



Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21)

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales e Interregionales

3.3 Información de avances AGA (proyectos F1, F2 y F3)

REVISIÓN Y ESTADO DE LOS PROYECTOS DEL PROGRAMA DE AERÓDROMO F

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta una actualización del avance de los proyectos del programa Aeródromo F en las regiones CAR y SAM. Asimismo presenta una propuesta de guía como resultado del Proyecto F2 y una propuesta para modificar las tareas del proyecto F3 para revisión de los Estados Miembros.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la sección 6.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• <i>Informe Quinta Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) del GREPECAS (eCRPP/05)</i>• <i>Informe Vigésima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/20)</i>

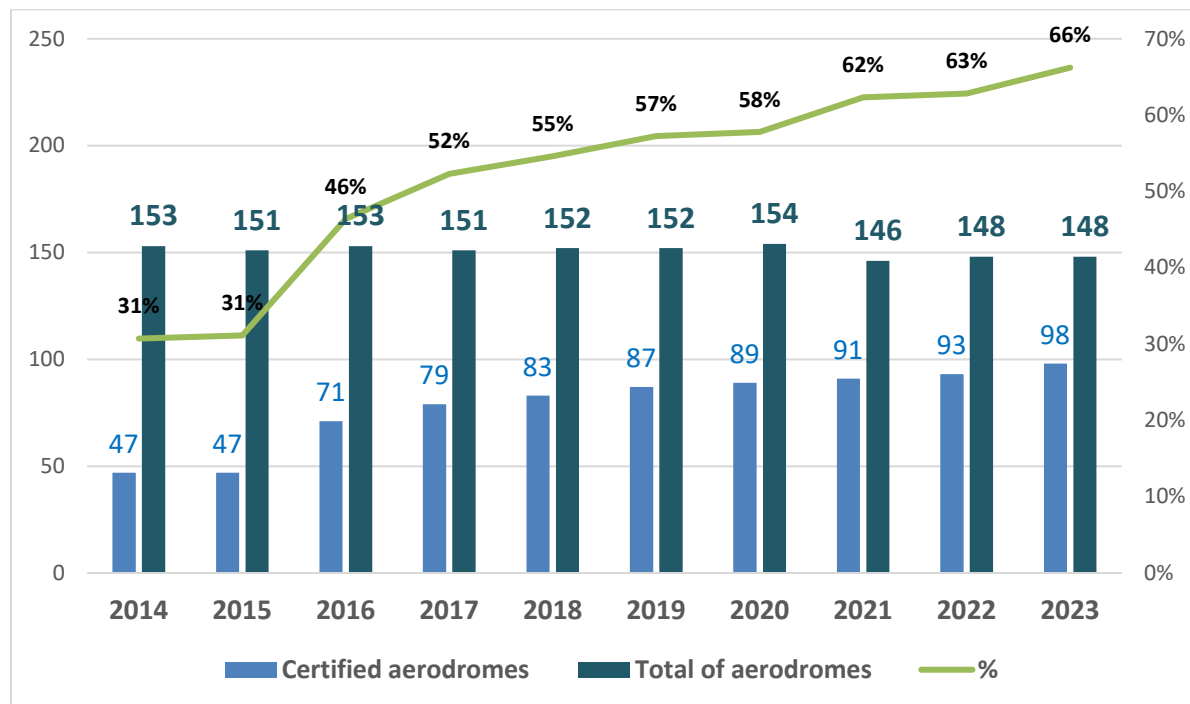
1. Introducción

1.1 En seguimiento a las decisiones emanadas de las Reuniones GREPECAS/18 y eCRPP/02, el Programa F de Aeródromos lleva a cabo los siguientes proyectos:

- a. Proyecto F1: ***Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos***
- b. Proyecto F2: ***Planificación de aeródromos***
- c. Proyecto F3: ***Implementación de A-CDM***

2. Estado de implementación del Proyecto F1 - Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos para la Región CAR

2.1 El estado de certificación de aeródromos en la Región CAR en 2023 muestra un ligero aumento en el número de aeródromos certificados. Hay 98 aeródromos certificados en la región CAR, que representan el 66%.



2.2 En la Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Implementación de Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA) del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) celebrada del 3 al 7 de julio de 2023, se revisaron y aprobaron los Términos de Referencia, en los que se incluyen los objetivos, las funciones generales, la composición y los métodos de trabajo del Grupo de Tarea AGA (<https://www.icao.int/NACC/Pages/edocs-aga.aspx>). La reunión también aprobó el Programa AGA, con proyectos para apoyar a los Estados en la certificación de sus aeródromos internacionales con seguimiento a través del Cuadro de mando (*Dashboard*) NACC (<https://istars.icao.int/Sites/>).

3. Estado de implementación del Proyecto F1 - Certificación y Seguridad Operacional de Aeródromos para la Región SAM

3.1 En la Región SAM, el estado de certificación de aeródromos muestra que, de 104 aeródromos internacionales, se han certificado 57 aeródromos, resultando en un 55.77%, un incremento del 48% desde la firma de la Declaración de Bogotá en 2013. A continuación, se muestra un gráfico de progreso por año:

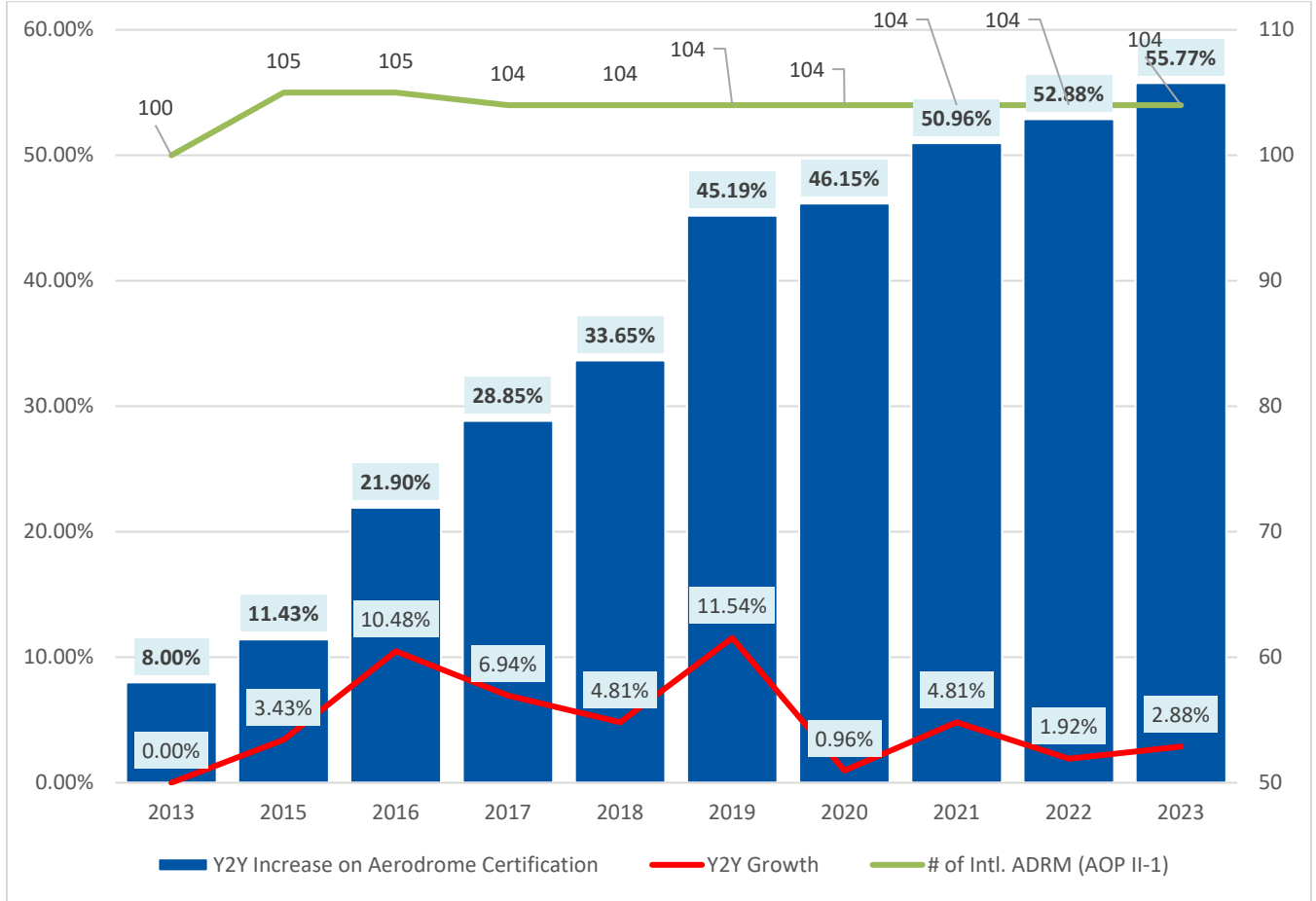


Figura 3.1: Crecimiento de la Certificación de Aeródromos en la Región SAM*
 *Nota: Revisado al 6 de septiembre de 2023

3.2 Desde la pasada reunión GREPECAS/20, se ha registrado la certificación de tres aeródromos, uno en Brasil, Venezuela y el Aeropuerto de Tocumen en Panamá, que se realizó bajo un esquema de asistencia técnica brindada por la OACI y el SRVSOP.

3.3 Con el fin de facilitar la toma de decisiones y dar seguimiento a las principales iniciativas que lleva a cabo la Secretaría en conjunto con el avance de los Estados SAM, se elaboró una serie de informes en forma de Cuadros de mando o “Dashboards”. La primera edición del tablero presenta el estado de dos indicadores principales de desempeño: la implementación de la certificación de aeródromos y la implementación de los equipos de seguridad de pista o RST (por sus siglas en inglés). Se puede acceder en el portal de iStars 4.0 y en la dirección: <https://www.icao.int/SAM/SAFETY/RST/Pages/default.aspx>

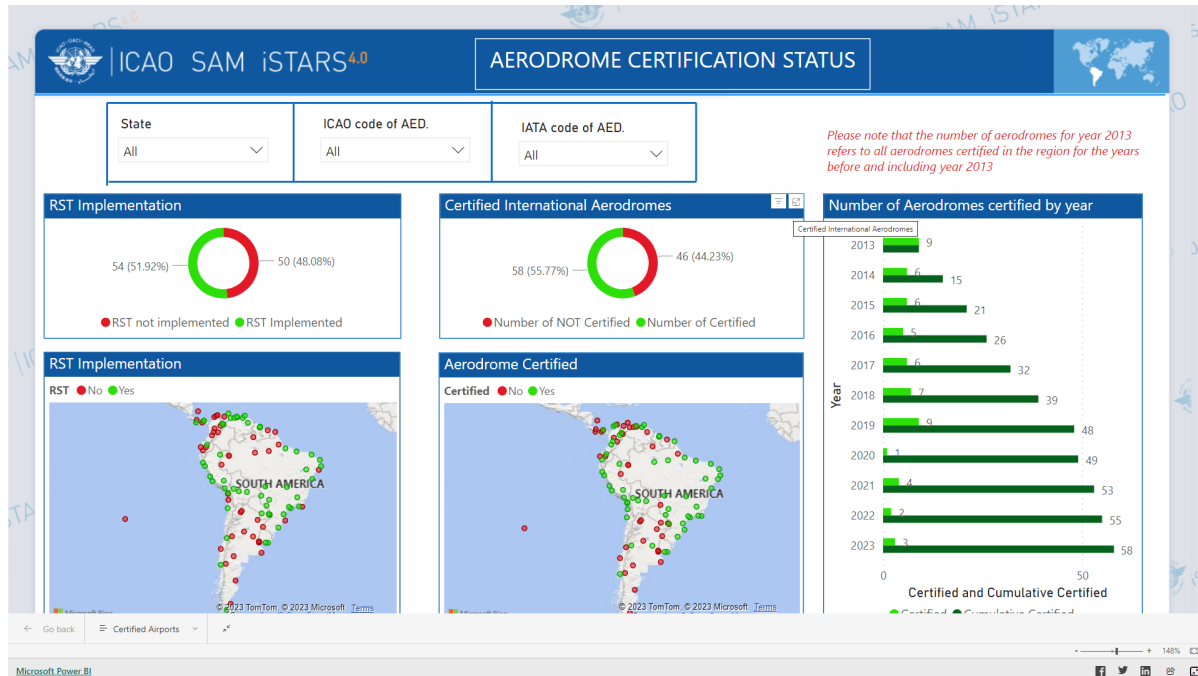


Figura 3.2: Imagen del tablero de mando de la Oficina SAM sobre Certificación de Aeródromos

4. Estado de implementación del Proyecto F2 - Planificación de Aeródromos (Regiones CAR y SAM)

4.1 Con relación al proyecto F2, los encargados de proyecto de NACC y SAM han estado en conversaciones con IATA para la culminación de uno de los productos del proyecto, **“Material de orientación — Comités Consultivos de Aeropuertos”**, cuyo objetivo es brindar a los Estados que no cuentan con estos comités una guía para su implementación.

4.2 Los Comités Consultivos son foros estructurados que brindan una oportunidad para el intercambio de información entre los operadores de aeródromos y las partes interesadas. Hacen recomendaciones a la dirección del aeródromo y otros organismos cuando corresponde, además de ser un mecanismo que ofrece la oportunidad de llegar a un entendimiento común entre los grupos interesados sobre asuntos que puedan impactarles, como la planificación maestra del aeródromo, proyectos de infraestructura, cambios en operaciones, entre otros.

