



**SEGUNDA REUNIÓN VIRTUAL DEL COMITÉ DE REVISIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS (CRPP)  
DEL GREPECAS (eCRPP/02)**  
30 de octubre de 2020

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:**

**Seguimiento de los Programas y Proyectos del GREPECAS**

**2.4 Revisión coordinada CAR/SAM del Proyectos F1 y F2: proyectos de  
Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA)**

**REVISIÓN Y ESTATUS DE LOS PROYECTOS DEL PROGRAMA F DE AERÓDROMOS**

(Presentada por la Secretaría)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota presenta el estado de avance de los proyectos del programa F de Aeródromos y el seguimiento hecho a la Decisión e-CRPP/01/03 donde se solicitaba a la Secretaría revisar y evaluar los proyectos actuales en el contexto del COVID-19.

<b>Acción:</b>	Acciones sugeridas bajo el asunto 5 de esta nota.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe GREPECAS/18</li><li>• Informe del e-CRPP/01</li><li>• Plan Regional de Navegación Aérea CARSAM</li><li>• Plan Global de Navegación Aérea (GANP)</li><li>• Portal GANP</li></ul>

**1. Introducción**

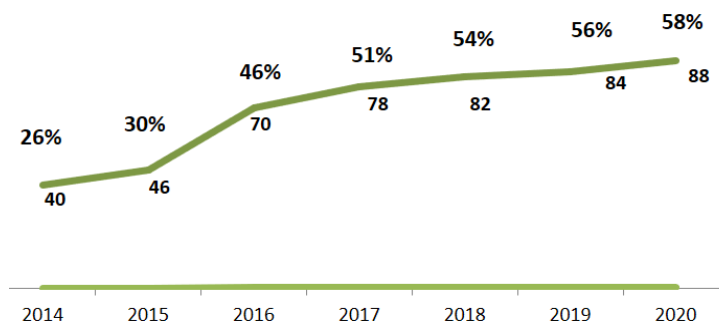
1.1 Como seguimiento a las decisiones emanadas de las Reuniones GREPECAS/18 y CRPP/05 y con la finalidad de incrementar la eficiencia de los proyectos y su alineamiento a los BBBs y el nuevo GANP en su Sexta edición, el Programa F de Aeródromos fue reestructurado para llevar a cabo los siguientes proyectos:

- a. Proyecto F1: **Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos** enfocado principalmente en la certificación de los aeródromos internacionales y la implementación de equipos de seguridad en pista, en línea con la implementación de los BBB.
- b. Proyecto F2: **Planificación de aeródromos** con el objetivo de apoyar a los Estados en el establecimiento de planes maestros y medidas que garanticen infraestructuras adecuadas para el desarrollo del plan regional de navegación aérea.
- c. Proyecto F3: **Implementación de A-CDM** con el objetivo de respaldar la implementación armonizada y escalable de la Toma de Decisiones en Colaboración a nivel Aeropuerto A-CDM (parte de ASBUS) en apoyo del concepto operacional ATM y el plan regional de navegación aérea.

## 2. Estatus de Proyectos del Programa F para la Región CAR

### *Proyecto F1: Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos*

2.1 El estado de certificación de aeródromos en la Región CAR muestra que, de 152 aeródromos con operaciones internacionales, un número de 88 aeródromos fueron certificados a abril de 2020, lo que representa un 58%. De acuerdo a la gráfica, se puede observar que el número se fue incrementando a partir de 2014 de 40 aeródromos certificados a 46 aeropuertos en 2015 y luego se produjo un incremento sustancial de 36 aeropuertos certificados en el periodo entre 2015 y 2016 representando un 16%. Las cifras en la siguiente grafica muestran nuestro compromiso con nuestro plan regional presentado en la reunión GREPECAS/18 y se espera que alcance más del 60% de los aeródromos certificados a finales de 2021.



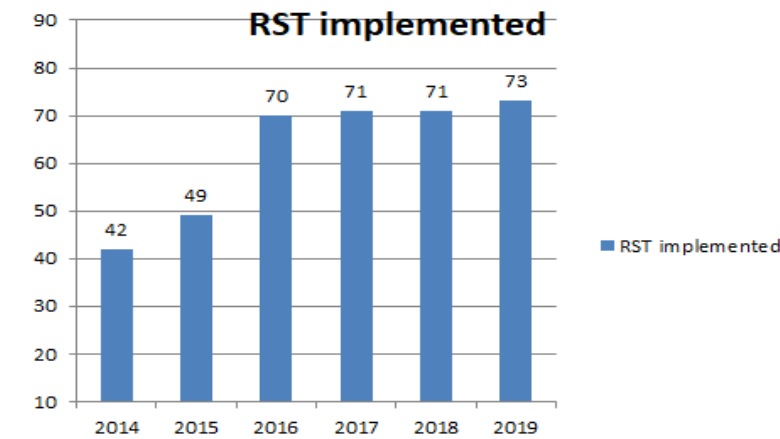
2.2 Estos son algunos aspectos a destacar, entre otros, en el área de aeródromos:

- Existen estados que aún no han establecido el requerimiento de la certificación de aeródromos y definido el proceso de certificación; asimismo, no cuentan con un plan de certificación para sus aeródromos.
- Existen autoridades de aviación civil que carecen de recursos humanos suficientes e incluso considerar una combinación adecuada de disciplinas técnicas dado el tamaño y el alcance de las operaciones en los aeródromos, para llevar a cabo sus funciones y mandato.

- Un gran número de Estados no han establecido un proceso para examinar la validez de utilizar un estudio aeronáutico o una evaluación del riesgo para justificar una solicitud de exención o excepción, así como la necesidad continua.
- Falta de implantación de SMS para todos los aeródromos que reciben vuelos internacionales

2.3 Como consecuencia de la pandemia del COVID-19, algunos estados han aplazado el plan de Certificación para el año 2021, tal es el caso de Mexico que aplazo la certificación de 5 aeródromos para el próximo año. Cabe destacar que, en los últimos 6 meses, los aeropuertos hicieron trabajos de gabinete con las autoridades de aviación y esta oficina regional cuando fue requerida. Se espera que para 2025 se llegue a un 85-90% de aeródromos certificados en la región CAR.

