



**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Estrategia Global AIM**

**Proyectos del AIM Global**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
En esta nota de estudio presenta la Estrategia de Implementación Global del AIM	
<b>REFERENCIAS</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 15 - Servicios de Información Aeronáutica</li><li>• Hoja de ruta de la OACI para la transición del AIS a la AIM</li><li>• Informes de la Primera Reunión del AIM-IS</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI</b>	<i>A - Seguridad Operacional</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i>

**1. Introducción**

1.1 La Hoja de Ruta de Transición del AIS al AIM había sido elaborado luego del cambio de enfoque del Plan Global de Navegación Aérea, en su tercera edición, y la posterior emisión del Concepto Operacional ATM Global.

1.2 La Hoja de Ruta preveía que para finales del 2015, ya se debería transitar para la Fase 2.

1.3 Los retrasos en las implantaciones de la Hoja de Ruta de Transición del AIS al AIM impactan en el proceso de evolución para los entornos de Gestión de la información de todo el sistema (SWIM).

**2. Análisis**

2.1 Los datos recopilados a través de las Oficinas Regionales de la OACI muestran que los Estados están tomando varias medidas en esta dirección. Los esfuerzos específicos se centran en la implementación de los distintos pasos de la Hoja de ruta de transición AIS de la OACI a la AIM (Fase 1,2,3); sin embargo, al momento, ninguna Región ha implementado completamente las Fases 1 y 2. Además, los Grupos Regionales de Planificación e Implementación (PIRGS) de la OACI también han identificado que las normas fundamentales del Anexo 15 no se implementan y las marcan como deficiencias de navegación aérea.

2.2 La Reunión debe ser consciente que los retrasos en la Gestión de la Información Aeronáutica en un entorno electrónico, impacta otras iniciativas claves de la OACI y del GANP, tales como Navegación Basada en la Performance (PBN), la Gestión de Flujo de Tráfico Aéreo (ATFM), la Gestión de la Información de todo el sistema (SWIM), entre otros.

2.3 Si bien, observamos que, en estos momentos, debido a la contingencia del COVID-19, todos los escenarios de crecimiento de tráfico aéreo han cambiado, sin embargo, los Estados deben considerar que la normalización de la situación exigirá las implementaciones de mejoras de navegación aérea que ayuden a optimizar la gestión del tráfico aéreo.

2.4 Es por ello que la Región SAM debería continuar enfocándose en la implementación de la fase 2 de la hoja de ruta, para lo cual debe mantener la planificación de las actividades futuras del AIM y respaldar adecuadamente a los profesionales del AIM en su formación en la gestión de la información en un entorno electrónico.

2.5 La SAM/AIM/12 había analizado la implementación de la Estrategia Global de implementación del AIM, sugiriendo la realización de Talleres y otras acciones que se llevarían a cabo en los Estados. Un seguimiento realizado a esta conclusión, puede encontrarse en el Apéndice A a esta nota de estudio.

2.6 Así mismo, acompaña a esta nota de estudio, una presentación actualizada sobre la estrategia,

### 3. Conclusiones

3.1 El avance observado en las implementaciones de la etapa digital es aún mínimo en la Región SAM. La Secretaría está consciente del difícil momento en que se encuentran los Estados y toda la actividad de la aviación, y en estos momentos es una utopía solicitar acciones.

3.2 Sin embargo, sería importante, elaborar una planificación con tiempos flexibles, sobre los pasos que deberían llevarse a cabo, una vez recuperada la situación de la pandemia, con la finalidad de transitar a la fase 2 de la Hoja de ruta.

### 4. Acción sugerida:

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Analizar las informaciones contenidas en la nota de estudio;
- b) Analizar el contenido del Apéndice A;
- c) Enunciar una recomendación de elaboración de Plan Nacional de Implementación de la Fase 2 de la Hoja de Ruta de Transición del AIS al AIM; y
- d) Analizar otras acciones que crean conveniente.

