



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

INFORME DE EMPALME ENTRE GOBIERNOS NACIONALES



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Informe de empalme 2018- 2022

Bogotá 2022



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Jair Fajardo Fajardo

Director General

Coronel Rolando Aros Riaño

Subdirector General

Miguel Camacho Martínez

Director Técnico Investigación de Accidentes

Oscar Gustavo Acosta Manrique

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Silvia Helena Ramírez Saavedra

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Juan Pablo López Velásquez

Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones y Relacionamento Institucional

Sonia Maritza Machado Cruz

Jefe Oficina de Control Interno

Carlos Andrés Serna Ruiz

Jefe Oficina de Analítica

Daniel Alberto Cuello Baute

Jefe Oficina Control Disciplinario Interno

Jorge Luis Céspedes Ospino

Jefe Oficina Gestión de Proyectos

Gladys Canacué Medina

Secretaria General

Capitán Francisco Ospina Ramírez

Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

José David Gómez Gil

Secretario de Servicios a la Navegación Aérea

María Consuelo Durán Caro

Secretaria de Servicios Aeroportuarios

Adriana Ramírez Suarez

Secretaria Centro de Estudios Aeronáuticos –CEA

Martín Eduardo Contreras

Secretario de Tecnologías de la Información -TI

Jairo Eduardo Guarnizo Escobar



Director Aeronáutico Regional Centro Sur

Diego Miguel Rodríguez Huepa
Director Aeronáutico Regional Oriente

Milton César Sánchez Pérez
Director Aeronáutico Regional Occidente

Carlos Esteban Arrubla Paucar
Director Aeronáutico Regional Noroccidente

Henry Emil Torres Parada
Director Regional Nororiente

Joaquín Alberto Buitrago Romero
Director Aeronáutico Regional Norte



Contenido

1. SECTOR ADMINISTRATIVO Y ESTRUCTURA DE LA ENTIDAD	12
2. NORMATIVIDAD QUE LE APLICA.....	12
3. REGLAMENTOS, MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS	13
4. INFORME DE LA ENTIDAD.....	14
4.1 INSTITUCIONALIDAD.....	14
4.1.1. La Planeación Estratégica	14
4.1.2. El Fortalecimiento Institucional.....	15
4.1.3. Rol de Colombia y Aerocivil ante el mundo.....	15
4.2 CONECTIVIDAD	16
4.3 COMPETITIVIDAD.....	17
4.4 INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	18
4.4.1 Sostenibilidad Ambiental	23
4.5 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	24
4.6 DESARROLLO DE LA TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	25
5. ACTIVIDADES EMPRENDIDAS Y RESULTADOS OBTENIDOS	26
5.1 INSTITUCIONALIDAD.....	26
5.1.1 El Plan Estratégico Aeronáutico 2030.....	26
5.1.2 Los Foros Aeronáuticos y la Formulación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	27
5.1.3 Otros foros asociados al Desarrollo e implementación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.....	29
5.1.4 Adopción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.....	30
5.1.5 Revisión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	31
5.1.6 El Plan Estratégico Institucional 2018-2022.....	32
5.1.7 Los Planes de Acción Anuales	33
5.1.8 El Plan de Navegación Aérea para Colombia PNA-COL	33
5.1.9 El Plan Estratégico Ambiental	34
5.1.10 La Reformulación de Proyectos de Inversión	35
5.1.11 Fortalecimiento institucional	36
5.1.12 Desarrollo del proceso de Transformación Institucional	37
5.1.13 Avances en la implementación de las políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión.....	38
5.1.14 Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano	40



5.1.15	Índice de Transparencia y Acceso a la Información Pública -ITA – de la Procuraduría General de la Nación	41
5.1.16	Convenios de Cooperación Técnica Internacional	41
5.1.17	Desempeño del transporte aéreo	44
5.1.18	Medidas tomadas por Aerocivil durante la pandemia del COVID- 19	45
5.1.19	Reactivación del transporte aéreo	46
5.2	CONECTIVIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.....	47
5.2.1	Acuerdos Bilaterales	47
5.2.2	Fortalecimiento de la Conectividad Nacional e Internacional	48
5.2.3	Gestión de Slots- Reactivación y organización.....	52
5.2.4	Fortalecimiento de la Regulación Aeronáutica Aerocomercial	54
5.2.5	Protección a usuarios	54
5.2.6	Transición de Quejas a la Superintendencia de Industria y Comercio y a la Superintendencia de Transporte	55
5.2.7	Fortalecimiento de Intermediaciones en Aeropuertos.....	55
5.2.8	Promoción de la conectividad interurbana o regional facilitando la operación de helicópteros	55
5.3	COMPETITIVIDAD.....	56
5.3.1	Mesas Estratégicas ANI-MINTRANSPORTE-AEROCIVIL	56
5.3.2	Catálogo de Servicios en Aeropuertos y Guía A, B, C de los Aeropuertos	56
5.3.3	Competitividad en los Servicios Aeroportuarios	56
5.3.4	Recategorización de aeropuertos	56
5.3.5	Concesiones aeroportuarias	57
5.3.6	Iniciativas Privadas -IP-.....	58
5.3.7	Calidad de concedente desde el punto de vista contable	60
5.4	INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	60
5.4.1	Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria	60
5.4.2	Servicios a la Navegación Aérea - Fortalecimiento del Espacio Aéreo - SINEA-	73
5.4.3	Fortalecimiento de la Política Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales	78
5.4.4	Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto “Construcción de Infraestructura Aeroportuaria de dos Aeropuertos Alfredo Vásquez Cabo de Leticia y Golfo de Morrosquillo de Tolú”	82
5.4.5	Certificación de Aeropuertos.....	82
5.4.6	Planes Maestros Aeroportuarios.....	83



5.4.7	Estudios y diseños que generen los lineamientos e intervenciones para la construcción de infraestructura, que permitan la conectividad regional del proyecto aeroportuario Ciudad Región (El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento I, El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento II y Guaymaral).....	85
5.4.8	Estudio para la Implementación del Servicio de Dirección de Plataforma – SDP, en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.	85
5.4.9	Implementación BIM Aerocivil	85
5.4.10	Sostenibilidad Ambiental	87
5.5	INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO.....	96
5.5.1	Certificación de Aeronaves.....	96
5.5.2	Certificación Centros de Entrenamiento.....	97
5.5.3	Pacto por el crecimiento y la generación de empleo del sector de industrias de movimiento	97
5.5.4	Generación de documentos y procedimientos requeridos para la transición normativa de los centros de instrucción y de entrenamiento	98
5.5.5	Emisión del Certificado de aeronavegabilidad especial en categoría ALS	98
5.5.5	Control y vigilancia a las empresas fabricantes de las tres aeronaves ALS certificadas durante el año 2019.....	98
5.5.6	Participación en 2 equipos de certificación o recertificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA´s), coordinadas por el SRVSOP de acuerdo con las solicitudes	98
5.5.7	Certificación de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas bajo estándares del RAC 145.	98
5.5.8	Aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia -UAS-	99
5.6	SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	102
5.6.1	Avances en la Estructuración de planes estratégicos de autoridad y emisión del primer informe de Seguridad Operacional.....	102
5.6.2	Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional USOAP de OACI	103
5.6.3	Implementación de mecanismos de compilación, procesamiento y visualización de datos e información de Seguridad Operacional (formularios y dashboards) como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).	103
5.6.4	Emisión del 1er informe de Seguridad Operacional	104
5.6.5	Aporte a la Gestión de la Seguridad Operacional de la Región Panamericana en RASG- PA.	104
5.6.6	Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.....	105
5.6.7	Armonización Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos -LAR.	105
5.6.8	Licencias al personal.....	107



5.6.9	Acuerdo Marco para la Cooperación Multinacional en Materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).....	108
5.6.10	Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil - Auditoría USAP	109
5.6.11	Accidentalidad aérea.....	109
5.7	DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR	112
5.7.1	El CEA como Institución de Educación Superior – IES	112
5.7.2	Registros Calificados de los Programas de Educación Superior – SCEA	113
5.7.3	Recertificación Programa Trainair Plus	113
5.7.4	El CEA como Centro de Instrucción Aeronáutico (CIA).....	114
5.7.5	Transformación Digital, hacia la mediación virtual.....	114
5.7.6	Marco Nacional de Cualificaciones para la Aviación Civil 2019-2021	115
5.7.7	Fortalecimiento I+D+I y líneas de investigación del CEA	116
5.7.8	Apoyo Unidades de Instrucción ATS - Plan de Profesionalización de los Controladores de Tránsito Aéreo.	117
5.7.9	Repotenciación y mantenimiento de simuladores ATC.....	118
5.8	TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	119
5.8.1	Plan Institucional de Capacitación	119
5.8.2	Política de Integridad.....	120
5.8.3	Política de Gestión del Conocimiento y la Innovación.....	120
5.8.4	Plan de Retorno a la Entidad	120
5.8.5	Gestión Administrativa	121
5.8.6	Medidas de Austeridad en el Gasto Público período 2018- 2022	123
5.8.7	Gestión Documental	128
5.8.8	Gestión Financiera	130
5.8.9	Avances y cifras de la Gestión Presupuestal	131
5.8.10	Sistema de Gestión -DG-Aerocivil.....	136
5.8.11	Administración de Riesgos.....	137
5.8.12	Fortalecimiento de la defensa Jurídica de la Entidad	140
5.8.13	Servicios de atención al ciudadano y trámites.....	145
5.8.14	Estrategias de racionalización de trámites.....	147
5.8.15	Aportes a la igualdad de género y empoderamiento de la mujer.....	149
5.9	ADOPCIÓN DE TECNOLOGÍAS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL.....	151
6	PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y POLÍTICAS DE LARGO PLAZO	154
a.	Políticas de mediano y largo plazo.....	155
7	EJECUCIONES PRESUPUESTALES Y SITUACIÓN DE LOS RECURSOS:.....	156



7.1	Situación de los recursos:	160
7.2	Talento Humano	168
7.3	Contratación	171
7.4	Créditos externos en ejecución:	171
8	PROGRAMAS, ESTUDIOS, PROYECTOS Y OBRAS PÚBLICAS	171
a.	Programas:	171
b.	Estudios:	173
c.	Proyectos	173
d.	Proyectos de inversión	173
e.	Obras públicas	180
9	INSTANCIAS DE GOBERNANZA INTERNA Y EXTERNA EN ENTIDADES	180
a.	Instancias de participación externas	180
b.	Instancias de participación internas	184
10	ASUNTOS JURÍDICOS Y DE CONTROL	185
a.	Acciones Judiciales	185
b.	Procesos disciplinarios	186
c.	Estado del sistema de control interno	186
d.	Planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría General de la República	186
e.	Estado de riesgos de la entidad	187
11	TEMAS PRIORITARIOS TÉCNICOS	187

Índice de tablas

Tabla 1.	Normativa vigente que reglamenta las funciones de Aerocivil	13
Tabla 2.	Estado contratos de compleja ejecución 2018 a 2022	18
Tabla 3.	Enlaces de Consulta Foros Plan Estratégico Aeronáutico 2030	29
Tabla 4.	convenios de cooperación Técnica Internacional 2002-2017	41
Tabla 5.	Convenios de Cooperación Técnica Internacional 2018-2022	42
Tabla 6.	Colombia líder de la reactivación del Transporte Aéreo Internacional	46
Tabla 7.	Proyectos Aprobados en las Audiencias Públicas 2018- mayo 2022	49
Tabla 8.	Rutas Nacionales e Internacionales aprobadas por año	49
Tabla 9.	Resultados representativos de la gestión de Slots	53
Tabla 10.	Clasificación de las actividades de servicios aéreos comerciales	54
Tabla 11.	Perfil de aportes nación al proyecto construcción Aeropuerto del Café	72
Tabla 12.	Municipios Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 de 2019	79
Tabla 13.	Municipios Convenio Interadministrativo N°20001180 H3 de 2020	80
Tabla 14.	Municipios Convenio Interadministrativo N° 2100094 H3 de 2021	81
Tabla 15.	Planes Maestros elaborados y/o actualizados	83
Tabla 16.	Plan de Implementación BIM - Aerocivil	86
Tabla 17.	Horarios implementados en el Plan Piloto	88
Tabla 18.	Empresas, Operadores y Equipos UAS 2019- A mayo de 2022	101



Tabla 19. Evolución permisos de operación UAS 2017-A mayo de 2022	101
Tabla 20. Reglamentos Aeronáuticos actualizados	105
Tabla 21. Reglamentos Aeronáuticos actualizados	106
Tabla 22. Actividades académicas con mediación virtual 202-2021	114
Tabla 23. Tipología Producto	117
Tabla 24. Número de actividades desarrolladas en el Plan Institucional de Capacitación – PIC	119
Tabla 25. Resultados Ejecución Plan Institucional de Capacitación - PIC 2021	119
Tabla 26. Presupuesto Vigencia 2022 (Millones de pesos)	131
Tabla 27. Participación Porcentual Presupuestos Vigencias 2018 a 2022	133
Tabla 28. Ejecución presupuestal vigencia 2021	133
Tabla 29. Propuesta procesos Fortalecimiento Institucional	137
Tabla 30. Acciones constitucionales y procedimientos administrativos	142
Tabla 31. Evaluaciones jurídicas	142
Tabla 32. Etapas de juicio procesos disciplinarios	144
Tabla 33. Trámites que se encuentran totalmente en línea	148
Tabla 34. Trámites que se encuentran pendientes de colocación totalmente en línea	149
Tabla 35. Actividades de capacitación y formación	150
Tabla 36. Actos administrativos de incorporación de cargos de personal	170
Tabla 37. Actos administrativos de incorporación de cargos de personal	170

Índice de gráficas

Gráfica 1. Organigrama Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL-..	12
Gráfica 2. Ruta metodológica Plan Estratégico Aeronáutico 2030	27
Gráfica 3. Ejes Temáticos para la estructuración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	28
Gráfica 4. Planteamiento Visión y Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	29
Gráfica 5. Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 analizados en el Foro del 2020	32
Gráfica 6. Hoja de ruta trazada para la realización del Foro 2020	32
Gráfica 7. El Plan Estratégico Institucional PEI 2018 – 2022	33
Gráfica 8. La reformulación de los proyectos de Inversión y el Plan Estratégico Aeronáutico 2030	36
Gráfica 9. Desempeño del transporte Aéreo 2009-2021	44
Gráfica 10. Crecimiento de pasajeros transportados Vs Planta de Personal legal y provista	37
Gráfica 11. Logros Fortalecimiento Institucional	38
Gráfica 12. Avances en la implementación de las políticas del MiPG 2018-2019-2021	39
Gráfica 13. Índice de Desempeño Institucional de la Aerocivil 2018 – 2021	40
Gráfica 14. Resultado Índice de Transparencia y Acceso a la Información Pública -ITA – de la Procuraduría General de la Nación	41
Gráfica 15. Cifras de la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos ICAN-21	48
Gráfica 16. Cronograma de Reversión aeropuertos de Cali y Cartagena	58
Gráfica 17. Construcción Aeropuerto del Café – Etapa I	71
Gráfica 18. Avances Gestión aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia -UAS-	99
Gráfica 19. Esquema Propuesto de Plan Estratégico UAS-RPAS	100
Gráfica 20. Evolución Resultados Auditoría USOAP 2021	103
Gráfica 21. Camino recorrido basado en datos	104
Gráfica 22. Resultado Auditoría USAP 2017 Vs Auditoría USAP 2021	109
Gráfica 23. Accidentes aéreos en Colombia agosto de 2018 a mayo de 2022	110
Gráfica 24. Accidentes aéreos entre agosto de 2018 y mayo de 2022, por tipo de actividad aérea	110
Gráfica 25. Número de accidentes en Colombia por 100.000 salidas a vuelo - Años 2010 a 2022	111
Gráfica 26. Fatalidades en accidentes aéreos entre agosto de 2018 y mayo de 2022	111



Gráfica 27. Disminución de accidentes e incidentes graves pendientes de investigación	112
Gráfica 28. Disminución de tiempo (días) de investigación hasta aprobación del Informe Final	112
Gráfica 29. Proceso de Completitud para aprobación de las condiciones institucionales de los programas ante el MEN	113
Gráfica 30. Definición del Marco Nacional de Cualificaciones para la Aviación Civil	115
Gráfica 31. Reconocimiento como una de las entidades con mayor pluralidad de oferentes en procesos de contratación.....	122
Gráfica 32. Procesos adjudicados de Compra pública a mayo de 2022	122
Gráfica 33.. Gestión Documental	128
Gráfica 34. Valor Apropiaciones 2018-2022 (Millones de pesos)	132
Gráfica 35. Valor proyectado Vs. Ingresos corrientes reales. Evolución por vigencia. (Millones \$)	134
Gráfica 36. Mapa de Procesos Aerocivil	136
Gráfica 37. Riesgos de operación de los procesos	138
Gráfica 38. riesgos de corrupción de los procesos.....	138
Gráfica 39. Comparativo de recepción de PQRSD anual	145

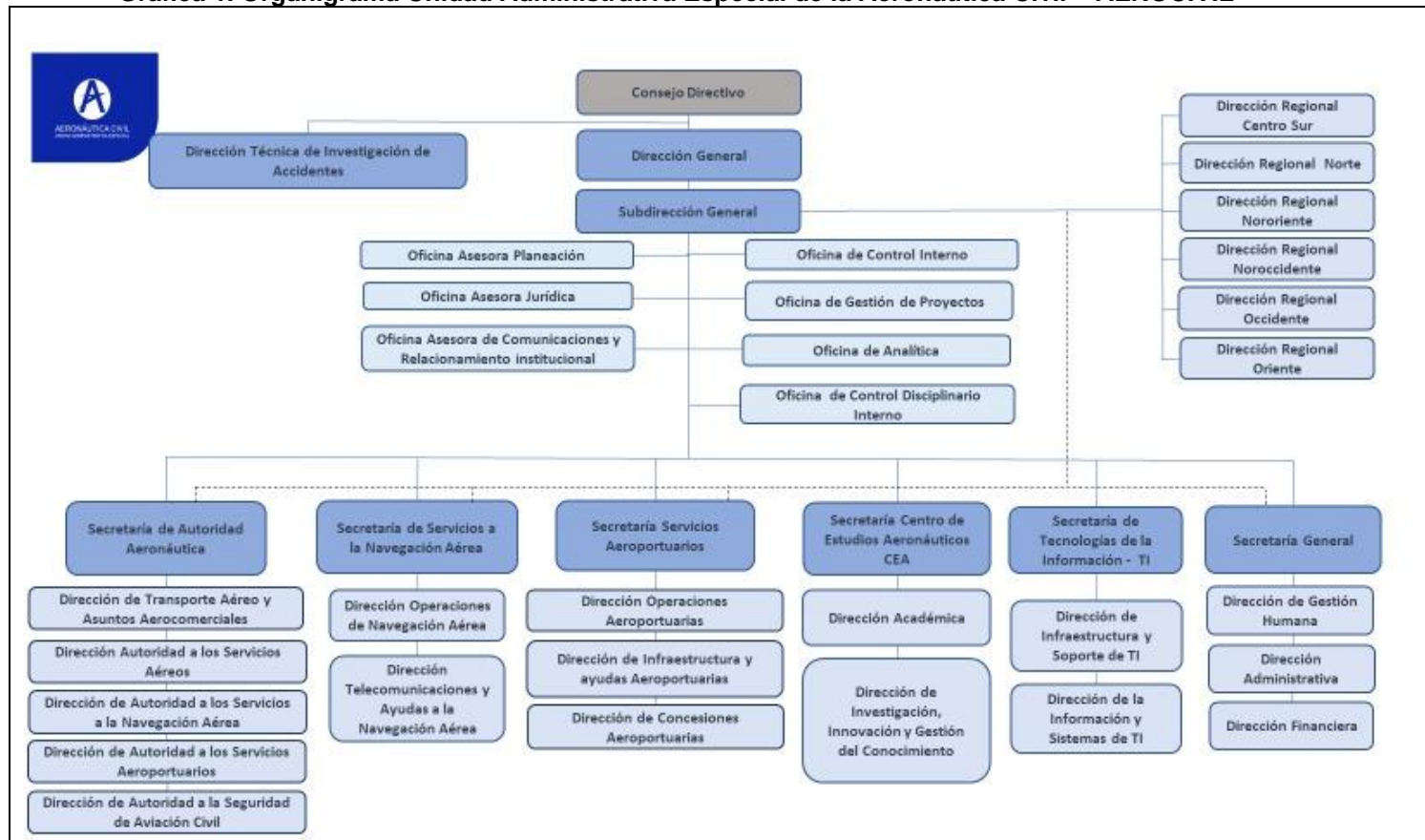
Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Licencias de personal Sistema de Información Aeronáutica SIGA	107
Ilustración 2. Equilibrio Presupuestal 2021	135
Ilustración 3. Mecanismos para atender a los ciudadanos discapacitados	147

1. SECTOR ADMINISTRATIVO Y ESTRUCTURA DE LA ENTIDAD

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 del Decreto 1294 de 2021, es una entidad adscrita al Ministerio de Transporte y dada su naturaleza jurídica de Unidad Administrativa Especial, hace parte del sector descentralizado del sector transporte. Respecto a la estructura orgánica, a continuación, se presenta el organigrama de la Entidad.

Gráfica 1. Organigrama Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL-



Fuente. Secretaría General. Dirección de Gestión Humana. Aerocivil

2. NORMATIVIDAD QUE LE APLICA

El proceso de Fortalecimiento Institucional de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil- se consolidó en el mes de octubre de 2021 con la suscripción de los siguientes decretos:

- Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021 por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -Aerocivil-
- Decreto 1295 del 14 de octubre de 2021 por el cual se modifica el sistema de nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -Aerocivil-
- Decreto 1297 del 14 de octubre de 2021 por el cual se modifica el decreto 967 de 2021 en el cual se establece la escala de asignación básica para los empleos de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil -Aerocivil-



- Decreto 1329 de 20 de octubre de 2021. Crea 610 nuevos empleos enfocados a lo misional y a tecnificar y profesionalizar la planta de personal. Se prevé que la provisión de los 610 empleos se realizará a 4 años.

3. REGLAMENTOS, MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS

Como parte del proceso de fortalecimiento institucional de la Entidad, a continuación, se relacionan los actos administrativos expedidos, indicando las Resoluciones y la respectiva descripción:

Tabla 1. Normativa vigente que reglamenta las funciones de Aerocivil

Norma	Nro.	Año	Epígrafe
Resolución	2895	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Bombero Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	2896	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Controlador de Tránsito Aéreo de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	2897	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Técnico Aeronáutico ATSEP de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	2898	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	3087	2021	Por la cual se modifica el artículo segundo de la Resolución 02898 del 15 de diciembre de 2021, mediante el cual se adoptó el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	2909	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Especialista Aeronáutico, Profesional Aeronáutico, Técnico Aeronáutico y Auxiliar de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	2908	2021	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Técnico Aeronáutico y Auxiliar (AIM) de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Resolución	843	2022	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Inspector de la Aviación Civil de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Fuente. Secretaría General. Dirección de Gestión Humana. Aerocivil

4. INFORME DE LA ENTIDAD

Para el cuatrienio 2018-2022, la misionalidad y quehacer de la entidad se halla enmarcada en las políticas trazadas en el PND, en el Pacto VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional: Objetivo de Transporte aéreo, infraestructura y servicios. En desarrollo de este objetivo orientamos nuestros esfuerzos al cumplimiento de las estrategias allí señaladas siguiendo como política del sector aéreo la visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

A continuación, se destaca la situación encontrada y la terminación de la gestión, en los aspectos más importantes de los objetivos del Plan Estratégico Institucional 2018-2022; y en el numeral 5. Una explicación más detallada de las actividades emprendidas y los resultados obtenidos en cada objetivo.

4.1 INSTITUCIONALIDAD

4.1.1. La Planeación Estratégica

Situación encontrada a la fecha de inicio

Al iniciar la gestión en agosto de 2018 encontramos que Aerocivil estaba culminando el desarrollo del Plan Estratégico Institucional 2014-2108 y de manera específica el plan de Acción de 2018, evidenciando que además de vencer su vigencia, ameritaba una reflexión y análisis más amplio y profundo en el sentido de emprender un ejercicio de Planeación Estratégica aeronáutica a corto, mediano y largo plazo.

Adicionalmente, en los últimos 10 años se registraba un crecimiento acelerado en la movilización de pasajeros y carga: los números agregados habían crecido más del doble (de 14,3 millones en 2007 a 35,6 millones en 2017), y la tasa promedio anual de crecimiento era de alrededor del 10% en ese período; lo que planteaba la necesidad de adecuar y consolidar la estructura organizacional existente que ampliara la capacidad de respuesta de la entidad para enfrentar los retos de crecimiento del sector. Lo anterior junto con el papel significativo del modo aéreo en el crecimiento de la economía, fueron factores que indujeron a analizar la transformación del sector aéreo.

Terminación de la gestión

Considerando lo anterior, con el objetivo de trazar lineamientos de política, dar un norte estratégico al sector de transporte aéreo en Colombia, y asegurar de manera exitosa un período de transformación del sector aéreo, impulsamos una ambiciosa visión para la aviación civil futura, con lineamientos de política e instrumentos de planeación sectorial y objetivos estratégicos que respondieran al crecimiento esperado según la tendencia de crecimiento de los últimos años.

Es así como se estableció el rumbo de la política de Aviación Civil en Colombia, mediante la adopción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, como principal instrumento de planeación estratégica del sector. En este Plan se apuesta a la materialización de siete ejes temáticos: Institucionalidad, Conectividad, Competitividad, Infraestructura y sostenibilidad ambiental, Industria aeronáutica y cadena de suministro, Seguridad Operacional y de Aviación Civil y Desarrollo del Talento Humano del sector, con la visión 2030, consistente en movilizar 100 millones de pasajeros y 1,5 millones de toneladas en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.



4.1.2. El Fortalecimiento Institucional

Situación encontrada a la fecha de inicio

Frente al crecimiento del sector aéreo en los 10 últimos años y a las previsiones de crecimiento visionadas se planteó el reto de capacidad y eficiencia para adecuar y consolidar la estructura organizacional existente que respondiera a la demanda prevista tanto en pasajeros como en carga y a los roles de autoridad, prestación del servicio y de investigación de accidentes, estableciendo y desarrollando una estructura organizacional debidamente alineada con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

Terminación de la gestión

Con el propósito de mejorar la gestión de la Aerocivil, ante los nuevos retos y afianzar su eficiencia abordamos el proceso de fortalecimiento Institucional de la Entidad, con el desarrollo y la ejecución del estudio de Fortalecimiento Institucional iniciando su implementación en la presente vigencia, como un primer paso y un reto a futuro en la consolidación y fortalecimiento de la gobernanza, autonomía y eficiencia, de cara al desarrollo e implementación efectiva de los diferentes roles.

4.1.3. Rol de Colombia y Aerocivil ante el mundo

Situación encontrada a la fecha de inicio

Dado el papel del transporte aéreo en el ámbito internacional, su participación en organismos internacionales es fundamental toda vez que desde estas instancias se trazan directrices de política aérea internacional que todos los países cuya aplicación a pesar de ser de carácter potestativo de cada país pueden afectar las relaciones entre los países. En ese sentido se encontró un bajo liderazgo de Colombia en instancias aéreas Internacionales.

Terminación de la gestión

En el período 2018-2022 Colombia retoma su liderazgo en las instancias Internacionales, en el Consejo de la OACI, jugó un rol protagónico en las relaciones Internacionales de aviación civil, siendo reelegida para integrar el Consejo de la OACI como Estado Parte II, para el período 2019-2022, reafirmando su voluntad para continuar trabajando con los Estados miembros de la Organización en la promoción de la capacidad y eficiencia de la navegación aérea, la seguridad operacional y de la aviación civil, entre otros.

Adicionalmente, el Representante de Colombia ante la OACI fue elegido por el Consejo de la OACI como presidente del Comité de Cooperación Técnica para el periodo comprendido entre septiembre del 2019 a septiembre del 2020, como presidente del Comité de Finanzas para el periodo comprendido entre septiembre del 2020 a septiembre del 2021, como vicepresidente del Consejo para el año 2021, relator del Equipo Especial del Consejo para la Recuperación de la Aviación Civil tras la COVID-19 (CART).

De la misma manera, fue elegido por los Representantes de Latinoamérica, para coordinar el Grupo de Representantes de Latinoamérica y el Caribe ante la OACI (GRULAC), para el periodo comprendido entre junio y diciembre del 2020.

El 11 de marzo de 2020 la OACI emitió la Declaración EC 63-2046. Adhesión a las normas pertinentes del Anexo 9 de la OACI -Facilitación; medidas tomadas por los Estados miembros y la adopta en la cuarta sesión del 219º período de sesiones el Consejo de la OACI, afirmando la necesidad urgente de reducir el riesgo sanitario que entraña la propagación de la COVID-19 por el transporte aéreo y de proteger la salud del público usuario, de la aviación y su personal.