2.4 En lo que respecta al programa de seguridad operacional en pista, las figuras no han cambiado con relación al informe de la anterior reunión, sin embargo se continuando prestando asistencia a los estados/aeródromos que se encuentran en el proceso de implementación, con los términos de referencia entre otros.



#### *Proyecto F2: Planificación de Aeródromos*

2.5 Las disposiciones relativas al plan maestro aeroportuario que incluye la nueva enmienda 15 al Anexo 14, Volumen I se hará efectiva el 3 de noviembre de 2022. La oficina NACC se encuentra en la elaboración de una encuesta para los estados CAR y poder determinar los aeródromos que no cuenten con planes maestros para brindarles mayor orientación y guía en la elaboración de dichos planes.

#### *Proyecto F3: Implementación de A-CDM*

2.6 En lo que respecta a la implementación de A-CDM, la oficina NACC llevo a cabo un evento en septiembre del año pasado y quedo pendiente de hacer otro este año, se pospuso para 2021; sin embargo, se viene haciendo seguimiento a los aeropuertos participantes en el evento, con densidad de tráfico mediano a alto. Apoyamos la propuesta de Plan de Implementación A-CDM para la región SAM para adecuarlo a la región CAR.

2.7 Según el Proyecto Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos, la Oficina Regional de la NACC seguirá asistiendo a los Estados a aumentar el nivel de implementación efectiva centrándose en los aspectos que necesitan apoyo para crear un sistema de supervisión sólido.

### 3. Estatus de Proyectos del Programa F para la Región SAM

#### *Proyecto F1: Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos*

3.1 En la Región SAM, el estatus de la certificación de aeródromos muestra que, de un total de 104 aeródromos internacionales, 48 aeródromos han sido certificados. El número ha crecido desde solo 8 aeródromos certificados que representaban un 8% (diciembre 2013) hasta el número actual que representa un 46.15% del total. A continuación, se muestra un gráfico del avance por año.



Figura 3.1: Certificación de aeródromos en Región SAM

3.2 Con la pandemia del COVID-19, en algunos Estados los procesos de Certificación tuvieron que ser aplazados. La Oficina Regional llevó a cabo una encuesta sobre los planes de certificación en 2018 (nota SA247) y está llevando a cabo una nueva encuesta en 2020 (nota SA285) con la finalidad de actualizar las fechas previstas en 2018. A pesar que faltan Estados por responder, la mayoría ha optado por aplazar la implementación del requerimiento.

3.3 No obstante, dada la importancia de la certificación como base para implementar las mejoras de navegación aérea y como parte fundamental del establecimiento de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional adecuado en el Estado, la Oficina Regional SAM ha preparado una propuesta de metas de certificación de aeródromos para los Estados SAM que se presenta a continuación:

Estado	AD totales	Cert en 2020	Meta de aeródromos a ser certificados por año					
			Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023	Meta 2024	Meta 2025
ARG	16	1		2	3	3	3	4
BOL	3	3		0	0	0	0	0
BRA	29	20		2	2	3	2	0
CHL	8	5		2	1	0	0	0
COL	11	5		2	2	1	1	0
ECU	4	2		0	1	0	1	0
GUF	1	1		0	0	0	0	0
GUY	2	2		0	0	0	0	0
PAN	6	0		0	1	2	3	0
PRY	2	0		0	1	1	0	0
PER	8	7		1	0	0	0	0
SUR	1	0		0	1	0	0	0
URY	2	1		1	0	0	0	0
VEN	11	1		1	2	3	3	1

Tabla 3.1 – Propuesta de metas de aeródromos a ser certificados por año – Región SAM

3.4 Se invita a los Estados SAM a revisar la propuesta de metas de certificación para lograr la certificación al 100% para el año 2025.

*Proyecto F2: Planificación de Aeródromos*

3.5 Luego de la aprobación del proyecto F2, la Región SAM llevó a cabo una encuesta a los Estados SAM para determinar la línea base de planificación de aeródromos en la región. Un informe con los resultados de la encuesta se pueden acceder en la dirección [https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18\\_ES.aspx?area=AGA](https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA) bajo la pestaña de “Planificación de Aeródromos”.

3.6 En base a los resultados de la encuesta, la Secretaría está trabajando en un documento que sirva de referencia para que los Estados Miembros puedan alinear Planes Maestros locales a Planes Nacionales y Regionales. El objetivo es lograr incorporar en la preparación del Volumen III del Plan Regional de Navegación Aérea requerimientos a los Estados para garantizar que los aspectos de planificación aeroportuaria.

*Proyecto F3: Implementación de A-CDM*

3.7 Con relación a la implementación de A-CDM, la Oficina SAM en colaboración con EUROCONTROL y IATA, prepararon una propuesta de Plan de Implementación A-CDM para la región SAM, y que potencialmente pueda ser ajustado también para la región CAR. Detalles de este plan de implementación están siendo presentados en otra nota de estudio en esta reunión.

3.8 De lograrse el objetivo propuesto en la presentación de este plan, el mismo serviría de base para incorporar el A-CDM como parte del Volumen III del Plan Regional, para su implementación en aeródromos seleccionados.

**4. Revisión de Programa F de Aeródromos bajo el nuevo contexto del COVID-19**

4.1 Bajo este punto y conforme decisión eCRPP/01/03, los oficiales regionales de Aeródromos y Ayudas Terrestres de las Oficinas NACC y SAM de la OACI, realizaron una reunión virtual para discutir y revisar los objetivos, metas y fechas de implantaciones de los distintos Programas y Proyectos, actualmente en desarrollo, y adecuarlos a los requerimientos establecidos por los nuevos horizontes determinado por la crisis del COVID-19.

4.2 Un reporte de su revisión se adjunta como apéndice “C” de esta nota de estudio.

**5. Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) analizar los Apéndices A, B y C adjuntos a esta nota de estudio;
- c) analizar y comentar acerca de la propuesta de metas de certificación para la región SAM bajo la tabla 3-1;
- d) comentar sobre el proceso de los proyectos, cualquier desafío con el que se encuentren los Estados y que pueda incluirse en el alcance del proyecto; y
- e) apoyar los Proyectos asignando especialistas para la ejecución de diversas las actividades de los proyectos.