4.3 Como parte del trabajo del Proyecto y como resultado del mismo, se presenta el borrador de la guía en el **Apéndice A**. Por lo tanto, se presenta el siguiente proyecto de conclusión para consideración:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN	
GREPECAS/XX	“APORTAR COMENTARIOS Y ENDOSAR GUÍA DE COMITÉS CONSULTIVOS DE AEROPUERTOS”
Qué: Que, a) Los Estados Miembros y Organizaciones de GREPECAS revisen la guía presentada en el Apéndice A de la NE/11 y propongan mejoras a la Secretaría a más tardar el 1 de diciembre de 2023 . b) Los Estados Miembros y Organizaciones de GREPECAS analicen la factibilidad de incorporar esta guía a sus procedimientos nacionales, para promover la planificación colaborativa de aeropuertos en beneficio de la Región y los objetivos del Plan Regional de Navegación Aérea, y presentar sus consideraciones al respecto a la Secretaría para ser discutidas antes de la próxima reunión de GREPECAS/22.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: La provisión de infraestructura aeroportuaria suficiente y acorde a las previsiones de tráfico es fundamental para garantizar el sostenimiento de la planificación regional de navegación aérea. Dicha planificación supone la necesidad de incorporar a los principales actores operacionales para permitir que la capacidad propuesta cumpla las expectativas de demanda y ofrezca valor por su inversión requerida. La guía propone un mecanismo para facilitar esto.	
Cuándo: 01 de diciembre de 2023	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

5. Estado de implementación del Proyecto F3: Implementación de Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM)

5.1 Con respecto a la implementación del A-CDM, el Coordinador del Proyecto (Perú), con el apoyo de la Secretaría, ha elaborado una encuesta a los Estados sobre el estado del proceso de revisión y aprobación de la programación de vuelos, con el fin de evaluar un mecanismo para determinar qué aeródromos están obligados a implementar esta Mejora por bloques del sistema de aviación (ASBU). Esto ha sido compartido con los Estados Miembros de la Región SAM a través de la Carta de Estado *SA390*. Los resultados de la encuesta se adjuntan en **Apéndice B**.

5.2 Con base a los resultados de la encuesta, el Coordinador de Proyecto preparó una nueva revisión al proyecto, incluyendo nuevas actividades y productos. La nueva propuesta se presenta en Apéndice B.

5.3 Por tanto, se propone a la Reunión el siguiente proyecto de conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN GREPECAS/XX		APROBACIÓN DE MODIFICACIONES AL PROYECTO F3 CAR Y SAM	
Qué: Que, a) Los Estados Miembros y Organizaciones revisen la propuesta de modificación del Proyecto F3 incluida en el Apéndice B e indicar sus comentarios a la Secretaría a más tardar el 1 de diciembre de 2023 . b) Los Estados Miembros y Organizaciones aprueben las modificaciones al proyecto y encarguen a su coordinador preparar un plan de acción detallado, en conjunto con la Secretaría, para llevar adelante dichas actividades.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: A la fecha, el proyecto F3 ha enfocado esfuerzos en promover el concepto de A-CDM y preparó una guía de implementación aceptada por los Estados del GREPECAS. No obstante, el nuevo coordinador de proyecto propone nuevas actividades para facilitar la adopción armonizada, así como la metodología para decidir qué aeropuerto debe implementar A-CDM.			
Cuándo: 1 de diciembre de 2023		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

6 Acciones sugeridas:

6.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) analizar los **Apéndices C y D** adjuntos a esta nota de estudio;
- c) evaluar las propuestas de conclusión incluidas en esta nota;
- 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.



| ICAO

Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Oficina Sudamericana de la OACI (SAM)
Oficina de Norte América, Centro América y el
Caribe de la OACI (NACC)

MATERIAL DE ORIENTACIÓN

COMITÉS CONSULTIVOS DE AEROPUERTOS

Versión 1.2

Fecha: 18/septiembre/2023

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

1 Generalidades

1.1 Ficha del Proyecto

Identificación del Proyecto	
Programa	F - Aeródromos (AGA)
Código de Proyecto	GREPECAS F2
Título de Proyecto	Planificación Aeroportuaria
Acrónimo del Proyecto	ADPLAN
Identificación del Documento	
Título del Documento:	Material guía para Comités Consultivos de Aeropuertos
Versión:	1.2-ES
Fecha:	26/septiembre/2023
Ubicación:	
Nombre archivo:	GREPECAS CARSAM ACC Guidelines_1.2.ES.docx
Persona de Contacto:	Región SAM Fabio Salviatierra De Luca Oficina Regional SAM de la OACI. Lima, Perú fsalviatierra@icao.int sam_aga@icao.int Región CAR Fabiana Todesco Oficina Regional NACC de la OACI. México D.F., México ftodesco@icao.int
Organización:	OACI

Este documento sólo es válido el día en que se imprimió.

1.2 Historial de revisiones

Versión	Fecha	Revisor	Estatus*	Comentario
1.0		FS	Borrador de trabajo	Nuevo documento
1.1	20/01/23	IATA (SG), FS	Borrador de trabajo	Aportes de IATA
1.2	18/09/23	IATA, FT, FS	Propuesta Preliminar	Revisiones finales
1.3	26/09/23	IATA, FT, FS	Propuesta preliminar	

*Leyenda de Estatus:

Borrador de trabajo: Documento bajo elaboración de un miembro de equipo; **Borrador:** Documento sometido para revisión y aprobación preliminar; **Propuesta preliminar:** Documento autorizado por el Project Manager (Secretaría); **Final para publicación:** Documento autorizado por el Sponsor (GREPECAS)

1.3 Aprobaciones

Función	Nombre/Entidad	Fecha

2 Tabla de Contenidos

1	Generalidades.....	2
1.1	Ficha del Proyecto	2
1.2	Historial de revisiones	2
1.3	Aprobaciones.....	2
2	Tabla de Contenidos.....	3
3	Abreviaturas y Acrónimos	4
4	Antecedentes	5
5	Resumen Ejecutivo	7
6	Definición de Comité Consultivo de Aeropuerto (ACC).....	7
7	Objetivos del ACC	8
8	Términos de Referencia.....	8
8.1	Independencia	9
8.2	Representativo	9
8.3	Incluir conocedores de la materia.....	9
8.4	Transparencia	10
8.5	Constructivos y efectivos.....	10
8.6	Términos de referencia	10
9	Organización de los Comités	10
9.1	Membresía	11
9.2	Secretaría.....	12
10	Referencias	12

3 Abreviaturas y Acrónimos

ACC	Comités Consultivos Aeroportuarios
ADPLAN	Acrónimo de “Planificación de Aeródromos”
AGA	Acrónimo de “Aeródromos y Ayudas Terrestres”
ANP	Acrónimo para “Air Navigation Plan”
AOC	Comité de operadores aéreos del aeropuerto
CAR	Región Centro America y el Caribe de la OACI
CRPP	Comité de Revisión de Programas y Proyectos de GREPECAS
GANP	Acrónimo para “Global Air Navigation Plan” o Plan Mundial de Navegación Aérea
GREPECAS	Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM
NACC	Región de Norte América, Centro América y el Caribe de la OACI
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SAM	Región Sudamericana de la OACI

4 Antecedentes

Sobre la base de la ***Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana - Visión 2020-2035 (IWAF / 4)***, respaldada por los Estados Panamericanos en Fortaleza, Brasil en 2018, el desarrollo sostenible de la aviación en la Región depende de la disponibilidad de capacidad y eficiencia de sus operaciones, a través de acciones coordinadas, alineadas con el Plan Global de Navegación Aérea.

Los aeropuertos son un enlace importante en el proceso para garantizar la capacidad y eficiencia necesarias para que se realicen las operaciones de las aeronaves. Por su parte, las AAC en su rol regulador de la aviación civil, sirven como motores propulsores para garantizar que las necesidades del sector sean atendidas por los diferentes actores fuera de la aviación, pero que pueden impactar y se podrían ver impactados, como el caso de las autoridades de planificación urbana, turismo, comunidades vecinas, entre otras.

En septiembre de 2018, se realizó un Seminario y Taller sobre Planificación de Aeropuertos para la Región SAM (código 18ADPLAN) en los locales de la Oficina Regional SAM de la OACI.

Como resultado del evento, el grupo acordó que la Región SAM debería adoptar una visión para abordar los problemas de infraestructura de los aeropuertos que se identificaron claramente en el evento. Esta visión acordada fue:

“Ser una Región reconocida mundialmente por la planificación colaborativa de sus aeropuertos, que garantice la capacidad oportuna y equilibrada para llevar los beneficios del transporte aéreo a toda la población de América del Sur”.

Dicho esto, en julio de 2019 la reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos del GREPECAS (CRPP/5) ratificó la Decisión CRPP/05/06 que aprobó un nuevo Proyecto F2 bajo el Programa AGA del GREPECAS relacionado a la implementación de iniciativas para la Planificación Aeroportuaria para las Regiones CAR y SAM.

En referencia al Business Case aprobado del Proyecto, uno de los principales resultados esperados es que *“los Estados implementarán disposiciones para garantizar que los aeropuertos seleccionados tengan planes maestros actualizados en consulta con las partes interesadas”.*

Esta guía contempla un trabajo inicialmente preparado por la Secretaría del GREPECAS, con el apoyo de IATA, con el propósito de orientar a los Estados de las Regiones CAR y SAM que no hayan implementado mecanismos de consulta para proyectos aeroportuarios, que cuenten con una guía para garantizar la misma.

Esta guía está orientada principalmente a aquellos proyectos de inversión de capital (infraestructura) y operacionales que tengan un impacto en la operación aérea, por lo que está orientada para la creación de un comité en su naturaleza formado por quienes operan en el aeropuerto. No obstante, se acepta que en algunos tipos de proyecto existe la necesidad de involucrar a otras partes interesadas en las inversiones de un aeropuerto, como lo es la comunidad vecina. Para estos casos, se requiere un análisis diferente el cual no es materia de esta guía. Se recomienda al lector consultar el Documento OACI 9184 parte 2 - *Utilización del terreno y gestión del medio ambiente* disponible en el portal <https://store.icao.int>.

La guía ha sido basada en mejores prácticas tomadas de los departamentos de transporte del Reino Unido (UK), de Australia y aportes de la industria como IATA, así como también aportes de especialistas en el tema y representantes de Estados Miembros del GREPECAS.

5 Resumen Ejecutivo

Gran parte de las Autoridades de Aviación Civil al comprender la importancia que tienen los procesos consultivos y la colaboración entre los actores del sistema, requieren que la planificación maestra de la infraestructura aeroportuaria que produce el operador aeroportuario se realice de manera colaborativa y transparente, garantizando una efectiva consulta con los usuarios del aeropuerto (líneas aéreas, proveedores de navegación aérea, usuarios del aeropuerto, etc.), autoridades de planificación urbana y con sus comunidades locales.

Los Comités Consultivos Aeroportuarios (ACC) son un mecanismo aceptado en varios Estados en que los aeropuertos deberían interactuar con las partes interesadas respecto al desarrollo de la infraestructura.

Por esto, los Estados Miembros del GREPECAS aprobaron bajo el Proyecto F2 sobre Planificación Aeroportuaria (Reunión CRPP/5), 4 paquetes de trabajo (*work packages*) cada uno relacionado a un producto esperado por el proyecto, en los cuales se encuentra un trabajo sobre guías de procesos consultivos.

Material guía	Guía sobre Procesos Consultivos	Proyecto Reglamento	Soporte de implementación
<ul style="list-style-type: none"> Material guía para que los Estados puedan alinear Planes Maestros locales a Planes Nacionales y Regionales 	<ul style="list-style-type: none"> Material de orientación para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación de aeropuertos. 	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de reglamento regional alineado al anexo 14 vol. I incluyendo nuevos requisitos para la planificación maestra del aeródromo para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de capacidades y transferencia de conocimientos a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación del aeropuerto

Este documento presenta una propuesta para el Paquete de Trabajo #2 – **Guía sobre Procesos Consultivos.**

Este **material guía** está destinado a ayudar a quienes participan en el establecimiento, funcionamiento, conducción y participación en comités consultivos de aeropuertos. Aunque los Estados reconocen que cada Comité Consultivo Aeroportuario (ACC) adapte su funcionamiento a las circunstancias locales en las que opera, este documento establece ciertos principios y normas específicos que los comités pueden utilizar para garantizar que operen de manera eficaz, eficiente y constructiva, buscando un resultado que mejor atienda a las necesidades de las partes involucradas, como los aeropuertos, aerolíneas, proveedores de navegación aérea y el Estado.

6 Definición de Comité Consultivo de Aeropuerto (ACC)

Los ACC son foros estructurados que brindan una oportunidad para el intercambio de información entre los operadores de aeródromos, aerolíneas, proveedores de navegación aérea y otras partes que intervienen directamente en la operación. Hacen **recomendaciones** a la dirección del aeródromo y otros organismos cuando corresponde, además de ser un mecanismo que ofrece la oportunidad de llegar a un entendimiento común entre los grupos interesados sobre asuntos que puedan impactarles,

como la planificación maestra del aeródromo, proyectos de infraestructura, revisión de pronósticos de tráfico, y evolución de los planes de CAPEX y OPEX.

Como el comité no tiene poderes ejecutivos, su papel es de “asesorar”, y ofrecer direcciones estratégicas de mediano y largo plazo y impulsar al aeropuerto a actuar según sus recomendaciones, señalando los elementos que necesitan consideración, además de ser objetivamente críticos de las áreas en las que el aeropuerto podría implementar mejores prácticas internacionales, eficiencias operacionales y de costos.

También, dependiendo del entorno regulatorio nacional, el ACC puede proveer a la Autoridad/Estado de recomendaciones e instrumentos para garantizar el cumplimiento de los requisitos nacionales, incluidos la debida consulta a las partes directamente interesadas en la operación del aeropuerto y garantizar que la planificación esté alineada a los objetivos de largo plazo establecidos por el Estado.

7 Objetivos del ACC

Entre los objetivos esperados del ACC, se incluyen:

- i. permitir al operador del aeródromo, las líneas aéreas y proveedores de servicios de navegación aérea y otros locales, intercambiar información e ideas;
- ii. garantizar que una propuesta de inversión de capital (CAPEX) en el aeropuerto se haya explorado completamente entre todos los interesados, se hayan identificado las preocupaciones de las partes interesadas/afectadas y se hayan explorado las alternativas posibles, incluyendo mantener el *status quo* (i.e. escenario ‘do nothing’);
- iii. permitir a los operadores de aeródromos identificar, compartir, tener en cuenta y monitorear tendencias, percepciones y desafíos potenciales que pueden surgir con el tiempo con grupos de intereses específicos;
- iv. asegurar que la infraestructura planificada sea flexible, funcional, en línea con las necesidades de los operadores aéreos, eficiente en costos y operaciones, ambientalmente amigable, y capaz de adaptarse a los cambios en la industria y la tecnología;
- v. minimizar potenciales conflictos innecesarios y costosos;
- vi. alineación de intereses y objetivos con las líneas aéreas y autoridades;
- vii. que todos los grupos relacionados cuenten con igual información reduciendo las asimetrías y mejorando la calidad de las decisiones.