**Cuestión 1 del Orden del Día: Revisar el estado de implantación de las Conclusiones de la SAM/AIM/12**

1.1 Luego de culminar la introducción de los participantes, la Reunión pasó a considerar la Cuestión 1 del Orden del Día. La Secretaría presentó las Conclusiones emanadas por la SAM/AIM/12, las cuales se encuentran como Apéndice A a esta parte del informe

1.2 Al considerar las Conclusiones, se recogieron los siguientes comentarios:

1.2.1 **Argentina:** Con relación a la Conclusión 12/1, en el ítem a, se ha llevado adelante Talleres con las partes interesadas y autoridades. Gracias a estos Talleres se ha logrado cambiar el Programa de Formación de Técnicos AIS dictado por el CIPE, cambiando el enfoque hacia los procesos de las Gestión de Información Aeronáutica. Así mismo, se han actualizado las Regulaciones Nacionales cambiando a un proceso de certificación del nivel de servicio para el proveedor. Con relación al estudio de costo-beneficio, la misma no se ha realizado. Con relación a la Conclusión 12/2, Argentina ha tenido dificultades con el software proveído por la empresa IDS. Están trabajando para solucionar la situación, pero sin embargo la carga de datos ha continuado, y el proceso de digitalización podría continuar para finales del presente año. Consecuencia de este punto es que Argentina tienen actualmente disponible su AIP en un sitio web promoviendo el uso de “cero papel”. Así mismo, próximamente lanzara el aplicativo para teléfonos móviles y Tablet.

1.2.2 **Brasil:** Ha cumplido con todos los puntos de las Conclusiones. De hecho, toda la comunidad aeronáutica, las autoridades de aviación civil, los usuarios aeronáuticos y los proveedores de servicios destacan la importancia del AIM en el proceso del ATM en un contexto global, y las implantaciones que han acelerado la digitalización de los servicios de información aeronáutica así lo demuestra.

1.2.3 **Bolivia:** El punto focal informa que, en relación a la primera conclusión, se han desarrollado Talleres con las partes involucradas y las autoridades. Con relación al estudio de costo-beneficio, no lo han realizado pues es el proveedor de servicio el que lo debe hacer. Con relación a la Conclusión 2, Bolivia, a excepción del literal referente al ICARD, no ha podido aún implementar los pasos relacionados a la digitalización.

1.2.4 **Chile:** Informó que el proceso de implantación de la etapa digital comenzaría en el 2020. Todas las preparaciones de las documentaciones técnicas han culminado, y las mismas han sido preparadas en conjunto con las dependencias IT. Con este logro, se cumple con las dos conclusiones de la SAM/AIM/11.

1.2.5 **Ecuador:** No ha informado sobre el estatus actual de implementación de las conclusiones de la SAM/AIM/11

1.2.6 **Panamá:** Con relación a la Conclusión 1, no se han realizado los Talleres ni tampoco los estudios de costo-beneficio. Con relación a la conclusión 2, respecto a la digitalización dio un paso atrás debido a la postergación del lanzamiento del e-AIP para diciembre de este año. Sin embargo, la autoridad aeronáutica está en proceso de preparación de un pliego de especificaciones técnicas a fin de contratar infraestructuras, equipos y software con la finalidad de implantar el SWIM.

1.2.7 **Paraguay:** El área Normativa ha realizado los Talleres con la gente operativa y las autoridades, pero no se ha realizado estudios de costo-beneficio. Con relación a la segunda conclusión, respecto a la digitalización, Paraguay adquirió el software para la implantación del AIXM.

1.2.8 **Uruguay:** Con relación a la Conclusión, se han realizado talleres con los Directores de las Áreas del SWIM, pero no se ha realizado un estudio de costo-beneficio. Con relación a la conclusión 2, Uruguay está en contacto con Brasil para poder implementar la fase de digitalización. Sin embargo, Uruguay ha iniciado el proceso de disponibilizar todos los datos e informaciones aeronáutica en formato electrónico con la finalidad de trabajar con “cero” papel a partir de marzo – abril del 2020, y trabajarlo todo vía web. Con relación al GNSS, lo implantarán para Carrasco y posteriormente en Laguna del Sauce.

1.2.9 **Venezuela:** Con relación a la Conclusión 1, Venezuela ha realizado talleres en coordinación con el CIAC. Sin embargo, no se ha realizado un estudio de costo-beneficio de implantación del AIM. Con relación a la Conclusión 2, Venezuela estableció contacto con IDS para actualizar la licencia y se encuentra trabajando en el proyecto.

1.2.10 La Secretaría solicito documentos que demuestren la realización de los Talleres. Estos documentos pueden consistir en Acta de la Reunión, documento de convocatoria y la Lista de participante con sus respectivas firmas. Los Estados han quedado en informar y remitir las documentaciones solicitada por la Secretaría.

1.2.11 Al no existir otra información u otro comentario, se dio por cerrada la Cuestión 1.

-----