— — — — —

## APÉNDICE A

## PROYECTO DE CERTIFICACIÓN Y SEGURIDAD OPERACIONAL DE AERODROMOS – REGION CAR

Región CAR	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i>  (Coordinador del Programa: Jaime Calderon RO/AGA OACI)	Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos  <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Abril 2018	Julio 2025
<b>Objetivo</b>	Asistir a los Estados de la Región CAR en la revisión de documentos relacionados con la certificación de aeródromos con el objetivo de incrementar el número de aeródromos certificados en la región CAR. Asimismo aumentar el número de equipos de seguridad operacional en pista establecidos para promover la aplicación de estrategias tendientes a reducir el número de accidentes e incidentes relacionados con la seguridad operacional en pista de manera continua.		
<b>Alcance</b>	El alcance del proyecto consiste en asistir a los Estados en la resolución de CAPS de los hallazgos de auditoria de USOAP en aeródromos, con la finalidad de dar cumplimiento a las metas regionales, así como desarrollar necesidades específicas con base en sus requerimientos y facilitar la certificación de los aeródromos, la resolución de deficiencias reportadas en la GANDD y mantener una vigilancia continua por las autoridades de aviación civil.		
<b>Métricas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numero de aeródromos certificados por Estado</li> <li>• Porcentaje de aeródromos certificados por Región</li> <li>• Cantidad de inspectores AGA por Estado</li> <li>• Porcentaje de IE por Estado en el área AGA</li> <li>• Numero de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos</li> <li>• Numero de deficiencias reportadas en la GANDD</li> </ul>		
<b>Estrategia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alto nivel de compromiso para certificar aeródromos:</b> A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las AAC a presentar un plan para certificar sus aeródromos que reciben operacionales internacionales para los siguientes 3 años, a fin de facilitar el seguimiento y contribuir con la meta regional de incrementar los aeródromos certificados.</li> <li>• <b>Certificación de aeródromos:</b> el proceso comprende 4 tareas principales: Proporcionar orientación/capacitación a los inspectores de aeródromo, establecimiento del proceso inicial de Certificación de Aeródromos y vigilancia continua, preparación de los manuales de Certificación y otorgamiento de la Certificación de Aeródromos.</li> <li>• <b>Implementación del RST para los aeródromos faltantes:</b> Como parte del proceso de certificación del aeropuerto, establecer formalmente equipos de seguridad operacional en pista en los aeródromos que aún no cuentan con RST. En seguimiento a lo iniciado por esta Oficina Regional NACC de la OACI se continuara asistiendo a los Estados/aeropuertos en la conformación de estos equipos siguiendo el material de referencia de la OACI (algunos se encuentran en el sitio web de Oficina Regional NACC de la OACI).</li> </ul>		

<b>Metas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuar apoyando a los grupos aeroportuarios de México para la finalización de la certificación de los 21 aeródromos restantes con base en un plan anual (para 2021 se tienen previstos la certificación de 4 de los 15 ya iniciados) y se estima completaran la certificación hacia finales de 2023. El Grupo Aeroportuario GAP ha culminado con la certificación de sus 12 aeródromos bajo su administración.</li> <li>• Continuar asistiendo a los Estados/aeropuertos a requerimiento, con la continuación de la certificación de aeródromos, principalmente aquellos que han iniciado el proceso como son: Bahamas, Belice, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Honduras, Jamaica República Dominicana y el Caribe del Este y alcanzar al menos 62% de aeródromos certificados al final de 2021.</li> <li>• Se ha proporcionado material de orientación y listas de verificación en el sitio web de NACC (e-documents: con ejemplos de manuales de aeródromo, lista de verificación de contenido del manual de aeródromo, Términos de Reference (ToRs) de los Equipos de seguridad en pista (RST) y Reinicio de operaciones después de la pandemia COVID-19) para apoyar a los Estados/aeropuertos en el proceso de certificación.</li> </ul>
<b>Justificación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Con base en las estadísticas de 2017 y los resultados de USOAP de la OACI, en Latinoamérica el 57% de los Estados no han establecido un proceso para la certificación de aeródromos.</li> <li>• 77% de las autoridades regulatorias de los Estados no cuentan con suficientes recursos humanos (incluyendo una combinación apropiada de disciplinas técnicas de acuerdo al tamaño y alcance de las operaciones de los aeródromos en el Estado) para llevar a cabo sus funciones y mandato.</li> <li>• 61% de los Estados no se aseguran que los manuales de aeródromo se revisen periódicamente para verificar el estado de sus enmiendas y que la información contenida en el manual permanezca correcta.</li> <li>• 47% de los Estados no tienen un procedimiento para incorporar enmiendas subsecuentes al manual de aeródromo para su revisión y aprobación/aceptación por el personal técnico de la autoridad de reglamentación.</li> <li>• 47% de los Estados no garantizan que los operadores de aeródromo desarrollen e implementen programas de mantenimiento.</li> <li>• 85% de los estados no han establecido un proceso de revisión de la validez del uso de los estudios aeronáuticos o análisis de riesgo que justifique una aplicación para una exención o excepción.</li> <li>• 81% de los estados no han establecido ni implementado un mecanismo para evaluar los resultados de conducir análisis de riesgo o estudios aeronáuticos.</li> </ul>
<b>Proyectos relacionados</b>	Por determinarse



Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>1</sup>	Fecha entrega	Comentarios
<p>El proyecto de SAFE Fund a ECCAA y 4 estados de OECS fue finalizado, existen informes finales disponibles. Como seguimiento al trabajo ejecutado, actualmente se presta asistencia a ECCAA bajo el proyecto IPAV con la revisión de la estructura organizacional, desarrollo de reglamentos y contratación de personal entre otros. La certificación de aeródromos se pospuso para 2021</p>	<p>PFF CAR AGA 02</p>	<p>OACI NACC</p>	<p>60%</p>	<p>3Q2021</p>	<p>Proyecto SAFE FUND finalizado Inicio de proyecto IPAV, revisión de la estructura organizacional; certificación inicial de aeródromos para 2021.</p>
<p>Seguimiento a 20 aeropuertos que han iniciado el proceso de certificación en la región CAR conjuntamente la autoridad de aviación civil (México, Belice, Bahamas, Costa Rica, Honduras y Guatemala, Cuba y República Dominicana)</p>	<p>PFF CAR AGA 02</p>	<p>OACI NACC/ESTADOS</p>	<p>70%</p>	<p>ABIERTA</p>	<p>Iniciada En el caso de Honduras, el segundo aeródromo certificado fue en noviembre de 2019. Mexico certifico 4 aeródromos desde 2018 a la fecha</p>

