



**Cuestión 1 del**

**Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG, al nuevo Plan Electrónico de Navegación Aérea (eANP) y el Plan SAM**

**PLAN REGIONAL PARA EL SOSTENIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN SAM**

(Presentado por la secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
<p>Esta nota de estudio presenta a la Reunión información sobre la elaboración de un plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM que representaría el instrumento de gestión que permitiría apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo del 2020 al 2035</p>	
<p><b>Referencias:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Objetivos de desarrollo sostenibles de las naciones unidas Agenda para el Desarrollo Sostenible al 2030 de las Naciones Unidas <a href="https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs">https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs</a></li><li>• Definición de conectividad <a href="http://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx">http://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx</a></li><li>• Objetivos estratégicos de la OACI y su relación con los objetivos de desarrollo sostenibles de las naciones unidas <a href="http://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx">http://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx</a></li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<p><i>A - Seguridad operacional</i> <i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> <i>C - Seguridad de la aviación y facilitación</i> <i>D - Desarrollo económico</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i></p>

**1 Introducción**

1.1 La Región SAM cuenta con planes para el desarrollo de la aviación civil en el área de navegación aérea, estrategias seguridad operacional y seguridad de la aviación así como de mecanismos para apoyar la implantación de los mismos con el fin de asegurar la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a aumentar la seguridad operacional, la capacidad requerida, la eficiencia de la aviación civil y la seguridad de la aviación.

1.2 Estos planes, estrategias y mecanismos podrían requerir de un mejor alineamiento o mercadeo para que se comprenda mejor su rol con respecto a las prioridades de los altos niveles de las Administraciones Públicas de los Estados, Presidente/Ministros. A niveles técnicos todos estamos claros en la importancia del transporte aéreo para el desarrollo económico y social de nuestra región, sin embargo en muchas ocasiones los Estados manifiestan falta de apoyo o carencia de recursos para implementar muchas de las mejoras que persiguen los planes regionales. Esto podría ser un reflejo de un problema de comunicación interna o de una falta de entendimiento con respecto a los beneficios del transporte aéreo para el desarrollo socioeconómico de los Estados.

1.3 El transporte aéreo debemos entenderlo como un dinamizador de la economía, sin embargo para aprovechar todo su potencial dinamizador, es necesario tener una estrategia clara de largo plazo para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en su totalidad y su relación con todos los entes involucrados por lo tanto se requeriría elaborar un plan para la Región SAM que contemple la totalidad de las áreas.

1.4 El plan a elaborar representaría un instrumento de gestión que permitiría apoyar la toma de decisiones de los Estados para garantizar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en el periodo 2020 al 2035 y contribuir de esta forma con varios de los Objetivos de Desarrollos Sostenibles (SDG) establecidas por las Naciones Unidas para asegurar la prosperidad de los seres humanos y la protección del medio ambiente.

1.5 El plan a partir de un diagnóstico de la situación actual (a través del análisis de brechas) establecería las actividades y acciones que se tomarán para llegar a un “futuro deseado” (visión) a través de objetivos, métricas y metas definidas

1.6 Las metas, indicadores y métricas del plan se basan en los siguientes cuatro ejes:

- Conectividad
- Fortalecimiento Institucional
- Seguridad Operacional y
- Medio Ambiente.

1.7 La definición de los objetivos regionales estarán alineados con los objetivos estratégicos de la OACI y serán desarrollados con la colaboración y anuencia de los Estados y de la industria aeronáutica regional, y se espera la colaboración de organizaciones tales como IATA, ACI-LAC, CANSO, ALTA, IBAC, IFALPA, IFATCA, CLAC y otras organizaciones y/o instituciones regionales. Las metas y métricas convenidas, permitirán establecer el marco apropiado para la elaboración de la planificación regional con miras a alcanzar las metas propuestas en beneficio de todos los involucrados. Los 4 ejes de este plan y sus metas comprenderían un compromiso de toda la industria del transporte aéreo con respecto a Suramérica para los próximos 15 años. Con ellos se pretende retomar las metas de la declaración de Bogotá y lograr lo que no se consiguió. También se pretende orientar las prioridades a lograr un mayor acceso a la población al transporte aéreo con niveles óptimos de seguridad, instituciones de gobierno en el campo de la aviación civil fuertes e independientes conjugando las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental. El **Apéndice** a esta nota de estudio contiene un borrador de la visión que pretende alcanzar la Agenda 2035 para el Transporte Aéreo de Sudamérica.