Con ese marco de referencia Colombia, a través del Agregado Aeronáutico en la OACI, participó en el trabajo conjunto con la OACI (Región SAM), para abordar los retos y proponer estrategias que respondan

a la situación que enfrenta la Aviación Civil, ocasionada por la pandemia del COVID-19, en las Reuniones Virtuales de los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana (Lima, Perú, abril 2020) y en el Grupo de Trabajo de Recuperación de la Aviación del Consejo (CART).

Adicionalmente Colombia a través de Aerocivil, es Estado Miembro de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil -CLAC y desde esta Comisión ha impulsado temas como la protección al usuario, las políticas de transporte aéreo y los procesos de integración regional.

4.1.4 Los Convenios de Cooperación Internacional

Situación encontrada a la fecha de inicio

Los Convenios de Cooperación Internacional fortalecen el apoyo mutuo entre los países permitiendo la asistencia técnica y la contribución en los diferentes programas de seguridad o de cualquier otro aspecto (control, vigilancia y certificación de aeródromos, aeronavegabilidad, operaciones y licenciamiento de personal), regulación, fortalecimiento institucional y temas relativos al medio ambiente.

Se encontró atraso en la promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional; hasta el año 2017 se habían suscrito 7 Convenios de Cooperación Técnica

Terminación de la gestión

Entre 2018 y 2022, se fortaleció la suscripción de nuevos Acuerdos, 14 Convenios de Cooperación Técnica Internacional entre la Autoridad Aeronáutica de Colombia y otros países, superando el rezago que se traía hasta el año 2017.

4.2 CONECTIVIDAD

Situación encontrada a la fecha de inicio

En el año 2018 se encontró que la política Aerocomercial Internacional había sido revisada por última vez en octubre de 2012. Adicionalmente, el país intervenía en el establecimiento de los servicios de transporte aéreo internacional, adelantando negociaciones bilaterales de derechos de tráfico aéreo (llamados comúnmente libertades del aire) y pactando las demás condiciones bajo las cuales se desarrollan los servicios, referentes al acceso al mercado, las tarifas, las rutas, las frecuencias de vuelo, la capacidad de las aeronaves, entre otros, a través de diferentes instrumentos, bien sean Acuerdos Bilaterales, Actas o memorandos de Entendimiento, que también pueden ser multilaterales y plurilaterales.

Lo anterior como un mecanismo para mantener el crecimiento de la economía, aumentar los niveles de competitividad y dar especial énfasis a la conectividad y a la promoción del turismo como actividades fundamentales.

Así las cosas, la política aerocomercial vigente estaba prevista en diferentes documentos, como Actas de Consejo Directivo y aprobaciones técnicas de integración empresarial, entre otros, los cuales si bien no se encontraban compilados, reflejaban que los lineamientos de la misma se fundamentaban en los intereses de los diferentes actores como el usuario, la industria, el comercio, la comunidad en general, así como el interés país a nivel de política internacional y a nivel de promoción de turismo, buscando el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio necesario para el desarrollo de estas actividades de manera que se generaran condiciones que facilitaran el intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad y la inserción de Colombia en el contexto de sus relaciones comerciales.

En la política aérea de mercado nacional, se encontró en 2018 que se estaba aplicando una política de desregulación de los dos componentes básicos del mercado: precios y acceso, la cual continua a la fecha, estando el mercado nacional completamente liberalizado, bajo un esquema de libertad tarifaria que viabilizó la aparición de las aerolíneas de bajo costo, en el mercado

Terminación de la gestión

Para asegurar el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio necesario para el desarrollo de estas actividades y consolidar estos propósitos, y ante la necesidad de alinear el desarrollo de la aviación y los objetivos de las políticas de transporte aéreo con los del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estratégico 2030 y el Plan estratégico Institucional se adoptó la política Aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022, en el Acuerdo 010 del 13 de febrero de 2019.

Con estos lineamientos se avanzó en el periodo, en la promoción y suscripción de Acuerdos bilaterales que llegaba a 46 en el año 2018 y se fortaleció alcanzando 77 en diciembre del 2021.

En materia de conectividad regional en el año 2018, Aerocivil inició el desarrollo de Mesas de Conectividad Regional llegando durante el período 2018 a mayo de 2022, a un total de 21 mesas de conectividad aérea y una rueda de negocios.

4.3 COMPETITIVIDAD

Situación encontrada a la fecha de inicio

En lo relacionado con las concesiones aeroportuarias, en 2018 se encontraban 16 aeropuertos concesionados los cuales se mantienen a la fecha. Con anterioridad, a finales de 2017, Aerocivil había recibido las 2 pistas del aeropuerto El Dorado que se encontraban concesionadas a CODAD.

También vale la pena resaltar que al iniciar el cuatrienio, la Aerocivil y la ANI se encontraban definiendo cuál de las dos entidades debería realizar el registro contable de los hechos económicos originados en los acuerdos de concesión de la infraestructura aeroportuaria, en relación con los activos en concesión, los recursos en los patrimonios autónomos constituidos por los concesionarios, los pagos por anticipado y anticipos realizados a los concesionarios, y los pasivos, ingresos y gastos asociados los mismos.

Terminación de la gestión

Aerocivil continuó con la operación y mantenimiento de las dos pistas del aeropuerto El Dorado. Respecto al concesionario de las pistas (CODAD), durante el período del presente informe, se hicieron las gestiones pertinentes para liquidar el contrato de encargo fiduciario correspondiente, lo cual se logró durante el primer semestre de 2021.

Por otra parte, se destaca respecto a la coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, que tiene a su cargo la gestión contractual de los contratos de concesión aeroportuarios, el visto bueno por parte de Aerocivil en el contrato de Aerocali, para aceptar el cambio en la fórmula de la contraprestación en beneficio de nuestra entidad.

Respecto al registro contable de los hechos económicos originados en los acuerdos de concesión de la infraestructura de transporte aeroportuaria, la Contaduría General de la Nación en octubre de 2020, como ente regulador y normalizador de la contabilidad del sector público en Colombia, emitió conceptos concluyentes, estableciendo que la Aerocivil será la Entidad Concedente, para efectos contables, que

deberá Reconocer, Medir, Revelar y Presentar en sus Estados Financieros los hechos económicos de los activos y pasivos asociados a las concesiones aeroportuarias. Esto conllevó a la estructuración de un Plan Conjunto entre las entidades para la ejecución de la tarea, de conformidad con lo establecido en el Marco Regulatorio para las Entidades de Gobierno, en especial el artículo séptimo transitorio a Resolución 602 de 2018; por tanto la ANI y la Aerocivil acordaron un plan de trabajo contable, en el que venimos trabajando, y se ha previsto concluya a finales del presente año.

Propuestas de APP e IP para concepto técnico

Con relación a las diferentes propuestas de APP e IP para concepto técnico, en noviembre de 2020, se emitió el concepto de viabilidad sobre el Proyecto de Asociación Público Privada Aeropuerto de San Andrés, en el cual se recomienda la contratación del estudio por parte del futuro concesionario durante la etapa de pre-construcción.

4.4 INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Situación encontrada a la fecha de inicio

Al iniciar el período del presente gobierno en el año 2018, se encontraron situaciones complejas en el orden técnico, jurídico y presupuestal, en los contratos de algunos aeropuertos, las cuales demandaban mayor atención en los aeropuertos de Armenia, Pasto, Leticia, San Andrés y Providencia y El Dorado de Bogotá, en los que se evidenciaba que se encontraba comprometida su ejecución física y presupuestal, lo que obligó a implementar un plan de acción inmediato. El resultado de ese ejercicio se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 2. Estado contratos de compleja ejecución 2018 a 2022

Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
EL EDÉN DE ARMENIA Contrato No 17001099 H4 Fecha Firma de contrato: 28 de agosto de 2017. Fecha de inicio 07 de septiembre de 2017	Contratar los estudios y diseños de TWR, plataforma, terminal y obras de mantenimiento y la construcción de TWR y ampliación de plataforma del aeropuerto el Edén de Armenia	Trasladar instalaciones de ENERGIZAR	Afecta la ampliación de la plataforma	Deben reubicarse no se encontraba en el contrato.	Se realizó el traslado en el 2018.
		Trasladar hangar de apoyo en tierra			
		Trasladar Cuarto de basuras			
		Trasladar Casa de la Policía Antinarcóticos	No permitía el avance de las obras de la nueva terminal	Debía reubicarse	Se demolió la TWR antigua y se construyó la nueva terminal internacional
		Pendiente la demolición de la TWR			
		Los diseños entregados por la ANI en fase II. El contratista tiene obligación de llevarlos a fase III: pendiente de entrega diseño estructural y diseños de voz y datos	TWR, sin iniciarse su construcción	Semana de 29 de enero a 2 de febrero de 2017 se inicia cimentación.	Se culminó la construcción de TWR en diciembre de 2019 y se entregó al servicio



Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
		Concepto Aeronáutico de ubicación de la TWR	Pendiente entrega el concepto DSNA (Ubicación de la TWR)		
		Diseños de la ampliación de la terminal	El contratista no lo ha entregado y es el insumo para la ejecución del contrato 17001579 H4 2017 "Contratar la Construcción de Terminal (Internacional) y el Mantenimiento de pista, calles de rodaje, plataforma, terminal y canales y zonas de seguridad del Aeropuerto El Edén De Armenia"	Sin avance de los diseños a la fecha y el contrato 17001579 H4 2017, suscrito el 22 de diciembre de 2017.	Se culminó la construcción del terminal diciembre de 2020
		Diseño del mantenimiento y conservación del terminal	El contrato 17001099 H4, tiene la obligación del "Diseños para el mantenimiento y conservación del terminal existen" y el contrato 17001579 H4 2017 tiene la obligación de la reconfigurar la distribución interna del terminal existen	En desarrollo los estudios de mantenimiento contratado a 17001099 H4.	Se adelantaron los estudios y diseños de acuerdo con lo contratado
		No previsto Caniles			Se realizó la construcción de caniles
		No previsto Tanque almacenamiento combustible para plantas de emergencia			Se realizó la construcción de la nueva subestación
ANTONIO NARIÑO DE PASTO No de Contrato: 14000152 OK. Fecha firma e inicio de contrato: 23 de diciembre de 2014	Contratar la construcción del terminal, torre de control y obras de infraestructura complementarias para el aeropuerto Antonio Nariño de la ciudad de Pasto Nariño.	Pendiente de ejecución, nueva red eléctrica	Reducción en el porcentaje de uso de los sistemas electromecánicos	Propuesta alternativa de conexión provisional con línea de 13.2 Kva, se requiere 34,5 Kva. No se alcanzó a firmar contrato interadministrativo con CEDENAR.	Se realizó por convenio interadministrativo con CEDENAR en la línea hacia Chachagüí
		Sin Aire acondicionado en salas de espera, zona de servicios, de espera y entrega de equipajes	Solo se incluyó la TWR, quejas por condiciones térmicas	Condición térmica de la terminal aceptable, deben planearse un sistema de ventilación mecánica en zona de chequeo y salas, previo a verificar las temperaturas máximas en horas de alto flujo de pasajeros.	Se atendió la puesta en funcionamiento de todo el componente de terminal con la fase II



Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
		Sin construir vía de servicio a Policía Aeroportuaría	Afecta el tiempo de respuesta	La Policía deberá utilizar vía de habilitada durante fase constructiva. Se debe considerar un acceso vehicular que garantice los tiempos de respuesta en evento de una actividad delictiva o de emergencia Aeronáutica	Se construyó la vía de servicio con la fase III
		Red contra incendio sin agente limpio	Necesario para atender conatos incendios en áreas con equipamiento Aeronáutico	Debe estudiarse los requisitos complementarios para la atención de incendios en las instalaciones	Se atendió la puesta de funcionamiento de todo el componente de terminal con la fase II
		Pendiente adicionar para garantía la demolición del 100% de la antigua terminal, con la disposición de los desechos de demolición.	Obra inconclusa con alto riesgo reputacional para la entidad por deficiencias para la prestación de servicios aeroportuarios en una terminal nueva.	A la fecha está previsto la demolición del 80% de la edificación. Sujeto a una nueva contratación o adición al contratista actual	Se atendió la actividad de demolición con la fase III
		Pendiente recursos para construcción de la plataforma en el área de la antigua terminal.			Se construyó la ampliación de plataforma con fase III
		Sin recursos para la Iluminación áreas externas			Se instaló iluminación externa con fase III
		Sin recursos para la Construcción de parqueaderos y urbanismo			Se construyeron parqueaderos y urbanismo con fase III
		Sin recursos para la Construcción PTAR			Se construyó PTAR con fase II
		Sin recursos para la Instalación de sistema CCTV			Se instaló sistema CCTV con fase II
		Sin recursos para la Cerramiento y canales hacia condominio aledaño			Se realizó cerramiento con la contratación fase II
		Sin recursos para la Mobiliario y señalética	Puesta en servicio de la terminal	En proceso de contratación	Se atendió el mobiliario con contrato 18000986 – 03 H2 el cual termino julio de 2019. La señalética se instaló con la fase II.



Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
		Contrato suspendido hasta el 28 de enero y fecha de finalización el 7 de febrero	En proceso solicitud de adición en tiempo y en valor	Realizar comité de prorrogas modificaciones y adiciones	Se culminó la fase I del contrato en noviembre de 2018
ALFREDO VÁZQUEZ COBOS DE LETICIA No Contrato: 14000160 OK Fecha de Firma e inicio de contrato; 24 de diciembre de 2014	Contratar la construcción del terminal, torre de control, cuartel de bomberos y obras de infraestructura complementaria del aeropuerto "Alfredo Vásquez Cobo" de la ciudad de Leticia-Amazonas.	Reclamación por Análisis de Precios Unitarios (APUS) aprobados por la interventoría y ejecutados, pero no legalizados ante la entidad	Litigio	Por conciliar entre las partes	Se concilió con el contratista mediante tribunal de arbitramento y se canceló el valor solicitado por el contratista aprobado por la interventoría
		Priorización de la terminal y la no colocación de la carpeta asfáltica de la pista ampliada.	La estructura de la pista quedaría desprotegida. Posible reclamación del contratista por gastos de transporte y stand by de la planta de asfalto ya en situ.	Avance del 60% aprox., del presupuesto 142.000 M.	Se finalizó la ejecución de toda la infraestructura aeroportuaria, se garantizó la ejecución de la terminal, la ejecución en su totalidad de la ampliación de la pista y se culminaron al 100% las obras complementarias del aeropuerto
El Embrujo Providencia No de Contrato: 15000342 OK. Fecha de firma de contrato: 28 de diciembre de 2015. Fecha de Inicio de contrato: 01 de enero de 2016	Contratar construcción de obras complementarias y ampliación de pista y plataforma, mantenimiento de pista en el aeropuerto el embrujo de la isla de providencia	El contrato de interventoría terminó a mediados de enero de 2017.	Reclamación del contratista del pago total del contrato, que estaba pactado por avance de obra.	En litigio	Se realizó contrato de transacción, el contrato se encuentra finalizado, se suscribió Acta de recibo final el 31 Julio 2019.
		Cumplimiento ambiental exigido por coralina.		El tribunal los trabajos de mantenimiento en el lado aire.	Se realizó contrato de transacción y modificatorio No 2 con el cual se ajustó el alcance y valor del contrato con el fin de dar cumplimiento a los fallos del Tribunal. El contrato finalizó y se suscribió Acta de Recibo Final el 31 de Julio de 2019.
		Acción popular de la comunidad que impide el desarrollo de la ampliación de la pista	Reclamaciones y afectación social al turismo	Se ha pagado el valor de anticipo y una cuenta de localización y replanteo. El contrato de construcción se encuentra suspendido desde el 28 de diciembre de 2016 hasta mediado de febrero de 2018	Aerocivil, ha acatado el fallo judicial No. 88- 001-23-33-2016-00066-00 del día 23 de octubre de 2017, emitido por el Tribunal Contencioso Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que ordena no ampliar la pista.
SAN ANDRÉS No de Contrato: 17001574 H4 Fecha de Inicio de contrato: 10	Contratar Mantenimiento y Diseños de la Plataforma de San Andrés	El Contrato está actualmente suspendido desde el 16 de agosto del 2018 hasta el 30 de septiembre debido a que el personal de obra no tiene pronunciamiento de permiso de trabajo por parte de la OCRE; asimismo la suspensión se sustentó en la falta de disponibilidad de insumos			El contrato se prorrogó y la fecha de terminación fue el 15 de diciembre de 2019, a esta fecha el contratista ejecuto el 92.85%, razón por la cual



Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
de enero de 2018		<p>a nivel de concreto y materiales pétreos en la isla. En este aeropuerto se encontraron:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inconvenientes con la disponibilidad de materiales y maquinaria en la isla. - Inconvenientes con la disponibilidad de materiales y maquinaria por parte del contratista de obra. - Inconvenientes en el tiempo de ejecución del contrato, debido a que en la isla de san Andrés el personal solo labora 5 horas al día. - Inconvenientes en la concertación de las intervenciones de la plataforma con las aerolíneas que operan el aeropuerto de san Andrés. - Los recursos para la intervención del 100% de la plataforma no eran suficientes. - Debido a la magnitud de la obra y las áreas a intervenir, se realizó división de áreas a intervenir, por lo tanto, el tiempo de ejecución del contrato es insuficiente. - Rendimientos menores a los esperados debido a que no se pueden intervenir grandes áreas de la plataforma - Debido a las demoras presentadas en la aprobación de los ítems no previstos por parte del comité de la entidad, no fue posible establecer o medir un posible incumplimiento por parte del contratista debido por parte del contratista de obra. - Se presentan inconvenientes técnicos en la base reciclada estabilizada de cemento, debido a que la resistencia esperada no se obtiene. 			<p>se inició proceso administrativo por incumplimiento.</p> <p>Posteriormente con contrato No 20001182-H4, se rehabilitó la plataforma mejorando notablemente la seguridad operacional del aeropuerto</p>
SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA Contrato No: 17001423 H4	<p>Construcción del cerramiento perimetral en los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia.</p>	<p>Se encontró lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avance físico de 0.09%. - Inconvenientes con las cantidades de cerramiento a instalar en los aeropuertos. - Inconvenientes con el importe del cerramiento, debido a la especificación. - Inconvenientes ambientales, debido a que la autoridad ambiental no permitía el desarrollo del contrato hasta no tener todos los permisos en regla. - Inconvenientes con el tiempo de ejecución del contrato, debido a que, en la isla de San Andrés y Providencia, el personal solo labora 5 horas al día. - Definición de límites con Parques Nacionales Naturales de Colombia en el aeropuerto El Embrujo de Providencia. - Rendimientos menores a los esperados debido a que no se pueden intervenir tramos superiores a 50 mts. 			<p>La fecha de terminación fue diciembre 21 de 2018.</p> <p>Se recibió a satisfacción y se suscribió Acta de Recibo Final el día 01 de abril de 2019.</p>
17000360 H4 /CSC DORADO.	Contratar la construcción para culminar el sistema complementario de calles de rodaje en el	La interventoría se pactó por pago mensual	Facturación de todo el personal, sin avance de obra, con la consecuencia que una vez se determine	La interventoría en el sitio de obra sin ejecución de obra, a la fecha la Supervisoría no ha remunerado y ha	Se declaró incumplimiento al contrato.



Aeropuerto	Objeto	Problemática a marzo de 2018	Afectación	Estado a 2018	Estado a 2022
Fecha de firma de contrato: 20 de junio de 2017.	costado occidental del aeropuerto internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento - FASE 1		avanzar en la obra se deberá adicionar la interventoría en valor	solicitado modificar la forma de pago a la Dirección Administrativa.	Se adjudicó contrato 200001188 con cual culminó la Calle de rodaje LIMA.
Fecha de inicio de contrato: 07 de julio de 2017		Conceptos geotécnicos del contratista de obra no recomiendan iniciar la ejecución de obra sin modificar el diseño.	Continúan procesos de consolidación en el sector de las obras.	A la fecha no se ha definido un método constructivo y las	
	No de contrato: 17000360 H4 /CSC DORADO.		Daños en la infraestructura de redes instaladas por efecto de compresión del suelo.	consecuentes modificaciones contractuales.	
	Fecha de firma de contrato: 20 de junio de 2017.		Mayor permanencia de obra.	Pendiente aprobación del diseño para estabilizar el terreno, por parte de la interventoría y	
	Fecha de inicio de contrato: 07 de julio de 2017		Sobre costos de interventoría, se venció tiempo de contrato sin metodología de contrato.	aprobación de APUS para el traslado de la red de aguas residuales de área de OPAIN.	
			Litigios jurídicos		

Fuente. Dirección de Infraestructura 2018 y 2022. Aerocivil

Terminación de la gestión

Para dar solución a la problemática encontrada en la ejecución de los principales proyectos de infraestructura, se estableció como Plan de Choque, el Plan de Regularización Integral -PRI mediante la directriz dada por la Dirección General en el Memorando 4000.145-2018002969. *“Adopción del Plan de Regularización Integral -PRI- contratos prioritarios e implementación de la metodología para su trazabilidad”*.

La implementación del PRI permitió obtener resultados de gran impacto en los proyectos de los aeropuertos: El Edén de Armenia, Antonio Nariño de Pasto, Alfredo Vásquez Cobo de Leticia, El Embrujo de Providencia, Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, y aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá, y permitió continuar con intervenciones adicionales en la infraestructura de estos aeropuertos.

En los demás aeropuertos se superó la baja ejecución de algunos contratos y se continuó con la ejecución de las obras logrando culminar obras tales como la rehabilitación de la pista sur del aeropuerto El Dorado, la rehabilitación de la pista, calles de acceso y adecuación de las zonas de seguridad del aeropuerto de Guaymaral; la rehabilitación de la pista incluyendo mejoramiento de las márgenes, pasando de 30 metros a 45 metros de ancho, elevando la categoría del aeropuerto a D del aeropuerto de Riohacha y la rehabilitación de pista, calles de rodaje y paralela; adecuación de los canales y zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto de Bucaramanga, entre otras, las cuales se detallan en el Numeral 5. Actividades emprendidas y resultados obtenidos, en el objetivo Infraestructura y Sostenibilidad ambiental.

4.4.1 Sostenibilidad Ambiental

Situación encontrada a la fecha de inicio

En el año 2018 se encontró que la gestión ambiental se circunscribía a la solución de problemas de carácter coyuntural y al cumplimiento de requisitos ambientales. La protección del medio ambiente se ha



convertido en uno de los desafíos más grandes para la aviación civil en el siglo XXI y es por esta razón que las normas y métodos recomendados internacionalmente por OACI, organización de la cual es miembro Colombia, se habían modificado y era necesario atender los nuevos retos, dando cabida a las nuevas tecnologías.

Terminación de la gestión

Por lo anterior, se hizo necesario transformar su visión a futuro y ajustarla a la luz de los avances en el mundo sobre esta materia y a los compromisos internacionales adquiridos en el Plan de compensación y reducción de carbono para la Aviación Internacional –CORSIA- y del Plan de Gestión de Cambio Climático Sectorial –PIGCCS-entre otros que, están siendo tratados con visión a 2035 y a más largo plazo inclusive. En ese sentido para fortalecer y consolidar lo que hasta ahora se había realizado, insertar la gestión y sostenibilidad ambiental de manera transversal en el sector se realizó el Plan Estratégico Ambiental que dirige y desarrolla este nuevo escenario basado en la Sostenibilidad Ambiental.

Este Plan contempla el desarrollo de las siguientes Líneas Estratégicas: i) Mitigación, emisiones y certificaciones ii) Gestión del cambio climático iii) Gestión de recursos naturales iv) Aeropuertos Sostenibles v) Fortalecimiento del marco normativo y vi) Fortalecimiento de las capacidades organizacionales.

4.5 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Situación encontrada a la fecha de inicio

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) realiza auditorías a los Estados miembros del Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). De esta manera, en el marco del enfoque de observación continua (CMA) realiza dentro del Programa Universal OACI la Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

Adicionalmente realiza la Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), como mecanismo de verificación del cumplimiento de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) referidas en el Anexo 17 – Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y las disposiciones relacionadas con la seguridad del Anexo 9 – Facilitación.

En la Auditoría de USOAP, realizada en el mes de mayo de 2017, Colombia fue calificada con un puntaje de 74,7% y en la Auditoría USAP Colombia en la auditoría realizada en el año de 2017 obtuvo un puntaje promedio de 70,73%.

Terminación de la gestión

Para mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la aviación civil Colombia se fijó metas para cumplir con los compromisos de mejoramiento resultantes de las auditorías USOAP y USAP

En ese sentido Colombia en el año 2022, demostró ante la Auditoría de la OACI, la mejora de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en el Estado colombiano, alcanzando la meta comprometida frente a OACI al subir el “score” obtenido en la misión (ICVM) de la Auditoría de USOAP, pasando de 74,7% en 2017 a 86,1% en 2022.

De la misma forma en el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), como mecanismo de verificación del cumplimiento de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) referidas en el Anexo 17, Colombia en la auditoría realizada en el año 2021, pasó de 70,73% al 76,0%. Esta auditoría fue limitada al enfoque documental. Se obtuvieron Resultados satisfactorios frente a los 4 elementos críticos (CE) que se evaluaron integralmente permitiendo un incremento en la aplicación efectiva.



4.6 DESARROLLO DE LA TECNOLOGÍA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

Situación encontrada a la fecha de inicio

La antigua Dirección de Informática (hoy Secretaria de tecnologías de la información – TI) enfocaba los esfuerzos del grupo de Soporte informático, en los siguientes aspectos:

- Renovación contratos de soporte y mantenimiento a los componentes de la plataforma tecnológica en producción.
 - Actualización y mantenimiento al software Microstation
 - Mantenimiento al software del sistema de información PAF (jdedwards).
 - Actualización y mantenimiento al software dataprotector
 - Soporte y mantenimiento a la plataforma Vmware
 - Actualización y soporte al sistema de videoconferencia de la entidad
 - Mantenimiento al software del sistema de información Sigma
 - Soporte y mantenimiento a la seguridad perimetral (firewall forcepoint, ips mcafee webgate proxy mcafee)
 - Soporte y mantenimiento al sistema de seguridad antivirus McAfee
 - Mantenimiento y soporte técnico al software de gestión del centro de computo – BSM
 - Actualización y mantenimiento a la aplicación móvil de la aeronáutica civil
 - Mantenimiento y soporte técnico balanceadores f5
 - Soporte y mantenimiento a los servicios de la plataforma ODA.
 - Soporte y mantenimiento al software del sistema de información aeronáutico SIA/AIM
 - Mantenimiento al software del sistema de información de Gestión aeronáutica - SIGA (semestre II 2018)
 - Mesa de servicios integrados para soporte y mantenimiento de los servicios informáticos de la entidad. (semestre II 2018)
- Trámite nuevos procesos de Mesa de ayuda y SIGA por vigencias futuras 2018-2022.
- Actualización software Mercurio del Sistema de información ADI a versión 6.5, el cual mejoró la autogestión de seguridad de usuarios eliminando la dependencia de linea3000, se actualizó a versión web para todos los radiadores de ventanillas y se implementó la funcionalidad de Procesos Masivos.
- Automatización de la administración de Centros Vacacionales e implementación en producción de todos los cambios de ley generados en el Sistema de Información SITAH.
- Afinamiento de los PWA (sitio de sharepoint en Project) para seguimiento de los proyectos de Infraestructura Aeroportuaria con el Ministerio de transporte.
- Realización de talleres de Office365 a usuarios finales.
- Para el Sistema de Información SIGA, se tuvieron los siguientes avances:
 - Salida en vivo el 6 de marzo de 2018 del Módulo de PERSONAL AERONAUTICO, el cual incluye todos los Trámites de Licencias al Personal Aeronáutico, Registro de Chequeos de Vuelo, Registro de Certificados Médicos y Registro de Certificados de Estudio. Además, incluye consultas al Personal Aeronáutico. Actualmente se tramitan alrededor de 2800 trámites mensuales.
 - Se terminó la Depuración de más de 2400 aeronaves incluidos todas las aeronaves vigentes y alrededor de 200 aeronaves canceladas.
 - Se mejoró la arquitectura del sistema mejorando los flujos de trabajo de los trámites de licencias los cuales pasaron de 12 pasos a 6 pasos. Además, se incluyó un nuevo servidor



A de aplicaciones lo que mejoró notablemente el desempeño del sistema en todas sus funcionalidades.

- Se atendió un promedio de 150 solicitudes de soporte de las diferentes áreas de la entidad, así como de los usuarios externos como las aseguradoras y las escuelas de aviación.