<sup>1</sup> Gris Tarea no iniciada  
Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma  
Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación  
Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>1</sup>	Fecha entrega	Comentarios
Asistencia a los estados para mejorar e incrementar el nivel de implementación efectiva en el área de aeródromos.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	70%	ABIERTA	Se continúa con el trabajo, como encargado de Bahamas y Barbados. Bahamas contrato a ARG para la revisión de reglamentos
Elaboración de plantillas y provisión de material guía para que los Estados utilicen en el proceso de certificación.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	90%	ABIERTA	En el sitio web de ICAO NACC en e-documents se encuentra material guía de referencia y se añadió lo relacionado con reapertura de operaciones y lista de verificación
Seguimiento a la implementación de los Equipos de seguridad operacional en pista y conformación de nuevos en aquellos estados/aeropuertos que aún no cuentan con el RST.	PFF CAR AGA 02	OACI NACC/ESTADOS	70%	ABIERTA	Se continua dando seguimiento a México, Aruba, Honduras, Costa Rica a la fecha.
<b>Recursos necesarios</b>	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. Se requiere la designación de expertos por los Estados (asistencia directa) para la ejecución de las actividades mencionadas Acceso a la reglamentación del Estado, orientación, manuales, procedimientos, circulares de asesoramiento y otras mejores prácticas disponibles.				

-----

## APÉNDICE B

## PROYECTOS DEL PROGRAMA AERÓDROMOS - REGIÓN SAM

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
Programa	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> <i>(Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)</i>	Seguridad Operacional y Certificación <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Abril 2018	Julio 2025
<b>Objetivo</b>	Asistir a los Estados de la Región SAM en el incremento del número de aeródromos certificados y en el establecimiento de mecanismos de seguridad operacional en pista (ej. Equipos de Seguridad Operacional en Pista) para enfrentar eventos relacionados con seguridad operacional en pista en los aeródromos designados.		
<b>Alcance</b>	El alcance del proyecto incluye la identificación de problemas latentes u obstáculos en el proceso de certificación de aeródromos, con la finalidad de evaluar mejor a los Estados en el cumplimiento de las metas regionales y desarrollar necesidades específicas con relación a documentación, procesos y procedimientos, desarrollo de lineamientos, entrenamiento, asesoramiento de expertos, mejores prácticas y recolección de datos e información, para facilitar la certificación inicial de aeródromos y vigilancia continua.		
<b>Métricas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantidad de aeródromos certificados por Estado</li> <li>• Porcentaje de aeródromos certificados por Región</li> <li>• Cantidad de inspectores AGA por Estado</li> <li>• Porcentaje de IE por Estado en el área AGA</li> <li>• Cantidad de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos</li> <li>• Cantidad de deficiencias reportadas en la GANDD</li> </ul>		
<b>Estrategia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alto nivel de compromiso para certificar aeródromos: A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las AAC a presentar un plan para certificar un número mínimo de aeródromos por año en los próximos 3 años, a fin de contribuir con la meta regional de incrementar los aeródromos certificados.</li> <li>• Recolección de datos e información: A través de un mecanismo de cooperación (a ser definido con los Estados y los socios de la Industria), el Proyecto realizará una encuesta para recolectar datos y definir el nivel de madurez de la documentación/procedimientos disponibles para comprometer la certificación inicial de aeródromos.</li> <li>• Análisis de datos e información: Luego de recolectar los datos, esto permitirá a los especialistas del proyecto hacer un análisis de brecha y definir las soluciones requeridas (lineamientos, documentación, la gestión de “RST Go-teams”, cooperación técnica, seminarios, talleres, etc.) siguiendo el principio de Pareto.</li> </ul>		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Establecer sub-proyectos de los Estados (Programa de Certificación (3años) y Planes Anuales):</b> El Proyecto luego establecerá (con el apoyo de los especialistas de los Estados y bajo la coordinación del coordinador del Programa) sub-proyectos por Estado con una metodología común de manera que todos los programas de certificación de los Estados puedan ser monitoreados por el coordinador del Programa. Estos sub-proyectos desarrollarán, entre otras, las siguientes tareas: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Analizar el alto nivel de compromiso y los recursos disponibles para la certificación de aeródromos (en los Estados y los operadores de aeródromos).</li> <li>– Evaluar la infraestructura de los Estados y el programa de certificación de aeródromos para identificar el apoyo potencial de otro(s) Estado(s) Contratante(s), RSOO's, organizaciones internacionales o las OR.</li> <li>– Proporcionar al Estados y al coordinador del Proyecto una herramienta para medir la mejora e identificar los posibles obstáculos.</li> </ul> </li> <li>• Certificación inicial de aeródromos: Consecuentemente, a medida que los Estados implementen su programa, los aeródromos recibirán una certificación inicial de tal manera que la fase de vigilancia continua pueda empezar. Esta certificación inicial se basará en las condiciones actuales, con excepciones o métodos de cumplimiento alternos, en caso necesario.</li> <li>• Implementación inicial del RST para cada aeródromo designado: Como parte del proceso de certificación del aeropuerto, establecer formalmente equipos de seguridad operacional en pista en cada aeródromo designado, siguiendo los lineamientos comunes basados en los documentos de apoyo de la OACI.</li> </ul>
<b>Metas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encuesta sobre la disponibilidad de la documentación, procedimientos y personal competente para la certificación de aeródromos en los Estados. YE2017</li> <li>• Plantilla del manual de aeródromos regional para el proceso de certificación de aeródromos. YE2018</li> <li>• Lineamientos de los Equipos Regionales de Seguridad Operacional en Pista para la implementación con base en las mejores prácticas de la OACI y la industria. YE2019</li> <li>• Requerimientos regionales mínimos de SMS de aeródromos para aplicar a una certificación inicial de aeródromos. YE2018</li> <li>• “Modificación de estándares” regionales o procedimiento en “casos de seguridad operacional” para que los operadores de aeródromos presenten solicitudes de excepciones y apliquen a una certificación inicial de aeródromo. YE2019</li> <li>• 100% de Estados con un Programa de Certificación de Estado para un aeródromo designado. YE2019</li> <li>• % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con la certificación inicial completada. YE2020</li> <li>• % (a definir por el Plan SAM) de Estados con suficientes inspectores de aeródromos competentes o con disposiciones y mecanismos legales para delegar a otras entidades (otros Estados, RSOO's, etc.). YE2020</li> <li>• % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con Equipos de Seguridad Operacional en Pista establecidos. YE2020</li> </ul>
<b>Justificación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De conformidad con la OACI (Informe de Seguridad Operacional 2015 - USOAP CMA), casi el 60 por ciento de los Estados en el mundo no ha implementado totalmente los requerimientos para la certificación de aeródromos. Más de 50 por ciento de los Estados no han establecido un proceso de certificación de aeródromos exhaustivo, incluyendo todas las evaluaciones necesarias. Además, casi 60 por ciento de los Estados no han establecido, en el marco de su proceso de certificación, un mecanismo basado en evaluaciones de seguridad operacional, para revisar y aceptar la falta de cumplimiento de los requerimientos establecidos.</li> <li>• Asimismo, más del 60 por ciento de los Estados no aseguran que sus operadores de aeródromo hayan establecido e implementado estrategias integradas, incluyendo Equipos de Seguridad Operacional en Pista Locales (LRST), para la prevención de incursiones en pista y otros accidentes e incidentes en los aeródromos.</li> <li>• En Febrero de 2018, la Oficina Regional SAM alcanzó el 30% de aeródromos internacionales certificados.</li> </ul>
<b>Proyectos relacionados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TBD</li> </ul>