Sin embargo, es importante destacar que el ACC no tiene la intención de:

- restar valor o limitar la responsabilidad del regulador en tomar e instrumentalizar las decisiones regulatorias necesarias;
- restar valor o limitar la responsabilidad del propietario y/u operador del aeródromo de administrar el aeródromo;
- evitar que las partes interesadas planteen sus inquietudes directamente al aeródromo o a través de otros canales.

8 Términos de Referencia

Se recomienda que cada ACC establezca términos de referencia consistentes con el rol y el propósito descrito anteriormente.

Se recomienda que el ACC incluya en sus términos de referencia provisiones sobre los siguientes principios.

Principios del ACC:

8.1 Independencia

A pesar de que usualmente es el operador del aeródromo quien modera las actividades del ACC, es importante que el proceso sea abierto y transparente, en la cual existe apertura para recibir comentarios y críticas constructivas, facilitando la representación de toda la industria para mantener la confianza de las partes interesadas.

El comité debería ser transparente y libre de expresar sus puntos de vista en los diferentes aspectos discutidos. El comité tendrá como objetivo trabajar hacia una visión de consenso que represente los intereses de los usuarios. Cuando el consenso no sea posible el comité proporcionara una visión clara de las diferentes opiniones.

8.2 Representativo

El tamaño y la membresía del ACC dependerá de las circunstancias locales, pero debe ser tanto manejable como suficiente para lograr los objetivos de forma eficiente.

Aunque la experiencia personal puede ser útil, los miembros deberían representar los puntos de vista estratégicos de su organización más amplia (a menos que hayan sido designados como miembros independientes del comité) y los objetivos de largo plazo de la industria, consultando con otros miembros de la organización antes de las reuniones y retroalimentando después.

Idealmente, cada organización debería nombrar un representante titular para el ACC, que coordinará las actividades y las necesidades de información adentro de sus propias entidades. Así, se busca garantizar el entendimiento pleno del alcance de los planes discutidos. Es importante que, en la medida de lo posible, los miembros tengan la autoridad de hablar en representación de su organización, así como coordinar la participación de expertos en distintas materias cuando sea necesario en el desarrollo de las sesiones.

Para aeródromos existentes, es recomendable contar con la asistencia de un representante del comité de operación que aporte la perspectiva local tanto estratégica como operacional.

8.3 Incluir conocedores de la materia

Si bien no se espera que los propios miembros sean expertos en todos los temas que analiza el comité, los miembros deberían buscar obtener una comprensión general de los temas involucrados y deberían tener un conocimiento más profundo del área que representan. Todos los miembros deberían interesarse en los temas que se discuten en las reuniones y estar preparados para buscar el consejo de otros.

A menudo es útil si se permite que los miembros sean acompañados por asesores o consultores técnicos que tengan experiencia en los temas discutidos y/u otros conocimientos específicos pertinentes.

Dependiendo de la complejidad de los temas a considerar, el comité podría considerar la designación de un consultor apropiado que tenga experiencia en los temas discutidos y/u otros conocimientos específicos pertinentes para que actúe como asesor especializado del comité en su totalidad.

8.4 Transparencia

El comité debería ser lo más abierto y transparente posible sobre los temas que discute y las conclusiones a las que llegan.

La comunidad local en general y los usuarios del aeropuerto deberían ser conscientes de la existencia del comité consultivo y su función en relación con las operaciones del aeródromo, así como de cómo ponerse en contacto al menos con el Secretario del comité.

8.5 Constructivos y efectivos

El comité debería asumir, en la medida de lo posible, un papel constructivo en los problemas, aprovechando la oportunidad para influir en los asuntos cuando corresponda.

8.6 Términos de referencia

Los términos de referencia pueden incluir, entre otros, los siguientes:

- i. planes para el desarrollo futuro, fases y gatillos de inversión que se están tomando para implementar el Plan Maestro del aeropuerto o desarrollar un nuevo plan;
- ii. diseños conceptuales, esquemáticos y de detalle de las diferentes áreas de infraestructura (sistema de pistas, taxiways, terminales de pasajero, procesos de carga aérea, etc.)
- iii. propuestas para aumentar o cambiar los esquemas de operación del aeropuerto (atención de nuevas modalidades, etc.);
- iv. impactos operativos y de costos del desarrollo propuesto y en las operaciones existentes (tanto durante la construcción como futuros);
- v. potenciales impactos a las tarifas asociados a las inversiones previstas;
- vi. ruido (incluido el ruido de las aeronaves) y cuestiones medioambientales;
- vii. transporte terrestre y problemas de acceso;
- viii. cuestiones de acceso para los pasajeros, incluidas las personas con discapacidad;
- ix. cambios de planificación, reglamentarios y de políticas que afecten al aeropuerto;
- x. mejoras o cambios en las instalaciones del aeropuerto;
- xi. procedimientos aeroportuarios para el manejo efectivo de quejas;
- xii. informes de la Autoridad de Aviación Civil sobre cuestiones que afectan a la comunidad;
- xiii. la contribución del aeropuerto a la economía local, regional y nacional; y
- xiv. estrategias para garantizar que la comunidad en general esté informada sobre los temas discutidos en el ACC.

9 Organización de los Comités

Se recomienda que los ACC sean reuniones que se lleven a cabo una vez al año si no existen proyectos específicos de discusión, y un mínimo de 2 veces por año si existe un programa de inversión de capital en curso (CAPEX). No obstante, dependiendo de la velocidad de los proyectos y si el comité lo considere, se podrían cambiar la frecuencia de dichas reuniones de manera que sean suficientes para abordar los temas planteados. De forma adicional, en los momentos de alta actividad en programas de desarrollo, se podrán formar sub-grupos de trabajo dependientes del ACC que permitan reunirse de forma más frecuente para tratar temas específicos.

El comité debería contar con un **Presidente del Comité**, el cual debería ser elegido de manera abierta y transparente con el involucramiento del comité en sí. El Presidente preferentemente debería ser un

representante senior del aeropuerto o de una aerolínea con operación local. Es importante que el Presidente fomente un espacio de apertura y discusión, que sea imparcial, y capaz de obtener el respeto de los otros miembros del comité, además debería tener la capacidad de reunir una amplia gama de puntos de vista y articular conclusiones coherentes por parte del Comité.

Las funciones principales de la **Secretaría**, son la de organizar y proveer recursos para soportar el trabajo efectivo del comité, incluyendo la provisión de medios (salas, medios digitales, etc.), convocatoria, preparación de minutas e informes, archivo y comunicaciones, etc. Basada en la experiencia de algunos Estados, los operadores del aeropuerto, las aerolíneas o sus asociaciones tomen la función de Secretaría.

Finalmente, los miembros del comité formaran parte de las discusiones y toma de decisiones, conforme lo estipulen los términos de referencia.

9.1 Membresía

El Secretario del comité debería garantizar que las partes interesadas sean debidamente representadas en el ACC. Usualmente, cada parte interesada elige o designa un representante para el ACC. Los miembros pueden ser designados de forma indefinida o por períodos específicos.

El tamaño y la membresía del ACC dependerán de las circunstancias locales, pero deberían ser manejables y suficientes para lograr sus objetivos.

La membresía del ACC puede incluir personas que puedan aportar puntos de vista representativos de:

- **Operador del aeródromo:** entidad responsable de la administración, operación y gestión de la infraestructura aeroportuaria.
- **Operadores aéreos:** Las aerolíneas (carga, pasajeros, otros operadores) y sus representantes son los principales usuarios de los aeropuertos y una importante fuente de ingresos para los operadores aeroportuarios. Si bien las aerolíneas son clientes de aeropuertos, también son socios comerciales, ya que las estrategias comerciales tanto de las aerolíneas como de los aeropuertos están estrechamente vinculadas y el éxito de una a menudo depende del éxito del otro. Los pronósticos, tipo de operación y necesidades de las líneas aéreas deberían ser parte fundamental del análisis de proyectos de infraestructura.
- **Autoridades del aeropuerto:** las diversas autoridades del aeropuerto que ejercen actividades como el control fronterizo, aduanas, migraciones, controles fitosanitarios, policía, entes de seguridad, entre otros, deberían ser consultados respecto a sus demandas específicas sobre el diseño, en especial dentro de la terminal.
- **Proveedores de servicios de navegación aérea:** considerar una representación del ANSP que opera en el aeródromo.
- **Autoridades de Aviación Civil:** encargadas tanto de la parte regulatoria, como los planificadores nacionales de aeropuertos (en caso de que no estén en la AAC, invitar a la Secretaría o departamento del gobierno encargado de dicha planificación).
- **Gestores de concesión (si aplica):** en algunos Estados el Gestor de la Concesión del aeropuerto es un ente independiente de la AAC.

También, los ACC pueden invitar a otras partes interesadas que, dependiendo de los temas tratados, tengan aportes al proceso de consulta:

- **Otros usuarios del aeropuerto según el tema a tratar:** En la medida de lo posible, una amplia gama de usuarios del aeropuerto debería estar invitada a participar en los comités, o al menos

se deberían tener en cuenta sus opiniones. Esto puede incluir, entre otros: minoristas, escuelas de aviación, empresas de transporte de mercancías, servicios de escala (ground handlers), así como aquellos involucrados en cualquier aviación general que opere desde el aeropuerto.

- **Autoridades locales, ambientales, de planificación urbana y otras:** Los miembros de la Autoridad Local tienen un importante papel de representación en nombre de sus constituyentes, particularmente cuando representan a comunidades cercanas o impactadas por las operaciones del aeropuerto. Deberían representar la gama completa de cuestiones relevantes para su autoridad, incluidos los intereses de planificación, económicos y ambientales en los ACC.

9.2 Secretaría

Las funciones adscritas a la Secretaría incluirán:

- comunicación de los arreglos hechos para el ACC, incluyendo cualquier documento marco, como arreglos de procedimiento y términos de referencia, a los miembros
- preparación, distribución y publicación de actas de las reuniones del ACC;
- preparación y distribución de agendas de reuniones;
- asegurar que los miembros del ACC sean notificados de las reuniones y tengan la oportunidad de prepararse para las reuniones;
- apoyar las actividades del Presidente, según sea necesario.
- coordinar las aportaciones para ayudar al ACC en cuestiones de políticas, técnicas y otros aspectos de apoyo, cuando así se acuerde;
- mantener registros completos de las actividades del ACC; y
- preparar un informe anual sobre las operaciones y logros del ACC y publicar este informe en el sitio web del aeropuerto (o en el propio sitio web del ACC, si existe).

10 Referencias

Algunas referencias utilizadas para la preparación de este documento.

Airport Development Consultation Guidelines (2012). *Department of Infrastructure and Transport, Australian Government*. Recuperado el 23 de noviembre de 2022, de https://www.infrastructure.gov.au/sites/default/files/migrated/aviation/airport/planning/files/FINAL_Consultation_Guidelines_2012.pdf

Community Aviation Consultation Groups (CACG) Guidelines (2016). *Department of Infrastructure and Transport, Australian Government*. Recuperado el 23 de noviembre de 2022, de https://www.icao.int/SAM/Documents/2018-ADPLAN/Australia_CACG_Guidelines_2016.pdf

Airport consultative committees: guidelines (2014). *Department for Transport UK*. Recuperado el 23 de noviembre de 2022, de <https://www.gov.uk/government/publications/airport-consultative-committees-guidelines>

Airport consultative committees (ACCs) (2017). IATA. <https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/airport-infrastructure/airport-development/>



ICAO

INFORME SOBRE ENCUESTA DEL ESTADO SITUACIONAL DE PROGRAMACIÓN DE VUELOS DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM

Proyecto F3 GREPECAS: Implementación de A-CDM

Preparado por: Libio Benites – Coordinador de Proyecto (lbenites@mtc.gob.pe)

Revisado por: Fabio Salvatierra – Secretaría OACI SAM (icaosam@icao.int)

Fecha: 28/09/2023

Como parte del Proyecto F3 GREPECAS relacionado a la implantación de la A-CDM en las regiones CAR / SAM se hizo llegar a los Estados una encuesta, la cual fue distribuida a través de la Oficina Regional OACI con fecha 6 de setiembre del 2022 con la finalidad de determinar prioridades de implementación de la A-CDM en aquellos aeropuertos de la región que según sus características puedan beneficiarse de dicha implementación.

Se enviaron 9 preguntas para conocer la situación actual de los Estados Miembros en relación con aquellos aeropuertos donde se han identificado problemas y/o limitaciones de capacidad, y la manera en cómo dichas limitaciones son gestionadas. Además se recopiló información acerca de sus procedimientos y/o métodos de organización para la asignación de horarios programados y/o SLOTS para estos aeropuertos.

Asimismo, se recopiló información relacionada al seguimiento de los KPI 01 y KPI 14 del GANP los mismos que apuntan a la medición de la puntualidad de vuelos en salida y llegada respectivamente.

Un total de 7 Estados atendieron la encuesta, siendo estos:

- Brasil
- Chile
- Colombia
- Guyana
- Panamá
- Perú
- Venezuela

En el presente informe se presenta y analiza las respuestas de los distintos Estados, las mismas que fueron recibidas a través de la Oficina Regional OACI.

ANALISIS.-

A continuación, se presenta las preguntas de la encuesta con sus respectivos objetivos, así como el análisis de estas de acuerdo a las respuestas obtenidas.

PREGUNTA 1.-

¿Se han identificado aeropuertos donde la demanda supere la capacidad de la infraestructura aeroportuaria? De ser afirmativa la respuesta por favor listar los aeropuertos identificados y describir sus principales limitaciones.