Terminación de la gestión

Durante el período del presente gobierno se trabajó en ampliar la cobertura de canales de comunicación, fortalecer los sistemas de seguridad de la información y proveer de manera efectiva la conectividad permanente exigida por la pandemia COVID-19, y las necesidades actuales, para atender las comunicaciones de manera virtual en todos los ámbitos exigidos. Se han obtenido los siguientes logros:

- Cobertura del servicio de canales de comunicación para 56 aeropuertos, servicio de internet gratis en los puntos de mayor concentración de usuarios del servicio de transporte aéreo en 14 aeropuertos administrados por Aerocivil incluidos los puntos de atención al ciudadano y CEA en el nivel central.
- Cambio del esquema de licenciamiento de Office365 E3 a Office365 E5 que le permite a la entidad definir controles y políticas sobre la plataforma Office365 para mitigar un posible ataque cibernético a futuro.
- Habilitación del datacenter alternativo en el CGAC, para las nuevas implementaciones que se realicen en alta disponibilidad y a futuro convertirlo en datacenter principal y el del CNA en alternativo.
- Desarrollo nuevo aplicativo PNACOL.
- Piloto teletrabajo para una muestra aproximada de 20 servidores públicos en el año 2019.
- Implementación de nuevo sistema de almacenamiento de datos (SAN) con tecnología más robusta, confiable y veloz, mediante un sistema de arreglo de discos en formato de estado sólido.
- Proveer los servicios tecnológicos necesarios para el plan de continuidad y trabajo de los servidores públicos desde casa.
- Proveer de herramientas de analítica a los funcionarios mediante el despliegue de power BI versión profesional a través de la actualización en el licenciamiento de office365 con el esquema de licenciamiento E5.
- Creación comité Cibernético Aeronáutico Nacional con la Fuerza Aérea, Satena y Aeronautica Civil.
- Análisis de alternativas de soluciones de sistematizadas para procesos de autoridad y operación para el sistema de navegación no tripulada (UAS o drones)

5. ACTIVIDADES EMPRENDIDAS Y RESULTADOS OBTENIDOS

Como resultado del análisis de la situación encontrada en cada uno de los temas antes mencionados la presente administración inició el proceso de construcción. A continuación, se presentan las acciones y logros obtenidos en el desarrollo

5.1 INSTITUCIONALIDAD

5.1.1 El Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Como resultado del análisis realizado en torno a la planeación, Aerocivil inició un proceso de planeación estratégica a corto, mediano y largo plazo para el sector de la aviación civil. Atendiendo estos retos se planteó la visión al 2030 de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga movilizada en el año 2017, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

Uno de los elementos fundamentales dentro del análisis lo constituyó el crecimiento dinámico del sector en los últimos años del sector en términos de la movilización de pasajeros, con tasa promedio anual de crecimiento de alrededor del 10% en el período base para el análisis 2007-2017.

5.1.2 Los Foros Aeronáuticos y la Formulación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030

La construcción del Plan Estratégico Aeronáutico a 2030, se sustentó en un ejercicio de análisis a futuro (prospectiva), concebido a partir del compromiso de la Alta Dirección de Aerocivil y un Equipo Metodológico y de Evaluación conformado por la Oficina Asesora de Planeación, el Centro de Estudios Aeronáuticos (hoy Secretaría CEA), un grupo de profesionales expertos de la Entidad en cada tema y la participación de los demás actores públicos y privados del sector.

Teniendo en cuenta que el transporte aéreo es un dinamizador de la economía y del desarrollo y la integración del país, tanto en lo nacional como en lo internacional, después de un análisis exhaustivo sobre los elementos que históricamente influyen en el desempeño del sector, en el marco de la formulación del Plan Estratégico Aeronáutico con horizonte al año 2030, y sustentado en el análisis de estos elementos se propusieron los siguientes ejes temáticos en el Foro I Sector Aéreo 2030 *Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia*, realizado por Aerocivil, los días 9 y 10 de abril de 2018:

- Competencias Institucionales
- Conectividad y Competitividad
- Infraestructura y sostenibilidad ambiental
- Industria Aeronáutica y cadena de suministro
- Seguridad operacional y Seguridad de la aviación civil
- Desarrollo del talento Humano del sector

A partir de los resultados obtenidos en la realización del Foro I y de los análisis en cada línea de acción realizados en las sesiones del foro I, se consolidaron las conclusiones y recomendaciones de las notas de estudio, las disertaciones y análisis de los paneles de expertos, las respuestas a las preguntas realizadas durante el foro por cada uno de los ejes temáticos o líneas de acción estratégicas e insumos, y esbozó los principales retos del sector en cada línea de acción. Se realizaron las siguientes actividades:

- Se revisaron 16 horas de grabación del Foro I (notas de estudio, presentaciones, panel y preguntas), a fin de identificar conclusiones, recomendaciones y retos por cada línea de acción.
- Se generaron documentos de conclusiones y retos del Foro I, que se encuentran publicados en la página web.
- Se conformó un equipo de trabajo, OAP – CEA, para determinar la metodología y acciones a seguir, y así construir el Plan Estratégico 2030 y preparar su presentación en el Foro II.
- Se estableció una metodología de trabajo, basada en un análisis DOFA, identificación de retos y planteamiento de objetivos estratégicos y específicos, a través de Fichas Técnicas por eje temático.
- Se analizaron y consolidaron los contenidos de las fichas técnicas, para que, a través de sus resultados, se definieran los objetivos estratégicos y específicos por cada eje temático

Gráfica 2. Ruta metodológica Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil.

- Se construyeron fichas técnicas por cada eje temático, mediante mesas de trabajo realizadas con personal experto de la entidad y con el acompañamiento académico del CEA.
- Se realizó un análisis prospectivo por cada objetivo estratégico planteado, visualizándolos a largo plazo y que respondieran al logro de la visión del sector.
- Se identificó la necesidad de cambiar el nombre de 'línea de acción' por 'eje temático', modificar el nombre 'Competencias Institucionales' por 'Institucionalidad' y considerar en dos ejes temáticos "Conectividad" y "Competitividad".
- Se realizaron mesas de trabajo para determinar los objetivos específicos de cada eje temático, que estuvieran alineados con el cumplimiento de los objetivos estratégicos
- Juntamente con la Dirección General, la Oficina Asesora de Planeación, el CEA y expertos de Aerocivil se estableció la visión y se analizaron y consolidaron los objetivos estratégicos y específicos por cada eje temático y se plasmaron en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Gráfica 3. Ejes Temáticos para la estructuración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030

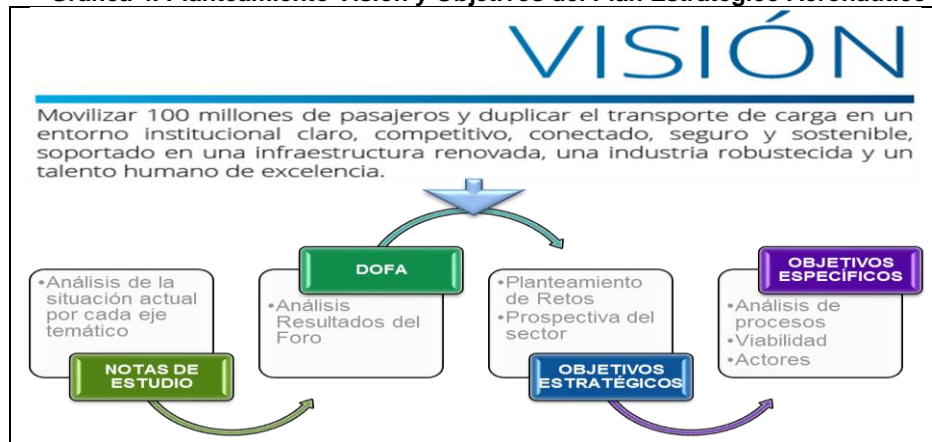


Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

Los resultados de este complejo ejercicio de Planeación traducidos en la determinación de objetivos estratégicos por eje temático, con los correspondientes objetivos específicos, fueron presentados en el Foro II Sector Aéreo 2030 *¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia? Una Visión para el Sector Aeronáutico*, realizado el 5 de julio de 2018; este foro como el anterior fue convocado por la Dirección General a las autoridades del Gobierno Nacional, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte, entre otras, y al sector privado, aerolíneas y otras autoridades de los gremios, la visión al año 2030 del sector de transporte aéreo, acompañada de su desarrollo por eje temático con los respectivos objetivos estratégicos y específicos a 2030.

En el Anexo 1. Informe Ejecutivo se presentan los objetivos estratégicos y los objetivos específicos por eje temático los cuales se encuentran contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 *"Pacto por Colombia pacto por la equidad"*, y específicamente en el *"Pacto transversal por el Transporte y Logística para la competitividad y la integración regional"*, conduciendo a la adopción del Plan Estratégico Institucional -PEI-para el corto plazo 2018-2022, y permiten visualizar el mediano plazo 2022-2026 y largo plazo 2026-2030.

Gráfica 4. Planteamiento Visión y Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil.

5.1.3 Otros foros asociados al Desarrollo e implementación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

Tabla 3. Enlaces de Consulta Foros Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Foro	Enlaces
Foro I Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?	Memorias: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/Memorias Notas de Estudio: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/notas-de-estudio Transmisión 9 de abril de 2018: FORO Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia? - YouTube Transmisión 10 de abril de 2018: https://www.youtube.com/watch?v=HZeV_goplyl
Foro II Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia? -Una Visión para el Sector Aeronáutico	Memorias: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/II-FORO2030/memorias Transmisión 5 de julio de 2018 https://www.youtube.com/watch?v=IV8Ecm9BN8g
Foro 2.2 Sector Aéreo 2030: Concesiones Aeroportuarias	Memorias: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/Foro-2.2-Sector-Aereo-2030/memorias Transmisión YouTube 26 de noviembre de 2018- mañana https://www.youtube.com/watch?v=9UQCX5YQbt4&t=9836s Transmisión YouTube 26 de noviembre de 2018- tarde https://www.youtube.com/watch?v=oCHqP-uD2eU
Foro 2.3 Sector Aéreo 2030 Aviación No Regular y los Servicios Aéreos Esenciales	Memorias: http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/FORO-SECTOR-AEREO-AVIACION-NO-REGULAR-SAE/Memorias Transmisión sesión de la mañana del día 14 de febrero de 2019: https://www.youtube.com/watch?v=Ph_oxUoutHY Transmisión sesión de la tarde del día 14 de febrero de 2019: https://www.youtube.com/watch?v=CgxMgsEHTlw
Foro 2.4 Sector Aéreo 2030 IX Feria Aeronáutica Internacional Colombia- Agenda Académica	Memorias: https://f-aircolombia.com.co/es/memorias-agenda-academica-2019/
Foro III "Impacto del COVID-19 en el transporte Aéreo. Nuevos Retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico,	Hoja de Ruta: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/IMPACTO%20DEL%20COVID19%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20AREO/1.%20Presentaci%C3%B3n%20Hoja%20de%20Ruta%20Foro.pdf Notas de Estudio – Presentaciones: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro-impacto-del-covid-19-en-el-transporte-a%C3%A9reo Transmisión YouTube: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro-impacto-del-covid-19-en-el-transporte-a%C3%A9reo Conclusiones y Recomendaciones: https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/IMPACTO%20DEL%20COVID19%20EN%20EL%20TRANSPORTE%20AREO/Conclusiones%20y%20Recomendaciones%20Foro%20Final.pdf
IX Feria Aeronáutica Internacional Colombia "F-Air Connection 2021	https://f-aircolombia.com.co/



En desarrollo del Plan Estratégico Aeronáutica, Aerocivil realizó en la vigencia 2018-2022 otros foros derivados de algún objetivo específico, que contribuyeron al fortalecimiento de la política mediante la revisión, actualización y concreción de las respectivas acciones. Es el caso entre otros, del Foro de Concesiones aeroportuarias realizado el 26 de noviembre de 2018, el de la Aviación No regular y los Servicios Aéreos celebrado en febrero de 2019, y las ferias aeronáuticas de 2019 y 2021 con su componente en la Agenda Académica.

5.1.4 Adopción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

La Ley No 1955 del 25 de mayo de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”¹, en el Pacto transversal VI. por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, adopta el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como política del sector aéreo, cuya visión es “movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y ambientalmente sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia. De la misma manera sus ejes temáticos y objetivos estratégicos relacionados a continuación se constituirán en lineamientos de política enmarcados en instrumentos de planeación sectorial, como el PMTI y Plan de Navegación Aérea de Colombia (PNA-COL), a saber:”²

- Institucionalidad: para consolidar roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes.
- Conectividad: para construir redes de servicios de transporte aéreo eficiente que conecte las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacional y mundial, en articulación con el “Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones”; línea B: estimular la productividad y la equidad a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo”
- Competitividad: para desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios hacia el crecimiento de la aviación civil en Colombia.
- Infraestructura y sostenibilidad ambiental: para lograr que la infraestructura, servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad cuenten con capacidad y eficiencia, para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible, y procurar un aumento en la disponibilidad horaria de los aeropuertos que lo requieran, en consideración a lo establecido en el “Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo”; línea A: “Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático “ y línea C: “Colombia resiliente: conocimiento y prevención para la gestión del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático”
- Industria aeronáutica y cadena de suministro: para potenciarla como proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región, y punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS-RPAS), que impulse servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.
- Seguridad operacional y de aviación civil: para posicionar al país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas de seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación.

¹ El Documento BASES DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018-2022 y El Plan Plurianual de Inversiones Anexo B del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se encuentran contenidos en los artículos 2º y 4º de la Ley 1955; por tanto, forman parte integral de esta Ley

² Departamento Nacional de Planeación. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia pacto por la equidad. VI Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional. Numeral e. Transporte Aéreo, infraestructura y servicios. Pág. 536. Colombia.

- Desarrollo del talento humano: fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible, en línea con el crecimiento de la aviación civil.

El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 contribuye al fortalecimiento de la formulación de la política pública y a la orientación; orienta las políticas y decisiones del sector a corto mediano y largo plazo las cuales son monitoreadas permanentemente a través del Plan Estratégico Institucional, los planes de Acción anuales y articula de manera ordenada e integral cada uno **de los Planes, metas y acciones dispuestos en las diferentes áreas del sector**

En el Anexo 2. Apartes del PND 208-2022 donde se encuentran los Artículos Ley 1955 de 2019 Aéreo, se relacionan las iniciativas indicativas de inversión del Plan Plurianual de Inversiones con los proyectos de transporte aéreo, priorizados en las mesas regionales, departamentales y audiencias públicas, realizadas por el Departamento Nacional de Planeación y las políticas trazadas en el Plan Nacional de desarrollo en el “*Pacto transversal por el Transporte y Logística para la competitividad y la integración regional*”, y otros pactos así como los respectivos indicadores de producto y de resultado.

5.1.5 Revisión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Con el propósito de Revisar el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 de cara a los retos de la postpandemia COVID-19, Aerocivil impulsó y organizó la realización del Foro “*Impacto del COVID-19 en el transporte Aéreo. Nuevos Retos y oportunidades en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico*”, los días 24 y 25 de noviembre del año 2020.

La metodología utilizada planteó la identificación de 8 objetivos estratégicos: Institucionalidad, Conectividad, competitividad, infraestructura y sostenibilidad ambiental, industria aeronáutica y cadena de suministro, seguridad operacional, de la aviación civil y Bioseguridad, desarrollo del talento humano del sector y Recuperación de los mercados, éste último considerando los efectos de la emergencia económica en el sector de transporte aéreo. Adicionalmente se incluyó en el objetivo de seguridad operacional y de la aviación civil el tema de bioseguridad como nuevos elementos fundamentales del análisis.

En términos generales se realizó el balance del estado de implementación desde el año 2018, en cada uno de los objetivos del Plan), el efecto de la pandemia del COVID-19 y la crisis generada en el desarrollo de cada uno de los objetivos.

En el objetivo Recuperación de los mercados se analizó la incidencia de la pandemia del COVID-19 en los aspectos macroeconómicos, la contracción de la demanda, la afectación en los empleos directos e indirectos, encuestas de confianza de los viajeros y motivos de viaje, efectos de la virtualidad en la recuperación de la demanda, caída del volumen del comercio en el transporte de mercancías, su relación con los demás sectores de la economía en especial con el sector turismo y la recuperación de la confianza de los usuarios, así como las medidas y políticas para su recuperación y la capacidad de resiliencia del sector.

Cada uno de estos objetivos fue desarrollado a través de Notas de Estudio, modelo OACI, para identificar los logros obtenidos desde su implementación en el año 2018 y el impacto generado por el COVID-19 en el transporte aéreo así:

- Sesión 1. Fortalecimiento Institucional de Aerocivil. Retos frente a la industria y aprendizajes post pandemia COVID-19
- Sesión 2. Recuperación de la Conectividad Aérea
- Sesión 3. Estrategias para la recuperación del servicio de transporte aéreo en medio de la incertidumbre generada por la pandemia del COVID-19

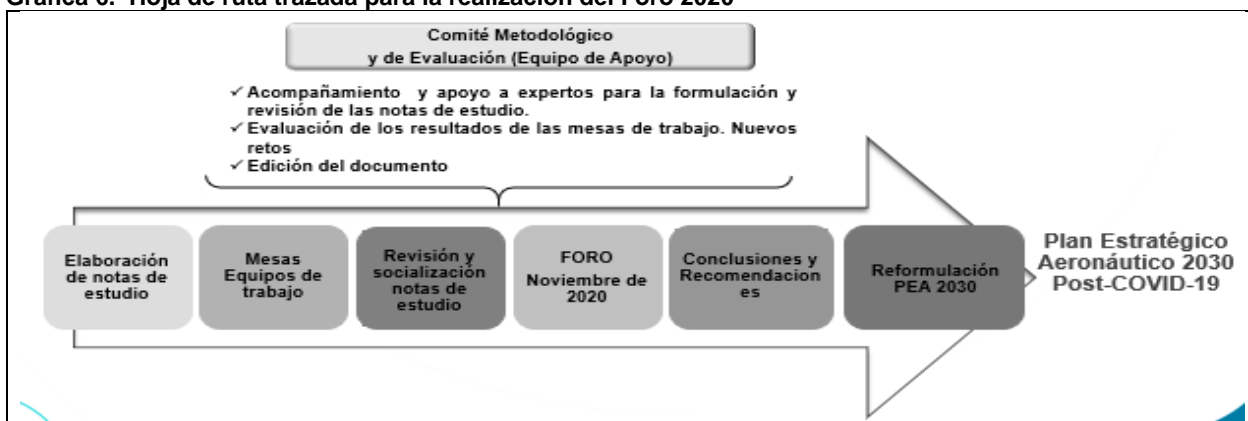
Gráfica 5. Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 analizados en el Foro del 2020



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil.

- Sesión 4. Retos y oportunidades para la competitividad del transporte aéreo colombiano en medio de una crisis global
- Sesión 5. Resiliencia de la infraestructura Aeronáutica frente al COVID-19: retos y oportunidades
- Sesión 6. Fortalecimiento de la industria aeronáutica colombiana enfrentando la nueva realidad de la post pandemia.
- Sesión 7. Desafíos de seguridad operacional para la aviación civil en Colombia en la ruta 2030.
- Sesión 8. Prospectivas y desafíos del desarrollo integral y sostenible del Talento Humano para el Sector Aeronáutico en el marco de la nueva realidad.

Gráfica 6. Hoja de ruta trazada para la realización del Foro 2020



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

5.1.6 El Plan Estratégico Institucional 2018-2022

Desde la estructura de Aerocivil sustentada legalmente en el Decreto 823 de 2017, que modificó la estructura de la AEROCIVIL, establecida en el Decreto 260 de 2004 y que separó los roles de autoridad

aeronáutica, investigador de accidentes y de proveedor de servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios, y los procesos, procedimientos y servicios se fortalece el cumplimiento de sus funciones como entidad rectora de la Aviación Civil en Colombia. Así mismo el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con sus 7 objetivos estratégicos adoptado por el Plan Nacional de Desarrollo, consolida y asegura el cumplimiento de la misión de la Entidad.

Gráfica 7. El Plan Estratégico Institucional PEI 2018 – 2022



Fuente: Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil.

Para la construcción del Plan Estratégico Institucional además de estos elementos se consideraron los componentes esenciales del Modelo de Planeación y Gestión MiPG y un octavo eje denominado Transformación Institucional a la modernidad que es transversal a toda la Entidad y que se focaliza en el desarrollo de los siguientes subsistemas: Talento Humano, estructura, sistema de gestión del conocimiento, procesos, tecnología de la información y las comunicaciones; control interno, anticorrupción, fortalecimiento de las direcciones Regionales Aeronáuticas y posicionamiento del quehacer jurídico de la Entidad.

5.1.7 Los Planes de Acción Anuales

La materialización del Plan Estratégico Institucional se refleja en los Planes de Acción Anuales considerados como instrumentos de planeación que consolidan las metas, indicadores, actividades, fechas y responsables de la gestión de cada una de las áreas de la Entidad, debidamente articuladas con los objetivos del Plan, para cada vigencia. Los Planes de acción correspondientes a las vigencias 2018, 2019, 2020 y 2021 y los informes Como vamos que resumen los resultados de la gestión de cada objetivo de la Entidad en cada trimestre, se pueden consultar en la pág. web de la entidad en el siguiente enlace: <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/planeacion/informes-de-gestion>. Entre otros se destacan los siguientes planes.

5.1.8 El Plan de Navegación Aérea para Colombia PNA-COL

El Plan de Navegación Aérea para Colombia (PNACOL) ha sido formulado para fijar la hoja de ruta que oriente las mejoras en la provisión de los servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios con el fin de que el sistema de navegación aérea en Colombia sea seguro operacionalmente, protegido, interoperable, eficiente y sostenible y que atienda el crecimiento previsto del transporte aéreo.

La visión estratégica del PNACOL se alinea, a nivel mundial y regional, con el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y con el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (eANP CAR/SAM) respectivamente. A nivel nacional, el PNACOL aporta en el logro de las metas del Plan Nacional de

Desarrollo (PND), del Plan Estratégico Sectorial (PES), del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 (PEA 2030), del Plan Estratégico Institucional 2018-2022 y de los Planes de Acción Anuales.

A inicios de 2018, se publicó nueva versión del Anexo de Inversiones del PNACOL. A finales del mismo año, se presentaron Notas de Estudio en la Conferencia Mundial de Navegación Aérea ANC/13, que dieron lugar a recomendaciones de la ANC para ser aprobadas por la Asamblea de OACI. En el año 2019, el equipo PNACOL inició la actualización del Volumen I del PNACOL, con base en el GANP y orientaciones de la OACI Lima. Expertos de EASA participaron también de las mesas de trabajo del equipo PNACOL, que contribuyeron a la construcción de la nueva versión de Volumen I PNACOL. Se tuvieron en cuenta contribuciones de MITRE, de la OACI Lima, y de algunos miembros de la comunidad aeronáutica para producir el documento definitivo de Volumen I Nivel estratégico del PNACOL versión 09.

Durante 2019, se dio continuidad a la campaña AEROEDUCANDO para difundir conceptos GANP/PNACOL/SMS. Igualmente se desarrollaron varios talleres con el equipo PNACOL con el fin de afianzar los conocimientos del GANP y demás documentos que soportan el compromiso de Colombia en mantener un plan de navegación aérea nacional.

Colombia participa en la actualización del eANP CAR/SAM y es miembro del grupo de Estudio del GANP de la OACI. La experiencia adquirida durante los 11 años de vida del PNACOL ha contribuido en el proyecto de Fortalecimiento Institucional, el cual ha contado con la asistencia de EASA desde 2018. En el primer trimestre del año 2020 se publicó la versión 09 del PNACOL Volumen II, la cual se encuentra en el portal de Aerocivil: <https://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/Pages/Plan-de-Navegacion%20b3n-A%20a9rea-para-Colombia--PNA-COL.aspx>

Durante el 2020, se desarrollaron mesas de trabajo virtuales para avanzar en la actualización del Volumen II versión 09. Se realizaron talleres y eventos para mejorar la comprensión del equipo PNACOL sobre la nueva versión del GANP y el método de seis pasos para su actualización periódica.

En el primer semestre del 2021, se publicó la primera parte de la actualización del Volumen II versión 09 y se continúa trabajando en la actualización del Volumen III del PNA.

5.1.9 El Plan Estratégico Ambiental

De la misma manera se hizo necesario considerar entre otros, que en materia ambiental las actuaciones estratégicas de Aerocivil no se deberían circunscribir a la solución de problemas de carácter coyuntural y al cumplimiento de requisitos ambientales, tal como se venía manejando hasta el año 2017; la protección del medio ambiente se ha convertido en uno de los desafíos más grandes para la aviación civil en el siglo XXI y es por esta razón que las normas y métodos recomendados internacionalmente por OACI, se ajustaron para atender las nuevas preocupaciones y dar cabida a las nuevas tecnologías.

Por tanto, Con el objetivo de formular lineamientos de política para el transporte aéreo en Colombia, que promuevan la gestión ambiental sostenible, fortalezcan la prevención, mitigación, control y compensación de los impactos adversos generados por las actividades de la aviación civil sobre el ambiente y los recursos naturales y respondan a los desafíos significativos ocasionados por el desarrollo y crecimiento sostenido de la aviación en corto, mediano y largo plazo, formulamos en el año 2019 el Plan Estratégico Ambiental del sector que orienta el desarrollo de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en la mitigación del impacto ambiental.

A través del diagnóstico generado a partir del análisis DOFA y de una posterior revisión y análisis de los antecedentes, se identificaron los principales ejes temáticos en donde existen oportunidades de mejora, para fortalecer y potencializar la gestión ambiental sostenible en el sector transporte aéreo colombiano.



Estos ejes son: Recursos naturales, Cambio climático- CORSIA, Gestión Social, Tecnología e infraestructura Ambiental y Gerencia Organizacional. Actualmente se está trabajando entre otros, en la implementación del CORSIA, en cumplimiento de lo señalado en la Propuesta relativa del Anexo 16, Volumen IV, respecto a las normas y métodos recomendados sobre el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA), que aplica a los Estados y explotadores de aviones; a los Estados sobre la base de pruebas satisfactorias de que el explotador de aviones cumple requisitos que son por lo menos equivalentes a las normas en el tema de emisiones de CO₂.

Además, se actualizó la política ambiental de Aerocivil mediante la Resolución 00274 de febrero de 2021.

5.1.10 La Reformulación de Proyectos de Inversión

De acuerdo con las directrices trazadas por el DNP, en el año 2018 iniciamos el proceso de reformulación de los proyectos de inversión de acuerdo con las metodologías establecidas por esa Entidad. Para lograrlo se partió de la normatividad existente (Decreto 823 de 2017) que separa las funciones de prestador de servicios, autoridad e investigación de accidentes lo cual llevó a identificar las siguientes categorías:

- Categoría 1. Prestador de servicio.
- Categoría 2. Ejercicio de la autoridad.
- Categoría 3. Gestión y dirección del sector.

El desarrollo de la metodología establecida por el DNP y la necesidad de estructurar un presupuesto orientado a resultados en el que se pueda establecer una relación directa entre el gasto y los bienes entregados a la ciudadanía (en este caso los aeropuertos y el sistema nacional del espacio aéreo), condujo a un nuevo esquema de reformulación de proyectos de inversión en Aerocivil el cual se encuentra articulado con los objetivos estratégicos del Plan Estratégico Aeronáutico.

A partir del análisis de los proyectos de inversión de la Aerocivil incorporados en el Plan Operativo Anual de Inversiones -POAI- 2018 y en cumplimiento de las directrices impartidas por el Departamento Nacional de Planeación sobre la reformulación de proyectos y la formulación integral de los mismos, así como de las lecciones aprendidas en la etapa de inversión de los proyectos, se diseñó la estructura sobre la cual se inició a mediados del 2018 el proceso de ajuste a la reformulación de proyectos, dando como resultado: 33 Proyectos de Inversión reformulados para el año 2019; 34 proyectos para el año 2020 (se incluyó el proyecto: construcción de una pista de aterrizaje (Hito 1: 1.460 x 30m) en Palestina); y en los años 2021 y 2022: 35 proyectos (se incluyó el proyecto Construcción del aeropuerto del Café - Etapa I Palestina), pensados para cumplir la Visión 2030 de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar la carga en el país.

El modelo actual de formulación de proyectos proporciona la visión Integral de las inversiones para articular la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, así como la prestación de los servicios aeroportuarios y de a navegación aérea y demás actividades orientadas a resultados, que permiten concebir el aeropuerto como un todo en donde el producto final obtenido garantiza la seguridad operacional, aeroportuaria y la continuidad de la operación a través del mantenimiento.

Adicionalmente facilita la priorización de inversiones, la estructuración de proyectos acorde con las necesidades de las diferentes áreas asociadas a su formulación, el cumplimiento del Plan Estratégico Institucional y demás planes asociados a su ejecución.

