actuales y planificados, con miras a determinar los requisitos operacionales para la integración a corto y a mediano plazo de los sistemas automatizados existentes, y otros requisitos operacionales que atiendan las expectativas futuras de la ATM así como la determinación de los requerimientos de sistemas en las dependencias de los ATS no automatizadas.		
3.1.3 Considerando la estrategia para la integración e implantación de sistemas automatizados en las regiones CAR/SAM, contenida en el Apéndice K a la Cuestión 3 del Orden del Día del informe de GREPCAS/12, elaborar un plan de acción para la implantación de la interconexión de sistemas automatizados ATC entre ACC adyacentes en la Región SAM.		
3.1.4 Elaborar guías de orientación técnica para la operación funcional de los sistemas automatizados de la ATM, incluyendo: <p>a) Nuevas herramientas (advertencia de altitud mínima de seguridad, predicción de conflictos, alerta de conflictos, aviso de resolución de conflictos, control de conformidad de trayectoria, integración funcional de los sistemas terrestres con los sistemas de aeronave);</p> <p>b) Los datos de entrada, salida y las interfaces aplicables a las funciones y subfunciones del servicio;</p> <p>c) Las descomposiciones funcionales requeridas por todos los componentes de la ATM en sentido jerárquico;</p> <p>d) La determinación de las diferentes aplicaciones operacionales desde el nivel funcional o interfaz más bajo al más alto;</p> <p>e) Los requisitos técnicos de interoperabilidad, bases de datos, aeronaves equipadas, herramientas de software, etc., que faciliten la implantación e integración de los</p>		
3.1.5 Elaborar un estudio de costo-beneficio para la implantación/integración de los sistemas automatizados de ATM.		
3.1.6 Elaborar modelos de acuerdos técnicos/operacionales bilaterales o multilaterales, según sea adecuado, entre los Estados y organizaciones internacionales responsables de los espacios aéreos y regiones adyacentes para los ensayos y la implantación/integración operacional de los sistemas automatizados de ATM.		

3.1.7 Preparar un plan de eventos de capacitación de los recursos humanos involucrados, a nivel nacional y regional, que permitan facilitar la implantación o integración de los sistemas automatizados de ATM.		
3.1.8 Asesorar a los Estados participantes en la ejecución del plan de acción de los sistemas automatizados y en su integración, incluyendo la programación de los eventos de coordinación y capacitación que fuesen necesarios.		
3.1.9 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 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 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	
Decima Reunión del Comité de Coordinación del Proyecto RLA/06/901 (RCC/10)		

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

PROM 4.090

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		4
BOL		
BRA	La administración brasileña considera que los objetivos están plenamente de acuerdo con el Plan Nacional de Navegación Aérea.	4
CHI	Si, plenamente y ajustado a nuestro Plan de Navegación Aérea Institucional	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. Consideramos que a través del proyecto se logra completar las tareas que se requieren para alcanzar los objetivos establecidos en el plan de navegación aérea	5
PAR	El Proyecto cumple con los objetivos establecidos para el desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea	4
PER	Peru esta actualizando su PNAV, estimamos que los objetivos estan alineados.	4
URU	Los objetivos están de acuerdo y son oportunos al Plan.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

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		4
BOL		
BRA	La Administración brasileña considera que el proyecto, en general, abarca los compromisos del Plan Regional y Mundial.	4
CHI	Se considera que el Proyecto apoya los compromisos tanto regionales como nacionales	4
COL		4
ECU		
PAN	Si apoya a la administración porque el proyecto permite el fortalecimiento de la región de forma colaborativa.	4
PAR	Guía y orienta a nuestro Estado en los compromisos con el Plan Regional y Mundial de Navegación Aérea	4
PER		4
URU	Si, abarca los compromisos del plan y responden en forma adecuada y satisfactoria.	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