Objetivo: obtener posibles aeropuertos candidatos por Estado para la implementación de A-CDM.

Se remitió información respecto a 20 aeropuertos a nivel de la Región SAM, con las correspondientes limitaciones para cada uno de ellos, tal como se muestra en la **Tabla 1**.

Nr o.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	PRINCIPALES LIMITACIONES
1	BRASIL	SBSP/CGH Congonhas	<ul style="list-style-type: none"> ● Pista ● Plataforma de estacionamiento de aeronaves ● Cantidad de frecuencias semanales
		SBGR/GRU Guarulhos	<ul style="list-style-type: none"> ● Pista ● Terminal de pasajeros
		SBKP Campinas	El cuarto en número de movimientos de Brasil. La demanda tiende a superar el 90% de la capacidad, especialmente en horas pico (Información remitida por DECEA)
		SBRJ/SDU Santos Dumont Rio de Janeiro	<ul style="list-style-type: none"> ● Terminal de pasajeros ● Plataforma de estacionamiento de aeronaves
		SBRF/REC Recife	<ul style="list-style-type: none"> ● Terminal de pasajeros ● Plataforma de estacionamiento de aeronaves
2	CHILE	SCEL Arturo Merino Benites Santiago	Falta adherencia de los operadores a la utilización de los sistemas automatizados de Self Back Drop. 6 de 16 compañías están, hasta hoy, adheridas representando solo un 38%. Esto produce retrasos en el proceso de check in para la salida de los vuelos.
3	COLOMBIA	SKSP San Andrés	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo ● Calles de rodaje

Nro.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	PRINCIPALES LIMITACIONES
		SKCG Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo ● Calles de rodaje
		SKSM Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo ● Calles de rodaje
4	GUYANA	CJIA Georgetown Cheddi Jagan International Airport	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo - Limited parking space for aircraft ● Falta de infraestructura
		EFCIA Ogle Eugene F. Correia International Airport	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo - Limited parking space for aircraft ● Falta de infraestructura para recibir aeronaves categoría D o E.
5	PANAMÁ	MPTO Tocumen	<ul style="list-style-type: none"> ● Cantidad de posiciones de parqueo en el terminal, se proyecta superar la misma para el 2024.
		MPSM Río Hato	<ul style="list-style-type: none"> ● Tamaño del terminal ● Cantidad de posiciones en plataforma
		MPPA Panamá Pacífico International Airport	<ul style="list-style-type: none"> ● Tamaño del terminal
6	PERÚ	SPJC Lima	<ul style="list-style-type: none"> ● Posiciones de parqueo - gestión de la plataforma. ● Configuración y número de calles de rodaje. ● Operación con 1 pista de aterrizaje/despegue ● Terminal de pasajeros ● Restricciones operacionales por ruido
		SPZO Cusco	<ul style="list-style-type: none"> ● Número de puestos de estacionamiento – gestión de la plataforma ● Operaciones en sentido opuesto de aterrizaje y despegue. ● Capacidad de espacio aéreo limitada por orografía circundante. ● Horario de operación. ● Restricciones operacionales por ruido

Nr o.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	PRINCIPALES LIMITACIONES
7	VENEZUELA	SVMI - MAIQUETÍA SVMG - Isla Margarita SVMC - MARACAIBO SVBC - BARCELONA	En general, en los aeropuertos de Venezuela la demanda del tráfico no supera la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, manteniendo sus SLOTS conforme a su capacidad, es posible que con el incremento progresivo de las operaciones aéreas post pandemia se pueda ver las limitaciones de los aeropuertos, se incrementarán las medidas para mejorar la capacidad de los aeropuertos. Esto no implica que se active el plan PNNA, que establece que el operador de aeródromo debe implementar la ACDM.

Tabla 1.- Aeropuertos de la Región y sus limitaciones.

En base a los datos analizados se deduce que al menos un aeropuerto por Estado enfrenta problemas de capacidad, ya sea por limitaciones en plataforma, pista o terminal entre otros.

En el *Gráfico 1* se muestra las principales limitaciones consignadas por los estados para sus respectivos aeropuertos.

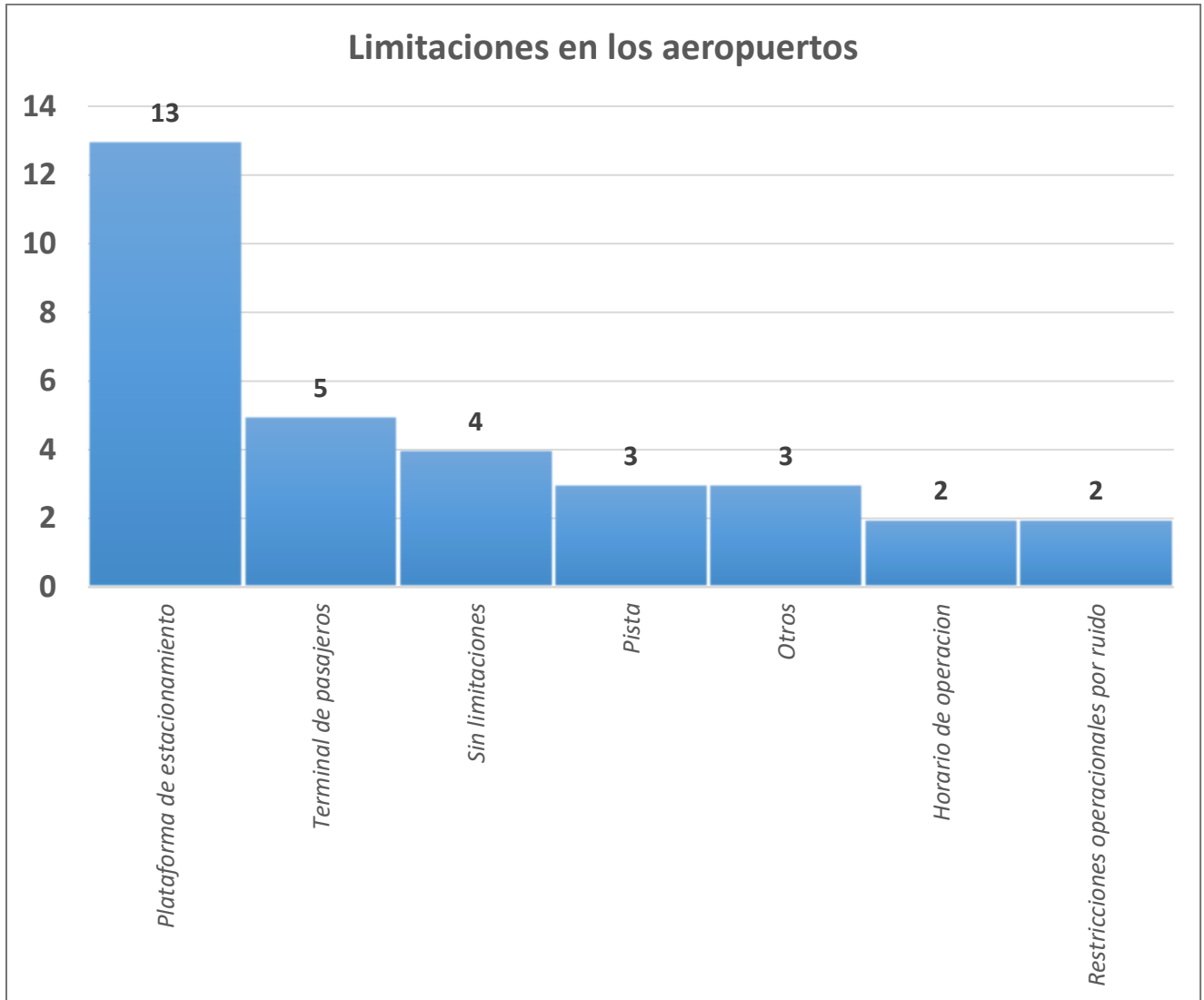


Gráfico 1.- Limitaciones en los aeropuertos

Del gráfico se observa que el 65% de los aeropuertos presentan limitaciones con la plataforma de estacionamiento y un 25% de los aeropuertos enfrenta problemas con el terminal de pasajeros.

Nota: El plan de implementación contempla la elaboración de parámetros/criterios para determinar las prioridades de implementación de la A-CDM.

PREGUNTA 2.-

¿Se ha implementado en estos aeropuertos algún mecanismo para la distribución de la capacidad que garantice una utilización óptima de la infraestructura aeroportuaria? Especifique.

Objetivo: identificar qué estrategias se emplean en los aeropuertos para distribuir la capacidad aeroportuaria.

Nro.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	MECANISMO PARA DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD	ESTRATEGIA
1	BRASIL	SBSP/CGH Congonhas	Fue adoptado el mecanismo de coordinación y asignación de SLOTS en aeropuertos saturados de acuerdo al standard de IATA (Resolución ANAC 682/2022) Solo para CGH hay parámetros específicos para nuevos entrantes, calificación técnica para aerolíneas y distintos criterios de priorización para la asignación de los SLOTS	Coordinacion de SLOTS
2		SBGR/GRU Guarulhos	Fue adoptado el mecanismo de coordinación y asignación de SLOTS en aeropuertos saturados de acuerdo al standard de IATA (Resolución ANAC 682/2022)	Coordinacion de SLOTS
3		SBKP Campinas	Informacion provista por DECEA	Distribución de capacidad aeroportuaria por el proveedor ATS
4		SBRJ/SDU Santos Dumont Rio de Janeiro	Fue adoptado el mecanismo de coordinación y asignación de SLOTS en aeropuertos saturados de acuerdo al standard de IATA (Resolución ANAC 682/2022)	Coordinacion de SLOTS

Nro.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	MECANISMO PARA DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD	ESTRATEGIA
5		SBRF/REC Recife	Fue adoptado el mecanismo de coordinación y asignación de SLOTS en aeropuertos saturados de acuerdo al standard de IATA (Resolución ANAC 682/2022)	Coordinacion de SLOTS
6	CHILE	SCEL Arturo Merino Benites Santiago	Los operadores Internacionales presentan itinerarios por temporada (Invierno/ Verano IATA), las que son aprobadas si no se sobrepasa la media horaria acordada con el operador del Aeropuerto. (se ha acordado una máxima de 30 operaciones salida/llegada /hora como medida básica)	Coordinacion de SLOTS(*)
7	COLOMBIA	SKSP San Andrés	Sin acción por el momento	Sin Acción
8		SKCG Cartagena	Sin acción por el momento	Sin Acción
9		SKSM Santa Marta	Sin acción por el momento	Sin Acción
10	GUYANA	CJIA Georgetown Cheddi Jagan International Airport	El espaciamiento de los vuelos para evitar congestión.	Espaciamiento de vuelos
11		EFCIA Ogle Eugene F. Correia International Airport	Cierre de calles de rodaje para hacer uso de mayor espacio como rampa.	Cierre de calles de rodaje

Nro.	PAÍS	AEROPUERTO (Colocar un máximo de 5 aeropuertos)	MECANISMO PARA DISTRIBUCIÓN DE LA CAPACIDAD	ESTRATEGIA
12	PANAMÁ	MPTO Tocumen	En adición al procedimiento establecido de coordinación entre regulador y operador aéreo de anunciar los itinerarios, el explotador maneja sus procesos internos para distribuir la capacidad aeroportuaria.	Distribucion de capacidad aeroportuaria por el explotador del AD
13		MPSM Río Hato	En adición al procedimiento establecido de coordinación entre regulador y operador aéreo de anunciar los itinerarios, el explotador maneja sus procesos internos para distribuir la capacidad aeroportuaria.	Distribucion de capacidad aeroportuaria por el explotador del AD
14		MPPA Panama Pacifico	En adición al procedimiento establecido de coordinación entre regulador y operador aéreo de anunciar los itinerarios, el explotador maneja sus procesos internos para distribuir la capacidad aeroportuaria.	Distribucion de capacidad aeroportuaria por el explotador del AD
15	PERÚ	SPJC Lima	IATA Nivel 3 – Coordinación de SLOTS Se aplican medidas ATFM para las llegadas nacionales	Coordinacion de SLOTS
16		SPZO Cusco	Facilitación de horarios programados Se aplican medidas ATFM para las llegadas nacionales	Programación de horarios de operación
17 18 19 20	VENEZUELA A	SVMI SVMG SVMC SVBC	Los aeropuertos internacionales del Estado de Venezuela han implementado procedimientos y sistemas que permiten gestionar la capacidad de la infraestructura aeroportuaria entre ellas: Procedimiento de factibilidad técnica operacional. Sistema de organizar Slot en plataforma. Procedimiento para establecer SLOT del aeródromo.	Distribucion de capacidad aeroportuaria por el explotador del AD

Tabla 2.- Estrategias de distribución de capacidad.