Resultados del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>1</sup>	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre la reglamentación/procedimientos nacionales aprobados sobre certificación de aeródromos con el fin de establecer un punto de referencia con relación a las necesidades de documentación.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	2Q-2018	Finalizada Se recibieron resultados de encuesta enviada a Estados mediante oficio LT 10/2.1.1-SA247
Recolectar las mejores prácticas de los Estados para desarrollar material de orientación (plantillas) e incorporarlo a el conjunto LAR AGA	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	80%	<del>2Q2020</del> YE2020	Iniciada Bajo el paraguas del Proyecto RLA99/901, el Comité Técnico del SRVSOP está trabajando en un “Modelo de Manual de Aeródromo” para facilitar la certificación, además de la actualización del Modelo de Manual del Inspector de aeródromos y otras propuestas de modelos de manuales. Oct 2020: El modelo está en su fase final de revisión y podría estar disponible a finales 2020
Revisar los resultados de la encuesta y preparar un plan a nivel Regional y Estatal para respaldar las brechas identificadas.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa & SRVSOP TC	100%	CRPP/5 (2019)	Conforme la aceptación del Plan de Seguridad Operacional para la Región SAM, la Oficina SAM en conjunto con el SRVSOP están en proceso de preparar un plan Regional pormenorizado. Oct 2020: se cuenta con un plan regional pormenorizado, pero de uso interno en la Oficina Regional. En esta NE se propuso, bajo el asunto 3, una propuesta de metas de certificación por Estado.

<sup>1</sup> Gris Tarea no iniciada  
Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma  
Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación  
Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Resultados del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>1</sup>	Fecha entrega	Comentarios
Preparar metodología (procedimientos y plantillas) para que los Estados presenten sus sub-proyectos de certificación.	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	CRPP/5 (2019)	Para CRPP/5 se presenta un caso de negocio de Proyecto de Asistencia Técnica que utilizaría parte de la documentación utilizada en pasados ensayos de certificación de aeródromos. Oct. 2020: en periodo de prueba la metodología, a cargo del SRVSOP, bajo la modalidad de ensayo de certificación del aeropuerto de Calama en Chile. Se ofreció el proyecto a 2 Estados con dificultades para certificación, sin embargo, por la pandemia se suspendieron los esfuerzos.
Planificación de Go-Teams para apoyar Certificación inicial (con el soporte del SRVSOP u otras partes interesadas)	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa & SRVSOP TC	10%	YE2020	Se cuenta con solicitud de un (1) Estado interesado en un Go-Team para ejecutarse entre 2019-2020. Oct 2020: por motivos de pandemia se suspendieron las misiones Go-Teams. Se están retomando esfuerzos de manera virtual.
Preparar material de orientación (en español) para la creación de RSTs.	PFF SAM AGA 02	TBD	100%	PPRC/5 (2019)	Con base en el Manual RST de la OACI, se creó y publicó la primera edición de la Circular de Asesoramiento para RST del SRVSOP, disponible en: <a href="https://www.srvsop.aero/circulares/ca-aga-153-010-implementacion-de-equipos-de-seguridad-de-pista-rst/">https://www.srvsop.aero/circulares/ca-aga-153-010- implementacion-de-equipos-de-seguridad-de-pista-rst/</a>
Preparar un plan para implementar RSTs por aeropuerto designado.	PFF SAM AGA 02	TBD	25%	PPRC/6 (2020) 2021	Oct 2020: se distribuyó una encuesta a los Estados SAM para medir el estatus de implementación de RST, que servirá de línea base para las acciones.
Equipos de planificación de Seguridad Operacional en Pista o RS Go-Teams (con el apoyo de la Sede de la OACI, Estados, ACI y otros socios/involucrados)	PFF SAM AGA 02	TBD	0%	2020-en adelante	No iniciado

<b>Resultados del Proyecto</b>	<b>Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU</b>	<b>Responsable</b>	<b>Estado de Implantación<sup>1</sup></b>	<b>Fecha entrega</b>	<b>Comentarios</b>
<b>Recursos necesarios</b>	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. Provisión de contrapartes en cada Estado, en un enfoque de Administración de Matriz (compartir recursos), para el proyecto. Se requiere la designación de expertos por los Estados (asistencia directa) en la ejecución de algunos entregables. Acceso a la reglamentación del Estado, orientación, manuales, procedimientos, circulares de asesoramiento y otras mejores prácticas disponibles.				