Actualmente se continúa con la consolidación de la reformulación de proyectos iniciada en el año 2018, mediante el desarrollo de los proyectos de inversión registrados en el Sistema Unificado de Inversiones y Finanzas Públicas (SUIFP), de acuerdo con los requerimientos de la Metodología General Ajustada

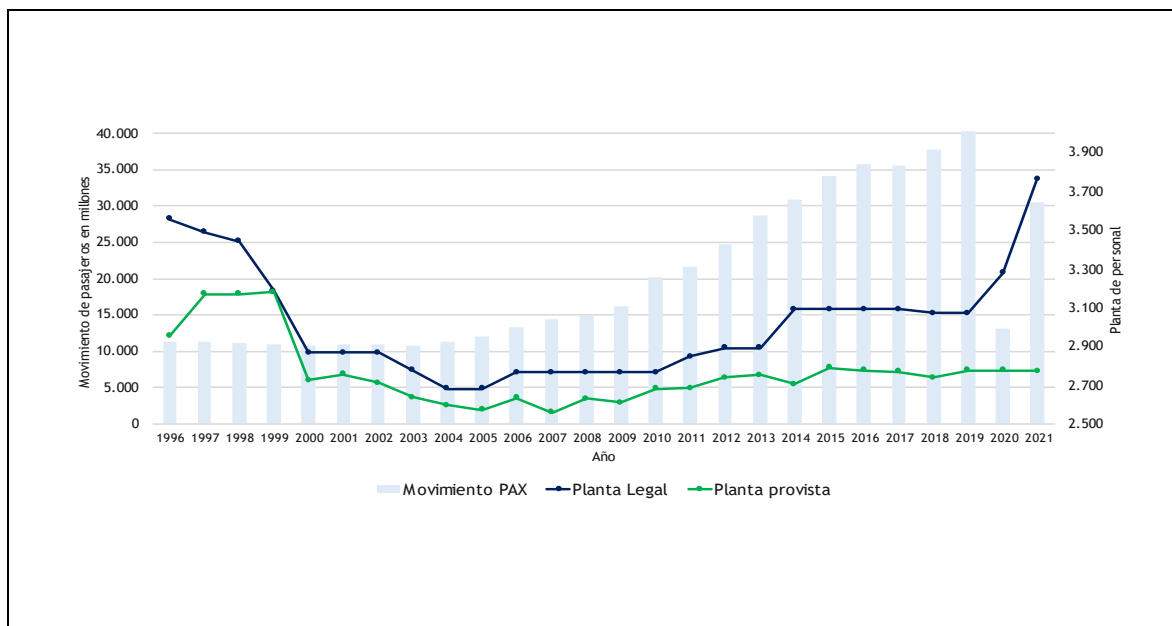
La implementación de esta Ley permite cerrar la brecha entre las necesidades de personal frente al crecimiento de la demanda. Se aclara que en el año 2020 por el efecto de la pandemia del COVID-19 la movilización de pasajeros se redujo aproximadamente en el 68%. Sin embargo, con el crecimiento en el

movimiento de pasajeros del año 2021, y en lo que va corrido del año 2022, se han superado los niveles del año 2019.

La gráfica siguiente presenta la relación entre los pasajeros movilizados durante el período 1.996 – 2021 frente al crecimiento de la planta de personal legal y la planta de personal provista en dicho período.

Descontando del análisis el año 2020 y de alguna manera el 2021, por ser años atípico debido a los efectos de la pandemia del COVID-19, se observa que el crecimiento del personal es directamente proporcional al crecimiento de los pasajeros y la brecha existente entre la planta legal provista y la planta legal vigente, aspectos que se espera sean superados con el desarrollo de la Ley y la implementación del Proyecto de Fortalecimiento de la Entidad

Gráfica 9. Crecimiento de pasajeros transportados Vs Planta de Personal legal y provista



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

5.1.12 Desarrollo del proceso de Transformación Institucional

Con el propósito de mejorar la gestión de la Aerocivil, fortalecer su eficiencia y la relación Estado-ciudadano, así como tener la capacidad de responder a las directrices y compromisos emanados del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Sectorial, Plan Institucional y Plan Estratégico Aeronáutico 2030, se inició en el año 2019 el proceso de Fortalecimiento Institucional el cual se consolidó en el mes de octubre de 2021 con la suscripción de los siguientes decretos:

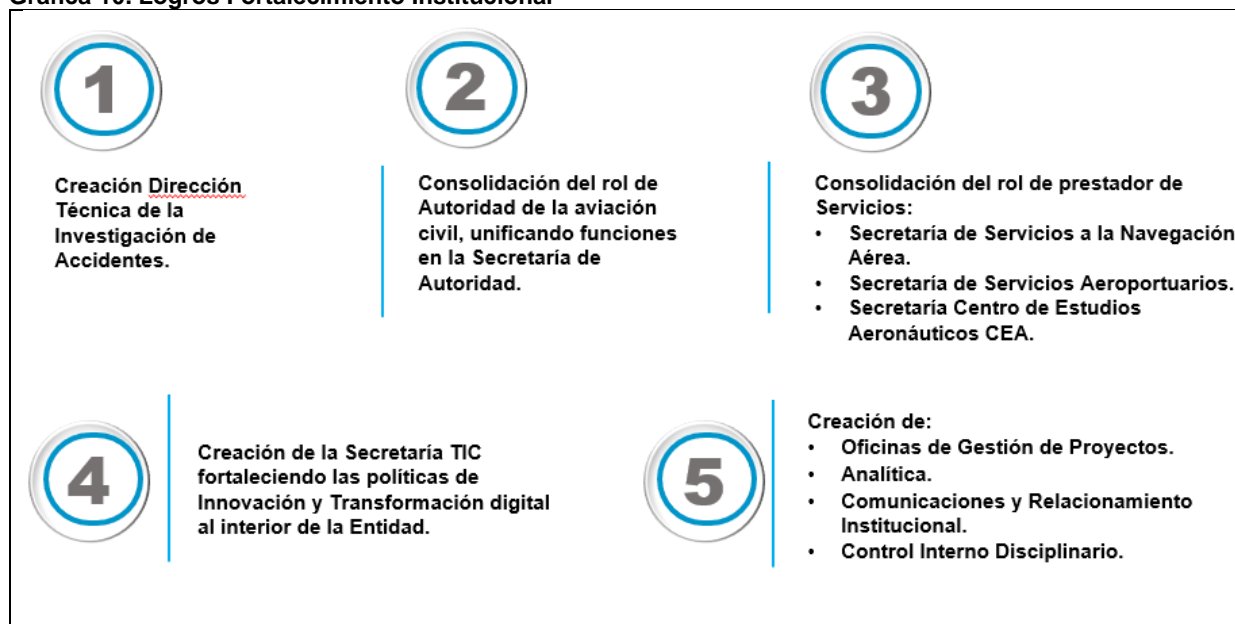
- Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021, modifica la estructura de la Aerocivil creando nuevas dependencias y separando los 3 roles de la entidad.
- Decreto 1295 del 14 de octubre de 2021, organiza y crea niveles de empleo.
- Decreto 1297 del 14 de octubre de 2021, establece escala de asignación básica para los empleos de la Aerocivil
- Decreto 1329 de 20 de octubre de 2021 Crea 610 nuevos empleos enfocados a lo misional y a tecnificar y profesionalizar la planta de personal. La provisión de los 610 empleos se realizará a 4 años.

En el 2022 se ha avanzado en:

- La Socialización y Publicación de Manuales de Funciones y Competencias Laborales
- Incorporación y distribución de los servidores públicos a la nueva planta de personal.
- Nombramiento de directivos en nuevas dependencias.
- Creación grupos de trabajo y asignación responsabilidades.

Este Plan de Transformación para el Fortalecimiento Institucional, que garantiza cumplir los objetivos de la planificación estratégica con visión al 2030, mediante la implementación del Modelo de Operación, se resume en los siguientes logros:

Gráfica 10. Logros Fortalecimiento Institucional



Fuente. Secretaría General. Aerocivil

Respecto a la investigación de accidentes Aerocivil tiene el reto de contar con un centro de investigación de accidentes aéreos a través de la construcción de infraestructura adecuada y un equipo de trabajo eficiente, responsable, acompañado de expertos, lo cual fortalece la capacidad de la investigación de los accidentes e incidentes ocurridos en el país.

5.1.13 Avances en la implementación de las políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión

La entidad realizó desde 2018 acciones relacionadas con la adecuación de la Institucionalidad para la implementación del MIPG en la entidad entre las que se destacan:

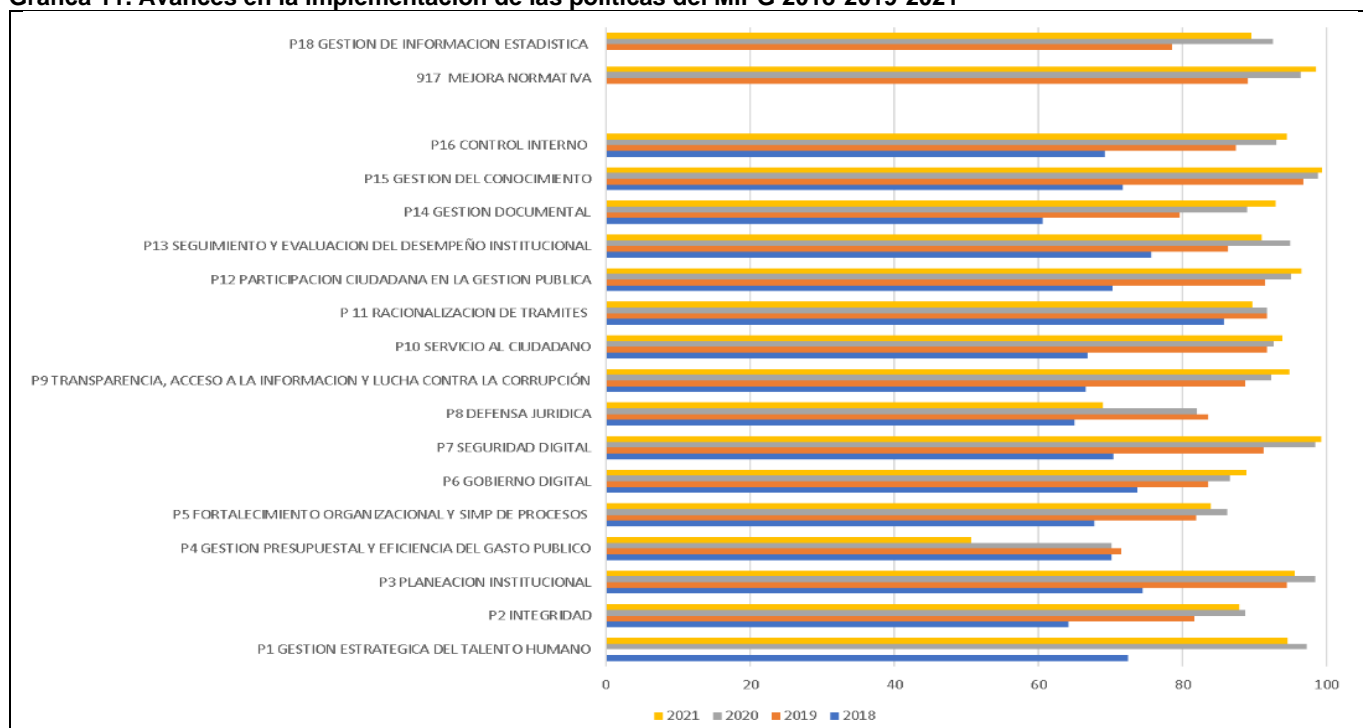
- Emitió la Resolución 2405 del 15 de agosto de 2018, a través de la cual la entidad Adopta las dieciséis (16) políticas de Gestión y Desempeño Institucional establecidas en el Artículo 2.2.22.2.1 del Decreto 1499 del 11 de septiembre de 2017.
- Emitió la Resolución 01566 del 20 de agosto de 2020 con el fin de actualizar las políticas de gestión y desempeño requeridas en el Manual Operativo del MIPG,
- Definió los líderes de implementación de las políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión. En el año 2018, bajo la presente administración se reactivaron los Comités Institucionales de Gestión

y Desempeño – CIGD-, llevando a cabo en el período 2018-2021 catorce (14) CIGD, en los que se pusieron a consideración Políticas, Estrategias, Planes de Acción, y fueron presentados por las áreas líderes de política, el seguimiento a las acciones adelantadas para la profundización de las políticas de MIPG.

- Se creó y puso en operación un equipo de implementación de las Políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, con líderes definidos en dos líneas que permean a las diferentes áreas de la Aerocivil (estratégicas, misionales, apoyo y evaluación).

Con lo anterior, se ejecutó una adecuación institucional que cuenta con fundamento normativo interno y cuya operación se instrumenta a través de la realización de Comités Institucionales de Gestión y Desempeño desde lo estratégico y la construcción de capacidades que buscan operacionalizar acciones a través de los miembros del equipo MIPG

Gráfica 11. Avances en la implementación de las políticas del MiPG 2018-2019-2021



Fuente: <https://www.funcionpublica.gov.co/web/mipg/resultados-medicion>

En ese sentido diligenció el Formulario Único de Reporte y Avance de Gestión –FURAG- evidenciando unos resultados satisfactorios en el Índice de Desempeño Institucional -IDI- quedando como líderes del sector transporte con un puntaje de 94.9 superior al del año anterior 93.9

El CIGD gestiona y aprobó las siguientes políticas: Planeación Institucional; Seguridad digital; Racionalización de trámites; Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos; Seguimiento y evaluación de resultados del desempeño institucional; Gestión documental; Transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción; Control Interno. Para el 2022 se tiene programada la formulación y aprobación de las tres (3) políticas faltantes a saber: Mejora Normativa; Gestión de la Información estadística y la Política de compras y contratación.

Gráfica 12. Índice de Desempeño Institucional de la Aerocivil 2018 – 2021



Fuente: https://www.funcionpublica.gov.co/web/mipg/medicion_desempeno Medición del Desempeño Institucional - FURAG - DAFP

5.1.14 Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano

La Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL comprometida contra la corrupción y el fomento de la integridad pública formuló y publicó desde el 31 de enero de 2021 en el botón de transparencia en la página web, el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano - PAAC para la vigencia 2021, el cual se constituyó como una herramienta de control de la gestión institucional que buscó promover la transparencia e integridad y minimizar los riesgos de corrupción en la Entidad garantizando la participación ciudadana y la rendición de cuentas para asegurar una mejor calidad en la prestación de servicios.

Metodológicamente, se coordinaron y programaron, en la plataforma TEAMS, mesas de trabajo cuatrimestrales virtuales para la formulación, el monitoreo y validación de los avances y evidencias registradas y sustentadas por los gestores, enlaces y responsables de las actividades y compromisos suscritos en el marco del Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano – PAAC 2021. Se presentaron y publicaron informes cuatrimestrales de monitoreo y seguimiento a los avances y resultados.

El monitoreo del PAAC con corte a 31 de diciembre de 2021 (III Cuatrimestre) registró un cumplimiento promedio acumulado total del 97% en los 7 componentes que lo integran.

El aspecto más relevante para destacar en el componente de gestión del riesgo de corrupción fue la actualización de la versión 2 de la Política de Administración de Riesgo avalada en el Comité Institucional de Gestión y Desempeño -CIGD y aprobada por 6 directivos que integran el Comité Institucional de Control Interno - CICI.

La revisión de la Matriz Riesgos de Corrupción 2021 de las actividades correspondientes a cada uno de los treinta y cuatro (34) procesos, se realizó en el último cuatrimestre de la vigencia, quedando pendientes 4 procesos que se llevaron a cabo en el mes de enero de 2022, su publicación se hizo en la página Web - aplicativo Isolucion.

5.1.15 Índice de Transparencia y Acceso a la Información Pública -ITA – de la Procuraduría General de la Nación

Aerocivil alcanzó el 100% en la medición del Índice de Transparencia y Acceso a la Información Pública -ITA – de la Procuraduría General de la Nación, que mide el grado de cumplimiento de las obligaciones de publicar o asegurar la transparencia en la información derivada de la ley 1712 de 2014, Ley de transparencia y acceso a la información pública.

Gráfica 13. Resultado Índice de Transparencia y Acceso a la Información Pública -ITA – de la Procuraduría General de la Nación

Procuraduría General de la Nación

Reporte de Auditoría ITA para el Periodo 2020

Número de documento: NI 899999059
 Sujeto obligado: U.A.E. DE LA AERONAUTICA CIVIL
 Puntaje autodiagnóstico: 100 sobre 100 puntos
 Fecha de autodiagnóstico: 12/11/2020 07:28 AM
 Puntaje auditoría: 100 sobre 100 puntos
 Fecha de auditoría: 25/11/2020
 Tipo de formulario: Tradicional

Fuente. Procuraduría General de la Nación

5.1.16 Convenios de Cooperación Técnica Internacional

Con el propósito de fortalecer la competitividad del País y lograr apoyo mutuo de los países mediante asistencia técnica y colaboración en los diferentes programas de seguridad operacional (control, vigilancia y certificación de aeródromos, aeronavegabilidad, operaciones y licenciamiento de personal), regulación, fortalecimiento institucional y temas relativos al medio ambiente, Colombia dinamizó la promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional: Al iniciar el año 2018 Aerocivil había suscrito 7 convenios de cooperación así:

Tabla 4. convenios de cooperación Técnica Internacional 2002-2017

Institución	Descripción
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE COSTA RICA <i>Firmado en 2002</i>	Objetivo fortalecer el tema de intercambio de aeronaves.
THE CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA (CAAC) <i>Firmado en 2012</i>	Existe un Memorando de Entendimiento firmado desde el 16 de mayo de 2012.
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE FRANCIA (DGAC) <i>Firmado en 20004</i>	Firmado por UAEAC y DGAC con el fin de brindar cooperación mutua, desde 26 de febrero de 2004. Este Grupo envió comunicación No. 2003.106.2018048050 para actualizar el MoU, sin respuesta a la fecha.



Institución	Descripción
AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA – AESA <i>Firmado en 2013</i>	Cooperación entre la UAEAC y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a través de un Memorando de Entendimiento, con el fin de contribuir a la mejora de las actuaciones y planes en el campo de la seguridad operacional, permitiendo la adopción de las medidas y procesos que contribuyan a mejorar el nivel de seguridad de las operaciones aéreas de los aeropuertos y de la navegación aérea de ambos países.
AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) <i>Firmado en 2015</i>	Cooperación entre UAEAC y AENA para fortalecer el Programa de capacitación de países en desarrollo, con planes para capacitar al personal de aviación con el apoyo del CEA.
AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE COREA – KOICA <i>Firmado en 2017</i>	Existe un Convenio de asistencia técnica y capacitación para países en desarrollo, Con el apoyo con del CEA y la SSOAC. Actualmente, no se tiene avance adicional respecto a este acuerdo.
(CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA) <i>Firmado en 2017</i>	Su objeto principal es el apoyo mutuo entre las dos Entidades a fin de brindarse de manera recíproca la cooperación necesaria en materia de aeronáutica civil, particularmente en los campos de seguridad operacional, medio ambiente, capacitación y entrenamiento aeronáutico.

Fuente. Subdirección General. Aerocivil

Entre 2018 y 2022 se han suscrito los siguientes 14 Convenios:

Tabla 5. Convenios de Cooperación Técnica Internacional 2018-2022

Institución	Descripción
UAE - AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE EMIRATOS ÁRABES UNIDOS <i>Firmado en 2018</i>	Orientado a fortalecer la cooperación mutua entre las Partes y a promover la aplicación de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en los siguientes campos y servicios: (a) Eficacia SSP y SMS; (b) Análisis de datos e intercambio de datos; (c) Elaboración de reglas; (d) Gestión de supervisión y vigilancia; (e) Competencia técnica del personal (f) Procesos y servicios de aplicaciones en procedimientos internos generales
IATA - ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO <i>Firmado en 2018</i>	El Objetivo es brindar cooperación mutua. La IATA se compromete a apoyar a la Aerocivil en iniciativas que busquen mejorar las condiciones de competitividad y conectividad del transporte aéreo en la Republica de Colombia. Las áreas de cooperación de este convenio son: 1. Seguridad Operacional (Safety) 2. Seguridad de la Aviación Civil 3. Infraestructura aeronáutica y aeroportuaria. 4. Aspectos Regulatorios y Normativos. 5. Industria Aeronáutica, cadena de suministro, impuestos y cargos al transporte aéreo. 6. Servicios a la Navegación Aérea. 7. Aspectos Ambientales y sostenibilidad de la Aviación.
ALTA - ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO <i>Firmado en 2018</i>	Establece los términos y las condiciones bajo las cuales la Aerocivil y ALTA podrán ampliar y profundizar las acciones de cooperación técnica y el intercambio de conocimiento y mejores prácticas, en lo que se refiere al desarrollo modernización operación y mantenimiento del sistema de aviación Civil.
(ANAC) AGENCIA NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL DE BRASIL <i>Firmado en 2018</i>	Establece los términos y las condiciones bajo las cuales la Aerocivil y la ANAC podrán ampliar y profundizar las acciones de cooperación técnica y el intercambio de conocimiento y mejores prácticas, en lo que se refiere al desarrollo, modernización, operación y mantenimiento del sistema de aviación civil de ambos países, así como a la mejora y fortalecimiento institucional de las Partes.



Institución	Descripción
ACI - CONSEJO INTERNACIONAL DE AEROPUERTOS <i>Firmado en 2018</i>	<p>El objetivo es establecer un marco para una cooperación amplia entre las partes. ACI a través de su programa de capacitación global evaluará las necesidades de capacitación de los aeropuertos administrados por la Aerocivil y propondrá soluciones que cumplan con los requisitos en la aplicación de las normas y prácticas recomendadas por la OACI y las mejores prácticas en gestión y operaciones aeroportuarias. Adicionalmente estará encaminado a planificar coordinar e implementar misiones de revisión conjuntas para ayudar a la Aerocivil a evaluar proyectos e iniciativas planificados de infraestructura aeroportuaria. También apoyará a la Aerocivil para que esta pueda alentar la participación de los aeropuertos en las revisiones de seguridad y protección bajo los programas ACI.</p>
ANAC - ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL DE ARGENTINA <i>Firmado en 2018</i>	<p>El objetivo es brindar cooperación mutua, proporcionar asistencia técnica a través de expertos en temas de Certificación de Productos Aeronáuticos, ensayos en vuelo de los procesos de certificación de aeronaves livianas, procesos de certificación y vigilancia y producción de Kit de aeronaves a través de expertos en temas de Certificación de Productos Aeronáuticos.</p>
UK CAA - AUTORIDAD DE AVIACIÓN CIVIL DE REINO UNIDO <i>Firmado en 2018</i>	<p>Establece un marco para la cooperación técnica en el campo de la aviación civil entre Aerocivil y el CAA del Reino Unido para contribuir al mejoramiento de los servicios aeronáuticos, cumpliendo con los estándares de aviación en áreas tales como: seguridad, protección al consumidor, regulaciones económicas, experiencia del consumidor y estándares de servicios.</p> <p>Las actividades acordadas incluyen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Asistencia técnica en el ámbito de la aviación civil. 2. Realización de análisis y evaluaciones en el ámbito de la aviación civil. 3. Provisión de recursos, incluidos los recursos necesarios para facilitar el acceso a los procesos, metodologías, estudios y actividades determinadas. 4. Realizar trabajos de consultoría sobre proyectos / iniciativas / oportunidades específicas de cualquier naturaleza en la aviación civil, que incluyen, entre otros, revisiones por pares, diseño, ingeniería, diligencia debida, validación de soluciones e implementación de proyectos. Incluirá la oportunidad de atraer a otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales del Reino Unido, en gran parte representadas por la iniciativa IE. 5. Acceder a los programas de capacitación según se determine en todo el ancho de la consultoría de aviación. 6. Identificar oportunidades para PPP (Sociedades Públicas Privadas) que podrían beneficiar el desarrollo de la aviación civil internacional. 7. Desarrollar actividades que mejorarán la competencia lingüística para cumplir con los requisitos de la OACI.
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE ECUADOR <i>Firmado en 2018</i>	<p>Las partes se comprometen en brindar apoyo en procesos de formación y capacitación, la Aerocivil prestará servicios de asistencia y de acompañamiento, cooperación técnica en temas relacionados con la Aeronavegabilidad, Operaciones, Licencias al personal AVSEC, AGA y ATC.</p>
AGENCIA FEDERAL DE TRANSPORTE AÉREO DE RUSIA <i>Firmado en 2019</i>	<p>Cooperación para mejorar la seguridad, reducir el impacto de la aviación civil en el medio ambiente y reducir la carga económica impuesta a la industria y los operadores de la aviación, eliminando la duplicación en las evaluaciones técnicas, pruebas e inspecciones.</p>
DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN CIVIL DE ARUBA <i>Firmado en 2019</i>	<p>Establece un marco para la cooperación técnica en el campo de la Aviación Civil entre Aerocivil y el Departamento de Aviación Civil de Aruba, para contribuir al mejoramiento de los servicios aeronáuticos, elevando los estándares de la aviación en el área de investigación de accidentes.</p>
DGAC - DIRECCIÓN GENERAL DE AEROCIVIL DE BOLIVIA <i>Firmado en 2019</i>	<p>Establece los términos y las condiciones bajo las cuales la Aerocivil y la DGAC podrán ampliar y profundizar las acciones de cooperación técnica y el intercambio de conocimiento y mejores prácticas, en lo que se refieren al desarrollo, modernización operación y mantenimiento del sistema de aviación civil de ambos países, así como la mejora y fortalecimiento institucional de las partes. Las autoridades de ambos países se comprometen a apoyarse en procesos de formación y capacitación.</p>

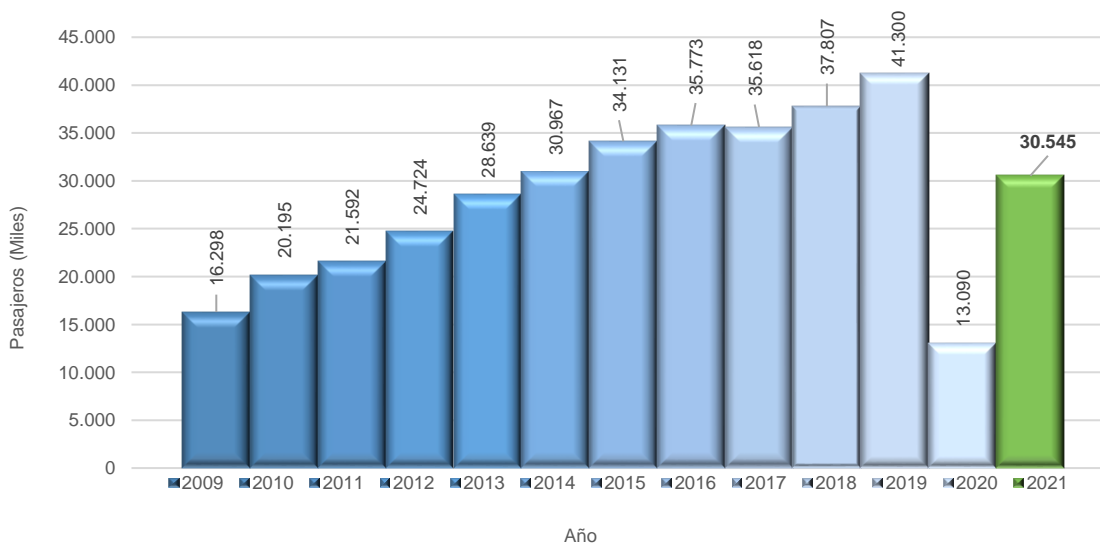
Institución	Descripción
DGAC – DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE CHILE <i>Firmado en 2019</i>	Establece los términos y las condiciones bajo las cuales la Aerocivil y la DGAC podrán ampliar y profundizar aspectos relacionados con asistencia y cooperación técnica en temas de seguridad operacional y de la Aviación Civil
EASA - AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA <i>Firmado en 2020</i>	Tiene como fin, entre otros, facilitar y lograr la aceptación o validación de Aerocivil de los certificados emitidos por EASA respecto de productos, repuestos y equipos; también incluye la cooperación en aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad en relación con los productos, piezas y equipos aprobados por EASA que son validados o aceptados por Aerocivil y la documentación de aeronavegabilidad de exportación relacionada donde dichos productos, piezas y aparatos se van a entregar a Colombia.
ACUERDO DE COOPERACIÓN MULTINACIONAL ENTRE ESTADOS, EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (AVSEC) <i>Firmado en octubre de 2021</i>	Tiene como objeto el reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación civil en el proceso de inspección de pasajeros, equipajes de mano, sus pertenencias, equipajes de bodega, la carga y el correo entre los estados de la región Sudamérica contratantes del convenio sobre aviación civil internacional Colombia-Perú

Fuente. Subdirección General. Aerocivil

5.1.17 Desempeño del transporte aéreo

El desempeño de la aviación en Colombia en los últimos 10 años registró tasas de crecimiento promedio anual superiores a 9,5%. Durante los años 2018 y 2019 el mercado de transporte aéreo de pasajeros registró récords históricos de movilización de tal manera que en el año 2019 se movilizaron 41.3 millones de pasajeros frente a 37,8 millones de pasajeros del año de 2018, representando un crecimiento aproximado del 9,2% o 3,5 millones de pasajeros adicionales. De estos, aproximadamente el 35% fueron internacionales y el 65% nacionales; lo anterior demuestra las oportunidades que este modo de transporte ofrece a los diferentes usuarios para que dispongan de más facilidades de acceso al transporte aéreo en condiciones óptimas de seguridad, confortabilidad y comodidad.