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 en respecto a las actividades en desarrollo en la República Argentina	4
BOL		
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	La dirección adoptada es la adecuada y se ve claramente reflejado en el acto de haber prorrogado el proyecto por 5 años más.	4
COL		4
ECU		
PAN	Consideramos que se han realizado los cambios que se requieren y estan bien orientados a fortalecer los objetivos	4
PAR	La Dirección del Proyecto cumple a cabalidad con los objetivos trazados por nuestro Estado	4
PER		4.5
URU	Es positiva la dirección que se mantiene en el proyecto.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

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 evolucion de nuevas tecnologías CNS/ATM	4
BOL		
BRA	La Administración brasileña considera que la estrategia a largo plazo con respecto a las implementaciones brasileñas son plenamente coherentes.	4
CHI	Estos son plenamente coherentes con los periodos y se ajustan coincidentemente con los plazos de nuestro Plan de Navegación Aérea.	4
COL		4

ECU		
PAN	El proyecto responde y apoya en parte la estrategia global de la institución ya que a través de los programas que se ejecutan a través de él se verifican las rutas críticas de los diferentes proyectos relacionados con el plan de navegación aérea a mediano y largo plazo	4
PAR	Responde a la Estrategia y objetivos trazados por nuestro Estado.	4
PER	El Proyecto si responde a la estrategia de la DGAC	4
URU	Al estar integrado al proyecto regional como Estado, se entiende que se comparte la visión estratégica del mismo.	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

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 necesidades de las distintas áreas de Navegación Aérea	4
BOL		
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	Los contenidos del proyecto son plenos, y su articulación es dinámica, de forma tal que permite su adecuación conforme a la realidad y las necesidades de la región.	4
COL		4
ECU		
PAN	Muy buena opinión ya que los temas se enfocan en las necesidades reales que hay que mitigar y revisión de nuevas estrategias.	4
PAR	El proyecto trabaja en forma flexible y ordenada para cumplir con todos los objetivos trazados, obteniendo de esa manera los resultados deseados.	4
PER	El contenido es adecuado respecto a los objetivos.	4
URU	Muy buena calidad del proyecto.	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

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 mayor cantidad de recursos financieros y humanos para la capacitación impartida	3.5
BOL		
BRA	Con respecto a los recursos financieros, físicos y humanos, los consideramos adecuados.	4
CHI	Desde la perspectiva del análisis financiero, la distribución de las becas se puede observar que el proyecto se ha manejado en forma eficiente.	4
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo ATFCM) Deberían disponer de más becas para que los Estados puedan participar en la reuniones del proyecto, teniendo en cuenta que se paga una cuota anual por el proyecto y en algunas ocasiones los Estados no cuentan con los recursos suficientes para cubrir estos gastos.	3.5
ECU		
PAN	Conservadoramente si. Sin embargo, en algunos proyectos consideramos recomendable utilizar más recursos en general.	4
PAR	Consideramos que el proyecto ha cumplido con todos los objetivos establecidos, referente a los recursos financieros, físicos y humanos.	5
PER	En algunos temas se podría reforzar la asignación de recursos, por ejemplo en materias del ATFM y del AIM.	3.5
URU	Son adecuados.	4
VEN		
PROMEDIO		3.9

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 unieran al proyecto los estados que aun no son miembros de la Región SAM	4
BOL		
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	Se estima que la participación es la adecuada, de igual forma la secretaría ha sido hábil al pesquisar los cambios necesarios para optimizar los recursos.	4
COL		4
ECU		
PAN	El proyecto abarca en un 90% las áreas involucradas, mas habría que evaluar aquellas que por su naturaleza requieren ser incluidas por innovación y automatización.	4
PAR	Sería interesante que se unan al Proyecto los demás Estados que aún no son miembros en nuestra Región.	4

PER		4
URU	El proyecto podría incrementar la participación de expertos en Factores Humanos ya que es transversal a todas las áreas.	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