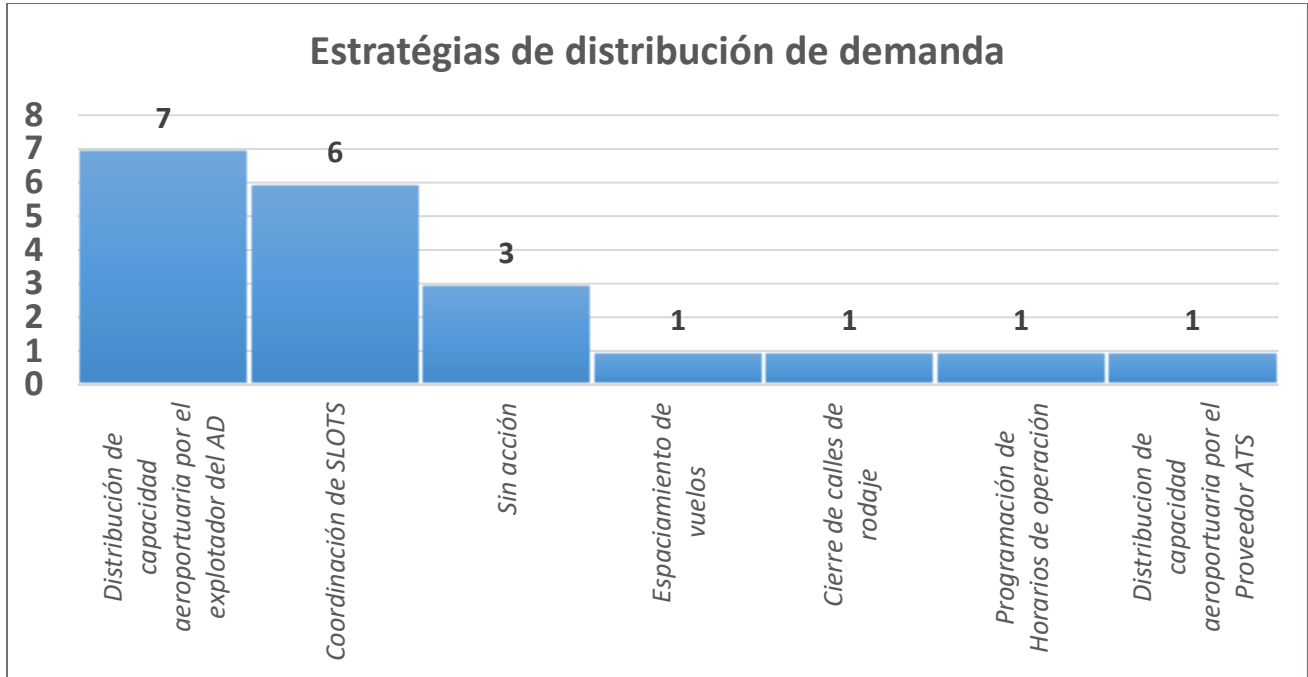


Gráfico 2.- Estrategias de distribución de la demanda

De la información vertida en la **Tabla 2** y **Gráfico 2**, a excepción de los aeropuertos de Colombia, en donde no se ha tomado acciones respecto a las limitaciones de capacidad, todos los demás estados gestionan la distribución de su capacidad conforme a lo siguiente:

- Un 35% de los aeropuertos deja esta responsabilidad en manos del explotador del aeródromo
- Un 30% de los aeropuertos ha implementado la Coordinación de SLOTS
- Un 15% de los aeropuertos no ha tomado acciones
- El 20% de los aeropuertos toma otras acciones (ver **Gráfico 2**)

PREGUNTA 3.-

¿En su Estado, qué entidad se encarga de realizar la gestión de programación de vuelos y cómo se lleva a cabo? Especificar si es el operador/explotador aeroportuario, operador aéreo, la autoridad aeronáutica (AAC) u otro.

NOTA: programación de vuelos puede tener una denominación distinta en cada uno de los Estados (asignación de itinerarios, etc.).

Objetivo: determinar si existe una entidad encargada de la planificación estratégica y los procedimientos para ello.

Nro.	PAÍS	DESCRIPCION DEL PROCESO	ENTIDAD ENCARGADA
1	BRASIL	<ul style="list-style-type: none"> ● ANAC – Autoridad de Aviación Civil Responsable por el proceso de asignación de los SLOTS en los aeropuertos coordinados (Nivel 3) ● ANAC – Autoridad de Aviación Civil Toda programación de vuelos debe ser registrada en sistema específico (SIROS) antes de la operación ● Explotador aeroportuario Responsable por la asignación de los SLOTS en los aeropuertos facilitados (Nivel 2) y demás aeropuertos no saturados (Nivel 1) 	AAC
2	CHILE	AAC Oficina Gestión de Flujos De Tránsito Aéreo Gestión de programación de vuelos	AAC
3	COLOMBIA	Grupo de Planificación de Franjas Horarias de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales - Facilitación de Franjas Horarias y Coordinación de Slot Aeroportuario	AAC
4	GUYANA	Air operator writes to the CAA, the CAA the checks with the airport (CJIA/EFCIA) for availability and then the air operator is given an approval or denial	AAC
5	PANAMÁ	Operador aéreo gestiona su programación de vuelo con el explotador aeroportuario, previa autorización de la AAC (regulador)	AAC

Nro.	PAÍS	DESCRIPCION DEL PROCESO	ENTIDAD ENCARGADA
		El operador aéreo solicita autorización a la AAC, ésta luego da traslado al explotador aeroportuario para que evalúe su capacidad dentro del aeropuerto, da respuesta a la AAC quien finalmente aprueba o no la solicitud. Luego entonces el operador aéreo gestiona y maneja su programación de vuelos.	
6	PERÚ	<p>DGAC a través de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones – Coordinación Técnica de Autorizaciones</p> <p>En atención al calendario IATA para la asignación de SLOTS y conforme al WASG, anualmente se lleva a cabo dos declaraciones de capacidad, en base a las capacidades declaradas por el explotador aeroportuario y al proveedor de los servicios de navegación aérea, las cuales son empleadas para la asignación de los SLOTS aeroportuarios.</p> <p>Estas capacidades son informadas a los operadores aéreos 6 meses antes del inicio de la temporada IATA con la finalidad de que remitan sus propuestas de vuelos</p>	AAC
7	VENEZUELA	<p>Consignacion del posible itinerario de vuelos del operador aéreo.</p> <p>Revisión de disponibilidad de SLOT</p> <p>Aprobacion de la AAC</p> <p>Programación por parte del Explotador de aeródromo.</p>	AAC

Tabla 3.- Entidades encargadas de la distribución de la demanda

Se observa que el 100% de los países que respondieron la encuesta realizan la gestión de programación de vuelos a través de sus autoridades de aviación civil (AAC).



Gráfico 3.- Entidades encargadas de la distribución de la demanda

PREGUNTA 4.-

¿Cómo se lleva a cabo la actualización de la programación de vuelos? (cambios, actualizaciones y/o modificaciones dentro de las 48 últimas horas previas a la operación) Describa el proceso.

Objetivo: conocer el flujo de la información de actualización y como afecta en la asignación de los recursos.

Nro.	PAÍS	DESCRIPCIÓN	ACTUALIZACIÓN
1	BRASIL	<p>La programación de vuelos de la aviación comercial es actualizada por las aerolíneas junto a los aeropuertos y ANAC, a través del sistema SIROS, disponible en el portal web de la Agencia. El CGNA carga periódicamente esta información para realizar sus análisis ATFM con el fin de anticipar posibles desbalances entre la demanda y la capacidad del sistema.</p> <p>En los aeropuertos Nivel 3 los cambios de SLOTS si pueden hacer hasta 24 horas antes de la operación</p>	<p>NIVEL-3: (dentro de las ultimas 24 horas) Gestión directa con el AD</p> <p>NIVEL-1y2: Gestión directa con el AD</p>

Nro.	PAÍS	DESCRIPCIÓN	ACTUALIZACIÓN
		directamente con el coordinador. Después de este período los cambios en la operación se hacen directamente con el explotador aeroportuario. En los aeropuertos de otros niveles de coordinación (nivel 2 y 1), los cambios se hacen directamente con el explotador aeroportuario.	
2	CHILE	La actualización se lleva a efecto de acuerdo con lo descrito en AIC-7/22. https://aipchile.dgac.gob.cl/dasa/aip_chile_con_contenido/ais/AIC%20PDF%20VOL%20I/AIC%202022/AIC%20-%2007%202022%20Proc%20solicitud%20y%20autorizacion%20de%20Itinerarios.pdf Se encuentra en elaboración normativa institucional que regula la gestión de itinerarios en aeródromos administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil	OTROS (*)
3	COLOMBIA	Para el aeropuerto El Dorado Nivel 3, a través del proceso de Coordinación de SLOTS haciendo uso del Sistema SCORE.	Gestión directa con el coordinador de SLOTS
4	GUYANA	If there is a change in flight schedule by the air operator, whenever this information is received by the CAA, it is then passed to the airport operator so that they can make the necessary adjustment	Gestión directa con el AD
5	PANAMÁ	El operador Aereo tiene la obligación de notificar al explotador aeroportuario lo antes posible sobre cualquier alteración o modificación de la programación de vuelos, no se mantiene un tiempo mínimo de notificación	Gestión directa con el AD
6	PERÚ	Los operadores aéreos realizan coordinación directa con el explotador aeroportuario (CORPAC) para obtener un HORARIO PROGRAMADO, conforme a la disponibilidad de capacidad. Dicha asignación debe considerar la capacidad declarada.	Gestión directa con el AD
7	VENEZUELA	los aeropuertos internacionales cuentan con procedimientos de actualización de los programas de vuelos teniendo en cuenta los cambios establecidos por los operadores aéreos con la gerencia general de transporte aéreo de la autoridad aeronautica	Gestión directa con el AD

* Se considera como OTROS, debido a que no se pudo acceder al documento del elnace consignado en la encuesta.

Tabla 4.- Actualización de la programación

Del **Gráfico 4** se observa 2 metodologías de actualización de la programación de vuelos, las mismas que no coinciden con una anticipación de 48 horas, sin embargo se encuentran alineadas a la actualización de la programación de vuelos previo a su ejecución.

De las respuestas consignadas el **71.43 %** de los estados ejecutan la actualización de la programación a través del operador del aerodromo (AD).

El Estado de Colombia es el único que en caso de un aeropuerto NIVEL 3 (Aeropuerto El Dorado) los operadores aéreos realizan la actualización directamente con el coordinador de SLOTS a través del sistema Metron Harmony.

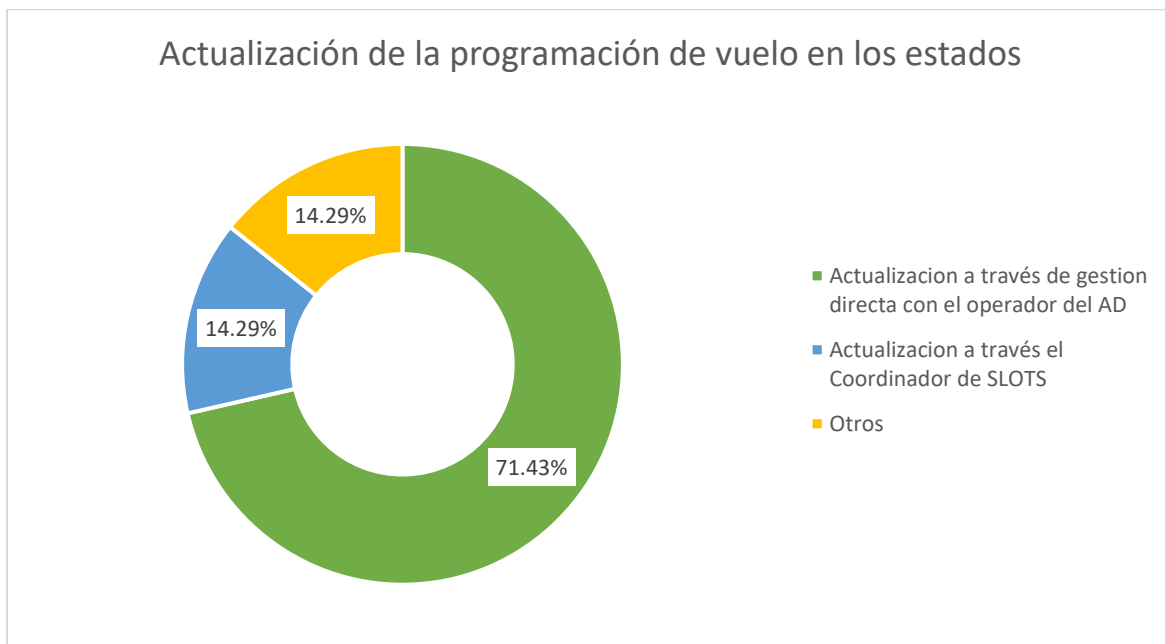
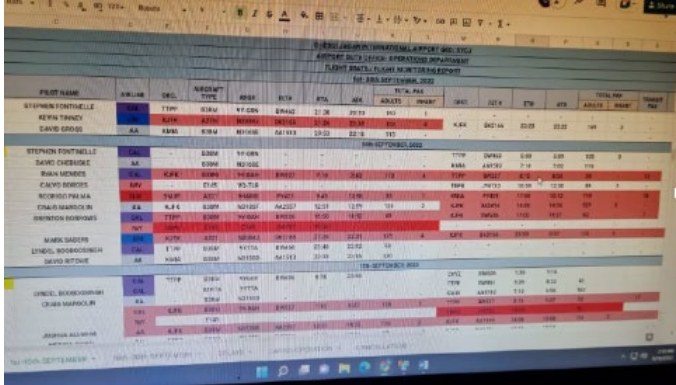


Gráfico 4.- Actualización de la programación en periodos próximos a la operación

PREGUNTA 5.-

¿Cómo se lleva el registro del movimiento de aeronaves en plataforma (hora de ingreso y salida de puestos de estacionamiento, off block, in-block, etc.) en estos aeropuertos? (Registro de horas de operación) Especifique y de ser posible adjuntar formato o provea un ejemplo.

