



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoctava Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS/18)**

Punta Cana, República Dominicana, 9 al 14 de abril de 2018

GREPECAS/18 - NE/32

26/03/18

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Marco de desempeño para la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional: Revisión de los programas y proyectos**

**4.5 Proyectos del Programa de Aeródromos (BO-SURF y B0-ACDM)**

**MARCO DE COLABORACIÓN DEL GREPECAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS EN TODOS LOS PROYECTOS DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA**

(Presentada por IATA)

**RESUMEN**

Este documento describe la necesidad de que los estados establezcan un marco colaborativo de participación de las partes interesadas para todos los proyectos de desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

**Referencias:**

ICAO Doc. 9184, Airport Planning Manual – Part 1 Master Planning 2nd Edition 1987  
ICAO Annex 14, Vol. 1, Aerodrome Design and Operations  
ICAO's Policies for setting Airport and Air Navigation charges (Doc. 9082)  
ICAO Annex 17 Security

**1. Introducción**

1.1 La demanda de viajes aéreos continúa creciendo rápidamente, impulsada por el aumento de los ingresos y la mejora de las condiciones económicas. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) espera que 7,2 billones de pasajeros viajen en 2035, casi el doble de los 3,8 billones de viajeros aéreos en 2016. Si bien el crecimiento a esta escala traerá oportunidades económicas, también planteará desafíos. El principal de los cuales es la presión adicional sobre la infraestructura aeroportuaria que, en muchos casos, ya está luchando para hacer frente a la demanda. Muchos aeropuertos en las Regiones CAR/SAM tienen problemas de capacidad, lo que provoca demoras, congestión y niveles de servicio deficientes.

1.2 A fin de aprovechar plenamente los beneficios económicos y sociales del crecimiento, la aviación debe contar con el respaldo de una infraestructura adecuada. Las pistas, las terminales, los

sistemas de seguridad y equipaje, y otras instalaciones esenciales necesitan acomodar el aumento esperado en el número de pasajeros y volúmenes de carga. Garantizar una infraestructura adecuada requiere una cooperación efectiva entre muchas partes interesadas, incluidos los aeropuertos, los gobiernos y las líneas aéreas. Esta relación es importante para ofrecer una experiencia de alta calidad a los pasajeros y operadores de carga.

1.3 Cuando la infraestructura es inadecuada, es fundamental comprender las necesidades de los usuarios para ayudar a identificar las mejores soluciones posibles. Aunque la industria necesita urgentemente capacidad, construir sin tener en cuenta los requisitos del usuario puede ser tan perjudicial como no construir en absoluto. Los planes de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se deben considerar cuidadosamente y deberían dar como resultado instalaciones con un alcance adecuado, factibles para la construcción y eficientes para operar.

1.4 Las Autoridades de Aviación Civil desempeñan un papel importante para garantizar que exista un marco de colaboración colaborativo para todos los proyectos de desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

## **2. La Estrategia**

2.1 La IATA tiene un interés clave en garantizar la disponibilidad de una infraestructura de aviación adecuada mediante la promoción de consultas entre aerolíneas, aeropuertos y otras partes interesadas. Las aerolíneas buscan tener la experiencia en planificación de IATA y la perspectiva global para asegurar que los proyectos de infraestructura aeroportuaria obtengan una participación temprana de las aerolíneas y produzcan instalaciones que estén basadas en la demanda, aptas para el propósito y rentables para desarrollar y operar. El equipo de trabajo se relaciona con aerolíneas, aeropuertos, reguladores, consultores de diseño e ingeniería y otros a través de una variedad de actividades. Estos incluyen: proporcionar estándares de la industria a través de la publicación del Manual de Referencia de Desarrollo Aeroportuario (ADRM), realizar revisiones por pares sobre planes maestros de aeropuertos y proyectos específicos, y compartir guías sobre mejores prácticas como el establecimiento de acuerdos de nivel de servicio claramente definidos.

2.2 La IATA apoya la facilitación de reuniones de consulta entre aerolíneas y aeropuertos. Estas reuniones de beneficio mutuo proporcionan un entorno para compartir ideas y se inician lo más temprano posible en el proceso de diseño y planificación del proyecto. Las reuniones se organizan de acuerdo con las regulaciones y prácticas locales; sin embargo, cuando no existe un marco para dicho foro, la IATA puede establecerlo bajo sus propios auspicios como un Comité Consultivo Aeroportuario (ACC). Independientemente del formato utilizado, el objetivo es crear una oportunidad de diálogo que consolide la visión de las aerolíneas y respalde la toma de decisiones informadas mediante la revisión de los planes de desarrollo aeroportuario, la evaluación de los impactos operacionales y en los pasajeros y el análisis de costos y beneficios. Esto no solo proporciona una marca de calidad y en un mejor resultado del proyecto, sino que también permite a todas las partes medir el desarrollo según las expectativas y las mejores prácticas globales. Alinear la estrategia aeroportuaria y de las aerolíneas con beneficios de inversión en aeropuertos y aerolíneas impulsando el crecimiento del tráfico a través del uso eficiente de la capacidad disponible y la eficiencia operativa.

2.3 También es importante tener en cuenta que, en la mayoría de los casos, las líneas aéreas efectivamente financian los desarrollos de infraestructura aeroportuaria y pagan los costos de operación a través de tarifas aeroportuarias; por lo tanto, es importante que las inversiones aeroportuarias sean factibles y que la inversión de capital se dirija hacia donde más se necesita. En pocas palabras, las aerolíneas son pro inversión cuando existe un caso comercial positivo y un retorno de la inversión para los usuarios de las aerolíneas. Construir capacidad extra no siempre es la respuesta. En muchos casos, el

proceso consultivo arroja luz sobre ineficiencias y genera ideas sobre cómo la capacidad existente puede ser utilizada mejor.

2.4 Un intercambio de opiniones honesto entre las aerolíneas y los aeropuertos y sus partes interesadas es vital para el desarrollo exitoso y rentable de la infraestructura aeroportuaria que se requerirá para enfrentar los desafíos del rápido crecimiento del transporte aéreo.

2.5 Por lo tanto, es vital que las Autoridades de Aviación Civil establezcan un marco colaborativo de participación y consulta de las partes interesadas para todos los proyectos de desarrollo de infraestructura aeroportuaria. Este enfoque sería paralelo a las políticas de la OACI para establecer los derechos de navegación aérea y aeroportuaria (Doc. 9082) para abordar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

### **3. Acción por el GREPECAS**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) tomar nota de la información presente en esta nota de estudio;
- b) apoyar y asegurar que todos los estados establezcan un marco de consulta con las partes interesadas para cualquier proyecto de desarrollo de infraestructura aeroportuaria.