8.-Eficacia del proyecto		Evaluación
¿Es el proyecto eficaz en función de los costos, en comparación con programas o proyectos similares?		
ARG		4
BOL		
BRA	Cuando la comparamos al RLA/98/003- podemos afirmar que si.	4
CHI	El proyecto ha resultado ser eficaz, su manejo se ve claramente reflejado en los estados de situación y como se han distribuido los fondos.	4
COL		3.5
ECU		
PAN	El proyecto tiene un porcentaje aceptable de eficacia	4
PAR	Trabaja eficazmente manteniendo una administración y ejecución adecuada.	4
PER	El proyecto es eficaz en terminos generales.	4.5
URU	Eficaz de acuerdo a los resultados	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

9.-Modificación de objetivos del proyecto		Evaluación
¿Qué modificaciones de los objetivos y del alcance del proyecto propondría?		
ARG	Que cada vez que se introduzca una modificación al proyecto se notifique a un experto del Estado	4
BOL		
BRA	La Administración brasileña considera adecuada el planeamiento establecido para el cumplimiento del proyecto.	4
CHI	No se requieren de ellos en la actualidad, la forma en que están definidos son los adecuados.	4
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) - Definir objetivos ATM específicos para ASM, ATC y ATFM, así como para A-CDM.	
ECU		
PAN	Sin comentarios.	4
PAR	No tenemos comentarios para este ítem.	
PER		
URU	Incrementar la participación de Factores Humanos	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

10.-Otra información	
Por favor proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su percepción del alcance del proyecto actual.	
ARG	
BOL	
BRA	Considerando que los Estados han tenido un participación efectiva en el proyecto en el que se indica, su desarrollo está generando una expectativas muy positivas en cuanto al alcance.
CHI	El alcance del proyecto es el adecuado y satisface las necesidades del mismo.
COL	(Andrés Colmenares, Coordinador Grupo Sistemas de Comunicaciones) Algunos resultados del proyecto son netamente operacionales (ATFM, MET, AIM); no obstante se debe incluir la participación del personal ATSEP de la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea de la UAEAC para lograr la adecuada implementación de las iniciativas (Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) Se debería tratar de implementar indicadores de Performance CNS.
ECU	
PAN	No tenemos comentarios adicionales.
PAR	El alcance del proyecto tiene una participación efectiva conforme a los objetivos trazados.
PER	
URU	
VEN	

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	Se cumplen en su gran mayoría	4
BOL		
BRA	La gestión de la OACI con respecto al cumplimiento de los objetivos establecidos es muy eficiente.	4.5
CHI	La gestión de la Oficina de la OACI, respecto del proyecto ha sido plenamente eficiente.	4.5
COL		4
ECU		
PAN	En su mayoría consideramos que si se estan cumpliendo; sin embargo, el porcentaje general de cumplimiento se relaciona con temas administrativos internos en cada Estado.	4
PAR	La Gestión del Proyecto por parte de la OACI, cumple conforme al cronograma establecido.	4
PER		4
URU	Si, se cumplen en su medida.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

2.- Calendarios del proyecto		Evaluación
¿Considera Ud. que los objetivos del proyecto han sido cumplidos oportunamente conforme a sus expectativas?		
ARG		4
BOL		
BRA	Si. Podemos considerar que las Reuniones del Grupo de Implantación SAM contribuye para el cumplimiento de los objetivos adecuadamente establecidos.	4
CHI	La calendarización ha sido la adecuada, dinámica y eficiente.	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. Los esfuerzos que se han efectuado han ayudado en gran parte a aquellos Estados que se han quedado un poco atrás.	4
PAR	En todos los aspectos que al proyecto atañe, los objetivos se han cumplido eficientemente.	4.5
PER	Se considera que los objetivos se cumplen de forma oportuna.	4
URU	Se ha cumplido con algunas demoras puntuales.	3.5
VEN		
PROMEDIO		4.0