Objetivo: *determinar si se realiza seguimiento de las operaciones en plataforma*

Nro.	PAÍS	DESCRIPCION DEL PROCESO DE MONITOREO	REGISTROS	MONIT OREO
1	BRASIL	<p>En Brasil, estos registros son realizados por aerolíneas, aeropuertos y DECEA, a través de sus respectivos sistemas automatizados.</p> <p>En el caso de DECEA, el sistema TATIC, utilizado para el servicio de Torre de Control, registra la hora de ingreso y salida de puestos de estacionamiento, y los datos son monitoreados de forma automatizada y en tiempo real.</p> <p>En CGNA, los datos son compartidos de forma automatizada en web service, pero también se pueden extraer en csv y en excel.</p>	Automatizado	SI
2	CHILE	<p>El registro del movimiento de aeronaves en plataforma se lleva a cabo por medio del módulo FPVE (Franja de Progreso de Vuelo Electrónica) del SIOA (Sistema Integrado de Operaciones Aeronáuticas) fabricado por la empresa VIA56.</p>	Automatizado	SI
3	COLOMBIA	<p>Principalmente ese registro lo lleva el Gestor Aeroportuario, para San Andres directamente el aeropuerto, para Cartagena – SACSA y para Santa Martha - AEROORIENTE</p>	No especifica	SI
4	GUYANA	<p>Please see picture below for how CJIA records their movement</p> 	No especifica	SI
5	PANAMÁ	<p>El explotador aeroportuario mantiene este tipo de registros.</p>	No especifica	NO
6	PERÚ	<p>El registro es llevado a cabo por LAP como explotador aeroportuario a través de un AODB que registra la entrada y salida de las aeronaves a los puestos de estacionamiento.</p> <p>El registro es llevado a cabo de manera manual por el personal de plataforma, el cual luego lo registra en</p>	MIXTO	SI

Nro.	PAÍS	DESCRIPCION DEL PROCESO DE MONITOREO	REGISTROS	MONIT OREO
		formato excel para su procesamiento. Esta información es complementada por el registro que lleva a cabo los servicios especializados aeroportuarios.		
7	VENEZUELA	Los explotadores de aerodromo llevan el registro del movimiento de aeronaves en plataforma. Actualmente los explotadores de aerodromo no han establecido KPI que les permitan determinar parametros de puntualidad.	No especifica	NO

Tabla 5.- Monitoreo de las operaciones en plataforma

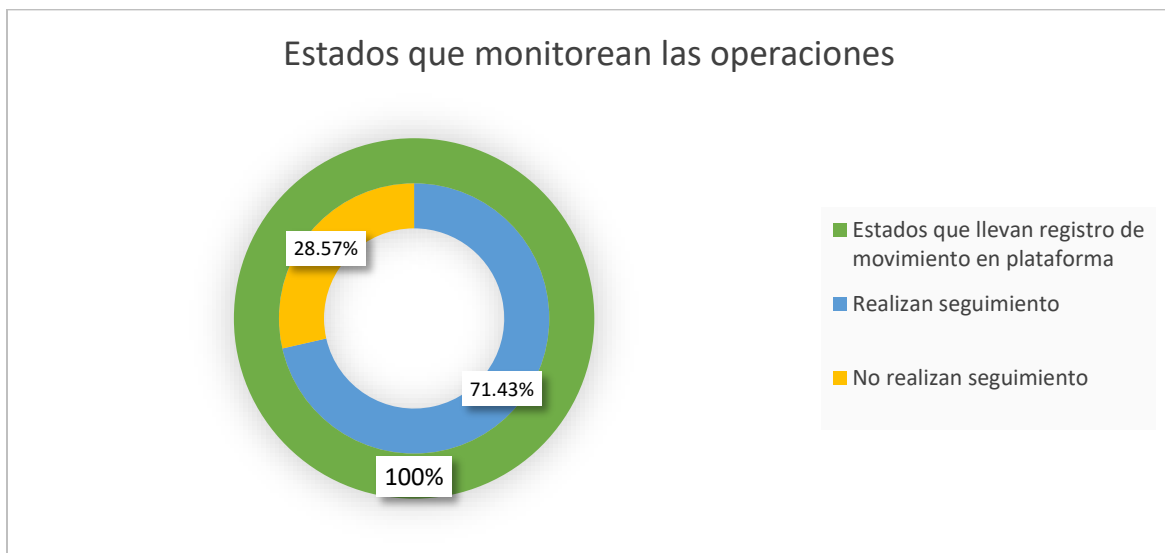


Gráfico 5.- Porcentaje de estados que realizan monitoreo de las operaciones en plataforma

De la **Tabla 5**, se deduce que el 100 % de estados lleva registro de los movimientos en plataforma, ya sea de manera automatizada, de ingreso manual o mixto. Sin embargo se también se observa que solo el 71,43% de los países realiza un monitoreo de las operaciones a pesar de contar con los datos.

PREGUNTA 6.-

¿Cómo se lleva a cabo el monitoreo de la puntualidad de los vuelos de salida (KPI 01- Puntualidad en salida) y cuáles son los parámetros para determinar la puntualidad? (+-15 min y/o STD 0)

Objetivo 6: identificar la homogeneidad de los procesos de monitoreo en la región SAM.

PREGUNTA 7.-

¿Cómo se lleva a cabo el monitoreo de la puntualidad de los vuelos de llegada (KPI 14- Puntualidad en la llegada) y cuáles son los parámetros para determinar la puntualidad? (+-15 min y/o STD 0)

Objetivo 7: identificar la homogeneidad de los procesos de monitoreo en la región SAM.

NOTA. - Según indicadores del GANP la puntualidad de las salidas se obtiene comparando la hora real de fuera calzas (AOBT) con la hora programada de fuera calzas (SOBT): Ej. AOBT-SOBT.

La puntualidad de las llegadas se obtiene comparando la hora real de puesta calzas (AIBT) con la hora programada de puesta calzas (SIBT): Ej. AIBT-SIBT

Nro.	PAÍS	DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE MONITOREO	PARÁMETROS PARA DETERMINAR LA PUNTUALIDAD DE LLEGADA	PARÁMETROS PARA DETERMINAR LA PUNTUALIDAD DE SALIDA	ALINEADO AL GANP
1	BRASIL	La puntualidad es monitoreada por DECEA en términos de la metodología recomendada por el GANP (DOC 9750), comparando tiempos programados (SOBT/SIBT) y realizados (AOBT/AIBT)	Parámetros de 5, 15 y 30 minutos. Monitoreo en tiempo real, con transmisión automatizada de datos AOBT y menor nivel de tratamiento de la base de datos. Monitoreo posoperaciones, con un tratamiento más refinado de los datos y con la base de datos con menor índice de gaps que pueden ocurrir en el proceso en tiempo real.	Parámetros de 5, 15 y 30 minutos. Monitoreo en tiempo real, con transmisión automatizada de datos AIBT y menor nivel de tratamiento de la base de datos. Monitoreo posoperaciones, con un tratamiento más refinado de los datos y con la base de datos Parámetros de 5, 15 y 30 minutos	SI
2	CHILE	Durante el año 2023 se diseñarán los procesos para la gestión de los datos que operativizan los KPI. Sin embargo, para la elaboración del Plan Regional de Navegación Aérea Vol. III, se llevó a cabo un estudio de capacidades instaladas para la recopilación de datos que nos permitan identificar los KPI a ser utilizados a corto, mediano y largo plazo, por la DGAC Chile. De ese estudio se desprende la información de la siguiente tabla:	Variante 1A: Porcentaje (%) de salidas dentro de ± 5 minutos de la hora programada de salida -5 (menos cinco) minutos a los 5 (cinco) minutos Variante 1B: Porcentaje (%) de salidas demoradas ≤ 5 minutos versus horario minutos 0 (cero) y menor o igual a 5 (cinco) Variante 2A: Porcentaje (%) de salidas dentro de ± 15 minutos de la hora programada de salida igual a 15 (quince) minutos	El KPI14 aún no se encuentra listo para su aplicación, ya que los datos requeridos no están disponibles en los sistemas DGAC. Se evaluará la adquisición de una solución tecnológica para la obtención de los elementos que operativizan el KPI 14 cuando la iteración del Método de los seis pasos nos indique que existe una brecha que sea necesaria cerrar.	SI

Nro.	PAÍS	DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE MONITOREO	PARÁMETROS PARA DETERMINAR LA PUNTUALIDAD DE LLEGADA	PARÁMETROS PARA DETERMINAR LA PUNTUALIDAD DE SALIDA	ALINEADO AL GANP
3	COLOMBIA	Grupo Gestión de Afluencia Tránsito Aéreo y Capacidad – ATFCM de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea -	El grupo ATFCM se encuentra desarrollando los diferentes KPI de GANP; entre ellos el KPI 01, actualmente para el aeropuerto El Dorado con un margen de + - 5 y + - 1	El grupo ATFCM se encuentra desarrollando los diferentes KPI de GANP; entre ellos el KPI 14, actualmente para el aeropuerto El Dorado con un margen de + - 5 y + - 1	SI
4	GUYANA	-	the Airline records this information	the Airline records this information	NO
5	PANAMÁ	Se utiliza en base al cálculo de OTP (on time performance de IATA),	Se utilizan el block off vs la hora de despegue	Block on vs la hora de llegada	NO
6	PERÚ		La DGAC PERU, a través de la Coordinación Técnica de Navegación Aérea – Equipo ATFM, obtiene el registro de vuelos de LAP con los respectivos AOBT y SOBT. Posteriormente, se hace el cálculo para la obtención del KPI01 (AOBT – SOBT)	La DGAC PERU, a través de la Coordinación Técnica de Navegación Aérea – Equipo ATFM, obtiene el registro de vuelos de LAP con los respectivos AOBT y SOBT. Posteriormente, se hace el cálculo para la obtención del KPI14 (AIBT – SIBT) para la totalidad de vuelos con SLOT asignado. +- 15 MIN	SI
7	VENEZUELA	Actualmente los explotadores de aerodromos de los aeropuertos internacionales no han establecido KPI que les permitan determinar parametros de puntualidad de salida y llegada	-	-	NO

Tabla 5.- Homogeneidad en los procesos de monitoreo de puntualidad

Del la informacion consignada en la **Tabla 6** se observa que:

El 57.14% de los paises que atendieron la encuesta estan alineados con la metodología de medición de performance establecida en el GANP.

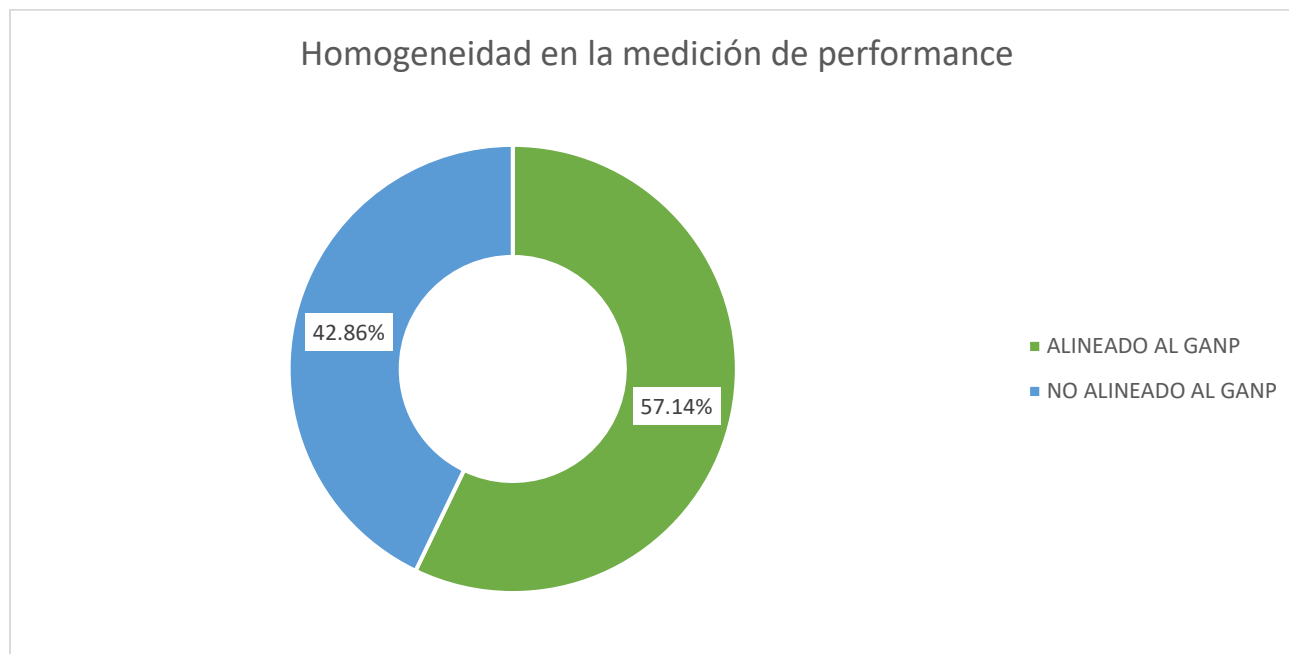


Gráfico 6.- Homogeneidad en monitoreo de performance

Cabe resaltar que la Oficina Regional juega un papel muy importante impulsando a los Estados a llevar a cabo el seguimiento/monitoreo de las operaciones a través de los indicadores establecidos en el GANP, para ello dicha oficina imparte capacitación a través de talleres y reuniones.

PREGUNTA 8.-

¿Quién o qué entidad es el/la encargada(a) de realizar el monitoreo de la puntualidad y a que usuarios se comparte los resultados de dicho monitoreo?

Objetivo: identificar si se realiza monitoreo del cumplimiento de la puntualidad y que entidad es la encargada de llevar a cabo dicha tarea y/o si existen acciones correctivas.