## 2 **Análisis**

2.1 A continuación se hace una breve descripción del contenido del plan en sus cuatro ejes principales: Conectividad, Seguridad operacional, Fortalecimiento institucional y Medio ambiente, formato del plan y cronograma de elaboración del mismo.

## **Conectividad**

2.2 La conectividad está basada en el siguiente concepto: Movimientos de pasajeros, correo y cargo que implica el mínimo tránsito de puntos que haga un viaje tan corto como posible, con óptimo satisfacción al usuario y al mínimo precio posible (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx>).

2.3 Son varios los factores que permiten la conectividad, desde la disponibilidad de servicios de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuertos, así como las prácticas de las líneas aéreas y los procedimientos de seguridad de la aviación y facilitación.

2.4 El capítulo de conectividad del plan hará referencia a los beneficios de la utilización de las oportunidades de conectividad aérea como un elemento fundamental para asegurar que la región pueda alcanzar una mayor prosperidad económica, social y tecnológica. El mismo podría estar constituido por cuatro secciones:

- Transporte aéreo en la Región Sudamericana
- Mejoras operacionales (ASBU)
- Mejora planificación aeroportuaria
- Mejoras seguridad de la aviación, Facilitación y Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea

### *Transporte aéreo en la Región Sudamericana*

2.5 La Oficina Regional con el apoyo de un consultor, ha finalizado un estudio sobre el tema de conectividad relacionado con transporte aéreo. La información correspondiente al número de pasajeros domésticos, internacionales, números de vuelos y proyecciones de crecimientos del transporte de pasajeros y cargos fueron obtenidos de fuentes de IATA, ATAG, Boeing, AIRBUS y OACI.

2.6 El trabajo contiene un diagnóstico de la situación actual del transporte aéreo en la Región Sudamericana abarcando los siguientes aspectos:

- Caracterización socioeconómica contemplando aspectos demográficos y económicos.
- Descripción del transporte aéreo Regional (operadores, flota, aviación general, aviación militar, etc.)
- Estadísticas y Pronósticos del transporte aéreo.
- Aspectos actuales sobre la conectividad dentro de la Región y fuera de ella.
- Analizar las demandas del transporte aéreo.
- Identificar y analizar las trabas que podrían afectar el desarrollo de la industria aeronáutica regional en áreas tales como, entre otras, marco legal y normativo, políticas, regulaciones, planes de desarrollo, planes maestros, infraestructura e instalaciones, tecnología, tarifas, recursos, capacitación e instrucción; etc.

### *Mejoras operacionales (ASBU)*

2.7 Las actualizaciones en el Plan de implantación del sistema de navegación aérea basado en rendimiento para la región SAM (PBIP) se presentará en el taller de implantación del ASBU que se realizará en Lima Perú del 14 al 18 de agosto de 2017 el mismo entre otros aspectos contará aspectos de contribución a la conectividad. A fin de lograr obtener el apoyo de los altos niveles de las Administraciones será fundamental evidenciar el impacto de los distintos módulos del ASBU en la conectividad. El concepto de conectividad es fácilmente comprendido por muchos actores externos del

sistema de aviación civil, sin embargo los conceptos altamente especializados del ASBU son difíciles de comprender, por esto es muy importante lograr evidenciar esta relación ASBU vs Conectividad. Entendiendo los módulos del ASBU como parte de una gran estrategia regional para mejorar la conectividad, además de su función original de lograr un sistema de navegación aérea global sin costuras.

#### *Mejoras planificación aeroportuaria*

2.8 Esta sección contendrá un diagnóstico de la situación actual de la infraestructura aeroportuaria tal como está la red de aeropuertos internacionales, el estado de los aeropuertos internacionales (requerimientos en base a la categoría, capacidad etc.) y los centros de conexiones regionales (hubs) requeridos para alcanzar la visión final del plan. El área AGA de la Oficina SAM ha iniciado dicho estudio.