Gráfica 14. Desempeño del transporte Aéreo 2009-2021



Fuente. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales. Secretaría de Autoridad Aeronáutica

El año 2019 cerró con la movilización más alta de toda la historia, cerca de 41,3 millones de pasajeros por los diferentes aeropuertos del Colombia. Esta cifra reflejó el impacto generado por la liberalización progresiva de la política hacia los cielos abiertos adoptada en el Acuerdo No 010 de febrero de 2019 del Consejo Directivo de Aerocivil. En el año 2020 con la aparición de la pandemia del COVID-19 que obligó a la aplicación de medidas que afectaron la movilidad en el país, se generó una fuerte caída en las cifras de movimiento de pasajeros, afectando dramáticamente la tendencia de crecimiento que se traía en décadas anteriores. Es así como en el año 2020 el movimiento de viajeros fue de aproximadamente 13,1 millones frente a 43,8 proyectados para el 2020, lo que significó una reducción cercana al 68%.

5.1.18 Medidas tomadas por Aerocivil durante la pandemia del COVID- 19

Durante la pandemia del COVID-19 Aerocivil junto con el Gobierno Nacional, jugó un papel protagónico en las decisiones de transporte aéreo garantizando el transporte aéreo en todos los aeropuertos del país, el control de tránsito aéreo y el Servicio de Extinción de incendios (SEI), permitiendo el transporte de carga, el abastecimiento de insumos asociados a la pandemia, el traslado de viajeros en vuelos humanitarios, manteniendo el sistema con los niveles de seguridad operacional, de aviación civil y de bioseguridad necesarios ante las amenazas que la reducción drástica de la actividad pudiera causar.

Se emitieron una serie de medidas y acciones tendientes a prevenir, mitigar y contener los efectos económicos generados por la pandemia en el sector aeronáutico, a través de decretos, resoluciones y circulares. La entidad construyó los protocolos de bioseguridad para el funcionamiento de los aeropuertos en la activación de vuelos domésticos e internacionales, e impulsó a las entidades del sector a generar acciones y procesos tendientes a la mitigación del riesgo de contagio del virus COVID-19. Las medidas y acciones están relacionadas principalmente con:

- Medidas en aeropuertos para la prevención, contención y mitigación del COVID-19
- Medidas de alivio para las empresas de transporte aéreo
- Gestión de servicios aeroportuarios y prestación de servicios a la navegación aérea
- Medidas para los servicios de transporte de carga
- Medidas para los servicios de transporte de pasajeros
- Medidas para los profesionales de la aviación
- Medidas para las aeronaves
- Medidas y estrategias administrativas
- Medidas económico-financieras
- Directrices de carácter jurídico y legal
- Coordinación y seguimiento alta dirección Aerocivil
- Directrices comunicaciones y prensa
- Papel ante organismos internacionales

En el año 2021 se aplicaron las siguientes acciones adicionales:

- Revisión y socialización de protocolos en aeropuertos y aerolíneas ante la variante ómicron.
- Realización de 9 Comités de Facilitación, para revisar resultados de la aplicación de medidas y protocolos, así como la socialización de estos, en aeropuertos y aerolíneas.
- Ajustes en el protocolo de rastreo y seguimiento en casos sospechosos de COVID-19 con el fin de disminuir el tiempo de aislamiento y disminuir el impacto de la variante ómicron en los vuelos
- Instalación de PMU autoridad aeronáutica, aerolíneas y Superintendencia de Transporte.

5.1.19 Reactivación del transporte aéreo

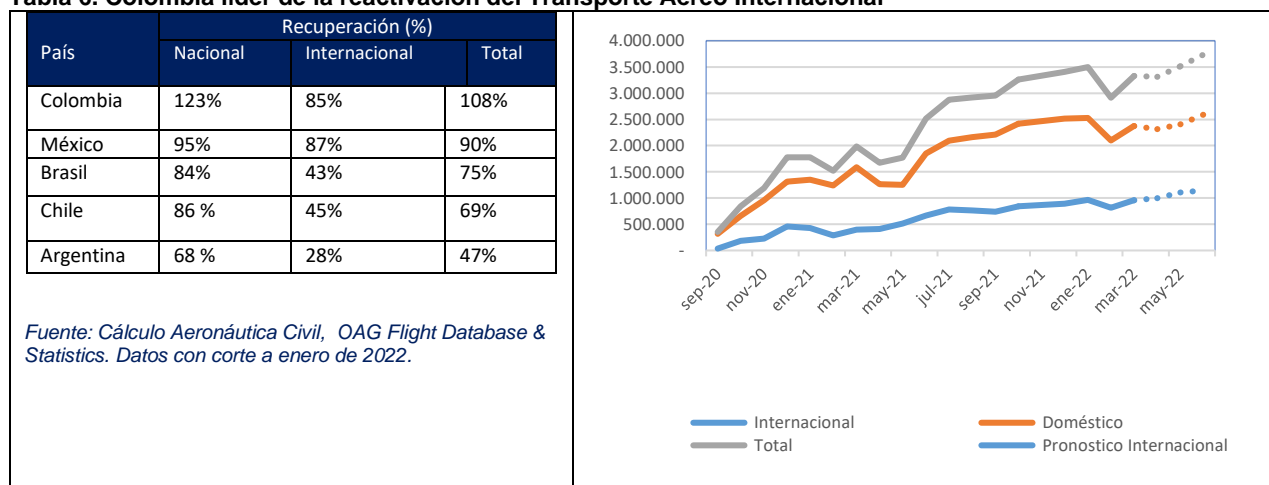
Con la declaratoria de pandemia por parte de la OMS por COVID-19, hubo una reducción casi total del transporte aéreo de pasajeros en el mundo y en el país. Sin embargo, desde el inicio de la pandemia, Aerocivil junto con el Gobierno Nacional adoptaron medidas que además de mantener la sostenibilidad del sector, se orientaron a contrarrestar los efectos negativos que se empezaban a producir sobre cada uno de los actores que forman parte de la industria aeronáutica.

Para la reactivación del sector aéreo, Aerocivil aplicó un modelo gradual de reactivación por fases iniciando con la apertura de vuelos domésticos el 21 de julio de 2020 (Pruebas piloto) y se consolidó en noviembre de 2020, llegando en ese mes a la reactivación de rutas domésticas y a 30 destinos las rutas internacionales. Lo anterior con la estricta aplicación de los Protocolos de Bioseguridad, diseñados e implementados por la Aerocivil, lo cual permitió a miles de ciudadanos movilizarse por vía aérea en condiciones de seguridad y generar confianza como gran articulador de la conectividad y reactivador de la economía.

En el año 2021 la reactivación del transporte aéreo avanzó muy rápidamente, y las cifras así lo demuestran. Entre el primero de enero y el 31 de diciembre de ese año se movilizaron por vía aérea 30.5 millones pasajeros, de los cuales, 22.5 millones corresponden a viajeros nacionales y 8 millones a pasajeros internacionales, representando un 74% de los pasajeros que se transportaron durante el mismo periodo en el año 2019. En el primer trimestre del año 2022 se movilizaron alrededor de 10.8 millones de pasajeros frente a 9.6 millones superior en el 12% a lo registrado en el primer trimestre de 2019

Respecto al transporte aéreo de carga, hay que señalar que nunca se detuvo. Durante los primeros meses de la emergencia sanitaria se presentó una afectación en términos de demanda, lo que representó una disminución en la carga de importación y exportación. Sin embargo, posteriormente con el incremento de equipos e insumos médicos necesarios para atender la pandemia tanto a nivel nacional como internacional y el fomento del e-commerce, el movimiento de carga se mantuvo en el año 2020 y superó en el año 2021 en el 4,2% lo registrado en el año 2019 movilizand 844.140 toneladas en el 2021 frente a 809.927 del año 2019.

Tabla 6. Colombia líder de la reactivación del Transporte Aéreo Internacional



Se destaca que frente a los países de la Región Colombia se ha consolidado como líder de la reactivación del transporte aéreo superando a países como México, Brasil, Chile y Argentina tal como se observa en la tabla.



Vale la pena anotar que las medidas tomadas, algunas de las cuales se continúan aplicando, se centraron en generar un equilibrio entre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud pública; dando muy buenos resultados tal como se observa en las cifras antes mencionadas. A pesar de la crisis, la infraestructura en temas de servicios aeroportuarios y de navegación aérea tampoco se suspendió; junto a las limitaciones y como consecuencia de la restricción de la operación comercial de vuelos dentro del territorio nacional, se logró avanzar y culminar obras en menor tiempo de lo programado inicialmente.

5.2 CONECTIVIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL

Con relación a la política aerocomercial internacional mediante el Acuerdo 010 del 13 de febrero de 2019 *“por el cual se adopta la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022”*, se señalan las directrices que promueven que las negociaciones de transporte aéreo internacional se realicen bajo esquemas que garanticen los criterios de múltiple designación, liberalización tarifaria, concesión irrestricta de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, cuadros de rutas completamente abiertos, que incluyan notas que faciliten la flexibilidad operacional, libertad de frecuencias y de equipos de vuelo e incorporando todas las cláusulas que faciliten la celebración de acuerdos comerciales o de cooperación y de utilización de aeronaves entre las líneas aéreas.

Los derechos de 5ª libertad del aire se negociarán de manera flexible incentivando la introducción de nuevos servicios internacionales y la entrada de competidores que beneficien al usuario del transporte. Se observará el principio de reciprocidad en el sentido que la contraparte ofrezca de manera recíproca el acceso a su mercado a las empresas colombianas.

De la misma manera en los servicios exclusivos de carga se tendrán en cuenta los criterios generales antes descritos, concediendo de forma irrestricta derechos de tráfico hasta de quinta libertad del aire. En el caso de las Regiones alejadas de los principales centros de producción y consumo y entre sí, Aerocivil expidió la Resolución 0280 de 2019 por la cual se adoptan medidas tendientes a facilitar la conectividad aérea del país en las regiones apartadas, a través del servicio de aerotaxis.

Adicionalmente, con el propósito de atender la política de racionalización de trámites a través de la simplificación de trámites en las Audiencias Públicas, la Dirección General de Aerocivil emitió la Circular de febrero 23 de 2018 mediante la cual se trazan Directrices para la evaluación de solicitudes relacionadas con nuevas rutas nacionales e internacionales e incremento de frecuencias internacionales

5.2.1 Acuerdos Bilaterales

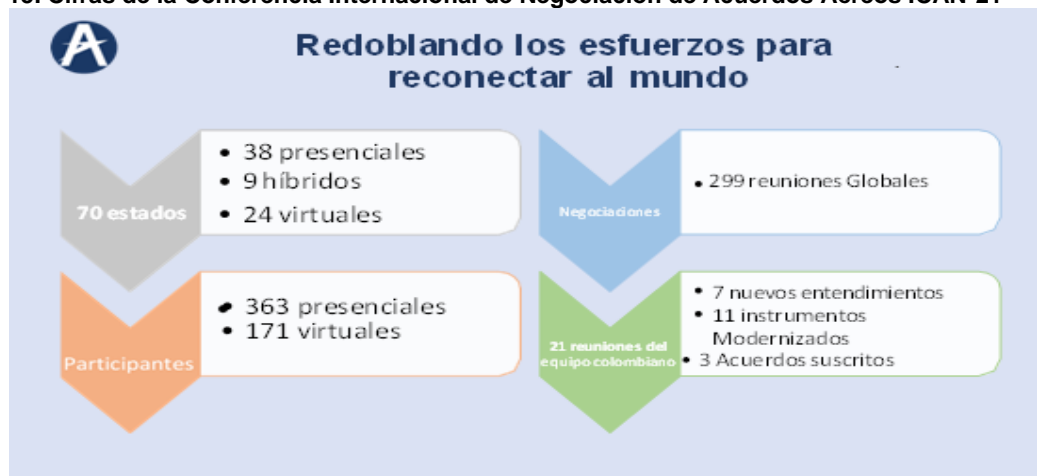
Dentro de la política del actual gobierno se intensificaron las negociaciones de acuerdos comerciales, como un mecanismo para mantener el crecimiento de la economía, aumentar los niveles de competitividad y dar especial énfasis en la conectividad y en la promoción del turismo como actividades fundamentales. Lo anterior hizo necesario asegurar el fortalecimiento del transporte aéreo, como medio necesario para el desarrollo de estas actividades de manera que se generen condiciones que faciliten el intercambio comercial, los flujos de turismo, los viajes de negocios, la conectividad de las regiones y la inserción de Colombia en el contexto de sus relaciones comerciales.

El fortalecimiento de la política aerocomercial de Colombia ha permitido la flexibilización de las condiciones de acceso al mercado de transporte aéreo. fomentar un mercado más eficiente y la conectividad con otros países, en beneficio de todos los usuarios del transporte aéreo; en ese sentido la Aerocivil avanzó en la suscripción de instrumentos bilaterales en el marco de la Política Hacia los Cielos Abiertos; se partió de una línea base de 46 acuerdos bilaterales suscritos al iniciar el año de 2018 y se propuso contar con 75 instrumentos bilaterales firmados en el año 2022 (Meta del Plan Nacional de

Desarrollo). Con la celebración de ICAN 2021 se alcanzó la meta en el 100%, contando con un total de 77 acuerdos suscritos, a diciembre del año 2021.

Adicionalmente se generaron marcos de conectividad con África, Medio oriente y el Caribe (Rwanda, Kwait y Guyana) y se modernizaron los instrumentos bilaterales con Chile, Reino Unido, Curazao, España, Nigeria, Alemania, Grecia, Luxemburgo, Emiratos Árabes, Suriname y Malasia

Gráfica 15. Cifras de la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos ICAN-21



Fuente. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Bilaterales

La Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos de la OACI, congregó 70 Estados (38 presenciales, 24 virtuales y 9 en ambas modalidades), 534 participantes (363 en personas y 171 virtuales) y 299 negociaciones constituyéndose un evento altamente exitoso tanto para el país como para todos los estados participantes, siendo el evento más importante en la aviación internacional tras el COVID.

5.2.2 Fortalecimiento de la Conectividad Nacional e Internacional

5.2.2.1 Audiencias Públicas

En el periodo comprendido entre el año 2018 y el 2022 se llevaron a cabo 17 sesiones del Comité Evaluador de Proyectos Aerocomerciales (CEPA), en las cuales se realizó la verificación del cumplimiento de los requisitos de los 79 proyectos que fueron presentados en las 19 Audiencias Públicas por los solicitantes y que incluyen tramites como la solicitud de VoBo para la adición de rutas a los permisos de operación, así como para la obtención de permisos de operación en diferentes modalidades como Explotador Extranjero de Transporte de Carga, Explotador Extranjero de Transporte de Pasajeros, en el caso de las empresas nacionales, para la obtención del permiso como empresa de transporte aéreo Troncal y Regional, así como las de Trabajos Aéreos Especiales.

Se destacan los Permisos de Operación dados en el año 2021 a las empresas Internacionales: EZ AIR, Volaris México, Volaris Costa Rica, Viva Aerobus y empresas Nacionales: Sarpa y en el año 2022 Nuevas Aerolineas como Ultra Air S.A.S que conectan a Bogotá con; Medellín Cali, Cartagena, Santa Marta y San Andrés. Medellín con; Cartagena y Santa Marta. Pereira con; Santa Marta y Cartagena



Tabla 7. Proyectos Aprobados en las Audiencias Públicas 2018- mayo 2022

AÑO	ADICIÓN NUEVA RUTA INTERNACIONAL	INCREMENTO DE FRECUENCIAS RUTA	PERMISO AEROTAXI	PERMISO CARGUERA NACIONAL	PERMISO EXPLOTADOR EXTRANJERO DE CARGA	PERMISO EXPLOTADOR EXTRANJERO DE PASAJEROS	PERMISO REGIONAL DE PASAJEROS	PERMISO TAE - AEROFOTOGRAFIA	PERMISO TAE - AMBULANCIA	PERMISO TAE - AVIACIÓN AGRICOLA	PERMISO TAE - PUBLICIDAD	PERMISO TRONCAL DE PASAJEROS	TOTAL
2018	9	1	4		4	4	2	1		1	1		27
2019	2		4	1	2	8	1		2	3			23
2020	2		2		3				3	1			11
2021	3		2			3		1	3			3	15
2022	1	2	1	1					1		1		7
TOTAL	17	3	13	2	9	15	3	2	9	5	2	3	83

Fuente. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales

5.2.2.2 Nuevas Rutas y Frecuencias

De manera continua se reciben, estudian y autorizan solicitudes de las diferentes aerolíneas para operar nuevos trayectos dentro y/o fuera de Colombia. En el marco de la directriz emitida por la Dirección General con el número 2018005032 de 23 de febrero de 2018; durante el período 2018 a mayo de 2022 se aprobaron 388 nuevas rutas de pasajeros de las cuales 206 corresponden a rutas nacionales y 182 a rutas internacionales y 17 rutas de carga internacionales.

Tabla 8. Rutas Nacionales e Internacionales aprobadas por año

RUTAS NACIONALES				RUTAS INTERNACIONALES			
AÑO	PASAJEROS	CARGA	TOTAL	AÑO	PASAJEROS	CARGA	TOTAL
2018	12	0	12	2018	17	4	21
2019	52	0	52	2019	34	9	43
2020	24	0	24	2020	27	2	29
2021	94	0	94	2021	94	2	96
2022*	24	0	21	2022*	10	0	10
TOTAL	206	0	206	TOTAL	182	17	199

Fuente. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales

*El año 2022 cubre el período enero mayo 2022

5.2.2.3 Conectividad Regional

Para fortalecer la conectividad regional Aerocivil expidió la Resolución 0280 de 2019 por la cual se adoptan medidas tendientes a prestar este servicio a través de aerotaxis, con el propósito de facilitar la conectividad aérea en las regiones apartadas del país

De esta manera se fortaleció la conectividad aérea en regiones como el Pacífico y la Orinoquia colombiana, conectando Condoto con Cartago, Medellín con Nuquí, Cali con López de Micay y Pizarro y desde Arauca; adicionalmente, se operaron vuelos entre Saravena, Tame, Cravo Norte, Rondón, Paz de Ariporo, El Troncal, antes carente del servicio de transporte aéreo; mostrando la conveniencia de fijar de carácter permanente las anteriores disposiciones y en consideración con la acogida de la iniciativa por parte de los operadores aéreos y su interés por continuar operando los destinos bajo este esquema.

En el año 2019, siete (7) empresas de Aerotaxi, informaron acogerse a la resolución 280 de 31 de enero de 2019, en la que se destacan SERVICIOS AEREOS PANAMERICANOS SAS SARPA SAS; HORIZONTAL DE AVIACION; LLANERA DE AVIACIÓN; SEARCA S.A; AMERICAS AIR; AEROPACA S.A.S, TRANSPACIFICO S.A.S, y AEROAPOYO, conectando a las regiones de nuestro país con 48

destinos, donde se destacan rutas como Medellín hacia Vigía del fuerte, Capurganá, Apartadó, Puerto Berrio, Nuquí, El Bagre, Tolú, La Macarena, Bahía Solano, Pereira Acandí, y desde Bucaramanga hacia Cúcuta, Santa Rosa del sur de Bolívar, San Gil, Ocaña, Saravena, entre otras regiones.

En el año 2020, seis (6) empresas de Aerotaxi, se acogieron a la resolución 280 de 2019, entre las que se encuentran AVE AVIACION ESPECIALIZADA, SERVICIO AEREO DE CAPURGANÁ, AEROLLANOS DE COLOMBIA, SERVICIOS AEREOS PANAMERICANOS SAS SARPA SAS, PACIFICA DE AVIACION y HELIGOLFO, con veintiún (21) rutas, rutas que cubrían regiones del oriente y occidente de Colombia.

Durante los años 2021 - 2022, no se han recibido solicitudes e información sobre operación para acogerse a la resolución 280 de 31 de enero 2019, sin embargo, se observa que las empresas continúan operando las rutas solicitadas en los años 2018, 2019 y 2020.

Hay que mencionar además que, en el marco del desarrollo de las Mesas de Conectividad Regional Aerocivil realiza llamados a las empresas no regulares (Aerotaxis y Regionales), para que sigan expandiendo su red de rutas en destinos donde no exista la actividad de operadores aéreos regulares, esto con el fin de impulsar y dar a conocer los beneficios de la resolución 280 de 31 de enero de 2021.

Así mismo, señalamos como reto de esta medida es contar con una mayor conectividad a nivel nacional sobre todo en las regiones más apartadas de la geografía colombiana, procurando mantener comunicación constante entre la Autoridad Aeronáutica, los operadores aéreos y las regiones, de igual forma es importante señalar lo siguiente:

- Buscamos impulsar el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria en algunos de los destinos en donde las empresas de transporte aéreo no regular de pasajeros están operando actualmente.
- La Oficina de Transporte Aéreo promueve y promoverá el trabajo en equipo con las áreas de la Aeronautica Civil y con las regiones si es el caso, que conforme con sus competencias se materialicen las mejoras requeridas de infraestructura de pistas o aeropuertos.
- Además, aunar esfuerzos con las entidades y gremios del sector turístico con el fin fortalecer los mecanismos que les permitan ofrecer paquetes turísticos a los destinos que puedan ser servidos por las empresas autorizadas en las modalidades de aerotaxis y/o empresas regionales. (Realización de Mesas de Conectividad).

5.2.2.4 Mesas de Conectividad Regional

El desarrollo de Mesas de Conectividad Regional se inició en el año 2018; durante el año 2020 se suspendieron temporalmente debido a la emergencia mundial sanitaria COVID 19 y se reanudaron a partir de diciembre 2020, posterior a la reactivación paulatina del servicio de transporte regular nacional en septiembre del mismo año. El objetivo de las mesas es incentivar nuevas rutas y frecuencias en las diferentes regiones del país.

Durante el año 2018 se llevaron a cabo 5 Mesas de Conectividad Regional en los siguientes departamentos:

- Quindío (Armenia) el 7 y 8 de marzo
- Atlántico (Barranquilla) el 21 y 22 de marzo
- Chocó el 4 y 5 de abril
- Casanare (Yopal) el 25 y 26 de abril
- Caquetá (San Vicente del Caguán) el 10 y 11 de mayo

En el año 2019 se realizaron 7 Mesas de Conectividad Regional aérea, en los siguientes departamentos con la participación de autoridades locales, cámaras de comercio, gremios económicos y operadores así:

- Nariño el 27 de febrero
- Tolima el 28 de marzo
- Meta (Villavicencio) el 26 de julio
- Cauca, el 16 de julio de 2019
- Mesa conjunta Guainía – Guaviare – Vaupés -Vichada el 13 de agosto
- Arauca y Casanare el 23 de agosto
- Valle y Chocó el 7 de noviembre

Como resultado de la Mesa Conjunta de Conectividad en los departamentos de Casanare y Arauca, en donde participaron operadores regulares y no regulares, empresas regionales y el Viceministerio de Turismo, se destaca la solicitud presentada por la empresa EASYFLY, a Aerocivil para adicionar a su permiso de operación la ruta Bogotá - Arauca – Bogotá, con 7 frecuencias semanales y equipo ATR42 - ATR72.

El 1 de diciembre del año 2020 se llevó a cabo 1 mesa de conectividad en el departamento de Bolívar (Mompox y Magangué).

En el año 2021 se afianzó y consolidó la conectividad regional con la realización de cinco (5) mesas de conectividad regional aérea en así:

- Málaga y San Gil (Santander) en marzo
- Tame (Arauca) en abril
- Paipa (Boyacá) en julio
- Popayán (Cauca) en agosto 2021
- El Banco (Magdalena) en septiembre 2021 y,
- Una (1) rueda de negocios en Villavicencio (Meta) junio 2021.

A través de estas mesas, la Aerocivil sirve como facilitador entre los operadores aéreos, autoridades departamentales y locales, Cámaras de Comercio, gremios empresariales y demás actores, para buscar de consensos para lograr una mejor conectividad aérea Regional y mostrar casos de negocio a los operadores aéreos sobre rutas que involucren a la región, para que éstos estimen un incremento en la oferta de servicios en nuevos destinos y/o el aumento de frecuencias en aquellas que vienen siendo servidas.

Entre otros Logros y resultados de las mesas de conectividad, se tienen:

- Visto Bueno nuevas rutas Villavicencio SARPA – VIVAAIR
- Vuelos Chárter Villavicencio EASYFLY – SARPA
- Vuelos Chárter Popayán EASYFLY
- EASYFLY manifestó su intención de operar hacia Paipa desde Medellín y Bucaramanga.

A mayo de 2022, se llevaron a cabo las siguientes mesas de conectividad aérea:

- Ibagué, Tolima el 29 de marzo de 2022
- Manizales, Caldas el 04 de mayo de 2022
- Neiva, Huila el 31 de mayo de 2022

En total se han realizado 21 mesas de conectividad aérea y una rueda de negocios en Villavicencio, en el período 2018 - a primer semestre de 2022.

Como principales logros de las Mesas desarrolladas en este primer semestre, se destacan los siguientes:

- VIVAAIR, argumentó que entrará a estudiar la viabilidad de conectar a Ibagué con Medellín.
- SARPA manifestó interés de establecer contacto con los actores de la cadena de producción turística de Manizales con el fin de explorar el mercado de ese municipio.
- VIVAAIR expresó intención de avanzar en el estudio de verificación de oferta comercial para unir a Neiva con su Hub aéreo en Medellín.
- Operadores no regulares manifestaron intención de establecer mesas de trabajo con las autoridades locales y gremios económicos de Ibagué, Manizales y Neiva con el fin de buscar alianzas comerciales que permitan el aumento de sus servicios aéreos en esos destinos.

Dentro de las actividades de seguimiento de las mesas de conectividad y en el marco de las estrategias de mejoramiento, se realiza la encuesta de satisfacción a los participantes, que representan a los operadores aéreos y de turismo que participaron en la Mesa.

Estas encuestas de satisfacción se constituyen en herramienta que ayuda a medir la eficiencia y oportunidad en el cumplimiento de compromisos que tiene la Entidad frente al Plan Nacional de Desarrollo, y la efectividad de la aplicación del plan comercial con ejecución de mediano plazo. Este impacto estará determinado por la solicitud de rutas o frecuencias por los operadores aéreos a los destinos expuestos en cada una de las mesas de Conectividad. Este impacto estará determinado por la solicitud de rutas o frecuencias por los operadores aéreos a los destinos expuestos en cada una de las mesas de Conectividad.

5.2.3 Gestión de Slots- Reactivación y organización

Ante la necesidad de expedir un marco jurídico local, pues las Directrices de IATA no son vinculantes, en mayo del año 2017, se expidió en julio de 2017, la Resolución N.º 02062, que incorporó este proceso a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) Apéndice A.

Como complemento a la implementación de la Resolución se estableció el Comité de Coordinación de Slots y Subcomité de Ejecución de Slots, espacio donde se deben discutir de manera transparente las diferencias de opiniones entre el coordinador de slots y las compañías aéreas, además de consensuar las decisiones de gran impacto para la industria, como las declaratorias de capacidad y los cambios de nivel de aeropuerto.

5.2.3.1 Principales acciones

Obligatoriedad de contar con un Slot aeroportuario para poder efectuar sus operaciones. Operadores no regulares del aeropuerto Eldorado de Bogotá: oficializada mediante oficio 1067. 2019031888, de 12 de agosto de 2019 y circular (Circulares de información Aeronáutica) A02/C02 de 2019, requisitos de solicitudes de slot aeroportuarios para las operaciones no regulares en el Aeropuerto Internacional Eldorado.

Procedimiento de asignación de los slots sanitarios para reactivación del sector aéreo: mediante circular 1067-2020021210 de 24 de julio de 2020, se informa sobre el proceso de asignación de los slots sanitarios para la reactivación del sector aéreo en el marco de la pandemia generada por el COVID-19 y tras el levantamiento de la cuarentena establecida en los Decretos 457 y 531 de 2020 de marzo de 2020 y el restablecimiento del servicio de transporte público de pasajeros.