Nro.	PAÍS	ENTIDAD ENCARGADA DEL MONITOREO DE PUNUTUALIDAD	USUARIOS CON LOS QUE SE COMPARTE LOS RESULTADOS	ACCIONES CORRECTIVAS TOMADAS EN CASO DE DESVIACIONES	ENTIDAD ENCARGADA
1	BRASIL	<p>DECEA Monitorea la puntualidad Posibilidad de revisar los valores de capacidad declarados.</p> <p>ANAC Monitorea la puntualidad de las aerolíneas.</p>	<p>DECEA difunde a la comunidad a través de las reuniones del Plan de Operaciones y el Informe Anual de Desempeño ATM, disponibles en su portal web. ANAC publica esta información en su portal web, a nivel de vuelos individuales.</p>	<p>Notificación a las aerolíneas para acciones correctivas</p> <p>Posibilidad de pérdida de los derechos históricos de los SLOTS</p> <p>Sí, comprobada la intencionalidad, posibilidad de aplicación de multa</p>	AAC
2	CHILE	<p>Desde el año 2023 se diseñarán los procesos para la gestión de los datos que operativizan los KPI seleccionados por la DGAC, así como la definición de: entidad encargada del monitoreo de puntualidad, partes involucradas y acciones correctivas.</p>			NO ESPECIFICA
3	COLOMBIA	Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales	- El grupo ATFCM, realiza la medición de los indicadores de		AAC

Nro.	PAÍS	ENTIDAD ENCARGADA DEL MONITOREO DE PUNUTUALIDAD	USUARIOS CON LOS QUE SE COMPARTE LOS RESULTADOS	ACCIONES CORRECTIVAS TOMADAS EN CASO DE DESVIACIONES	ENTIDAD ENCARGADA
			puntualidad. Y la comparte con la comunidad CDM y la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales, quien es la encargada de realizar el monitoreo		
4	GUYANA	OPERADOR AEROPORTUARIO (CJIA)	Airline and CAA	If a flight or airline is late often, they are invited to a meeting and then written	AD
5	PANAMÁ	Explotador aeroportuario AITSA (Tocumen S.A.)	Solo con las línea aérea involucrada	Las implementadas de manera conjunta explotador y operador.	AD
6	PERÚ	Dirección de Certificaciones y Autorizaciones – Coordinación Técnica de Autorizaciones – Oficina de Itinerarios	Operadores aéreos Explotadores aeroportuarios	Perdida de SLOT histórico por incumplimiento	AAC
7	VENEZUELA	En la actualidad los explotadores de aeródromo cuentan con una unidad que monitorea las operaciones en plataforma tanto el salidas como en llegadas.	Se comparte la información con la Gerencia General de transporte Aéreo de la autoridad aeronáutica		AD

Tabla 7.- Entidad encargada del monitoreo

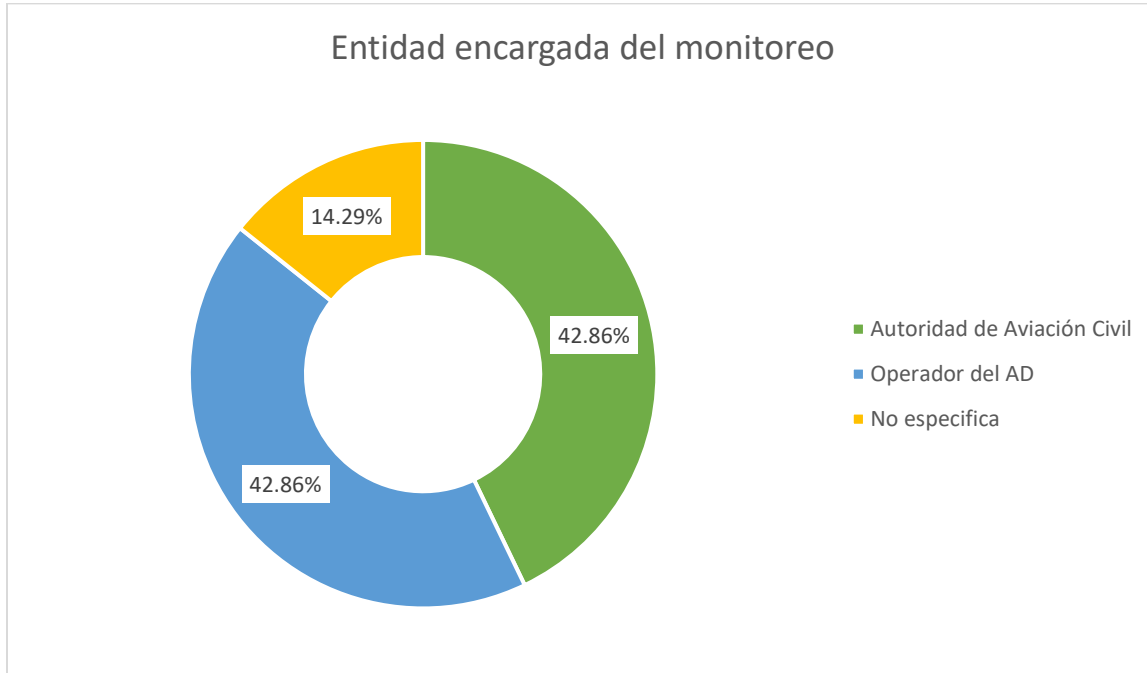


Gráfico 7.- Entidad encargada del monitoreo

De acuerdo a la **Tabla 7** se observa que en los Estados donde se tiene aeropuertos coordinados la responsabilidad del monitoreo recae en la autoridad que hacen la función de coordinador, y en caso de incumplimiento se toman las medidas correctivas y hasta sancionatorias.

Por otro lado, en los Estados donde no se tiene aeropuertos coordinados la responsabilidad del monitoreo recae en el operador del aeródromo.

Si bien es cierto existen entidades encargadas de llevar a cabo las tareas de monitoreo, esto no limita a otras entidades, sea el caso de proveedores de servicios ATS u otros, a no realizar un monitoreo de la operaciones para fines que estimen convenientes.

PREGUNTA 9.-

¿Se comparte información sobre demanda prevista en los aeropuertos (Ej. planes de vuelo presentados para un cierto periodo de tiempo)? Especifique.

Objetivo: conocer la existencia de algún procedimiento de compartición de información.

Nro.	PAÍS		
1	BRASIL	Sí, todas las asignaciones en los aeropuertos coordinados son publicadas en el sitio Internet de ANAC, adicionalmente la demanda prevista para la temporada IATA actual está disponible en el panel del Plan de Operaciones, al que se accede a través del portal web de CGNA.	COMPARTE
2	CHILE	El itinerario es enviado a todas las unidades del país. Los terminales de pasajeros cuentan con acceso a esta información entregada directamente desde el sistema IFIS a los respectivos AODB.	COMPARTE
3	COLOMBIA	SI, a través del Sistema Metron Harmony – Sistema Automatizado ATFM. Toda la información de Plan de Vuelo, las actualizaciones y ajustes de interés de operación.	COMPARTE
4	GUYANA		NO ESPECIFICA
5	PANAMÁ	Cuando se estime conveniente y se tenga la información.	COMPARTE (DE MANERA LIMITADA)
6	PERÚ	La Oficina de Itinerarios remite a las dependencias correspondientes de cada aeropuerto la programación de vuelos prevista actualizada, con una periodicidad mensual para SPJC y SPZO. Asimismo, LAP remite a CORPAC (ATS/ATFM) la programación de vuelos actualizada a 48 hrs de la operación prevista.	COMPARTE
7	VENEZUELA	La información sobre demanda prevista en los aeropuertos se comparte con los servicios de navegación aérea, debido a los planes de vuelos presentados para la divulgación en las redes de comunicación. No cuenta con procedimiento de compartir información con todas las partes interesadas.	COMPARTE

Tabla 8.- Estados y sus procedimientos de compartición de información de demanda

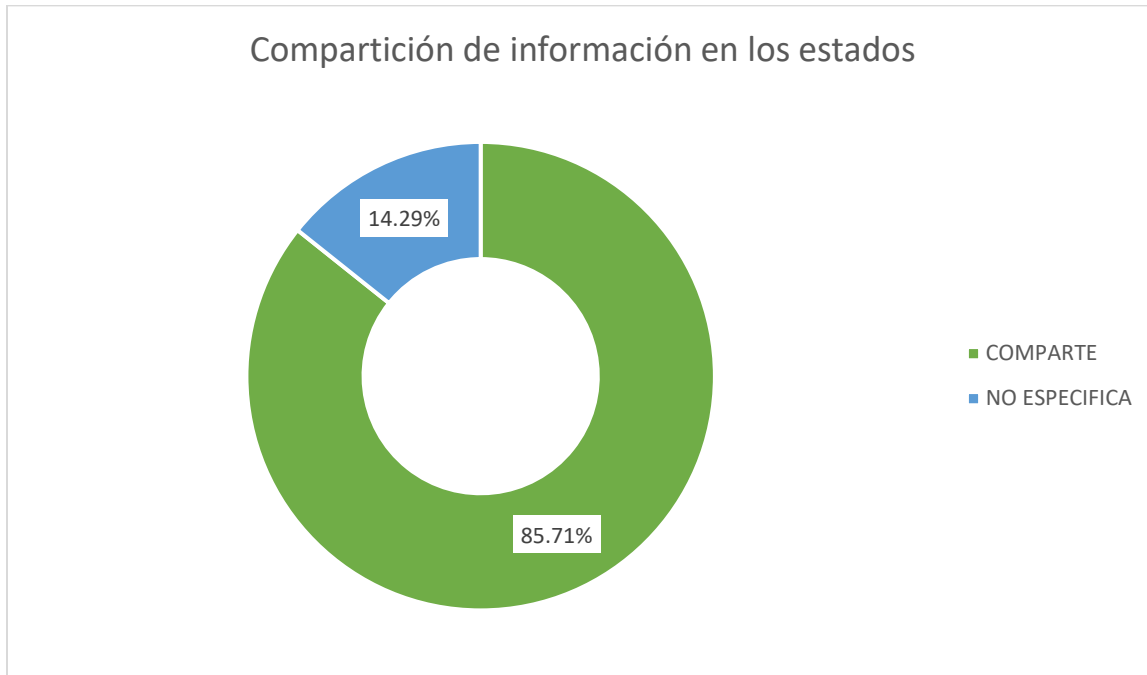


Gráfico 8.- Compartición de información de demanda en los estados

De acuerdo al **Gráfico 8** se observa que el 85.71 % de los estados de alguna manera ya cuentan con procesos y/o procedimientos de compartición de información de demanda.

CONCLUSIONES:

De la información analizada se puede concluir lo siguiente:

-
- Se obtuvo la participación de 7 Estados de la región a la encuesta enviada a través de la Oficina Regional, obteniéndose información al respecto de 20 aeropuertos.
 - Existen aeropuertos en la región con problemas de capacidad en plataforma, para los cuales la A-CDM puede ser muy útil debido a que uno de sus objetivos es hacer un uso más eficiente de los recursos aeroportuario. En ese entender se requiere establecer parámetros que permitan determinar la necesidad y/o beneficio de implementar A-CDM en estos aeropuertos.
 - Se tiene un porcentaje alto de Estados que realizan el monitoreo de las operaciones de acuerdo con la metodología establecida en el GANP. Por ello que se alienta a los Estados que aún no lo realizan a poder iniciar de la manera más simple y con los datos más cercanos a lo estipulado en el GANP.
 - De acuerdo con lo analizado en el informe la distribución de la capacidad aeroportuaria se realiza a través de diversas metodologías (ver **Gráfico 2**), evidenciando la falta de procedimientos normalizados en la región para la planificación estratégica y/o distribución de la capacidad en los aeropuertos.
 - Del análisis se evidencia que la mayoría de Estados tiene cultura de compartición de la información, no obstante, esta compartición está relacionada a la demanda prevista para los aeropuertos. Sin embargo es posible mejorar la calidad de la información y los procedimientos de compartición a través de la implementación de ACDM.
-

-FIN-

PROYECTOS DEL PROGRAMA AERÓDROMOS - REGIÓN SAM

Región SAM	DESCRIPCION DEL PROYECTO (DP)	DP N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> <i>(Coordinador del Programa: Ha determinarse)</i>	Seguridad Operacional y Certificación <i>Coordinador del proyecto: VACANTE</i>	Abril 2018	Julio 2025
Objetivo	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.		
Alcance	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.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Cantidad de aeródromos certificados por Estado • Porcentaje de aeródromos certificados por Región • Cantidad de inspectores AGA por Estado • Porcentaje de IE por Estado en el área AGA • Cantidad de RST (<i>Runway Safety Team o Equipos de Seguridad en Pista</i>) establecidos • Cantidad de deficiencias reportadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • 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 “<i>RST Go-teams</i>”, cooperación técnica, seminarios, talleres, etc.) siguiendo el principio de Pareto. • Establecer sub-proyectos de los Estados (Programa de Certificación (3años) y Planes Anuales): 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"> – Analizar el alto nivel de compromiso y los recursos disponibles para la certificación de aeródromos (en los Estados y los operadores de aeródromos). – 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. – Proporcionar al Estados y al coordinador del Proyecto una herramienta para medir la mejora e identificar los posibles obstáculos. 		

	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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.
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Encuesta sobre la disponibilidad de la documentación, procedimientos y personal competente para la certificación de aeródromos en los Estados. YE2017 • Plantilla del manual de aeródromos regional para el proceso de certificación de aeródromos. YE2018 • 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 • Requerimientos regionales mínimos de SMS de aeródromos para aplicar a una certificación inicial de aeródromos. YE2018 • “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 • 100% de Estados con un Programa de Certificación de Estado para un aeródromo designado. YE2019 • % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con la certificación inicial completada. YE2020 • % (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 • % (a definir por el Plan SAM) de aeródromos internacionales con Equipos de Seguridad Operacional en Pista establecidos. YE2020
Justificación	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. • En Febrero de 2018, la Oficina Regional SAM alcanzó el 30% de aeródromos internacionales certificados.
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> • TBD

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	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	100%	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 e-CRPP03: disponible en el portal www.srvsop.aero
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.
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.

¹ 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 ¹	Fecha entrega	Comentarios
					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	100%	YE2022 YE2023	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. e-CRPP03: Se está realizando una asistencia de certificación a Chile. Se planifica una para finales de 2021 para Argentina. e-CRPP04: Se están desarrollando asistencias a Chile y Panamá. Argentina confirmó su solicitud de ensayo para 2022. GREPECAS20: La asistencia a Panamá está en curso (Fase 2). La asistencia a Chile está casi finalizada (Fase 4). Se inició la asistencia a Argentina (Fase 1). GREPECAS21: Se finalizó con éxito la asistencia a Panamá con el soporte de ACI y FAA, y se realizaron dos asistencias a Argentina, una de ellas en compañía de EASA.
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: https://www.srvsop.aero/circulares/ca-aga-153-010-implementacion-de-equipos-de-seguridad-de-pista-rst/
Preparar un plan para implementar RSTs por aeropuerto designado.	PFF SAM AGA 02	TBD	100%	2021 2023 2022	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. e-CRPP03: se preparó una Nota de Estudio para empujar un proyecto bajo RASGPA. El mandato del mismo fue aprobado y se está en proceso de preparación del proyecto de seguimiento. Se mantiene fecha de finales 2021. e-CRPP04: se solicitaron puntos focales a los Estados para inicio del proyecto a través del RASGPA.