#### *Mejoras Seguridad de la aviación, Facilitación y Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*

2.9 Esta sección contendrá un diagnóstico de la situación actual de la seguridad y facilitación de la aviación así como el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea identificando las acciones requeridas para alcanzar la visión final del plan, dichas actividades están siendo ejecutadas por la secretaría de seguridad de la aviación en la Oficina SAM de la OACI y forman parte del trabajo que realiza el Grupo Regional OACI/CLAC de Seguridad de la Aviación.

#### **Fortalecimiento institucional**

2.10 Al igual que para el eje de conectividad, la Oficina Regional cuenta con un borrador de un estudio que consiste en definir y completar una métrica con una línea base de la fortaleza institucional de las autoridades de aviación civil y autoridades de investigación de accidentes de aviación de la Región Sudamericana de la OACI, a partir de la medición de su índice de independencia.

2.11 Este capítulo contiene un modelo deseado de autoridad de aeronáutica civil examen de la situación de los Estados de la Región Sudamericana en cuanto a su legislación aeronáutica y sistemas de aviación civil y análisis de la independencia de las autoridades estudiadas.

2.12 El fortalecimiento institucional de las autoridades aeronáuticas es un componente fundamental para generar el liderazgo necesario a nivel nacional para superar todas las barreras que puedan aparecer para un desarrollo del transporte aéreo comercial garantizando una provisión de servicios regular, eficiente y continua, mediante una organización moderna con funciones y competencias bien definidas. Asimismo en este contexto las autoridades de aviación civil deberían promover la transparencia, contar con recursos suficientes, disponer de personal altamente calificado y especializado, ofreciendo una atractiva carrera para el personal.

#### **Seguridad operacional**

2.13 Este capítulo contiene el plan estratégico que abarca aspectos relacionados con la seguridad operacional tanto en el área de la autoridad aeronáutica a través de su programa de seguridad operacional así como desde el punto de vista de los proveedores de servicios mediante la implantación de los sistemas de seguridad operacional.

2.14 Asimismo se incluye el plan regional de seguridad operacional en vista que la Región actualmente no cuenta con el mismo. A la fecha ya se tiene el esquema inicial del plan el cual contiene un análisis del estado actual de implantación, un resumen de las actividades del sistema de vigilancia de seguridad operacional. las actividades del Grupo Regional sobre seguridad operacional de la aviación

Panamericano y los objetivos, metas y métricas esperados para alcanzar la visión final del plan de desarrollo sostenido del transporte aéreo en la Región SAM.

### **Medio Ambiente**

2.15 En este capítulo describirá el objetivo de la OACI respecto a la protección del medio ambiente, las actividades ambientales relacionadas con la aviación, las políticas y prácticas de protección del medio ambiente del sistema de las Naciones Unidas y la OACI el programa MBM (Market Based Measure) y los planes de acción de los Estados. Al respecto, este capítulo centrará su atención en la situación actual, los objetivos, metas y métricas para alcanzar la visión final del plan.

### **Formato del plan**

2.16 El plan estará estructurado en niveles interrelacionados, un primer nivel será un documento de alto nivel de fácil lectura y que tenga una presentación atractiva acompañada de símbolos gráficos dirigido principalmente a las altas autoridades del Estado y al público en general. Un segundo nivel con un documento que contendría información un poco más detallada de la información incluida en el documento del primer nivel, que se accedería por hipervínculos del documento del plan del primer nivel y un tercer nivel accesible por hipervínculos del documento del segundo nivel que contiene la información detallada como los planes de implantación regional de navegación aérea, de seguridad operacional, seguridad operacional y otros planes de la comunidad aeronáutica dirigido a la comunidad aeronáutica interesada.

### **Cronograma de elaboración del plan**

2.17 El primer y segundo nivel, así como los planes de navegación aérea y de seguridad operacional correspondiente al tercer nivel se espera su presentación para la Decimoquinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/15) a celebrarse tentativamente en noviembre de 2017 para su endoso por parte de los Estados y las organizaciones de la industria.