3.-Utilización de recursos		Evaluación
¿Estima Ud. que en el cumplimiento de los objetivos se han utilizado eficientemente los recursos?		
ARG	Si	4
BOL		
BRA	Hasta el presente momento, si.	4
CHI	Los recursos han sido utilizados de forma eficiente.	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. Los recursos han sido bien administrados de acuerdo con las prioridades establecidas	5
PAR	Se han utilizado eficientemente los recursos disponibles por el Proyecto.	4
PER		4.5
URU	Si.	4
VEN		
PROMEDIO		4.2

4.- Costo del proyecto		Evaluación
¿Estima Ud. que los costos relativos al cumplimiento de los objetivos son o han sido los adecuados?		
ARG	Si	4
BOL		
BRA	Hasta el presente momento, si.	4
CHI	Se estima que han sido los adecuados.	4
COL		4
ECU		
PAN	Hasta el momento si; no obstante, por algunas experiencias adquiridas consideramos que se podría incrementar un porcentaje del costo para abarcar temas en tecnologías y orientación técnica necesarias para una mejor integración.	4
PAR	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		4.5
URU	Por la información en conocimiento, si.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

5.-Principales logros		Evaluación
¿Cuáles son los principales logros del proyecto en relación con los resultados esperados ?		
ARG	Capacitación a los expertos	4
BOL		
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	1.-Optimización de las rutas regionales; 2.-Optimización de las TMA; 3.-Los talleres PBN; 4.-Los talleres AIDC y ATFM; 5.- Los talleres CNS	4
COL	(Andrés Colmenares, Coordinador Grupo Sistemas de Comunicaciones) Apropiación de conocimiento en nuevas tecnologías y conceptos CNS/ATM (Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) - Seguridad operacional, eficiencia operacional, capacidad operacional, accesibilidad y medio ambiente.	
ECU		
PAN	El personal experto y operativo tiene una mayor visión de los objetivos y las metas que hay que alcanzar.	4
PAR	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; Implantación del Nuevo Formato Plan de Vuelo, a demás de las teleconferencias go to meeting que nos han permitido a todos los Estados mantenernos comunicados en cuanto a los trabajos a realizar.	4
PER	En PERU, la implantación en progreso del PBN y del ATFM son logros tangibles.	4.5
URU	La reducción de emisiones CO2 y ahorro de combustible, la implementación de la Fase I a la Gestión de Información Aeronáutica (AIM) y, la inminente implantación del PBN.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

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 que conlleva a la postergación de las actividades, la solución sería la formación de más expertos	3.5
BOL		
BRA	Tal vez 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 más efectiva del Escritorio de Lima, como ha sido solicitado en la Reuniones de coordinación, podría minimizar ese problema.	4
CHI	Una mayor participación de los profesionales de los diferentes estados aprovechando las 2 becas que se ofrecen. Débil participación de expertos para la preparación de los profesionales y para la elaboración de las Guías de orientación sobre la aplicación de las nuevas tecnologías que la industria pone a disposición.	4
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) Recursos humanos, presupuestales y tecnológicos.	4
ECU		
PAN	Solo se puede utilizar una sola beca y hay temas que necesitan diferentes expertos para reforzar las discusiones	4
PAR	En la mayoría de los casos son problemas Administrativos - financieros de cada Estado. Que los Estados cumplan los compromisos asumidos con el Proyecto RLA/06/901.	4
PER	El problema principal es la dificultad que pueda presentar cada estado para asimilar los beneficios, entregables, etc del proyecto.	
URU	Carencia de recursos humanos y económicos para asegurar la adecuada cantidad de expertos en determinadas áreas y su continuidad en el proceso.	3.5
VEN		
PROMEDIO		3.9

7.- Otros comentarios	
Por favor incluya otros comentarios relativos al cumplimiento de objetivos del proyecto.	
ARG	
BOL	
BRA	Con respecto al que fue respondido en el ítem 6 y comentado en la RCC/3, un apoyo en el propio país no participante del proyecto, podría minimizar algún resultado negativo en el cumplimiento de los objetivos establecidos. Aún no sea actividad del proyecto, Brasil apoyó a Guayana con un curso SAR, con la presencia de dos instructores en aquel país, con los costos pagos por la Administración de la Guayana.