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F2	
Programa	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i>  (Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)	Planificación Aeroportuaria  <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>	Julio 2019	Julio 2025
<b>Objetivo</b>	Garantizar la infraestructura adecuada y suficiente de aeródromos en los Estados para el desarrollo de la aviación civil nacional y regional, permitiendo la implementación del Plan Regional de Navegación Aérea.		
<b>Alcance</b>	El proyecto se limitará a los Estados SAM y considerará los aeródromos internacionales (presentes y planificados a futuro) enumerados en el Plan Regional de Navegación Aérea.		
<b>Métricas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de Estados con Planes Nacionales de Sistema de Aeropuertos</li> <li>• Número de aeródromos internacionales con Planes Maestros actualizados (&lt; 5 años)</li> <li>• Número de Estados con al menos un (1) especialista en planificación aeroportuaria</li> </ul>		
<b>Estrategia</b>	Implementación del plan en 4 fases o “paquetes de trabajo”: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una <b>hoja de ruta o guía</b> que los Estados deben respaldar a través del ANP regional, con el fin de abordar la brecha de planificación de la infraestructura aeroportuaria</li> <li>• <b>Material de orientación</b> para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria</li> <li>• <b>Reglamento modelo</b> sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales</li> <li>• Creación de <b>capacidad y transferencia de conocimientos</b> a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación aeroportuaria</li> </ul>		
<b>Metas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estados con Planes Nacionales de Sistemas de Aeropuertos alineados o como parte de Plan Nacional de Navegación Aérea</li> <li>• Aeródromos internacionales con planes maestros actualizados y alineados con Plan Nacional</li> <li>• Estados con mecanismos de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria</li> <li>• Estados con reglamentos que incluyan elementos de planificación maestra de aeródromos</li> <li>• Estados con competencias sobre planificación aeroportuaria (Estados con al menos un (1) especialista en Planificación Aeroportuaria)</li> </ul>		



<b>Justificación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En la Región SAM existe una falta de capacidad de infraestructura aeroportuaria en muchos hubs importantes que ha llevado a mayores costos, saturación, demoras, ineficiencias y pérdida de oportunidades debido a la falta de espacio para operar, actuando así en contra de la situación común de largo plazo, interés nacional y regional de aprovechar los beneficios de la creciente conectividad aérea.</li> <li>Según el Doc 9854 de la OACI, el principal desafío para los operadores de aeródromos será proporcionar suficiente capacidad de aeródromo, mientras que el desafío para el sistema ATM será garantizar que toda la capacidad disponible se utilice plena y eficientemente.</li> </ul>
<b>Proyectos relacionados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>F3</li> </ul>

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>2</sup>	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados SAM sobre Planificación Aeroportuaria		Coordinador del Programa	100%	2Q-2020	Finalizada Reporte de encuesta disponible en <a href="https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA">https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA</a>
Preparación de hoja de ruta o guía sobre aspectos de planificación aeroportuaria a nivel nacional y local		Coordinador del Programa / Grupo de tarea (por definir)	10%	4Q-2020	Trabajo iniciado por coordinador del programa
Preparación de Material de orientación para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria		Coordinador del Programa / Grupo de tarea (por definir)	10%	4Q-2021	Investigación de referencias y línea de base (encuesta) iniciada
Reglamento modelo sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la		Coordinador del Programa / SRVSOP (por	0%	4Q-2021	

<sup>2</sup> Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>2</sup>	Fecha entrega	Comentarios
planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales		definir)			
Creación de capacidad y transferencia de conocimientos a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación aeroportuaria (curso o seminario sobre planificación aeroportuaria)		Coordinador del Programa / Apoyo externo / CIAC (por definir)	0%	4Q-2025	
Inclusión en e-ANP (VOL III) de previsiones sobre Planificación Aeroportuaria		GREPECAS	0%	2Q-2021	
Estados preparar planes nacionales alineados a plan regional en aspectos de Planificación Aeroportuaria		ESTADOS	0%	4Q-2023	
Estados cuentan con Planes Nacionales de Sistema de Aeropuertos.		ESTADOS	0%	4Q-2024	
Estados con mecanismos para garantizar planes maestros locales actualizados y alineados a planes nacionales.		ESTADOS / OPERADORES DE AERODROMOS	0%	4Q-2025	

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)		DP N° F3	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto		Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i>  (Coordinador del Programa: Fabio Salvatierra RO AGA OACI)	Implementación de A-CDM  <i>Coordinador del proyecto: A determinar</i>		Julio 2019	Julio 2025
<b>Objetivo</b>	El objetivo principal del proyecto es apoyar la implementación de los elementos seleccionados de A-CDM, ya que A-CDM se ha identificado globalmente como una forma de aumentar la capacidad en el aeropuerto mediante el aumento de la conciencia de la situación de todos los interesados involucrados mediante el intercambio de información. que conducen a un mejor proceso de toma de decisiones colaborativas, especialmente durante el proceso de cambio en el aeropuerto.			
<b>Alcance</b>	Aeródromos seleccionados (alta densidad u otro parámetro) de la región SAM			
<b>Métricas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % de aeródromos internacionales aplicables que han implementado operaciones aeroportuarias mejoradas a través del CDM- aeropuerto (aplicable = alta densidad) (medición de fases por aeródromo)</li> <li>• GANP KPI01, KPI02, KPI10, KPI13, KPI14</li> </ul>			
<b>Estrategia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que los Estados respalden la necesidad de implementar el elemento B0 / 1 de A-CDM en aeródromos seleccionados.</li> <li>• Preparar Material de orientación para establecer reglas y criterios comunes para el intercambio de información y la implementación de elementos seleccionados.</li> <li>• Estados endosan e implementan guía regional para garantizar armonización.</li> <li>• Implementación por aeródromo siguiendo 4 pasos:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fase de información</li> <li>○ Fase de Análisis</li> <li>○ Fase de Implementación</li> <li>○ Fase Operacional</li> </ul> </li> <li>• Asistencia directa para iniciar proyectos piloto en aeródromos seleccionados, con el apoyo de Estados, organismos internacionales y expertos en la materia.</li> </ul>			
<b>Metas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicación uniforme, armonizada pero escalable del concepto a nivel regional</li> <li>• Integración a las redes regionales</li> <li>• Reducción de demoras</li> <li>• Mejor utilización de capacidad existente</li> </ul>			