## **3 Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión tomar nota de la información presentada y presentar comentarios sobre el alcance, estructura, formato y cronograma de ejecución del plan regional para el sostenimiento del transporte aéreo en la Región SAM.

## APÉNDICE

### Visión de la agenda 2035 para el Transporte Aéreo de Sudamérica

La Agenda 2035 para el transporte aéreo de Sudamérica expone una visión de futuro sumamente ambiciosa y transformativa. Contemplamos una región que ofrezca un mayor acceso de la población a los beneficios del transporte aéreo, mediante un mayor nivel de **conectividad** entre los pueblos de la región sudamericana y con el resto del mundo, fomentando así un mayor intercambio comercial, social y cultural. La infraestructura necesaria para soportar la demanda será planificada con la debida antelación y en un ambiente colaborativo que permita entender los planes de expansión tanto a nivel de Estado como de la industria. Los planes maestros de los aeropuertos tendrán horizontes de 40 años con revisiones periódicas para ajustarse a los cambios en la demanda. Las prioridades de mejoras a la navegación aérea serán seleccionadas de acuerdo con su impacto en la conectividad del transporte aéreo.

Contemplamos una región líder en el contexto global en cuanto a **seguridad operacional**, en estricto apego a las normas internacionales de aviación civil, en un entorno normativo armonizado que permita aprovechar economías de escala para ofrecer un nivel de vigilancia por parte de las Autoridades de Aviación Civil a sus proveedores de servicio, de forma efectiva y eficiente, sin crear costos innecesarios a los Estados y la industria, construyendo un ambiente propicio para el desarrollo del negocio del transporte aéreo.

Aprovechando el rápido desarrollo de la tecnología de información y asegurando la debida protección de la información, los Estados y la industria compartirán en tiempo real información vital sobre seguridad operacional para ser procesada ya sea por elementos humanos o por algoritmos que permita la identificación de riesgos y su mitigación antes que se manifiesten como un accidente o un incidente.

Contemplamos que las entidades del Estado encargadas de garantizar el desarrollo, seguro, ordenado y sostenible del transporte aéreo, serán **instituciones fuertes** e independientes y debidamente financiadas de forma que puedan garantizar el reclutamiento, retención y crecimiento profesional del talento humano requerido en el despliegue de su mandato, con una amplia utilización de mecanismos de gobierno electrónico, y en constante búsqueda de las formas más eficientes de gestión.

Contemplamos una aviación amigable con el **ambiente** que viva en armonía con la naturaleza y se protejan la flora y fauna silvestres y otras especies de seres vivos. La actividad aeronáutica debe desarrollarse en armonía con el medio ambiente para asegurar la sustentabilidad de la industria aérea. Contemplamos que una aviación más verde logrará que la preservación de la naturaleza posibilite continuar desarrollando y logrando mayores progresos en este campo. La actividad aeronáutica, que es motor de la economía en varios Estados, debe tomar el liderazgo en la protección del medioambiente mediante la aplicación de medidas legislativa relativas a tecnología de motores y renovación de flota, las mejoras operacionales, mejoras en la infraestructura, aeropuertos verdes, y el cumplimiento de las metas de la OACI de la reducción de dióxido de carbono.

Contemplamos que el medio donde se desenvuelve la aviación es el aire, parte integral del medio ambiente, pero es también donde se manifiesta con mayor fuerza las consecuencias del deterioro de la naturaleza, debido a la actividad del hombre, deterioro que genera que los eventos atmosféricos se vuelvan más extremos y generen problemas de seguridad y comodidad a las operaciones aéreas. Trabajar en armonía con la naturaleza logrará disminuir la intensidad y severidad de estos fenómenos lo que redundará en una mayor eficiencia de las operaciones aéreas. Contemplamos una aviación con reducción de ruidos, que no sea molesto a los habitantes que realizan tareas o viven en lugares próximos a los aeródromos pero que también no afecté la biodiversidad.

-----