Lo anterior, con el fin evitar la congestión y mantener el control de los pasajeros permitiendo balancear, tanto la capacidad de procesamiento de pasajeros de los aeropuertos del país frente a las medidas de bioseguridad con las operaciones aéreas, como la demanda de operaciones con la capacidad del aeropuerto en un sistema en donde se atienden pequeñas ciudades con recursos limitados.

Mediante resolución 2473 de 26 de octubre de 2021, se reformó la normatividad de slots. Los objetivos



fundamentales trazados en dicha reforma fueron: a) reforzar el rol de autoridad de la Aerocivil por medio de los controles, la implementación y entrada en vigencia del nuevo régimen sancionatorio especial para operadores No regulares y b) diferenciar las funciones y roles entre la coordinación de slots y (DSNA) Dirección de Servicios a la Navegación Aérea (hoy Secretaría de Servicios a la navegación aérea), consistente en las etapas de Planeación y Ejecución de la operación y las de Autoridad Administrativa.

La reforma a la normatividad en Colombia se realizó con base en la WASG (Norma IATA), quedando a la vanguardia de la normatividad mundial vigente.

Tabla 9. Resultados representativos de la gestión de Slots

Asunto	Descripción
Pioneros en la Región Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) en temas de Coordinación de Slot.	La Coordinación de Slot posiciona a Colombia y a la Aerocivil como pioneros y ejemplo para Latinoamérica en temas de Coordinación de Slots Aeroportuarios. (actualmente asesoramos a Lima/Perú, Ciudad de México/México, Cuba y Costa Rica).
Primer Comité de Coordinación de Slot en Latinoamérica	El primer Comité de Coordinación de Slot de la historia en Latinoamérica, tuvo lugar en las instalaciones de la Aerocivil (CEA) en la ciudad de Bogotá en mayo de 2018, en el que se formalizó la presentación de los Estatutos del Comité de Coordinación de Slots y los Reglamentos del Subcomité de Ejecución de Slots, y a su vez se eligió al Presidente, Vicepresidente y Secretario.
Pioneros en Latinoamérica en la adopción de un marco jurídico de Coordinación de slots.	Bajo el marco jurídico incorporado el 18 de julio de 2017 al RAC, a través de la Resolución No. 02062, se ha logrado un mayor control de la operación en los Aeropuertos congestionados, concientizando sobre el adecuado uso de los recursos.
Realización Workshop 2018. Worldwide Airport Slots	Se convoca a toda la comunidad aeronáutica nacional y la internacional con operaciones en Colombia con una alta afluencia de participantes; en la que la panelista principal fue la señora Arantza Mendicó, representante de Worldwide Airport Slots de ATA.
Visualización Global de la demanda Vs. capacidad en aeropuertos de Colombia	<ul style="list-style-type: none"> - Se genera un orden lógico a la operación bajo un marco jurídico y procedimental, guía para las aerolíneas, explotadores de aeropuertos y otros operadores de aeronaves que operan o piensan operar en Colombia. - Se contribuye al ordenamiento de la demanda de tráfico desde la planificación, evitando en la medida de lo posibles fluctuaciones o sobredemandas que generan congestión, demoras y cancelaciones el día de la operación. - Se contextualiza de forma básica las limitantes y problemas inmediatos a atender en temas de infraestructura, recursos técnicos, procedimientos, sistemas y talento humano necesarios para optimizar la operación en los aeropuertos a nivel nacional.
Incursión de nuevos aeropuertos al proceso de Coordinación de slots	Dado el crecimiento exponencial del tráfico, los altos niveles de congestión, y la iniciación de obras y mantenimiento de pista, del Aeropuerto José María Córdoba (MDE) se determinó realizar la Declaración Temporal a nivel mundial como Aeropuerto coordinado nivel 3 IATA, para la Temporada W18. El aeropuerto de Cartagena (CTG) debido a su falta de posiciones de parque ha solicitado reiteradamente se formalice ante la IATA como aeropuerto Nivel 2, con el fin aplicar medidas de capacidad sobre la congestión en horas pico.
Asistencia a Slots Conference.	Teniendo en cuenta la declaratoria de nivel 3 del aeropuerto de Bogotá, es un compromiso asistir a cada evento de la Slot Conference, para lo cual se ha gestionado desde la fecha de expedición de la norma, la participación del Coordinador de Slots en las conferencias siguientes: 142nd Slot Conference- Vancouver, Canada. 141st Slot Conference- Madrid, Spain. 140th Slot Conference- Kuala Lumpur, Malaysia. 139th Slot Conference- Atlanta, USA. 144th Slot Conference- Cape Town, Sud Africa 145th Slot Conference- Brisbane, Australia 146th Slot Conference- Virtual (Por COVID-19)
Realización 1er. Subcomité de Ejecución de Slots Oficial	Se instaura el primer Subcomité de Ejecución de Slots, en agosto 2018; se tratan temas de malas prácticas del uso de slots, y se informa a los participantes que la empresa AVIANCA en su operación de Summer 18 no contará con históricos.
Capacitaciones.	Inducción y retroalimentación de los operadores aéreos que incursionaron al proceso de Coordinación de Slots, así como al nuevo personal del área de itinerarios de las aerolíneas. Adicionalmente, se realizó la inducción al concesionario del aeropuerto de Medellín para su categorización como aeropuerto coordinado.
Versión final acuerdo de servicio entre Satena, Fuerza Aérea & Aerocivil.	Se realiza el documento final del acuerdo de servicio entre las partes citadas, con la finalidad de aprovechar la capacidad de los recursos cuando se identifique por alguno de estos operadores que no podrán utilizar el slot asignado y autorizado, propiciando esta iniciativa que se puedan intercambiar de manera ágil estos slots entre ellos mismos en la fase operacional.



Asunto	Descripción
Lineamientos sobre asignación de Slots en rutas críticas o sociales.	Se implanta la directriz informal de reservar la asignación de slots a aquellas rutas que son importantes para mantener la conectividad del país, en la que las condiciones de estas operaciones aéreas corresponden de lugar apartado del país o con poca oferta de frecuencias, teniendo en consecuencia una prioridad en la asignación de slots, en la que se reserva el derecho de la asignación de slots del POOL del Coordinador de Slots.
Compromisos pactados entre el Concesionario Opain & Aerocivil asociados con enmiendas de Capacidad	<p>Teniendo en cuenta la dificultad de las medidas de control y la supervisión del uso slots por falta de talento humano, en la que es de conocimiento público que los datos sobre slots en el sistema SCORE podría estar generando una demanda ficticia por parte de las aerolíneas, se ha generado un acuerdo con Opain para estudiar el asunto.</p> <p>La Aerocivil con el concesionario Opain ha acordado que las solicitudes que el sistema Score niegue por falta de capacidad, podrán ser revisada por Opain a modo de un concepto de viabilidad o enmienda de la capacidad de ser necesario, el cual estas solicitudes independientemente de que generen Overloads, se aprobarán teniendo como respaldo la viabilidad del explotador aeroportuario.</p>

Fuente. Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Bilaterales

5.2.4 Fortalecimiento de la Regulación Aeronáutica Aerocomercial

Durante el periodo 2018-2021, se implementaron propuestas regulatorias que modernizaron el marco legal y técnico en torno al cual se desarrollan las actividades aerocomerciales. En ese sentido se adoptó el RAC 5 Actividades de Aeronáutica Civil- Servicios Aéreos Comerciales mediante resolución No 01174 del 21 de junio de 2021. Este Reglamento aplica a:

- Las empresas colombianas, constituidas o en vías de constitución, solicitantes de un permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público y/o de trabajos aéreos especiales.
- Las empresas colombianas, que ya estén debidamente constituidas y sean titulares de un permiso de operación para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público y/o de trabajos aéreos especiales, y a las actividades de aeronáutica civil que se ejecuten en virtud de tales permisos.
- Las empresas extranjeras titulares de un permiso de operación y/o certificado de operación en su país de origen, para prestar servicios aéreos comerciales, que sean solicitantes o titulares de una autorización para prestar tales servicios hacia, o desde Colombia y las actividades de aeronáutica civil que ejecuten en virtud de tal autorización.

Las empresas de servicios aéreos comerciales se clasifican así:

Tabla 10. Clasificación de las actividades de servicios aéreos comerciales

SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES		
Categoría	Modalidad	Certificación
Transporte Público	Regular o No Regular de Pasajeros	RAC 119 RAC 121 RAC 135
	Regular y No Regular de Carga	RAC 119 RAC 121 RAC 135
Trabajos Aéreos Especiales	Aviación Agrícola	RAC 137
	Operación de Dispersión (Diferente de Aviación Agrícola)	RAC 138
	Operación de Carga Externa	
	Operación de Tareas Especializadas	

Fuente. RAC 5. Secretaría de Autoridad Aeronáutica.

5.2.5 Protección a usuarios

La Aerocivil bajo sus facultades de Protección a los Usuarios del transporte aéreo atendía las reclamaciones de los usuarios por deficiencias en la prestación del servicio; bajo esta premisa era

competente para conocer, atender y resolver las reclamaciones de pasajeros con ocasión del servicio prestado.

En el año 2018 se resolvieron 649 quejas del año 2017 y 115 quejas del año 2016; adicionalmente se recibieron 6.687 quejas, las cuales fueron cerradas en el año 2019 de la siguiente manera:

- Compensación: De 6.263 usuarios, que a través de reclamaciones habían informado a la autoridad.
- No procede: 71 quejas que no eran atribuibles a Empresas Aéreas por deficiencias en la prestación del servicio del transporte aéreo.
- Queja repetida: 154 quejas que fueron ingresadas simultáneamente por los usuarios, con los mismos hechos y en el mismo periodo de tiempo.
- Trasladas: 199 Quejas que fueron trasladadas, para la investigación administrativa con formulación de Pliego de cargos.

5.2.6 Transición de Quejas a la Superintendencia de Industria y Comercio y a la Superintendencia de Transporte

En septiembre de 2018 Aerocivil realizó una alianza estratégica con la Superintendencia de Industria y Comercio, con el propósito de unificar el trámite de quejas y reclamos del servicio aéreo a través de la plataforma “*SIC Facilita*”, de manera que en un corto tiempo los usuarios recibieran una compensación o logaran un arreglo directo con los operadores aéreos.

En tal sentido las quejas que a partir de esta fecha llegaron a la entidad, fueron direccionadas a SIC Facilita, si la pretensión del usuario obedecía a compensación; por el contrario, cuando el usuario pretendía una sanción al Operador aéreo, se tramitaba por competencia a Aerocivil.

En el año 2019, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, otorgó a la Superintendencia de Transporte las facultades de protección a los derechos de los usuarios del transporte aéreo, así como las facultades sancionatorias para este aspecto, razón por la cual desde la entrada en vigencia de la Ley 1955 de 2019 a la fecha se ha dado trasladado a la Superintendencia de Transporte como entidad competente, de 2.674 solicitudes de los usuarios de transporte aéreo.

5.2.7 Fortalecimiento de Intermediaciones en Aeropuertos

Aerocivil implementó el proceso de intermediación o arreglo directo en sitio, con el fin de acompañar y guiar e intervenir ante las aerolíneas, a los usuarios, cuando se presentan deficiencias en la prestación del servicio. A mayo de 2022 se han adelantado alrededor de 15.300 intermediaciones.

5.2.8 Promoción de la conectividad interurbana o regional facilitando la operación de helicópteros

La Autoridad de Aviación Civil, ha participado activamente en la implementación de estrategias que hagan posible que las aeronaves puedan operar con la versatilidad de sus diseños mientras se respetan las limitaciones del certificado tipo. Así las cosas, se estableció contacto con la Fuerza Aérea Colombiana y con nuestro proveedor de servicios a la aviación con el fin de motivar nuevos modos de operación que se encontraban limitados en el Estado colombiano. Lo anterior, por ejemplo, hará posible la operación de helicópteros en las ciudades y el desarrollo de un nuevo modelo de negocio. Es importante continuar con las gestiones regulatorias, legales y técnicas, así como realizar concertaciones con las autoridades militares para permitir el uso de dispositivos de visión nocturna para dinamizar esta operación en Colombia.



5.3 COMPETITIVIDAD

5.3.1 Mesas Estratégicas ANI-MINTRANSPORTE-AEROCIVIL

Se continúa con la coordinación y relación estrecha entre Aerocivil y ANI mediante la coordinación de mesas a nivel estratégico entre ANI – Mintransporte - Aerocivil con el propósito de coordinar proyectos en concesiones actuales y futuras APPs.

La Aerocivil y la ANI suscribieron en octubre de 2018 el Convenio de Cooperación PC-008-2018 con el objeto de dar, en lo que a cada entidad corresponda toda la cooperación y colaboración técnica, operativa, administrativa, financiera, jurídica, contable, logística, de capacitación, de transferencia de conocimiento y de gestión documental, requerida de acuerdo con sus funciones, en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y cualquier otro tipo de Asociación Público - Privada referida a las áreas de los aeródromos - lado aire y lado tierra, definidas éstas de acuerdo con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

5.3.2 Catálogo de Servicios en Aeropuertos y Guía A, B, C de los Aeropuertos

Se dispone de la Publicación en la página web de AEROCIVIL sobre información relacionada con Catálogo de Servicios en Aeropuertos y Guía A, B, C de los Aeropuertos a cargo de la Entidad, como un medio para que los usuarios y pasajeros tanto internacionales como nacionales conozcan los servicios que encontrarán en los aeropuertos en Colombia.

5.3.3 Competitividad en los Servicios Aeroportuarios

- Se ampliaron desde el 1 de enero de 2019 y hasta el 25 de septiembre de 2020 (fecha prevista de finalización del contrato), las disposiciones compensatorias al Concesionario de disminución en la tasa aeroportuaria internacional, aumento de la tasa aeroportuaria nacional y la disminución de la contraprestación de Aerocivil del 22.35% al 11.175% del Ingreso bruto; medidas adoptadas con otrosíes No. 008, 013 y 014 del contrato de concesión del aeropuerto de Cartagena.
- La Aerocivil mediante Resolución 04279 del 23 de diciembre de 2019, modificó la Resolución de Tarifas 002379 del 30 de junio de 2000, con el fin que el Concesionario Aerocali pudiese otorgar descuentos sobre las tarifas a los nuevos operadores, rutas y frecuencias o a quienes incrementen pasajeros, como medida para fortalecer el tráfico aeroportuario.
- Con el fin de ofrecer tarifas por derechos y tasas aeroportuarias más competitivas en el aeropuerto internacional Rafael Núñez de Cartagena, Aerocivil expidió el 21 de junio de 2021 la Resolución 01169 que establece y regula los conceptos por ingresos regulados, cedidos en virtud del contrato de concesión al concesionario, régimen de tarifas, metodología de actualización, recaudo, pago y exenciones aplicables a las tasas y derechos para dicho aeropuerto.
- Adicionalmente expidió la Resolución No 02010 del 13 de septiembre de 2021, se establece y regula los conceptos por ingresos regulados cedidos en virtud del contrato de concesión al concesionario, régimen de tarifas, metodología de actualización, recaudo, pago y exenciones aplicables a las Tasas y Derechos para el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de la isla de San Andrés, resultante del proceso de adjudicación de la Iniciativa Privada que estructura la ANI para entregar en concesión el aeropuerto de San Andrés.

5.3.4 Recategorización de aeropuertos

- Resolución 00109 del 21 de enero de 2022, por medio de la cual se establecen las tarifas por

Derechos de Aeródromo, Recargos, Estacionamiento, Servicio de Protección al Vuelo, Sobrevuelos, Tarifa Operacional Anual y Tasas Aeroportuarias para el año 2021.

La finalidad es racionalizar las tarifas de derechos de Aeródromo, servicios de protección al vuelo y servicios de estacionamiento. Esta medida otorga los siguientes beneficios:

- Aeropuertos Santiago Pérez Quiroz de Arauca, El Edén de Armenia, El Yopal de El Yopal, Gustavo Artunduaga Paredes de Florencia, San Luís de Ipiales, Benito Salas de Neiva, Antonio Nariño de Pasto, Perales de Ibagué y Vanguardia de Villavicencio.
- Apoyo a más de 50 empresas explotadoras de aeronaves que han operado en los últimos 3 años en estos aeropuertos.
- Descuentos en servicios de protección al vuelo, derechos de estacionamiento y derechos de aeródromo de hasta un 46%.
- Aporte al transporte aéreo colombiano con los que se espera beneficiar a más de dos millones trescientos mil pasajeros con mejores tarifas en sus tiquetes aéreos

5.3.5 Concesiones aeroportuarias

5.3.5.1 Contratos de Concesión No.0186 de 1996 - Otrosí No.04 -2010 del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena - Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A.- SACSA

- Se firmó Convenio Interadministrativo 19000873 H3 de 2019 entre AEROCIVIL, ACUACAR con EDURBE, a fin de dar cumplimiento al Auto interlocutorio 354 de 2015 interpuesto por el Tribunal Administrativo de Bolívar, el cual ordenó, entre otros puntos, adquirir las mejoras en el área donde se debe construir la barrera contrarruido. Dicho convenio fue fallido por incumplimiento de EDURBE, el cual se encuentra en proceso jurídico. Sin embargo, se resalta como acción administrativa de Aerocivil, dadas las externalidades, dificultades y problemas en la zona para dar cumplimiento del fallo
- La Aerocivil emitió concepto favorable para que la ANI suscribiera el Otrosí No.17 al Contrato de Concesión 0186 de 1996 - Otrosí No.04, con el cual se realiza el rebalanceo de la obligación suspendida para la construcción de la barrera contra ruido que se encontraba a cargo del concesionario, por la de operación y mantenimiento del aeropuerto por el término de 2 meses a partir del 26 de septiembre de 2020; así mismo, mediante Otrosí No.18 de fecha 23 de noviembre de 2020 las Partes prorrogaron el plazo del Contrato de Concesión por un término de cuatro (4) meses como un mecanismo de compensación transitoria y parcial por los efectos económicos del COVID-19 en el Contrato de Concesión, mientras la ANI y los Concesionarios culminaban las mesas de trabajo para la suscripción del Memorando de Entendimiento - MoU.
- Consecuencia del MoU suscrito el 15 de febrero de 2021 entre la ANI y los Concesionarios del modo aeroportuario, mediante Otrosí No.19 al Contrato de Concesión 0186 de 1996 - Otrosí No.04 -2010 se prorrogó el plazo hasta el 31 de julio de 2022.
- Posteriormente se concedió Prórroga por compensación hasta el 31 de diciembre de 2022 y se aumentó la contraprestación entre el 11,175% y 57,572%.

5.3.5.2 Contrato de Concesión 058-CON-2000 del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira que sirve a Cali celebrado con la Concesión Aerocali

- Se adelantaron las obras de adecuación de espacios de autoridades DIAN, Policía y Migración Colombia en el nuevo terminal internacional finalizaron el 22 de marzo de 2018.
- Considerando la procedencia del Memorando de Entendimiento – MoU, suscrito entre la ANI y los Concesionarios el 15 de febrero de 2021, la Aerocivil el 29 de marzo de 2021, emitió concepto favorable con el objeto de que la ANI en ejercicio de sus funciones y competencias, realice la

compensación de saldos contables en el marco de la propuesta de la Agencia y las modificaciones contractuales necesarias para extinguir la obligación. De igual forma, pacte la modificación contractual de fijar una contraprestación variable única del 52% sobre los ingresos regulados y no regulados después de devoluciones y descuento comerciales autorizados, con pago mes vencido a partir de 2 de septiembre de 2020". Mediante Otrosí 9 al Contrato de Concesión 058-CON-2000, se prorrogó el contrato hasta julio de 2022.

- Posteriormente se Prorrogó por compensación hasta el 31 de diciembre de 2022 y se fijó la contraprestación en 52% (pago mes vencido).

5.3.5.3 Contrato de Concesión del Aeropuerto El Dorado de Bogotá

Prórroga por compensación hasta el 13 de agosto de 2030.

5.3.5.4 Proceso de reversión y retoma de los aeropuertos de Cali y Cartagena

Con motivo de la finalización de los contratos de concesión de los aeropuertos de Cali y Cartagena, Aerocivil ha iniciado el proceso de planificación de las actividades que conducirán a la entrega de estos aeropuertos.

Se ha estructurado el siguiente cronograma con el fin de realizar el proceso de reversión de estos aeropuertos; su cumplimiento está sujeto a la disponibilidad de recursos que gestionará la Entidad, para iniciar la operación de los aeropuertos una vez sean entregados a Aerocivil.

Gráfica 16. Cronograma de Reversión aeropuertos de Cali y Cartagena



Fuente. Secretaría de servicios Aeroportuarios. Dirección de concesiones

Se tiene previsto que para la retoma de las concesiones se requerirán aproximadamente \$109 mil millones para los 2 aeropuertos, valor que se encuentra en proceso de formalización por parte de las diferentes áreas de acuerdo con su competencia.

5.3.6 Iniciativas Privadas -IP-

5.3.6.1 Iniciativa Privada Aeropuertos del Suroccidente Colombiano

- La Aerocivil acompañó el proceso de socialización de los Planes Maestros elaborados por la Iniciativa Privada, los cuales fueron presentados en el año 2019 ante las comunidades de Neiva, Ibagué, Armenia, Cali y Buenaventura. El resultado de este proceso dio como resultado la aprobación de los

Planes Maestros de los Aeropuertos de Neiva, Ibagué y Buenaventura mediante Resoluciones 01386,01387 y 01388 de Julio de 2020.

Actualmente esta Iniciativa Privada se encuentra en proceso de ajustes por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se tiene previsto que sea adjudicada en julio de 2022.

5.3.6.2 Iniciativa Privada SAB

- La Aerocivil desarrolló estudios con el consorcio colombo francés DSNASVCES-PMO-001-2019, con el fin de analizar el espacio aéreo de Bogotá; el resultado indicó que no es recomendable construir una tercera pista en el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.

5.3.6.3 Iniciativa Privada Campo de Vuelo

- Aerocivil y ANI desarrollaron mesas de trabajo para determinar la viabilidad de la Iniciativa Privada Campo de vuelo, dejando como resultado que la Entidad actualmente se encuentra operando y administrando las pistas del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento cumpliendo con los estándares para tal fin. Adicionalmente la Aerocivil ha contratado aproximadamente el 80% de las obras de las obras y mantenimiento previstos en el Alcance de la Iniciativa para garantizar el óptimo funcionamiento del campo de vuelo del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.

5.3.6.4 IP de APP aeropuerto Cartagena de Indias.

- El proyecto se encuentra en etapa de factibilidad en la Agencia Nacional de Infraestructura. Desde la Aerocivil se ratificó, la cesión total de la licencia ambiental.

5.3.6.5 IP de APP Ciudadela aeroportuaria de Cartagena

- **Objeto:** Estudios, diseños, construcción, operación y mantenimiento de unas nuevas instalaciones aeroportuarias para la ciudad de Cartagena de Indias. Luego de surtir toda la revisión del proyecto por parte del prestador de Servicios de la Aerocivil, se concluyó que el Originador deberá presentar un estudio de seguridad operacional de un aeropuerto, el cual debe ajustarse a lo establecido en el “Manual de uso de Navegación basada en performance para el diseño de espacio aéreo” (Doc. 9992 OACI) y sus cuatro fases reportadas (Planificación, Diseño, Validación e Implementación).

Para definir la viabilidad y factibilidad del proyecto por la Aerocivil, el Originador deberá entregar los estudios completos de las fases de Planificación y Diseño del Documento 9992 de OACI, y la Agencia en su área de Estructuración, deberá vincular dentro de los pliegos de condiciones el desarrollo de las fases de Validación e Implementación, las cuales deberán ser enviadas nuevamente en la Etapa de pre-construcción para revisión de conformidad por parte de la autoridad aeronáutica. El estudio actualmente se encuentra en desarrollo del Originador.

5.3.6.6 Proyecto de Iniciativa Privada San Andrés Islas y Providencia.

- La entidad, acogiendo a la formulación presentada por la ANI y el Originador del proyecto, de implantación de la nueva terminal aérea del aeropuerto, y la recomendación de la contratación del estudio aeronáutico por parte del futuro concesionario durante la etapa de pre-construcción del contrato de concesión que se derive del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada, emitió “Visto Bueno” para continuar con el trámite de aprobación por parte de las entidades del Gobierno Nacional frente al proyecto de Asociación Público Privada del citado proyecto.



5.3.7 Calidad de concedente desde el punto de vista contable

La Contaduría General de la Nación como ente regulador y normalizador de la contabilidad del sector público en Colombia, emitió conceptos concluyentes, estableciendo que la Aerocivil será la Entidad Concedente, para efectos contables, que deberá Reconocer, Medir, Revelar y Presentar en sus Estados Financieros los hechos económicos de los activos y pasivos asociados a las concesiones aeroportuarias. Esto conllevó a la estructuración de un Plan Conjunto entre las entidades para la ejecución de la tarea, de conformidad con lo establecido en el Marco Regulatorio para las Entidades de Gobierno, en especial el artículo séptimo transitorio a Resolución 602 de 2018.

La entidad concedente es aquella que tiene el control de los activos en concesión, de los cuales espera obtener un potencial de servicio o generar beneficios económicos futuros, y que asume los riesgos y pasivos asociados a dichos activos. Lo anterior, con independencia de que la entidad concedente tenga la titularidad legal de los activos en concesión o suscriba el acuerdo de concesión. Por su parte, los activos en concesión son aquellos utilizados en la prestación del servicio o para uso privado, los cuales pueden ser proporcionados por el concesionario o por la entidad concedente. En el primer caso, el concesionario puede construir, desarrollar o adquirir dichos activos. En el segundo caso, los activos en concesión pueden estar relacionados con activos existentes de la entidad concedente o con la mejora o rehabilitación que se les haga a estos.

5.4 INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Con el propósito de fortalecer la infraestructura aeroportuaria acorde con el crecimiento de la demanda, se están interviniendo las diferentes terminales áreas del país, con proyectos en ejecución y recientemente adjudicados, con una inversión total de 3,6 Billones de COPs, en el periodo 2018-2022 siendo ejecutadas obras que benefician a todos los municipios del país y ciudades tales como Leticia, Yopal, Pasto, Ipiales, Popayán, Armenia, Buenaventura, Cali, Riohacha, Valledupar, Cartagena, Santa Marta, Cúcuta, Bucaramanga, Barrancabermeja, San Andrés y Providencia, entre otras, para mejorar los índices de seguridad operacional, la conectividad y potenciar la economía y el turismo de las regiones.

5.4.1 Inversiones en Infraestructura Aeroportuaria

La implementación del PRI permitió obtener resultados de gran impacto en los proyectos de los aeropuertos: El Edén de Armenia, Antonio Nariño de Pasto, Alfredo Vásquez Cobo de Leticia, El Embrujo de Providencia, Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, y aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá, y permitió continuar con las intervenciones en la infraestructura de estos aeropuertos:

5.4.1.1 El Embrujo de Providencia

- El proyecto de Ampliación de la plataforma y obras complementarias se recibió suspendido en enero del año 2018 con un avance del 4.00 %; Durante el inicio del presente gobierno se logró la realización de un contrato de transacción que le permitió culminar la construcción de obras complementarias, y ampliación de pista, plataforma y mantenimiento de pista, generando 50 empleos directos.

La Pista se rehabilitó y pasó de pavimento flexible a pavimento rígido; se intervino un área total 24.960 mt². De igual manera en las calles de rodaje se cambió de pavimento flexible a pavimento rígido, siendo el área intervenida de 465 m², se realizaron obras complementarias que incluyeron pavimentación de la calle de salida SEI, rehabilitación de box coulvert en cabecera 35, mantenimiento de canales existentes y mejoramiento y adecuación del pavimento en la vía de acceso zona exterior a lado aire. con un área total intervenida de 1.100 m². Con una inversión de \$33.153 millones.

- La pista del Aeropuerto El Embrujo se constituyó en “infraestructura indispensable” para permitir la llegada por vía aérea de la ayuda humanitaria, de los representantes del gobierno nacional y los contratistas que actualmente reconstruyen la isla, luego del paso del huracán IOTA, en noviembre de 2020.
- El proyecto de la Construcción de la torre de control, iniciado en febrero de 2020, se terminó unilateralmente debido a que el contratista no contaba con capacidad financiera para realizar el proyecto, y solo entregó diseños a satisfacción para un porcentaje total ejecutado del 2%, actualmente se tramita sancionatoria a contratista de obra. Inversión del Gobierno Nacional en el proyecto: \$ 10.260 millones incluida la interventoría. Generó 15 empleos directos. El contratista entregó Estudios y Diseños contra Huracanes categoría No. 05.
- En octubre de 2020 se concluyó el mantenimiento de edificaciones, con una inversión de \$251 millones.
- Se encuentra en ejecución la Asistencia técnica y administración de recursos para desarrollar la nueva terminal, plataforma e infraestructura conexa del Aeropuerto, incluida Interventoría. La realización de este proyecto genera 50 empleos directos. Inversión de \$58.742 millones incluida la Asistencia Técnica administrativa de Findeter y la interventoría.
- Actualmente se realiza la construcción de la torre de control, con una inversión de \$16.109 millones, incluida la asistencia técnica administrativa de Findeter e interventoría.
- Se finalizó el contrato de cerramiento con malla y tubería existente, con un plazo de ejecución de 60 días y un valor de \$721.394.180.

