

Directrices de Consulta

Reunión del Grupo de Tarea OACI-
NACC para la Implementación

Ciudad de México , 15 17 de mayo de 2024



Antecedentes



CONCLUSIÓN GREPECAS/21/14	APORTE DE COMENTARIOS Y ENDOSO DE LA GUÍA DE COMITÉS CONSULTIVOS DE AEROPUERTOS
<p>Qué:</p> <p>Que los Estados/Territorios:</p> <p>a) revisen la Guía presentada en el Apéndice D a este informe y propongan mejoras sobre los Comités de Notificación Aeroportuaria a la Secretaría a más tardar en marzo de 2024; y</p> <p>b) analicen la factibilidad de incorporar esta guía en los procedimientos nacionales y presentar consideraciones al respecto a la Secretaría para GREPECAS/22.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>

<p>Por qué:</p> <p>El suministro de infraestructura aeroportuaria suficiente y acorde a las previsiones de tránsito 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.</p> <p>Para promover la planificación colaborativa de aeropuertos en beneficio de la Región y los objetivos del Plan Regional de Navegación Aérea.</p>	
<p>Cuándo:</p> <p>a) Marzo de 2024</p> <p>b) GREPECAS/22</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Organizaciones</p>

Anexo 14

1.5.1 Recommendation.— *A master plan containing detailed plans for the development of aerodrome infrastructure should be established for aerodromes deemed relevant by States.*

Note 1.— A master plan represents the development plan of a specific aerodrome . It is developed by the aerodrome operator based on economic feasibility, traffic forecasts, and current and future requirements provided by, among others, aircraft operators (see 1.5.3).

Note 2.— A master plan may be required when the lack of capacity at an airport, due to conditions such as, but not limited to expected traffic growth, changing weather and climatic conditions or major works to address safety or environmental concerns, would put the connectivity of a geographical area at risk or cause severe disruption to the air transport network.

1.5.2 Recommendation.— *The master plan should:*

- a) contain a schedule of priorities including a phased implementation plan; and*
- b) be reviewed periodically to take into account current and future aerodrome traffic.*

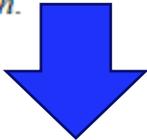
1.5.3 Recommendation.— *Aerodrome stakeholders, particularly aircraft operators, should be consulted in order to facilitate the master planning process using a consultative and collaborative approach.*



Existencia de un plan maestro de aeródromos



Se lleva a cabo como un proceso consultivo



Necesidad de directrices

17%

del costo del
transporte aéreo
se destina a pagar
las
infraestructuras
aeroportuarias y
de control del
tránsito aéreo.



Implicaciones de costos

Existe un impacto económico entre **las inversiones en infraestructuras aeroportuarias y el costo de los viajes** . Por lo tanto, las inversiones aeroportuarias deben ser **asequibles, adecuadas a su finalidad y rentables tanto para las líneas aéreas como para los aeropuertos** .

Importancia

Una consulta significativa y eficaz entre el aeropuerto y la comunidad de líneas aéreas es importante para **alinear los objetivos de** infraestructura, garantizar la participación de las líneas aéreas y **maximizar los beneficios de las inversiones en infraestructura**.

Coordinación

La alternativa dará lugar a estrategias e inversiones dispares y sin coordinación, **mal priorizadas, inoportunas y no funcionales ni rentables** .

Equilibrio de poder en el mercado

De este modo, el sector aéreo se encuentra en igualdad de condiciones y se reduce la **asimetría natural de la información** .

Objetivo del aeropuerto

En última instancia, el objetivo de un aeropuerto debe ser **permitir el éxito de las aerolíneas para garantizar que se maximizan los beneficios económicos para todas las partes** .

Beneficios probados de la consulta

Transparencia y **toma de decisiones informada** basada en las aportaciones y requisitos de las aerolíneas.

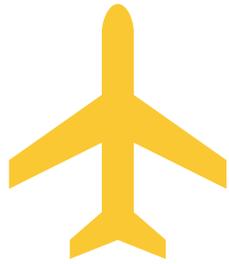
Genera **nuevas ideas** : arroja luz sobre las ineficiencias y produce ideas que pueden mejorar la funcionalidad de las infraestructuras existentes o previstas.

Alineación : las líneas aéreas están más dispuestas a apoyar las inversiones cuando tienen garantías y la oportunidad de participar y hacer aportaciones.

Comités consultivos - Miembros



A la medida de sus necesidades



Aeropuertos y proyectos
grandes y pequeños



Nivel de compromiso / interés
de la compañía aérea



Posibilidad de explorar la
consulta como grupo / bloque

Conclusión

La IATA y la industria aeronáutica apoyan plenamente las directrices propuestas para los Estados miembros en la aplicación de comités consultivos en la planeación de aeródromos.