<b>Justificación</b>	El Proyecto A-CDM fue aprobado en la 5ta reunión del CRPP (2019) por lo que apenas se estaban iniciando la planificación y acciones del proyecto con seminarios en ambas regiones. No obstante, por motivos del COVID-19, muchos de los aeropuertos congestionados (aquellos en donde sería aplicable la implementación total de A-CDM) se han visto afectados en su volumen de tráfico. No obstante, el elemento de “compartición de información” (information sharing) sigue siendo aplicable y útil orientados a la situación de reinicio y recuperación de las operaciones a su transición a la normalidad.
<b>Proyectos relacionados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• F2</li> </ul>

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación <sup>3</sup>	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados sobre implementación de A-CDM	PFF SAM AGA 02	Coordinador del Programa	100%	3Q-2019	Finalizada Se recibieron resultados de encuesta enviada a Estados mediante oficio SA5508 Reporte de encuesta disponible en <a href="https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA">https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA</a>
Primera edición de Guía de Implementación A-CDM		Coordinador del Programa	100%	4Q-2020	Finalizada Presentada a los Estados en e-CRPP/02 para su endoso (primera edición)
Inclusión en e-ANP (VOL III)		GREPECAS	0%	2Q-2021	

<sup>3</sup> Gris Tarea no iniciada

Verde Actividad en progreso de acuerdo con el cronograma

Amarillo Actividad iniciada con cierto retardo pero estaría llegando a tiempo en su implantación

Rojo No se ha logrado la implantación de la actividad en el lapso de tiempo estimado se requiere adoptar medidas mitigatorias

<b>Entregables del Proyecto</b>	<b>Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU</b>	<b>Responsable</b>	<b>Estado de Implantación<sup>3</sup></b>	<b>Fecha entrega</b>	<b>Comentarios</b>
Implementación en aeródromos seleccionados		Estados	20%	4Q-2025	A la fecha (octubre 2020) se han identificado 10 aeródromos aplicables, los cuales llevan en conjunto una implementación cercana al 20%.

-----



## Programa Aeródromos (F) del GREPECAS

### Revisión de Proyectos de Aeródromos - CARSAM

#### Introducción y Antecedentes

Conforme decisión eCRPP/01/03, los oficiales regionales de Aeródromos y Ayudas Terrestres de las Oficinas NACC y SAM de la OACI, realizaron una reunión virtual para discutir y revisar los objetivos, metas y fechas de implantaciones de los distintos Programas y Proyectos, actualmente en desarrollo, y adecuarlos a los requerimientos establecidos por los nuevos horizontes determinado por la crisis del COVID-19.

<b>Decisión eCRPP/01/03 – Revisión de los actuales programas y proyectos del CRPP.</b>	
<p><b>Que:</b> Considerando el nuevo panorama que se proyecta para la Aviación Civil, debido a las restricciones impuestas por los Estados para evitar la propagación del COVID-19 y ante el nuevo escenario donde se desarrollan los proyectos del GREPECAS, la Secretaría deberá:</p> <p>a) Evaluar los programas del GREPECAS para determinar si continúan siendo justificables bajo el nuevo escenario de las regiones CAR/SAM (preguntas y matriz de Proyectos);</p> <p>b) Trabajar las implantaciones en el ámbito de navegación aérea en consonancia con los delineamientos establecidos o a establecerse por los grupos creados por la OACI, tanto a nivel global como regional, para la reactivación y recuperación de la Aviación Civil;</p> <p>c) Revisar los objetivos, metas y fechas de implantaciones de los distintos Programas y Proyectos, actualmente en desarrollo, y adecuarlos a los requerimientos establecidos por los nuevos horizontes determinado por la crisis del COVID-19; y</p> <p>d) Presentar un reporte, para el 30 de noviembre del 2020, conteniendo la reestructuración de las metas, objetivos y fechas de los Proyectos revisados.</p>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/ Operacional</p>
<p><b>Por qué:</b> Para garantizar una respuesta armonizada y organizada entre los Estados en los aspectos relacionados a la capacidad y eficiencia de la navegación aérea conforme el impacto del COVID-19 en la aviación regional.</p>	
<p><b>Cuándo:</b> 30 de noviembre de 2020</p>	<p><b>Estatus:</b> Valida</p>
<p><b>Quién:</b> <input type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:</p>	



## Metodología

Conforme lo indicado en el reporte de la Reunión, el análisis se realizaría haciendo las siguientes preguntas:

- a) ¿Están los proyectos establecidos por los Estados alineados a los proyectos estratégicos regionales y a los objetivos estratégicos de la organización y a su vez a los planes estratégicos trazados por la OACI (GANP)?
- b) ¿Se han cumplido los objetivos de los Programas y Proyectos?
- c) ¿Cómo se determina la necesidad de uno u otro?
- d) ¿Qué seguimiento se le da a los mismos?
- e) ¿En qué momento se deben actualizar o cerrar?

En adición, el análisis se complementaría con el uso de la siguiente matriz propuesta:

Criterios de evaluación	Ideas de evaluación	Escala de evaluación				
		1	2	3	4	5
Relevante	Es el propósito del proyecto y las metas del proyecto todavía significativa.					
Impacto	Que impacto (positivo o negativo) brindara al Estado el proyecto.					
Sostenible	Hasta que punto es posible continuar con el desarrollo del proyecto bajo el nuevo escenario operacional.					
Alcanzable	Hasta que punto las metas y objetivos definidos en el proyecto son alcanzables bajo el nuevo escenario operacional.					

## Análisis

Proyectos vigentes bajo el marco del GREPECAS para las regiones CARSAM:

- 1. **Proyecto F1:** Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos
  - 2. **Proyecto F2:** Planificación Aeroportuaria
  - 3. **Proyecto F3:** Toma de Decisiones en Colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM)
- a) Están los proyectos establecidos por los Estados alineados a los proyectos estratégicos regionales y a los objetivos estratégicos de la organización y a su vez a los planes estratégicos trazados por la OACI (GANP)?