CHI	Los objetivos del proyecto son claros, puntuales y están acorde a las reales necesidades de los estados de la región.
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) - Sedeberían implementar procedimientos comunes ATFM. - Acuerdos operacionales ATFM. - Intercambio de información ATFM ---> Impulsar la implementación de la unidad centralizada.
ECU	
PAN	Los objetivos del proyecto están bien definidos y se han alcanzado en su mayoría. No obstante el cumplimiento de los objetivos también se fortalecen con el compromiso de todos los Estados que muchas veces, no llevan el mismo ritmo de trabajo por diversas razones.
PAR	No tenemos comentarios para este ítem.
PER	
URU	
VEN	

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 no pago de la cuota contribucion o retraso en el pago podría afectar a las actividades previstas
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 acarretar una repercusión muy negativas en la 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	La ausencia de los aportes de los estados, afectarían el normal desarrollo del proyecto conjuntamente con la dinámica que actualmente se lleva, lo cual ha permitido un avance encomiable.
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) - La no continuidad de los puntos focales en la participación de las reuniones. - Que la OACI asigne puntos focales de los Estados, para que estos participen continuamente en todas las reuniones de coordinación y puedan realizar el debido seguimiento a los avances del proyecto.
ECU	
PAN	Un gran riesgo que tenemos los Estados son los constantes cambios de administraciones que no tienen claro la importancia de dar continuidad a los proyectos regionales y esto afecta en alguna medida el cumplimiento del proyecto global.
PAR	Lo que puede afectar los Resultados del Proyecto son los conflictos internos de cada Estado, (financieros – administrativos) sería bueno que el Proyecto, informe los beneficios que los Estados obtienen a través de su contribución en el logro de los objetivos establecidos para la Región.
PER	
URU	Que se restringan los recursos económicos que solventen al mismo.
VEN	

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	
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	
ECU	
PAN	En general se ha demostrado que las actividades han reflejado un buen porcentaje de cumplimiento y no tenemos mayores comentarios al respecto.
PAR	No hay comentarios para este ítem.
PER	
URU	
VEN	

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	Si es apropiado	4.5
BOL		
BRA	Totalmente adecuado.	5
CHI	Plenamente apropiado. Su readecuación de las actividades ha sido del todo destacable, conforme las necesidades surjidas en el ejercicio.	5
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestion Afluencia Transito Aereo ATFCM) No es apropiado si no hay continuidad de los asistentes a las reuniones.	4
ECU		
PAN	Si. Ya que es importante alcanzar los objetivos y muchas veces se deben cambiar las estrategias y evaluar una nueva hoja de ruta crítica para que se cumplan a nivel de toda la región	5
PAR	Las decisiones tomadas dentro del Proyecto son muy adecuadas y están enfocadas a cumplir con los objetivos del mismo.	4
PER		4.5
URU	Es correcto.	4.5
VEN		
PROMEDIO		4.6

2.-Calidad del producto		Evaluación
¿ Cree Ud. que la calidad de los productos elaborados es apropiada ?		
ARG	Si, la calidad de los productos cumple las expectativas de esta Administracion	4.5
BOL		
BRA	La preocupación en una elaboración adecuada del proyecto contribuye de una forma preponderante en la cualidad de los productos.	4
CHI	Buena calidad, alcanzando las expectativas cifradas.	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. Es apropiada porque los indicadores de cumplimiento así lo reflejan (dentro de lo aceptable)	5
PAR	La calidad de los productos obtenidos es apropiada de acuerdo con los objetivos establecidos. etc.	4
PER		4.5
URU	De acuerdo a lo esperado.	4
VEN		
PROMEDIO		4.3