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ¹	Fecha entrega	Comentarios
					GREPECAS20: nuevo proyecto aprobado por RASGPA ESC y en curso. Plan ya iniciado.
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	10%	2020-en adelante	e-CRPP04: Colombia reporta inicio de esfuerzos en varios aeródromos. GREPECAS20: el despliegue de RS Go Teams dependerá del análisis de datos RASGPA (PA-RAST). GREPECAS21: Bajo el RASG-PA se están planificando asistencias virtuales a Colombia y presencial a Perú.
Recursos necesarios	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	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
<i>Aeródromos</i> <i>(Coordinador del Programa: Ha determinarse)</i>	Planificación Aeroportuaria <i>Coordinador del proyecto: VACANTE</i>	Julio 2019	Julio 2025
Objetivo	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.		
Alcance	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.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Número de Estados con Planes Nacionales de Sistema de Aeropuertos • Número de aeródromos internacionales con Planes Maestros actualizados (< 5 años) • Número de Estados con al menos un (1) especialista en planificación aeroportuaria 		
Estrategia	Implementación del plan en 4 fases o “paquetes de trabajo”: <ul style="list-style-type: none"> • Una hoja de ruta o guía que los Estados deben respaldar a través del ANP regional, con el fin de abordar la brecha de planificación de la infraestructura aeroportuaria • Material de orientación para que los Estados respalden un enfoque de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria • Reglamento modelo sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales • Creación de capacidad y transferencia de conocimientos a expertos estatales y aeroportuarios en el área de planificación aeroportuaria 		
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Estados con Planes Nacionales de Sistemas de Aeropuertos alineados o como parte de Plan Nacional de Navegación Aérea • Aeródromos internacionales con planes maestros actualizados y alineados con Plan Nacional • Estados con mecanismos de consulta colaborativa sobre planificación aeroportuaria • Estados con reglamentos que incluyan elementos de planificación maestra de aeródromos • Estados con competencias sobre planificación aeroportuaria (Estados con al menos un (1) especialista en Planificación Aeroportuaria) 		
Justificación	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. 		
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> • F3 		

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ²	Fecha entrega	Comentarios
Encuesta a los Estados SAM sobre Planificación Aeroportuaria		Coordinador del Programa	100%	2Q-2020	Finalizada Reporte de encuesta disponible en https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA
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)	20%	YE 2022 2Q-2023	e-CRPP03: trabajo demorado por falta de recursos. e-CRPP04: se está preparando hoja de ruta para 2022, considerando evento planificado bajo RLA06/901 GREPECAS20: en proceso GREPECAS21: tarea demorada por motivos de actualización de Doc. 9184 parte 1.
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)	20% 90%	YE 2022 YE-2023	e-CRPP03: trabajo demorado por falta de recursos. e-CRPP04: en proceso GREPECAS20: en proceso GREPECAS21: Material de orientación está terminado y será presentado en GREPECAS21.
Reglamento modelo sobre el Anexo 14 Vol. I nuevos requisitos para la planificación maestra de aeropuertos para que los Estados puedan armonizar con sus regulaciones locales		Coordinador del Programa / SRVSOP (por definir)	100%	4Q-2021	e-CRPP03: Reglamento LAR AGA actualizado y disponible en www.srvsop.aero
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	

² 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 ²	Fecha entrega	Comentarios
Inclusión en e-ANP (VOL III) de previsiones sobre Planificación Aeroportuaria		GREPECAS	0%	2Q-2022 YE-2022 3Q-2023 YE-2024	e-CRPP03: se está trabajando en una propuesta para el ANP, pero depende del avance de los trabajos del VOL III. e-CRPP04: actividad retrasada, se espera que con el avance de VOL III en 2022 se incorpore una propuesta para revisión de los Estados. GREPECAS20: la coordinación del proyecto está explorando una solución con contrapartes ATFM sobre métodos para calcular la capacidad declarada para los aeropuertos. Así, esta actividad no estará lista para la propuesta YE-2022 GREPECAS21: al depender de la hoja de ruta, esta sufriendo retraso.
Estados preparar planes nacionales alineados a plan regional en aspectos de Planificación Aeroportuaria		ESTADOS	0%	4Q-2023 YE-2024	GREPECAS21: se sugiere nueva fecha de implementación para finales de 2024.
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	
Programa	Título del Proyecto	Fecha inicio	Fecha término
Aeródromos (Coordinador del Programa: Ha determinarse)	Implementación de A-CDM Coordinador del proyecto: Sady Beaumont Joel Cordero - PERU	Julio 2019	Julio 2025
Objetivo	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.		
Alcance	Aeródromos seleccionados (alta densidad u otro parámetro) de la región SAM		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • % de aeródromos internacionales aplicables que han implementado operaciones aeroportuarias mejoradas a través del CDM-aeropuerto (aplicable = alta densidad) (medición de fases por aeródromo) • GANP KPI01, KPI02, KPI10, KPI13, KPI14 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Que los Estados respalden la necesidad de implementar el elemento B0 / 1 de A-CDM en aeródromos seleccionados. • Preparar Material de orientación para establecer reglas y criterios comunes para el intercambio de información y la implementación de elementos seleccionados. • Estados endosan e implementan guía regional para garantizar armonización. • Implementación por aeródromo siguiendo 4 pasos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Fase de información ○ Fase de Análisis ○ Fase de Implementación ○ Fase Operacional • Asistencia directa para iniciar proyectos piloto en aeródromos seleccionados, con el apoyo de Estados, organismos internacionales y expertos en la materia. 		
Metas	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicación uniforme, armonizada pero escalable del concepto a nivel regional • Integración a las redes regionales • Reducción de demoras • Mejor utilización de capacidad existente 		
Justificación	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 afectado 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.		
Proyectos relacionados	<ul style="list-style-type: none"> • F2 		

Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implantación ³	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 https://www.icao.int/SAM/Pages/ES/eDocuments-v18_ES.aspx?area=AGA PROYECTO EN REVISIÓN PARA NUEVA PROPUESTA DE ACTIVIDADES
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) PROYECTO EN REVISIÓN PARA NUEVA PROPUESTA DE ACTIVIDADES
Inclusión en e-ANP (VOL III)		GREPECAS	10%	2Q-2021 YE 2022 3Q-2023	e-CRPP04: En proceso de preparación de una propuesta GREPECAS20: El coordinador del proyecto está reevaluando el proyecto para promover un enfoque de implementación más basado en datos. PROYECTO EN REVISIÓN PARA NUEVA PROPUESTA DE ACTIVIDADES
Implementación en aeródromos seleccionados		Estados	20%	4Q-2025	A la fecha (febrero de 2022) se han identificado 10 aeródromos aplicables, los cuales llevan en conjunto una implementación cercana al 20%. PROYECTO EN REVISIÓN PARA NUEVA PROPUESTA DE ACTIVIDADES

³ 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

PROYECTO SOBRE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS – REGIÓN CAR

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)	PD N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Inicio	Fin
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Fabiana Todesco, RO/AGA, Oficina Regional NACC de la OACI)	Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos Coordinador del Proyecto: Por determinarse	Abril 2018	Diciembre 2025
Objetivo	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, incrementar el número de Equipos de seguridad de pista (RST) establecidos para promover la aplicación de estrategias en busca de la reducción del número de accidentes e incidentes relacionados con la seguridad operacional de pista de manera continua.		
Alcance	El alcance del proyecto consiste en asistir a los Estados en la resolución de los Planes de medidas correctivos (CAP) de los hallazgos de auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) en aeródromos, para cumplir con las metas regionales, así como para desarrollar las necesidades específicas en sus requerimientos y facilitar la certificación de aeródromos, la resolución de deficiencias reportadas en la Base de datos de deficiencias de aeronavegación del GREPECAS (GANDD) y mantener una vigilancia continua por parte de las autoridades de aviación civil.		
Métricas	<ul style="list-style-type: none"> • Número de aeródromos certificados por Estado. • Porcentaje de aeródromos certificados por Región. • Número de inspectores AGA por Estado • Porcentaje de Implementación efectiva (EI) por Estado en el área AGA • Número de Equipos de seguridad operacional de pista (RST) (<i>Runway Safety Team</i> o Equipos de Seguridad en Pista) establecidos • Número de deficiencias reportadas en la GANDD 		
Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso de alto nivel para certificar aeródromos: A través de las decisiones del GREPECAS, se insta a los Directores de las Autoridades de aviación civil (AAC) a presentar un plan para certificar sus aeródromos que reciben/recibirán operaciones internacionales en los siguientes tres años, a fin de facilitar el monitoreo y contribuir con la meta regional de incrementar el número de aeródromos certificados. • Certificación de Aeródromos: el proceso comprende cuatro tareas principales: Proporcionar orientación/instrucción a inspectores de aeródromos, establecimiento del proceso inicial de certificación de aeródromos y vigilancia continua, preparación de los manuales de certificación y otorgamiento de la certificación de aeródromos. • Implementación de RST en los aeródromos en que todavía no han sido implementados: Como parte del proceso de certificación del aeropuerto, establecer formalmente Equipos de seguridad operacional en pista en los aeródromos que aún no cuentan con un RST. En seguimiento a lo iniciado por esta Oficina Regional NACC de la OACI, se continuará asistiendo en la conformación de estos equipos siguiendo el material de referencia de la OACI (algunos de ellos pueden ser encontrados en el sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI). 		

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)	PD N° F1	
<i>Programa</i>	Título del Proyecto	Inicio	Fin
<i>Aeródromos</i> (Coordinador del Programa: Fabiana Todesco, RO/AGA, Oficina Regional NACC de la OACI)	<i>Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos</i> <i>Coordinador del Proyecto: Por determinarse</i>	Abril 2018	Diciembre 2025
Metas	<ul style="list-style-type: none"> Continuar apoyando a los grupos aeroportuarios en México para la finalización de la certificación de los 18 aeródromos restantes. El plan de acción de México estima que se certificarán 8 aeródromos más para finales del 2023. Continuar asistiendo a los Estados/aeropuertos bajo solicitud, con la continuación de la certificación de aeródromos, principalmente esos que han iniciado el proceso, tal y como: Bahamas, Belice, Costa Rica, Cuba, Guatemala, Honduras, Jamaica, República Dominicana y el Caribe del Este y alcanzar al menos el 72% de aeródromos certificados al final de 2023. Se ha proporcionado material de orientación y listas de verificación en el sitio web de la Oficina Regional NACC de la OACI (bajo eDocuments: ejemplos de manuales de aeródromos, lista de verificación de contenido del manual de aeródromos, Términos de Referencia (ToR) de Equipos de seguridad operacional en pista (RST), y Reinicio de operaciones luego de la Pandemia del COVID-19) para apoyar a los Estados/aeropuertos en el proceso de certificación. 		
Fundamento	<p>Con base en las estadísticas y resultados del USOAP de la OACI, en la Región CAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> 45% de los Estados no han establecido un proceso para certificación de aeródromos; 77% de las autoridades regulatorias del Estado no cuentan con suficiente recurso humano (incluyendo una combinación apropiada de disciplinas técnicas de acuerdo con el tamaño y alcance de las operaciones de aeródromo en el Estado) para llevar a cabo sus funciones y mandato; 68% de los Estados no aseguran que los manuales de aeródromos se revisan periódicamente para verificar el estado de sus enmiendas y que la información contenida en el manual permanezca correcta; 50% de los Estados no tienen un procedimiento para incorporar enmiendas subsecuentes al manual de aeródromo para su revisión y aprobación/aceptación por parte del personal técnico de la autoridad regulatoria; 50% de los Estados no garantizan que los explotadores de aeródromos desarrollen e implementen programas de mantenimiento; 41% de los Estados que no han establecido una regulación que define las circunstancias y razonamiento para conducir estudios aeronáuticos/evaluaciones de riesgos; y 86% de los Estados que no han establecido o implementado un mecanismo para evaluar los resultados de la conducción de análisis de riesgos o estudios aeronáuticos. 		
Proyectos relacionados	Por determinarse		

Región CAR	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO (PD)				PD N° F1	
Programa	Título del Proyecto				Inicio	Fin
<i>Aeródromos</i> <i>(Coordinador del Programa: Fabiana Todesco, RO/AGA, Oficina Regional NACC de la OACI)</i>	<i>Seguridad Operacional y Certificación de Aeródromos</i> <i>Coordinador del Proyecto: Por determinarse</i>				Abril 2018	Diciembre 2025
Entregables del Proyecto	Relación con el Plan Regional basado en Rendimiento (PFF) y Módulos del ASBU	Responsable	Estado de Implementación	Fecha de entrega	Comentarios	
Hasta hoy, la región CAR tiene 148 aeródromos internacionales, de los cuales 98 están certificados (66%)	PFF CAR AGA 02	Oficina NACC de la OACI/Estados	66%	3Q2022	66% de los aeródromos certificados han sido alcanzados durante el tercer trimestre de 2022. Se estima incrementar a un 85% a finales del 2025.	
Hasta hoy, hay 80 aeródromos que han implementado un RST	PFF CAR AGA 02	Oficina NACC de la OACI/Estados	54%	1Q2022 4Q2025	La implementación de RST ha permanecido estable.	
Se proporcionó asistencia a los Estados del NACC y se continúa brindando asistencia a los Estados que pronto recibirán una auditoría USOAP, tal y como EE.UU y México.	PFF CAR AGA 02	Oficina NACC de la OACI/Estados	57%	Abierta	Se espera alcanzar el 80% de la EI en el USOAP de la OACI para 2025.	
Plan de implementación del Formato de reporte global para condiciones de superficie de pista (GRF) por los Estados/aeropuertos en la región CAR.	PFF CAR AGA 02	Estados	20%	Abierta	El plan de implementación fue recibido por 5 Estados (Canadá, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos y Nicaragua). Se brinda asistencia a los Estados que lo requieran.	
Recursos requeridos	Compromiso de alto nivel de cada Estado participante. La designación de expertos por los Estados (asistencia directa) es requerida para la ejecución de las actividades antes mencionadas. El acceso a las regulaciones, material de orientación, manuales, procedimientos, circulares de orientación y otras mejores prácticas disponibles.					