5.4.1.2 Alfredo Vásquez Cobo de Leticia (Amazonas)

El proyecto se recibió en enero de 2018 con un avance del 59 %. En diciembre de 2020 se entregaron las obras de modernización del Aeropuerto Internacional de Leticia con la construcción de la terminal aérea más grande del sur del país, pasando de 1.704 a 11.136 m² con llegadas y salidas internacionales, un terminal de carga con 8 bodegas amplias para entrada y salida de mercancía, y las instalaciones administrativas para la DIAN y la Policía.

Adicionalmente entró en funcionamiento la zona de urbanismo de 46 mil metros cuadrados que contempla áreas comunes, parqueaderos, vías de acceso y ciclorruta. De la misma manera se entregó el cuartel de bomberos, se amplió la pista en 300 metros garantizando una mayor longitud de pista efectiva, se realizó la construcción y ampliación de una nueva plataforma que pasó de 16.206 a 43.071 metros cuadrados y se culminó la construcción de la torre de control que pasó de 115 a 1.877 m². Con una inversión total de \$244.234 millones.

La moderna terminal aérea de Leticia fortalece la conectividad aérea nacional e internacional con la región amazónica, se convierte en un nodo importante que genera turismo y contribuye a la reactivación económica de la región y del país.

Este aeropuerto obtuvo en el año 2021 certificación huella de carbono (SGS), Junto con el aeropuerto El Edén de Armenia.

Se encuentra en ejecución la rehabilitación de la Pista, construcción cerramiento y Franjas de Seguridad, con una inversión de \$56.694 millones



5.4.1.3 Antonio Nariño de Pasto (Nariño)

El proyecto se recibió en enero de 2018 con un avance del 69.60% y en octubre de 2020 se entregaron las obras de modernización del aeropuerto, se culminó la construcción del terminal de pasajeros, torre de control, instalaciones administrativas y su puesta en funcionamiento. El terminal de pasajeros pasó de un área de 1.672 m² a un área de 5.958 m², la torre de control pasó de un área de 57 m² y 9m de altura a un área de 757 m² y altura de 27m; el edificio administrativo pasó de un área de 222 m² a un área de 1.348m². Se culminaron las obras civiles de la vía alterna de acceso, cerramiento y PTAR. Inversión de \$119.152 millones

Se culminaron los estudios, diseños de ingeniería y construcción de infraestructura complementaria, cerramientos, plataforma y gestión social, predial, ambiental y los estudios y diseños de ingeniería para la rehabilitación de la pista. Con una inversión de \$12.213 millones.

Se rehabilitó la pista mejorando la resistencia que permite aumentar la capacidad de carga y se continuó con la modernización en la infraestructura del aeropuerto durante el año 2021. Se realizó rehabilitación del sistema de drenaje del aeropuerto, mejorando la seguridad operacional del aeropuerto. Actualmente se adelanta el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra.

Se generaron 200 empleos directos durante la ejecución del proyecto. Inversión \$56.350 millones incluida la interventoría.

5.4.1.4 El Edén de Armenia (Quindío)

Se culminó la construcción y Ampliación de la nueva plataforma internacional en 14.750 mts. con 3 posiciones adicionales de parqueo para Aeronaves tipo Charlie, pasando así de 4 a 7 espacios disponibles, en una plataforma que contaba con un área inicial de 20.150 metros cuadrados, paso a 34.900 mts². También se culminó la construcción la torre de control, se pasó de una torre 28 mt de altura con 450 mt² de área, a una torre de 33 mt de altura y un área de 708 mt² con una inversión de \$31.679 millones.

Se culminaron los estudios, diseños y la construcción de franjas de pista y zona RESA en la cabecera 02, se pasó de operación de pista con 2.320 ML a 2.501 ML, con una inversión de \$12.587 millones.

Se finalizó la construcción del terminal internacional y mantenimiento lado aire, la terminal paso de 3.486 mt² a una nueva terminal de 8.224 mt² de área y mantenimiento de pista y calles de rodaje. Con una inversión de \$71.736 millones.

Se finalizaron los Estudios y Diseños de la torre de control, plataforma y terminal y obras de mantenimiento.

Actualmente se están realizando los estudios, diseños y construcción de plataforma, asistencia en tierra de aeronaves, vía interna, adecuaciones y mantenimiento lado aire y lado tierra por valor de \$ 2.852 millones

5.4.1.5 Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés

- Se realizó la construcción de 5.657 metros lineales de cerramiento con galvanizado tipo bezinal, con una inversión de \$5.539 millones.
- Actualmente se está construyendo la nueva torre de control de nueve pisos de altura que permite perfecta visibilidad para el control de tráfico aéreo, solucionando los inconvenientes de la antigua, generando 25 empleos directos. Inversión \$14.888 millones incluida la interventoría.
- Se realizaron los diseños y mantenimiento de la plataforma, generando 25 empleos directos. Inversión por valor de \$16.144 millones incluida la interventoría. Al inicio de gobierno estas obras registraban un 7% de avance.



- Se realizaron estudios y diseños para la construcción de los drenajes, generando 16 empleos directos
- Se rehabilitó la plataforma mejorando notablemente la seguridad operacional del aeropuerto.

5.4.1.6 Aeropuertos Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia

- Se realizó Mantenimiento lado aire y lado tierra, generando 32 empleos directos. Inversión de \$1.759 millones incluida la interventoría; se mantuvo a satisfacción la correcta operación y mantenimiento de estos aeropuertos.
- Se realizó Mantenimiento de los terminales, generando 48 empleos directos. Inversión \$5.069 millones incluida la interventoría. Se realizó la Instalación de cielo raso en PVC en terminal de pasajeros en el primer trimestre del 2020 y la Remodelación de baños del primer piso del terminal de pasajeros en el primer trimestre del 2022.
- Adicionalmente se realizó el Mantenimiento de obras civiles y edificaciones, que se encontraba en un 6% al inicio de gobierno, generando 62 empleos directos. Inversión \$7.451 millones incluida la interventoría.
- Se encuentra en ejecución la Rehabilitación de la plataforma, estudios, diseños y construcción de vía interna, mantenimiento lado tierra y aire, del aeropuerto internacional de San Andrés y el mantenimiento lado tierra y aire del Aeropuerto de Providencia, generando 25 empleos directos. Inversión \$17.460 millones incluida la interventoría.

5.4.1.7 Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá

- Se culminó la rehabilitación de la pista sur, permitiendo operar el aeropuerto con aeronaves de mayor envergadura y aumenta la capacidad de carga y mejorar sustancialmente las condiciones de seguridad operacional del aeropuerto.
- Se culminó el mantenimiento de las calles de rodaje de la pista sur, (incluye las calles transversales) 235.200 m² de intervención, generando alrededor de 200 empleos directos.
- Se concluyó la construcción de la calle de rodaje Lima, construcción del box culvert (paso a desnivel) y obras complementarias, generando alrededor de 200 empleos directos. Inversión por \$66.776 millones incluida la interventoría. La calle Lima permite la conexión de la pista norte y la pista Sur, mejorando la capacidad operativa del aeropuerto y permite soportar aeronaves de gran envergadura.
- Se está realizando el mantenimiento integral del SAR (servicio de búsqueda y salvamento) CGAC (Centro de gestión Aeronáutico de Colombia) y la torre de control del aeropuerto Internacional Eldorado, generando 60 empleos directos. Inversión por \$3.985 millones.

La inversión total de las anteriores obras de \$145.868 millones.

- Se está ejecutando el contrato cuyo objeto es Realizar los estudios y diseños para la ampliación de 900mts adicionales en la cabecera 13L de la pista Norte, generando 20 empleos directos. Inversión \$2.120 millones.

5.4.1.8 Aeropuerto de Guaymaral (Bogotá)

- Se culminó la Rehabilitación de la pista, calles de acceso y adecuación de las zonas de seguridad, mejorando la seguridad operacional del aeropuerto. Inversión de \$10.881 millones. Actualmente en ejecución. Se generaron 36 empleos directos.

El aeropuerto de Guaymaral es el segundo en operaciones del país y por poseer varias escuelas de aviación, presenta un grado alto de incidentalidad, con las obras se espera mejorar la reacción del Servicio de Extinción de Incendios.



5.4.1.9 Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena (Bolívar)

- Se culminaron los Estudios, diseños y construcción de la plataforma de viraje del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena. Este contrato fue desarrollado en el aeropuerto concesionado mediante acuerdo de colaboración entre la Agencia Nacional de Infraestructura, la Sociedad Aeroportuaria del Caribe S.A. y la Aeronáutica Civil
- Se amplió la plataforma de viraje en 6.700 mt². Con una inversión de \$3.744 millones.

5.4.1.10 Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta (Magdalena)

- Se finalizó la actualización del Plan Maestro, el cual incluye la gestión social, revisar los estudios existentes y elaborar los complementarios requeridos a nivel de detalle para la construcción de obras Fase I para el Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta \$10.450 millones.
- Se está ejecutando el contrato cuyo objeto es realizar el mejoramiento de la vía SEI, calles de rodaje y vía de servicio interna en el Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, con una inversión de \$3.112 millones.
- Se autorizó la ampliación de la calle de acceso hangar Ecodestinos (lado Aire), con el fin de permitir el acceso a aeronaves de mayor envergadura al hangar.

5.4.1.11 Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha (La Guajira)

Se realizó la rehabilitación de la pista incluyendo mejoramiento de las márgenes, pasando de 30 metros a 45 metros de ancho, elevando la categoría del aeropuerto a D. Se trabaja en la ampliación de las zonas de seguridad; del aeropuerto concordante con la ampliación de la pista, la modernización de las ayudas audiovisuales del aeropuerto, como luces de VOR, luces de umbral, luces PAPI y el sistema eléctrico, la construcción en concreto rígido de las plataformas de viraje (cabeceras 10 y la 28), y el diseño del sistema de drenaje del aeropuerto con canales cerrados que no generan obstáculos para las aeronaves, cambiando el sistema antiguo de canales abiertos propensos a incidentes y accidentes. Inversión de \$42.276 millones. Se generaron 200 empleos directos durante la ejecución del proyecto.

Con la rehabilitación se aumentó la resistencia en pista y calles de rodaje, lo que permite el tránsito de aeronaves de mayor envergadura y, por ende, mayor capacidad de carga.

5.4.1.12 Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar (Cesar)

Se culminó la rehabilitación de la pista acondicionándola a la norma, incluyendo mejoramiento de las márgenes, pasa de 35 metros a 45 metros de ancho y la rehabilitación de la plataforma de viraje de la cabecera 02 pasando de concreto asfáltico a concreto rígido, mejorando notablemente la durabilidad de la estructuración inversión de \$28.924 millones, generando 130 empleos directos.

Actualmente se adelanta la ampliación de las zonas de seguridad del aeropuerto concordante con la ampliación de la pista y la reubicación del sistema de drenaje del aeropuerto del costado occidental, quedando por fuera de la franja de seguridad y la modernización de las ayudas visuales del aeropuerto, como luces de borde de pista y el sistema eléctrico.

Se generaron 130 empleos directos durante la ejecución del proyecto

5.4.1.13 Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga (Santander)

Se culminaron obras de rehabilitación de pista, calles de rodaje y paralela; adecuación de los canales y zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto, Se actualizaron las ayudas visuales, generando 150 empleos. Inversión de \$31.554 millones incluida la interventoría.



5.4.1.14 Aeropuerto Yariguíes de Barrancabermeja (Santander)

Se culminó la rehabilitación de la pista, calles de rodaje y adecuación de las zonas de seguridad mejorando la resistencia que permite aumentar la capacidad de carga. Se realiza mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra, generando 21 empleos directos. Inversión de \$29.794 millones.

5.4.1.15 Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta (Norte de Santander)

Se realizaron mantenimientos de obras civiles, edificaciones, canales y rocería en franjas de seguridad del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta. Con una inversión de \$4.342 millones.

Es importante anotar que Aerocivil en el año 2018 construyó una plataforma de 22.000 metros la cual fue entregada a el concesionario Aeropuertos de Oriente para su explotación operación y mantenimiento.

Esta plataforma consta de 5 posiciones de parqueo para aeronaves de ala rotativa y 6 para aeronaves ala fija tipo alfa. El aeropuerto Camilo Daza por el alto grado de operaciones de helicópteros presenta una saturación en el parqueo de este tipo de aeronaves; por lo que para la vigencia 2021 la Aerocivil se encuentra adelantando la construcción de una nueva Plataforma para operaciones de ala rotativa lo que aliviará el parqueo de este tipo de operaciones.

Una vez desarrollado el proyecto se adelantarán las gestiones con el concesionario para su operación mantenimiento y explotación dado que el área de ubicación de esta plataforma se encuentra en área no concesionada

5.4.1.16 Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón que sirve la ciudad de Cali (Valle del Cauca)

Se realizaron estudios, diseños y ampliación de la calle de salida rápida SEI y mantenimiento de la vía a zona franca del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali. Con un área intervenida de 8.031 m2 en la calle rápida SEI y 3.761 m2 área de intervención en la vía Zona franca del Aeropuerto. Con una inversión de \$2.602 millones.

5.4.1.17 Aeropuerto San Luis que sirve la ciudad de Ipiales (Nariño)

Estudios y diseños de ingeniería de detalle para construcción que proyecten el desarrollo del lado aire y lado tierra del aeropuerto de Ipiales. Con una inversión de \$ 5.611 millones.

5.4.1.18 Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán (Cauca)

La terminal se encuentra al 95% en fase de acabados, finalizando los baños del módulo C y el segundo piso del módulo B lo relacionado con los pisos y cielo rasos. Inversión \$56.957 millones incluida la interventoría. Se han generado 100 empleos directos durante la ejecución del proyecto.

5.4.1.18 Aeropuerto Luis Gerardo Tobar López de Buenaventura (Valle del Cauca)

Frente al aeropuerto de Buenaventura, se invirtió en estudios, diseños y rehabilitación de la vía de acceso por valor de \$2.584 millones que fue recibida y puesta en servicio en noviembre 26 de 2021 y mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria con una inversión de \$559 millones recibida en marzo 06 de 2021.

Actualmente se está realizando mantenimiento a la infraestructura por valor de \$1.113 millones, intervenciones que finalizarán el 31 de julio de 2022.

5.4.1.19 Aeropuerto El Yopal de Yopal (Casanare)

Para Nuquí como destino turístico del pacífico, se elaboraron los estudios y diseños integrales para la construcción de obras, gestión social, predial y ambiental para la puesta en servicio del aeropuerto, con una inversión de \$3.222 millones y se realizaron intervenciones por valor de \$4.660 millones.

Actualmente se ejecuta el proyecto de ampliación de la pista, adecuación de franjas de seguridad y mantenimiento lado tierra y lado aire con una inversión total de \$57.444 millones, obras que finalizarán en agosto de 2022.

5.4.1.20 Aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí (Chocó)

- Se culminaron los estudios, diseños y ampliación de la pista, construcción llave de giro y obras complementaria, el área total intervenida fue de 18.781 mt2 con una inversión de \$4.660 millones.
- Se realizaron los estudios y diseños integrales para la construcción de obras, gestión social, predial y ambiental para la puesta en servicio; con una inversión de \$3.222 millones.
- Se adjudicó el nuevo contrato para realizar la ampliación de la pista, adecuación de franjas de seguridad y mantenimiento lado tierra y lado aire del actualmente se encuentra en etapa de revisión, ajustes y apropiación de estudios y diseños; Con un valor de \$57.444 millones.

5.4.1.21 Aeropuerto El Pindo Montelíbano (Córdoba)

Se culminaron estudios, diseños y mantenimiento de la pista, calle de rodaje y plataforma. Se intervino 12.396 mt2 de pista por repavimentación; en plataforma se intervino 388 mt2 y en calle de rodaje se intervinieron 100 mt2, con una señalización y demarcación de la totalidad de la Infraestructura lado aire en 3.344.38 mt2. Con una inversión de \$1.274 millones y se recibió en octubre 23 de 2020.

5.4.1.22 Aeropuerto Perales de Ibagué (Tolima)

Rehabilitación de la pista; el mejoramiento de las zonas de seguridad, canales, antigua plataforma y el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra, generando 140 empleos directos. Se destacan los siguientes hitos del proyecto:

- Se aumentó la resistencia de la pista y calles de rodaje, que permite el tránsito de aeronaves de mayor envergadura sin deterioro del pavimento asfáltico y aumentar la capacidad de carga de las aeronaves.
- Se mejoraron las condiciones para la operación en el aeropuerto
- Se rehabilitó la plataforma No. 2 en concreto rígido y solo está pendiente la demarcación para su entrega final.
- Se construyó la salida rápida del SEI, que permite una respuesta adecuada del Servicio de Extinción de Incendios.
- Se realizó mantenimiento rutinario a la infraestructura aeroportuaria para ofrecer los servicios de forma óptima.

5.4.1.23 Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes de Florencia (Caquetá)

Se finalizó la rehabilitación de la pista y plataforma, construcción de vía de salida rápida del servicio de extinción de incendios y actualización de las ayudas visuales, generando 50 empleos directos; con una inversión de \$28.371 millones. Se destacan las siguientes obras:

- Se rehabilitó la pista mejorando la resistencia que permite aumentar la capacidad de carga y aumento de la capacidad de transporte de pasajeros.
- Se actualizaron las ayudas visuales con tecnología led, mejorando la seguridad operacional.



- Se construyó la vía de salida rápida SEI, que mejoró la respuesta de reacción del Servicio de extinción de Incendios.
- Se reconstruyó en su totalidad la plataforma.

5.4.1.24 Aeropuerto Contador de Pitalito (Huila)

En este aeropuerto localizado en el departamento de Huila, se realizaron los estudios, diseños y construcción de la plataforma por valor de \$7.628 millones con una intervención de 14.730 metros cuadrados., intervención que finalizó en febrero 6 de 2020. También se realizó construcción y ampliación de las edificaciones por valor de \$2.083 millones y el mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria por valor de \$1.137 millones.

5.4.1.25 Aeropuerto Juan José Rondón de Paipa (Boyacá)

Se finalizó la rehabilitación de la pista, calles de rodaje aumentando la resistencia y ajustándolas, cumpliendo con la norma vigente para aeropuertos categoría B. La plataforma pasó de concreto flexible a rígido mejorando notablemente la durabilidad de la estructura, generando 50 empleos directos. Inversión de \$21.227 millones.

5.4.1.26 Aeropuerto Golfo de Morrosquillo de Tolú (Sucre)

Se realizaron los estudios y diseños para la rehabilitación de infraestructura lado aire y ampliación de la pista; con una inversión por \$1.430 millones, también se realizaron reparaciones locativas del terminal por valor de \$29 millones.

Actualmente se realiza mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria por valor de \$676 millones, con un avance del 14% y se espera su culminación para julio de 2022.

5.4.1.27 Aeropuerto San Bernardo de Mompox (Bolívar)

Se realizó ampliación de la pista, pasando de una longitud de 1.235 m a 1.300 m y un ancho de 18 m a 23 m; la rehabilitación, con sobrecarpeta asfáltica, de la pista, calle de rodaje y plataforma; construcción de cerramiento perimetral de 2.500 y mantenimiento terminal aéreo.

5.4.1.28 Aeropuerto Hacaritama de Aguachica (Cesar)

Se realizó mantenimiento a la infraestructura del lado aire y de lado tierra por valor de \$2.363 millones. También se invirtieron \$1.086 millones en los estudios y diseños para la construcción del terminal, torre de control, base del Servicio de Extinción de Incendios y obras complementarias.

Actualmente se está realizando el mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria por valor de \$740 millones, intervención que se espera culminar en julio 31 de 2022.

5.4.1.29 Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (Arauca)

Actualmente se avanza en la rehabilitación de pista y calle de rodaje, ampliación de plataforma, construcción de calle de rodaje, adecuación de franjas de seguridad y manto. Lado aire y tierra; con una inversión por \$20.769 millones. Se espera culminar en julio de 2022.

5.4.1.30 Aeropuerto Gustavo Vargas de Cravo Norte (Arauca)

Se realizó mantenimiento a las zonas de seguridad, limpieza de canales y cerramiento por valor de 187 millones.

Actualmente se encuentra en ejecución la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y mantenimiento del lado aire y tierra; con una inversión por \$20.802 millones, no obstante, la fecha de terminación contractual es



para julio de 2022, el proyecto se encuentra en proceso sancionatorio y de caducidad por parte del Aerocivil.

5.4.1.31 Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio

En el aeropuerto de Villavicencio se realizó mantenimiento a la infraestructura del lado aire y del lado tierra por valor de \$1.619 millones, que se culminó en febrero 28 de 2021. También se contrataron los estudios y diseños arquitectónicos y civiles de la fase 3 para el mejoramiento de la terminal de pasajeros, áreas complementarias y cuartel de bomberos, el cual llegó hasta una ejecución del 78%, proyecto que actualmente se encuentra en proceso de incumpliendo y análisis de arreglo directo.

El proyecto de la construcción base del Servicio de Extinción de Incendios se encuentra suspendido por orden judicial en cumplimiento de la medida cautelar de urgencia, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 13 de septiembre de 2021, debido a que la firma INTEC DE LA COSTA SAS hace parte del CONSORCIO AERO 2020 adjudicatario de este contrato. Actualmente se está gestionando la reanudación del proyecto.

Actualmente se realizan los estudios, diseños y construcción de la torre de control, edificio de soporte técnico, vía de acceso y obras complementarias y una inversión por \$30.133 millones. También se está realizando el mantenimiento de la infraestructura lado aire y lado tierra del aeropuerto con una inversión de \$1.874 millones.

5.4.1.32 Aeropuerto Germán Olano de Puerto Carreño (Vichada)

El objeto es contratar los estudios, diseños, realizar la demolición y construcción del terminal del Aeropuerto de Puerto Carreño, incluida la subestación eléctrica y acometida.

La inversión total del proyecto es de \$44.447 millones incluida la interventoría. Se encuentran aprobados los estudios y diseños de la fase III y ya se ejecutó al 100% el edificio de sanidad carga y portería (terminal provisional). La nueva terminal tiene un avance del 61%; la subestación eléctrica tiene un avance del 36%. Se han generado 60 empleos directos durante la ejecución del proyecto.

5.4.1.33 Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley de Mitú (Vaupés)

Se realizaron los estudios y diseños para la construcción y mejoramiento de la torre de control, cuartel de bomberos y terminal; con una inversión por \$1.200 millones. También se ejecutó el mantenimiento de la infraestructura del lado aire y del lado tierra por valor de \$793 millones que finalizó en enero 30 de 2021.

Actualmente se encuentra en ejecución un contrato para el mantenimiento de lado aire y del lado tierra por valor de \$1.260 millones que se espera culmine en julio de 2022.

5.4.1.34 Aeropuerto Juan Casiano Solís de Guapi (Cauca)

Se realizaron los estudios, diseños y el mantenimiento de calle de rodaje y plataforma, con un área intervenida de 3.800 m²; con una inversión por \$2.152 millones. Las obras fueron recibidas en junio de 2021.

5.4.1.35 Aeropuerto La Florida de Tumaco (Nariño)

En el aeropuerto de Tumaco, se realizó el mantenimiento del lado aire y del lado tierra con una inversión de \$975 millones de pesos, recibida en enero 31 de 2021.

Actualmente se está realizando la ampliación de la plataforma, calle de rodaje y mantenimiento lado aire y lado tierra; con una inversión por \$17.987 millones, y se espera culmine en agosto 4 de 2022.



5.4.1.36 Aeropuerto Montemariano de Carmen de Bolívar (Bolívar))

- Se realizó convenio Interadministrativo, cuyo objeto fue: “Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros que fortalezcan y contribuyan al mejoramiento y rehabilitación de los aeródromos de los municipios del Carmen de Bolívar y Mompo del departamento de Bolívar”, este convenio tuvo fecha de terminación el día 31 de diciembre de 2019 y una inversión total de \$ 26.333 millones, de los cuales la Aerocivil aportó \$7.500 millones, con los siguientes resultados:
- Se realizó la construcción de pista con una longitud de 1.300 m y un ancho de 23 m, plataforma y calle de rodaje.
- Se realizó la construcción terminal aéreo con su urbanismo y vías de acceso.
- Se realizó la construcción de cerramiento perimetral.

5.4.1.37 Aeropuerto Los Pozos San Gil (Santander)

- Se realizaron los estudios y diseños para la construcción del terminal, obras de infraestructura complementaria, mejoramiento y ampliación de pista, plataforma y calles de rodaje.
- Se realizó la ampliación del ancho de pista, mantenimiento, ampliación y pavimentación de la calle de rodaje y plataforma, nivelación de las franjas de la pista, construcción de plataforma de viraje, construcción de cerramiento perimetral con malla eslabonada, construcción de muros de contención de las zonas de seguridad, construcción de obras hidráulicas para drenaje de la pista y plataforma y demarcación de la pista, con una inversión por \$14.915 millones.

5.4.1.38 Construcción del Aeropuerto del Café – AEROCAFE ETAPA I

La construcción del Aeropuerto del Café es una iniciativa de desarrollo del departamento de Caldas para impulsar la conectividad aérea y el crecimiento económico de la región y de la nación. Para su financiación, en el año 2019, mediante el artículo 67 de la Ley 1955³, se determinó la constitución de un patrimonio autónomo para el desarrollo del proyecto. Con apego a este mandato de la ley, el 09 de octubre de 2020 la Aerocivil suscribió el contrato de fiducia mercantil de administración y pagos No. 20000838 H3 de 2020, con la Fiduciaria Colpatría, para que en adelante actúe como vocera y administradora del Patrimonio Autónomo AEROCAFE.

En la Cláusula Décima Primera del Contrato de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos con Fines de Garantía y Fuente de Pago No.20000838 H3 de 2020, se establecen las obligaciones de la Aeronáutica Civil en su condición de Fideicomitente. El 30 de diciembre de 2021 se celebró el modificatorio No. 1 del Contrato No. 20000838 H3 – 2020 para prorrogar su plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2023.

Conforme a lo establecido en la cláusula vigésima cuarta del contrato No. 20000838 H3 – 2020, las partes suscribieron el Manual Operativo del Fideicomiso, en el cual se determinan los lineamientos básicos que orientan la ejecución del objeto del contrato

Unido a lo anterior, para aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y jurídicos, las entidades de orden nacional y regional: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Aerocivil, Gobernación de Caldas, Municipio de Manizales, Municipio de Palestina, Infi – Caldas, Infi – Manizales y la Asociación Aeropuerto del Café suscribieron el Convenio Interadministrativo Marco No. 19000958 H3 de 19 de junio de 2019 orientado a la articulación de acciones para la estructuración y ejecución del proyecto y el 24 de junio de 2020 se suscribe entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Gobernación de Caldas, la Alcaldía de Manizales, la

³ Ley 1955 de 2019: Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto Por Colombia, Pacto Por La Equidad.



Alcaldía de Palestina, la Asociación Aeropuerto del Café, Inficaldas e Infimanizales, el Convenio Derivado al Convenio Marco para establecer las obligaciones de las entidades del orden nacional y regional.

El 22 de octubre de 2020 se suscribe otrosí No. 1 al Convenio Derivado para modificar la cláusula 7.5 incluyendo en la conformación del Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo AEROCAFÉ a un delegado del señor Presidente de la Republica

El 27 de agosto de 2020 se suscribió el Convenio Interadministrativo Marco No 2001043 entre ISA Intercolombia S.A. E.S.P., la Aerocivil y la Asociación Aeropuerto del Café. Con fecha 07 de mayo de 2021 se celebró con ISA INTERCOLOMBIA S.A E.S.P., el contrato derivado, del Convenio Marco, para la realización de los estudios y/o diseños de detalle necesarios y suficientes para subterranizar el tramo de línea Esmeralda – La Enea 230 Kv.

La Asociación Aeropuerto del Café, dando cumplimiento a la obligación consignada en el mencionado Convenio Derivado, socializó y presento a la Aerocivil el Plan Maestro y la Secretaria de Sistemas Operacionales hoy Secretaria de Servicios Aeroportuario, lo adoptó mediante Resolución 02343 del 27 de 2020⁴. En este Plan Maestro se determinan las necesidades que requerirá el desarrollo del aeropuerto en infraestructura y servicios, en un horizonte de 20 años para atender la demanda proyectada en fases de tiempo a corto, mediano y largo plazo.