3.-Orientación		Evaluación
¿ Cree Ud. que se está cumpliendo la orientación hacia la obtención de los resultados del proyecto ?		
ARG	Si.	4
BOL		
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	Plenamente y con cambios muy acertados en cuanto al desarrollo de las actividades.	4.5
COL		4.5
ECU		
PAN	Sin comentarios.	4
PAR	Sigue el cronograma establecido para llegar a los resultados deseados.	4
PER		4
URU	Si, se cumple.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

4.-Organización y priorización		Evaluación
¿ Cree Ud. que la organización y priorización dentro del proyecto es la adecuada?		
ARG	Si.	4
BOL		
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	Con respecto a la ejecución y gestión del proyecto, ha sido la adecuada.	4
COL		4.5
ECU		

PAN	Si y no tenemos comentarios adicionales	5
PAR	Se van priorizando las acciones de acuerdo a los objetivos inmediatos.	4
PER	En 2015 se observó que el calendario de actividades en algunos casos estuvo apretado o se cruzaban las actividades del proyecto con otras de la oficina SAM.	4
URU	Es adecuada.	4
VEN		
PROMEDIO		4.2

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	Si.	4
BOL		
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	La dinámica, la flexibilidad y la adecuación de las actividades ha sido tal, que ha cumplido con las expectativas.	4.5
COL		4
ECU		
PAN	Si son adecuados y no hay comentarios adicionales	4
PAR	Son adecuadas y pertinentes en todos los casos.	4
PER		3.5
URU	Son adecuados.	4
VEN		
PROMEDIO		4.0

6.-Servicio al Estado		Evaluación
¿ Cree Ud. que el servicio proporcionado a su Estado es adecuado?		
ARG	Si.	4
BOL		
BRA	La administración brasileña considera plenamente adecuado.	4
CHI	Nuestra administración estima que los servicios proporcionados han sido adecuados a los requerimientos.	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. Si lo es y estamos conformes	4
PAR	En referencia a capacitación, orientación y guía en nuestro proceso de modernización. Sí	4
PER		4.5
URU	Si, es adecuado y colaborativo.	4.5
VEN		
PROMEDIO		4.1

7.-Comunicación		Evaluación
¿ Cree Ud. que el nivel de comunicación dentro y fuera del proyecto es adecuado?		
ARG	La comunicación hacia las autoridades y puntos focales es adecuada	4
BOL		
BRA	La administración brasileña 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	La interacción de la Oficina de la OACI y la Cooperación Técnica ha sido la necesaria. En el marco profesional, el uso de las teleconferencias ha sido un "plus", cuyos resultados lo califican como eficientes.	4.5
COL		4
ECU		
PAN	Consideramos que la comunicación es excelente y esto es importante resaltarlo.	5
PAR	Adecuada y pertinente.	4
PER	Se sugiere reforzar estrategia de difusión, sobre los objetivos y logros el proyecto, hacia otros usuarios y representaciones de la industria, a nivel Regional	3.5
URU	La comunicación es adecuada, haciendo notar el uso de teleconferencias como herramienta enriquecedora.	4.5
VEN		
PROMEDIO		4.2

8.-Conflictos		Evaluación
¿ Cree Ud. que la gestión de conflictos es adecuada?		
ARG	Si.	4

BOL		
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	Las reuniones regionales y la participación de la Secretaría ha permitido armonizar plenamente aquellos aspectos que en algún momento pudiesen haber resultado un tanto difíciles de abordar.	4
COL		4
ECU		
PAN	Si. La tecnica que se utiliza para resolver conflictos es adecuada al tipo de caso que se presenta. No hay comentarios adicionales	4
PAR	No se han presentado conflictos en este año.	4
PER		4.5
URU	Sin comentarios para aportar.	4
VEN		
PROMEDIO		4.1