Los tres proyectos están alineados con el GANP:

- Certificación de aeródromos es parte de los BBB (basic building blocks) del GANP.
  - El plan maestro aeroportuario es un plan para el desarrollo a largo plazo de un aeródromo y se representa de forma gradual el desarrollo último de éste. Los planes maestros se preparan para modernizar aeródromos existentes y crear nuevos, independientemente de sus dimensiones, complejidad y función; no constituyen programas confirmados de ejecución, mas bien proporcionan información sobre los tipos de mejoras que se llevarán a cabo de manera gradual. Nuevo requerimiento del Anexo 14, Volumen I en su enmienda 15 aprobada.
  - A-CDM es un ASBU del GANP.
- b) ¿Se han cumplido los objetivos de los Programas y Proyectos?
- En el caso de la certificación de aeródromos, los planes de certificación debido a la pandemia COVID-19 se encuentran en su mayoría paralizados temporalmente o demorados en su implementación, debido a la imposibilidad de realizar la verificación en sitio debido a las restricciones sanitarias. No obstante, se sigue asistiendo a los estados/aeropuertos en los procesos de “gabinete” como elaboración y actualización de documentación, como el manual de aeródromos, elaboración de listas de verificación, entrenamiento, entre otros.
  - En el caso de Planificación, el proyecto fue aprobado también en la 5ta reunión del CRPP (2019) por lo que se inició la planificación y las acciones del proyecto orientados al cumplimiento de los objetivos esperados.
  - En el caso de A-CDM, el proyecto fue aprobado en la 5ta reunión del CRPP (2019) por lo que apenas se estaban iniciando la planificación y acciones del proyecto con seminarios en ambas regiones. No obstante, por motivos del COVID-19, muchos de los aeropuertos congestionados (aquellos en donde sería aplicable la implementación total de A-CDM) se han visto afectados en su volumen de tráfico. No obstante, el elemento de “*compartición de información*” (**information sharing**) sigue siendo aplicable y útil orientados a la situación de reinicio y recuperación de las operaciones a su transición a la normalidad.
- c) ¿Cómo se determina la necesidad de uno u otro?
- La certificación de aeródromos sigue siendo prioridad en las regiones CAR/SAM debido al proceso lento y retardado que siguen algunos estados para dar cumplimiento al requerimiento del Anexo 14, Volumen.





- En el caso de la Planificación de aeródromos, es un proyecto necesario debido a que todos los planes maestros vigentes deben ser revisados, debido a los nuevos requerimientos del crecimiento de tráfico y la necesidad de ampliar las instalaciones e infraestructura de los aeródromos. En adición, la nueva guía de la OACI a ser publicada prontamente, deberá ser compartida con los Estados, y el proyecto serviría para promoverlo.
  - El A-CDM es un proyecto necesario debido a que responde a las decisiones que deben tomar los aeródromos y los involucrados en la operación de los mismos debido principalmente al incremento de tráfico y en la actualidad, responde a la pandemia del COVID-19 y presenta un futuro escenario de recuperación, brindando una plataforma para facilitar, de forma ordenada y colaborativa la recuperación de las operaciones en los aeropuertos.
- d) ¿Qué seguimiento se le da a los mismos?
- Comunicación vía email principalmente y capacitación a través de seminarios web.
- e) ¿En qué momento se deben actualizar o cerrar?
- **CERTIFICACIÓN Se mantiene vigente.** En el caso de Certificación, el proyecto se mantiene vigente hasta que al menos se tenga un 80% de aeródromos certificados en ambas regiones. Actualmente, antes de la pandemia COVID-19, el avance era consistente con los planes de certificación.
  - **PLANIFICACIÓN Se mantiene con algunas modificaciones.** Dado que es un requerimiento relativamente nuevo, se está esperando la publicación del nuevo material de orientación de la OACI (nueva versión del documento 9184 parte 2 – Planificación de aeropuertos) para reorientar el proyecto.
  - **ACDM Se mantiene con algunas modificaciones.** Debido a la crisis del COVID-19 y debido a que el proyecto apenas inicia actividades, existe una oportunidad de reorientar el proyecto para que el mismo se ajuste a la situación actual en respuesta al COVID-19, en especial, por las restricciones de tráfico y mayor capacidad disponible en la mayoría de los centros de conexión.

Criterios de evaluación	Ideas de evaluación	Escala de evaluación				
		1	2	3	4	5
<b>Proyecto F1: Proyecto de Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos</b>						
Relevante	Es el propósito del proyecto y las metas del proyecto todavía es significativa					x
Impacto	Qué impacto (positivo o negativo) brindara al Estado el proyecto					x



Criterios de evaluación	Ideas de evaluación	Escala de evaluación				
		1	2	3	4	5
Sostenible	Hasta qué punto es posible continuar con el desarrollo del proyecto bajo el nuevo escenario operacional				x	
Alcanzable	Hasta qué punto las metas y objetivos definidos en el proyecto son alcanzables bajo el nuevo escenario operacional				x	

Criterios de evaluación	Ideas de evaluación	Escala de evaluación				
		1	2	3	4	5
<b>Proyecto F2: Planificación Aeroportuaria</b>						
Relevante	Es el propósito del proyecto y las metas del proyecto todavía es significativa				x	
Impacto	Qué impacto (positivo o negativo) brindara al Estado el proyecto				x	
Sostenible	Hasta qué punto es posible continuar con el desarrollo del proyecto bajo el nuevo escenario operacional			x		
Alcanzable	Hasta qué punto las metas y objetivos definidos en el proyecto son alcanzables bajo el nuevo escenario operacional			x		

Criterios de evaluación	Ideas de evaluación	Escala de evaluación				
		1	2	3	4	5
<b>Proyecto F3: Toma de Decisiones en Colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM)</b>						
Relevante	Es el propósito del proyecto y las metas del proyecto todavía es significativa				x	
Impacto	Qué impacto (positivo o negativo) brindara al Estado el proyecto				x	
Sostenible	Hasta qué punto es posible continuar con el desarrollo del proyecto bajo el nuevo escenario operacional				x	
Alcanzable	Hasta qué punto las metas y objetivos definidos en el proyecto son alcanzables bajo el nuevo escenario operacional			x		