9.-Utilización de recursos		Evaluación
¿ Cree Ud. que se están utilizando eficientemente los recursos del proyecto para producir los resultados previstos?		
ARG	Si.	4
BOL		
BRA	La administración brasileira considera que los recursos siguen sendo utilizados sensatamente con respectos a los resultados previstos. La distorsión 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	Plenamente, los estados de situación financiera a la fecha lo reflejan.	4.5
COL		4
ECU		
PAN	Los recursos se están utilizando de manera oportuna y no tenemos mayores comentarios.	4
PAR	Siguiendo el cronograma y los objetivos trazados por este Proyecto, los recursos han sido utilizados eficientemente.	4
PER	Se estima que existe muy buena utilizacion de recursos.	4.5
URU	Si.	4
VEN		
PROMEDIO		4.2

10.-Pertinencia de mecanismos		Evaluación
¿ Cree Ud. que los mecanismos de gestión del proyecto son pertinentes?		
ARG	Si.	4
BOL		
BRA	La administración brasileira considera completamente pertinentes los mecanismos de gestión de proyecto.	4
CHI	Se estima que los mecanismo utilizados son los adecuados.	4
COL		4.5
ECU		
PAN	Los mecanismos de gestión están bien definidos y estructurado por lo que no tenemos mayores comentarios de los mismos	4
PAR	Son ágiles y concretos de acuerdo a las necesidades propuestas por los Estados.	5
PER		4
URU	Si.	4
VEN		
PROMEDIO		4.2

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		
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 tiempo de los entregables es oportuno y la variabilidad se ajusta a los requerimientos que la necesidad regional le impone.	4
COL		4
ECU		
PAN	Los planes de trabajo, de manera global, son adecuados; y es palpable el esfuerzo que se genera para cumplir con los entregables del proyecto.	4
PAR	Muy buena en todos los casos.	4
PER		4.5

URU	El grado de oportunidad del proyecto ha sido bueno.	4.5
VEN		
PROMEDIO		4.1

12.-Orientación		Evaluación
¿Considera que las actividades y productos desarrollados a través del proyecto están en línea con las directivas de la OACI, las oficinas regionales y los planes de navegación aérea?		
ARG	Si, se considera que las actividades y los productos son congruentes con los lineamientos estipulados por OACI a nivel Regional y Mundial	4.5
BOL		
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	Ajustado plenamente al desarrollo regional y nacional.	4.5
COL	(Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo ATFCM) - Impulsar el Plan Regional de Navegación Aérea.	4
ECU		
PAN	Si. Sin comentarios adicionales	4
PAR	Está de acuerdo con los objetivos trazados por la OACI, las Oficinas Regionales y los Planes de Navegación Aérea.	4
PER		5
URU	Si.	4.5
VEN		
PROMEDIO		4.4

13.-Otra información	
Por favor proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su evaluación respecto de los productos y servicios prestados	
ARG	
BOL	
BRA	La administración brasileña entiende que ese proyecto viene atendiendo a los parámetros necesarios a las implantaciones previstas en el Plan Regional ATM.
CHI	En tanto las actividades del proyecto se sigan manejando con una dinámica adecuada y activa, hará que los resultados sean beneficiosos para los estados de la región.
COL	(Andrés Colmenares, Coordinador Grupo Sistemas de Comunicaciones) Considero que los talleres propuestos son adecuados.
ECU	
PAN	Los avances que se han obtenido a nivel de la región son palpables gracias al apoyo del proyecto. Consideramos que en cierta medida se han cumplido con los objetivos y metas, así como el apoyo recibido por parte de la OACI a alcanzar resultados positivos.
PAR	No tenemos comentario para este ítem.
PER	
URU	
VEN	

PROM 4.203

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	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	
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 a los 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 comparamos la metodología que fue usada para el AP/ATM con la que actualmente es utilizada en el SAM/IG, están más bien preparadas para las discusiones que ocurren en el ámbito del Grupo.
CHI	La claridad y profundidad con que es preparado el material para las diferentes reuniones. Las guías de orientación profesional. La oportunidad que se ha tenido para la contratación de expertos de un nivel profesional destacable.
COL	(Andrés Colmenares, Coordinador Grupo Sistemas de Comunicaciones) Es importante que el estado Colombiano este participando activamente en el intercambio de conocimiento con la región SAM
ECU	
PAN	El trabajo en equipo y experiencias de otros Estados para vencer obstáculos durante la ejecución de las tareas, contribuyen en gran medida al cumplimiento de las metas trazadas.
PAR	El trabajo conjunto para afrontar los desafíos y tareas que las implantaciones del sistema regional ATM nos inculcan, nos permite avanzar en forma coordinada, aportando las experiencias de cada uno de los Estados que participan del proyecto. Asimismo, a través de los distintos seminarios/talleres, se pueden incorporar nuevos contenidos, a un costo menor, con la orientación de la OACI sobre cada una de las materias tratadas.
PER	1. - La importancia de la planificación y de tener las bases conceptuales bien definidas. 2.- Es muy importante preparar a las autoridades ANS en estos temas.
URU	Proyecto que se gestiona en buena manera, utilizando una metodología eficiente y eficaz, sumado a la capacitación obtenida de expertos.
VEN	

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	
BRA	Hasta el presente momento no destacaremos ningún aspecto negativo que deba ser citado en esta encuesta.
CHI	Dentro de la gestión del proyecto, que se estudie la factibilidad de que las Notas de Estudio para las reuniones asociadas al proyecto, estén a disposición con una antelación adecuada, de forma tal que permita a los estados recurrir a sus profesionales para un debido análisis y evaluación.
COL	(Andrés Colmenares, Coordinador Grupo Sistemas de Comunicaciones) Programar actividades de los resultados aun no abordados durante la anualidad 2016 (Mauricio Corredor, Coordinador Grupo Gestión Afluencia Tránsito Aéreo ATFCM) - La iniciativa de implantar la A-CDM. - La iniciativa de desarrollar conjuntamente los conceptos PBN/ATFM.
ECU	
PAN	El proyecto ha permitido orientar y formar a un elevado número de recurso humano para lograr las metas establecidas en el plan de navegación aérea
PAR	Sería interesante, para nuestro Estado que las becas ofrecidas por el proyecto, pudieran contar con sus respectivos pasajes aéreos. Y que los mismos sean incluidos a nuestra cuota.
PER	En algunas oportunidades los estados no cumplen sus compromisos respecto a las tareas y actividades del proyecto, estimamos importante debatir cuáles son las causas principales de este incumplimiento.
URU	Aumentar el número de actividades y participantes en las diferentes áreas de capacitación.
VEN	

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	Continuar con la coordinación permanente y el seguimiento de los proyectos y actividades.
BOL	
BRA	En ocurrencia al mencionado en el ítem 2, no habrá medidas preventivas para ser citadas con respecto a los aspectos negativos.
CHI	Mejorar el "timing" de la publicación de las Notas de Estudio y/o el material que se debe analizar.

COL	
ECU	
PAN	Una medida preventiva sería la continuidad de teleconferencias periódicas en aquellas áreas donde se observa un atraso en el cumplimiento de los objetivos y conocer la causa raíz.
PAR	No tenemos comentarios para este ítem.
PER	
URU	Sin comentarios.
VEN	

CALENDARIO DE FECHAS DE ENTREGA

DOCUMENTO	Año 2016	Años futuros
1. Situación actual del proyecto al finalizar el año e indicadores de gestión y resultados	26-Aug-16	30 de noviembre
2. Monitoreo y control del proyecto sobre el Plan de Trabajo aprobado para el año	26-Aug-16	30 de noviembre
3. Encuesta sobre Indicadores de Gestión y Resultados del año que termina	26-Aug-16	Enviar el formulario a los Estados 2 semanas antes de cada reunión de coordinación