El 03 de marzo de 2020 con recursos del Fondo de Prosperidad Británico la CAF adjudicó a la Unión Temporal AERTEC-KPMG el contrato de consultoría, contando como beneficiario la Asociación Aeropuerto del Café, que se encargó de realizar la validación de los diseños existentes de afianzamiento técnico del proyecto Aeropuerto del Café, afianzados en el año 2012. El 27 de julio de 2020 la Aeronáutica Civil suscribió contrato con la Sociedad Colombiana de Ingenieros, para apoyar técnicamente la supervisión del contrato de consultoría celebrado por la CAF, para la ejecución del primer componente de la fase I del contrato.

El 11 de mayo de 2020 se ordenó por la Contraloría General de la Republica el especial seguimiento al proyecto Construcción Aeropuerto del Café Etapa I en aplicación del Control concomitante y preventivo, a través de resolución ordinaria 80112-0837.

La Aerocivil expidió la Resolución 089 del 13 de enero de 2021 *“Por la cual se otorga permiso de construcción al aeródromo denominado Aeropuerto del Café en su etapa 1 en Palestina, Caldas”*; lo anterior con posterioridad a la aceptación de los entregables del *“Estudio integral de Gestión del Espacio Aéreo”*, presentado por la Asociación Aeropuerto del Café y verificado el cumplimiento de cada uno de los requisitos exigidos en el numeral 14.2.2⁵ del Reglamento Aeronáutico de Colombia, *“RAC 14 Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos”*. El Artículo Primero de la referida Resolución autoriza la construcción de una franja de pista de 1.460 metros (m) de longitud⁶ y de 30 m de ancho, para un aeropuerto con clave de referencia 2C tomando como aeronave de diseño el ATR 72.

Con oficio PR-SCI-20-1036 de 04 de diciembre de 2020 el Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros emite concepto favorable a la Aerocivil sobre las fases de contratación del proyecto.

⁴ Resolución 02342 de 2020 *“Por la cual se aprueba el documento que contiene el Plan Maestro para el Aeropuerto del Café ubicado en el municipio de Palestina que prestará los servicios a la ciudad de Manizales, al Departamento de Caldas y al eje cafetero”*.

⁵ Artículo Segundo de la Resolución N°. 02724 de septiembre 03 de 2019. Publicada en el Diario Oficial N° 51.067 de septiembre 05 de 2019 que modifica los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia *“AERÓDROMOS, AEROPUERTOS Y HELIPUERTOS”*.

⁶ Esta longitud hace referencia a los 1.340 metros de longitud de pista declarada y 120 metros de longitud de las zonas de seguridad de extremo de pista RESA de acuerdo con lo establecido en el permiso de construcción del aeródromo (Resolución 089 del 13 de enero de 2021 emitida por la Aerocivil)

A su turno con oficio PR-SCI- 21-0300 de 16 de marzo de 2021, en respuesta a la Directora de Vigilancia Sector Infraestructura de la Contraloría Delegada de Infraestructura la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI) ratifica su recomendación.

Por tanto, con los recursos del componente Nación se planificó financiar la construcción del Aeropuerto del Café en las siguientes fases:

- FASE 1: Explanación y disposición de terreno en zodmes;
- FASE 2: Explanación, transporte y disposición de materiales sobrantes, construcción de obras de contención para la conformación de la franja de pista y plataforma aeroportuaria;
- FASE 3: Construcción torre y centro de gestión con su equipamiento ATS, cuartel de bomberos, maquinas SEI, hangares de aviación general y control de acceso y vigilancia perimetral.
- Traslado red de alta tensión de 230 kV de ISA – Intercolombia, La Esmeralda – La Enea: Se planificó el desarrollo de esta actividad mediante tres contratos derivados: i) Traslado provisional de la red de AT, ya ejecutado; ii) Estudios y diseños de la red definitiva de AT en ejecución y iii) Traslado definitivo de la red de AT por contratar.

En enero de 2021, la Aerocivil expidió la Resolución 089 de 2021 otorgando el permiso de construcción al aeródromo denominado Aeropuerto del Café en su etapa 1 en Palestina, Caldas. Esta resolución autoriza la construcción de una franja de pista de 1.460 metros de longitud y de 30 metros de ancho, para un aeropuerto con clave de referencia 2C tomando como aeronave de diseño el ATR 72. A la fecha se han destinado recursos para este proyecto por un valor de \$356.886 millones de pesos (2019 a 2022).

A su vez, con el propósito de lograr el cierre financiero del proyecto, la Nación adelantó las gestiones necesarias ante el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), el cual, en sesión del 16 de febrero de 2021, emitió el aval fiscal para los recursos correspondientes al periodo 2022-2023; con documento CONPES 4026 el 08 de marzo de 2021 se realizó la “*Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café- Etapa I, Palestina*”. De esta manera en sesión de 22 de abril de 2021 se autorizó “(...) el cupo de vigencias futuras ordinaria para inversión” por el CONFIS, asegurando así, los recursos del proyecto por valor de \$198.119 millones de pesos a precios constantes 2020, para el periodo 2022- 2023. Estos recursos guardan consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En mayo de 2021 se iniciaron las obras que conforman la Fase 1 “Realizar la Fase 1 de las actividades de explanación, transporte y disposición de materiales sobrantes, así como la construcción de obras varias de drenaje y la adecuación y conformación de sitios de depósito de materiales sobrantes, necesarios para la construcción de la Etapa 1 del Aeropuerto del Café, ubicado en el municipio de Palestina – Caldas”.

En febrero de 2022, con recursos de la nación, por valor de \$3.698 millones de pesos, se logró la reubicación temporal de la línea de alta tensión de 230 kV, de Intercolombia, que atraviesa el trazado de la pista proyectada del Aeropuerto del Café en la abscisa K0+400. Esto deja el área libre de obstáculos, que permitirá desplazar la maquinaria hacia el costado norte de la Fase 1 de explanación del terreno.

Gráfica 17. Construcción Aeropuerto del Café – Etapa I



Fuente. Secretaria de Servicios Aeroportuarios.

Como resultado del entregable de presupuesto de la consultoría que tenía como objeto: “Prestar servicios para **realizar los ajustes, actualizaciones y complementos a los estudios y diseños a nivel de fase III de la franja de pista** (configuración geométrica de la pista, topografía, geología, geotecnia, drenajes, estructuras de contención, nivelación, movimiento de tierras y obras civiles para la variante subterránea de la línea de alta tensión a 230 kV La Esmeralda –La Enea) de la etapa 1 del proyecto Aeropuerto del Café, según las recomendaciones de mejora propuestas por el consultor validador UT AERTEC-KPMG.” la Asociación Aeropuerto del Café con comunicación de G-100.0125 de 17 de febrero de 2022 comunica a la Aerocivil que se requiere un valor adicional de \$ 99.988 millones de pesos soportado en las siguientes razones: (i) Variaciones que surgen fruto de la inflación desde noviembre de 2020 hasta la actualidad, esto provoca un incremento de precios unitarios; (ii) Modificaciones en los diseños de elementos que en estructuración fueron supuestos debido a que se consideraban faltantes; (iii) incrementado las longitudes de anclajes, algunas estructuras de contención, muros, vigas cabecial, obras de drenaje, capas de arena y mantos drenantes en zodmes; lo anterior tanto para el lado aire como para el edificio de hangares a financiar por la nación. En marzo de 2022 la Asociación Aeropuerto del Café entrego los resultados de la consultoría de los estudios lado aire.

A continuación, se presenta el detalle de los aportes de los recursos nación para la construcción del Aeropuerto del Café – Etapa I.

Tabla 11. Perfil de aportes nación al proyecto construcción Aeropuerto del Café

RECURSOS MEDIANTE MGMP	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Aportes nación	\$ 100.000		\$ 100.000	\$ 106.886		\$ 306.886
Aportes nación VF					\$ 106.398	\$ 106.398
Aerocivil		\$ 50.000		\$ 99.989		\$ 149.989
TOTAL	\$ 100.000	\$ 50.000	\$ 100.000	\$ 206.875	\$ 106.398	\$ 563.273

El día 8 de abril de 2022, el contratista OHLA presentó Demanda Arbitral ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, contra Fiduciaria Colpatria Scotiabank como vocero y administrador del Patrimonio Autónomo AEROCAFE. La cuantía de las pretensiones: COP



\$6.644.544.957, corte a diciembre de 2021. El 07 de junio de 2022 se instaló mesa de acompañamiento con la Contraloría General de la Republica para buscar acercar las diferencias técnicas con el contratista de Fase 1.

Resulta relevante señalar que, para este proyecto, las entidades de orden nacional y regional cuentan con tres (3) instancias de control y gobierno, así: Comité Operativo del Convenio Marco; Comité de Fiducia y el Comité Convenio Interadministrativo con ISA Intercolombia.

5.4.2 Servicios a la Navegación Aérea - Fortalecimiento del Espacio Aéreo -SINEA-

Se ha avanzado en el fortalecimiento del Sistema Nacional del Espacio Aéreo SINEA, buscando incrementar su eficiencia en su capacidad actual, mejorando el desempeño de los sistemas CNS y la automatización para la prestación de los servicios a la Navegación Aérea. Se destacan entre otros los siguientes logros:

5.4.2.1 Consultoría para evaluar posibles escenarios operativos, definir un nuevo concepto operacional y de espacio aéreo del Sistema Aeroportuario Ciudad Región Bogotá y del Área Terminal (TMA) de Bogotá

El proyecto tuvo como objetivo establecer la mejor alternativa que permitió definir la hoja de ruta para el futuro desarrollo aeroportuario de la Ciudad Región Bogotá. Mediante el estudio del concepto operacional se logra una integración y gestión del espacio aéreo con los Aeropuertos Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, Guaymaral y el futuro desarrollo de una nueva infraestructura aeroportuaria y/o segundo aeropuerto y sus posibles configuraciones operativas, en términos de seguridad operacional, capacidad, eficiencia, accesibilidad y medio ambiente.

Este estudio se convierte en un importante insumo para el desarrollo del espacio y la infraestructura aérea de la Ciudad Región El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.

5.4.2.2 Realizar la obtención de datos electrónicos de terreno y obstáculos del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá, el Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán y Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas de Pinilla de San Andrés, para la generación del modelo AIXM 5.1.

De acuerdo con el RAC 215 Capítulo J, se deben proporcionar datos electrónicos sobre obstáculos y el terreno con los estrictos requisitos numéricos o calidad de la información establecidos para las distintas áreas del territorio. Dicha obtención de datos electrónicos y la generación de Planos de Obstáculos de Aeródromo se llevó a cabo mediante el uso de tecnología LIDAR (Light Detection And Ranging), y fotogrametría aérea y satelital, así como también labores en campo.

La información de obstáculos y terreno recopilados podrán tener los siguientes usos:

- Sistema de Advertencia del Terreno Diseño Procedimientos de Instrumentos de Vuelo
- Diseño Procedimientos de Contingencia
- Diseño Procedimientos de Descenso Lento
- Sistema Avanzado de Guía y Control de Movimiento en Superficie
- Visión Sintética

5.4.2.3 Adquirir, integrar, poner en funcionamiento y mantener los módulos tecnológicos que hacen parte del sistema para la gestión de la Información Aeronáutica – AIM

En cumplimiento de lo establecido por la OACI en la “Hoja de ruta para la transición de AIS a AIM” que da directrices sobre cómo gestionar y administrar todos los datos aeronáuticos, actualmente se está



ejecutando este contrato que tiene como objetivo implementar un sistema de información aeronáutica automatizado e integrado a los demás sistemas ATM, contribuyendo de esta manera a una eficaz transición hacia un sistema amplio de Información aeronáutica – SWIM. Inversión \$18.050 millones

5.4.2.4 Prestar el soporte técnico, mantenimiento, actualización, mejora y servicios conexos para el sistema automatizado de gestión de afluencia de tránsito aéreo - Metron Harmony

El contrato en ejecución tiene como objetivo mantener y darle soporte técnico al sistema METRON HARMONY el cual garantizará la continuidad, integridad y confiabilidad del servicio ATFM en Colombia con funcionalidades optimizadas y actualizadas para el monitoreo, del estado operacional del sistema Nacional de espacio aéreo, el modelamiento y la implementación de medidas ATFM para todos los recursos ATM del país de una manera eficaz, sin interrupciones y sin pérdida de datos relevantes. Actualmente este proyecto se encuentra en ejecución, con una inversión de \$12.255 millones.

5.4.2.5 Sistemas de comunicaciones Aeronáuticas

Se fortaleció y renovó la infraestructura LAN y de ciberseguridad de la red de telecomunicaciones aeronáuticas y se avanza en el programa de renovación e implementación de canales para las torres de control de los sistemas de comunicaciones de voz (VCS), la red de microondas, el sistema de telefonía (PBX), canales alternos de transmisión y restablecimiento de la red VSAT y se dio cumplimiento Acción Popular con la Comunidad Arwaka con el Cerro Comunicaciones – Alguacil.

5.4.2.6 Implementación Categoría III de las pistas Sur y norte del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento

Se implementó la operación LVP (Procedimiento de Baja Visibilidad) evitando cierres por condiciones meteorológicas adversas con la puesta en marcha de la Categoría III, para lograrlo se instalaron sistemas avanzados para la aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue en condiciones de baja visibilidad. Lo anterior incluyó la instalación de ayudas visuales inteligentes, Radioayudas (ILS CAT III), sistemas de vientos, RVR (alcance visual de pista) que indica automáticamente al controlador el rango de visibilidad en pista y sistemas de vigilancia que detectan la posición de la aeronave automáticamente sin necesidad de tener línea de vista con la aeronave.

El Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, maneja un flujo promedio de mil doscientas (1.200) operaciones al día; cualquier retraso en sus aproximaciones por condiciones meteorológicas influye en todos los aeropuertos nacionales y vuelos internacionales.

5.4.2.7 Puesta en operación y certificación del ILS del aeropuerto Matecaña de Pereira

El Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) fue adquirido a través de un convenio suscrito entre la Aerocivil y el Aeropuerto Internacional Matecaña (AIM) y puesto en operación en el año 2019, permitiendo a las tripulaciones de vuelo implementar los procedimientos de aproximación estabilizada. Con estos sistemas se logra que las aeronaves puedan aproximar con mayor precisión a la pista del aeropuerto en condiciones meteorológicas adversas y de mínima visibilidad.

5.4.2.8 Puesta en operación del ALS del Aeropuerto Matecaña de Pereira

Mediante convenio suscrito en diciembre del año 2019 entre la Aerocivil y el Aeropuerto Internacional Matecaña (AIM) este sistema entró en operación en abril de 2021, beneficiando la operación nocturna y de baja visibilidad. Este sistema complementa el Sistema de aterrizaje ILS, permitiendo una disminución de los tiempos de espera, mayor cumplimiento en los itinerarios y aumento en los niveles de confiabilidad y seguridad del aeropuerto.



5.4.2.9 Radioayudas instaladas en el territorio nacional

Se instalaron y dieron en operación los sistemas DVOR/DME para los aeropuertos de Cali, Valledupar y las Estación Aeronáuticas de Mariquita, Calipuerto, Zipaquirá y Pompeya (Pereira). Igualmente se dio en operación el ILS/GP-DME del Aeropuerto de Bucaramanga.

Actualmente se encuentra en ejecución la instalación de tres sistemas DVOR/DME para los aeropuertos de Mitú, San José del Guaviare y Girardot, se esperan dar en operación a finales del 2021. Inversión de \$11.895 millones.

Estas Radioayudas son utilizadas por la aviación como punto de referencia para procedimientos IFR de los aeropuertos, de igual manera son puntos de chequeo para rutas a nivel inferior y superior para la navegación aérea.

5.4.2.10 Sistemas de Vigilancia y Automatización Aeronáutica

Se instalaron y pusieron en servicio los siguientes sistemas de vigilancia aeronáutica: servicio posiciones de visualización y plan de vuelo de las torres de control aeropuertos a nivel nacional (Girardot, Barrancabermeja, Ibagué, Florencia, Arauca, Quibdó, Popayán, Pasto, Mariquita, Leticia, Base Aérea Melgar CACOM N°4 y Base Aérea Apiay CACOM N°2 y los sistemas de vigilancia ADS-B en aeropuertos a nivel nacional (Quibdó, Pasto, Cartagena, Yopal, Arauca, Bucaramanga, Neiva);

Actualmente se encuentran en ejecución los sistemas Radar Secundario modo S para la Estación de Aracua en el Departamento del Caquetá y sistema radar MSSR – modo S enhanced redundante de última tecnología para el aeropuerto de Villavicencio. Igualmente se avanza en la consultoría técnica - operacional para un Centro de Gestión Aeronáutico de Antioquia - CGAA.

5.2.4.11 Sistemas meteorológicos aeronáuticos

Se instalaron y pusieron en servicio Estaciones Meteorológicas Automáticas de Superficie (EMAS), sistemas de vientos, RVR (alcance visual de pista) y ceilómetros, en los aeropuertos de Pasto, Florencia, Puerto Asís, Corozal, Mitú, Carepa, Arauca, Bahía Solano, Mariquita, Puerto Carreño, San José del Guaviare, Popayán, Tumaco, Puerto Inírida, Buenaventura, Cartago, Girardot, Ocaña, Saravena, Tame y Tolú.

5.4.2.12 Sistema de recepción satelital geoestacionario ambiental operacional, GOES-R

Se instalaron, integraron y pusieron en funcionamiento los sistemas GOES-R en el territorio nacional, permitiendo la recepción en tiempo real de imágenes satelitales, con características de humedad relativa, intensidad solar y detección de erupciones solares a la vez que SEISS y MAG proveerán observaciones más precisas, respectivamente, de partículas energéticas y de variaciones del campo magnético asociadas con el tiempo del espacio.

5.4.2.13 Radares meteorológicos banda C para los aeropuertos de Quibdó, Riohacha y la Estación Aeronáutica de Tasajero - Cúcuta.

Se instalaron, integraron y pusieron en funcionamiento los radares de Riohacha y Tasajero y se encuentra en proceso de instalación el radar meteorológico de Quibdó. A través de estos sistemas se beneficia la predicción y observación de los fenómenos meteorológicos que fortalecen la ejecución de procedimientos aeronáuticos en el territorio nacional; además el radar de Riohacha ingresa en convenio con la NOAA y OMM en el sistema de vigilancia de ciclones en el caribe, que permite predecir la temporada de huracanes. Inversión \$17.343 millones.

5.4.2.14 Sistemas D-ATIS y D-VOLMET

Se integraron y pusieron en funcionamiento los sistemas de difusión automática de información terminal por enlace de datos (D-ATIS) e Información meteorológica para aeronaves en vuelo (D-VOLMET) en los aeropuertos de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, San Andrés, Providencia, Riohacha, Valledupar, Montería, Leticia, Quibdó, Medellín, Rionegro, Barrancabermeja, Bucaramanga, Cúcuta, Manizales, Pereira, Pasto, Ibagué, Corozal, Yopal, Villavicencio, Cali, Neiva, Ipiales).

5.4.2.15 Adquirir, instalar, integrar y poner en funcionamiento sistemas de D-ATIS (Automatic Terminal Information Service - Servicios de Información de Vuelo) y D-VOLMET (Información Meteorológica para Aeronaves en Vuelo) en Aeropuertos a Nivel nacional. (En ejecución)

Minimizar la carga de trabajo tanto de controladores de tránsito aéreo como también las tripulaciones mediante el suministro digital de la información meteorológica de área terminal y en vuelo contribuyendo a mejorar la seguridad operacional. Inversión: de \$9.938 millones.

5.4.2.16 Sistema de cizalladura de viento para Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá.

Se adquirió el sistema de alerta de cizalladura del viento que proporciona la capacidad, la asequibilidad y la eficiencia necesaria para detectar la diferencia en la velocidad del viento o su dirección entre dos puntos en la atmósfera terrestre; la cizalladura del viento puede afectar a la velocidad de vuelo de un avión durante el despegue y el aterrizaje de forma desastrosa y también es un factor dominante que determina la severidad de las tormentas. y las turbulencias asociadas frecuentemente con la cizalladura. Inversión por \$10.304 millones.

5.4.2.17 Mantener y conservar los sistemas de ayudas visuales y sistemas complementarios para el lado aire del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá incluyendo insumos.

Ejecutar el mantenimiento de los sistemas eléctricos, del campo aéreo y de los diferentes sistemas que conforman el entorno aeronáutico subestaciones de energía, con disponibilidad total durante el tiempo de operaciones en el Aeropuerto EDR, conforme a los requerimientos de Operación ininterrumpida de la Categoría 3. Inversión de \$4.559 millones.

5.4.2.18 Adquirir, instalar y poner en servicio sistemas de iluminación de aproximación para el aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá pista 13R-31L.

Objetivo: Facilitar las operaciones aéreas de EDR (Aeropuerto El Dorado) que se realizan con condiciones visuales reducidas, garantizando la continuidad en la prestación de los servicios de ayudas visuales. Se utilizará la tecnología LED por lo cual se obtienen beneficios medio ambientales, producen menos emisiones de CO₂, en cumplimiento de las directivas URE (UsoRacional de Energía), lo que disminuye la capacidad eléctrica del sistema y reduce los costos de operación y mantenimiento. Inversión: \$ 5.942 millones

5.4.2.19 Renovación Sistemas Ayudas Visuales del Aeropuerto de San Andrés Islas

Se adquieren los sistemas de luces de plataforma, borde de pista, eje de pista, ALSS – Sistema de luces de aproximación corto, nuevos sistemas de control y reguladores de corriente.

5.4.2.20 Bandas Transportadoras monoplanares y cintas

Para el manejo adecuado de los equipajes se adquirieron las bandas transportadoras del aeropuerto de San Andrés. Inversión \$2.317 millones.



5.4.2.21 Puesta en funcionamiento en sitio de 50 VCS (Voice Communication System – Sistema de Comunicaciones de Voz) alternas o de último recurso para las diferentes posiciones operativas de las salas radar y TWR's de control de Aerocivil.

Proveer sistemas de comunicación alternos que permitan garantizar la integración de los servicios de comunicaciones para el controlador de tráfico aéreo aumentando la eficiencia y la capacidad de los servicios a la navegación aérea. Inversión: \$3.414 millones.

5.4.2.22 Adquirir, instalar, calibrar, probar y poner en servicio puente de abordaje Aeropuerto El Edén – Armenia (VF)

Aumentar los niveles de seguridad y brindar confort a los usuarios de los servicios aéreos en esta importante zona del país. Inversión: \$4.306 millones.

5.4.2.23 Renovación del licenciamiento de los sistemas de ciber seguridad y Data Center de la red de telecomunicaciones Aeronáutica. Inversión de \$1.876 millones.

Se terminó de ejecutar en 2021.

5.4.2.24 Realizar Consultoría e interventoría técnica - operacional para un Centro Aeronáutico de Antioquia.

Contar asertivamente con estudios y diseños de calidad, que permitan a la entidad estructurar un proceso de selección posterior para ejecutar las obras necesarias para la construcción del Centro de Gestión Aeronáutica Antioquia CGAA. Inversión total \$2.116 millones

5.4.2.25 Sistema de Información de Mantenimiento Operacional Aeronáutico -SIMOA

Se adquirió y dio al servicio el Sistema de Información de Mantenimiento Operacional Aeronáutico – SIMOA con la implementación de la herramienta Máximo IBM 7.5 versión 7.6.1 que permite controlar entre otros, los activos CNS-MET – sistemas electromecánicos, inmuebles, infraestructura física, equipamiento SEI, su operatividad y su plan de mantenimiento.

5.4.2.26 Ensayos y Demostración de Inspección en Vuelo con RPAS/UAS de los sistemas de Radioayudas ILS y VOR/DME para el Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira

Se realizaron ensayos para la inspección en vuelo con DRONES de los sistemas ILS y VOR/DME para el Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira, se verificó que técnicamente es una herramienta útil para la vigilancia periódica de inspección y certificación en tierra, mantenimientos preventivos y correctivos y calibración previa al vuelo de los parámetros de funcionamiento de los equipos, así mismo el beneficio en la disminución de costos en cuanto a insumos para el ejercicio del mantenimiento de los equipos, horas de vuelo ,operación y combustible de la Aeronave y demás estipendios asociados a esta labor.

5.4.2.27 Creación del grupo SMS de la Secretaria de Servicios a la Navegación aérea

Bajo el decreto 1294 de octubre de 2021 se creó el grupo de Gestión de Seguridad Operacional adscrito a la Secretaria de Servicios a la Navegación aérea, el cual actúa bajo procesos Transversales en las Direcciones de Telecomunicaciones y la Dirección de Operaciones de Navegación aérea , donde el Secretario de servicios a la navegación aérea del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y de Seguridad a la Aviación Civil (SeMS) asegura el diseño, operación, mantenimiento y actualización de los procedimientos como proveedor de servicios de navegación aérea y Establece las políticas de gestión de seguridad operacional y de aviación civil para mitigar riesgos en la adecuada prestación de



los servicios a su cargo, garantizando la implantación de los sistemas adecuados de gestión, en su calidad de ejecutivo responsable como proveedor de servicios de navegación aérea.

5.4.2.28 Políticas en la Gestión del Mantenimiento Aeronáutico se actualiza el Sistema Gestión del Mantenimiento Aeronáutico (SIMOA)

Desde la gestión del desempeño requerida para la prestación de los servicios a la navegación aérea, el sistema de mantenimiento aeronáutico del Proveedor de servicios AEROCIVIL, SIMOA, juega un rol crítico, toda vez que desde el Sistema de Gestión del Mantenimiento se logra medir el desempeño (disponibilidad, integridad, precisión, continuidad, cobertura, latencia, ...) así como grado de utilización de la capacidad instalada. Con estos niveles de desempeño reales se soportan la seguridad operacional día a día. El SIMOA monitorea permanente el sistema de navegación aérea de Colombia para asegurar la provisión de los S.N.A acorde con los RAC, y en el mediano plazo gestionar no solo mantenimientos rutinarios, preventivos y correctivos sino predictivos. Con la puesta en ejecución de estas buenas prácticas de mantenimiento, se han logrado obtener indicadores de cumplimiento muy satisfactorios, en el campo del CNS/ATM se destaca un cumplimiento del 93% en la certificación de Radio ayudas a nivel Nacional.

5.4.2.29 Re-Estructuración de Espacios Aéreos en el SINEA

A nivel del Control de tránsito Aéreo y con el apoyo de la Dirección de Telecomunicaciones se determinó la necesidad de plantear los nuevos espacios aéreos que reemplazarán el actual sector NW del ACC BOG y con esta información poder llevar a cabo un análisis de necesidades técnicas (equipos, radios, cerros, coberturas, etc.), con el ánimo de determinar recursos y tiempo para lograr implementar una frecuencia principal y una alterna en cada nuevo sector. Por lo tanto, se está trabajando a nivel de los expertos del área de Procedimientos y Navegación Aérea, la información de los espacios aéreos segmentados para que, en los próximos meses, se pueda optimizar e implementar con los recursos definidos la operación armonizada de los conceptos operacionales CONOPS del sector NW

5.4.2.30 Command Center Aeropuerto Internacional EL DORADO

Se puso en funcionamiento el Command Center, centro de operaciones, a través del cual las empresas aéreas, el operador del aeropuerto y la Aeronautica Civil coordinan de manera conjunta el flujo de operaciones del terminal aéreo. Lo anterior con el fin de mejorar y optimizar la capacidad del aeropuerto más importante del país,

El Command Center congrega a las empresas aéreas regulares, las empresas no regulares, la aviación de Estado, la unidad de manejo de flujo de la Aeronautica Civil, así como a la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos bilaterales de la Entidad, quienes trabajan conjuntamente en una operación táctica en tiempo real, para minimizar los riesgos y tomar decisiones colaborativas. Todos realizan monitoreo permanente a la operación, a la demanda de vuelos, asignación de slots de esa forma, se anticipan eventos que puedan afectar la operación aérea

Además, gestiona con criterios de decisión óptimos la implementación o no de los GDP (Programas de Demora en Tierra)

5.4.3 Fortalecimiento de la Política Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en el contexto del Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones, señaló lineamientos de política orientados a conectar territorios para estimular la productividad regional impulsando el sostenimiento de la infraestructura de aeródromos para los ASAE a través del programa de mantenimiento y rehabilitación de aeródromos regionales y del apoyo técnico de la Aerocivil.

En el año 2018 Aerocivil formuló el proyecto “*Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional*”, con el objetivo de brindar asistencia técnica a las Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos. La Asistencia Técnica consiste en la realización de un documento guía de planificación, estudios y diseños, estructuración de proyectos y formulación en la Metodología General Ajustada, así como el acompañamiento a las entidades territoriales en la búsqueda de fuentes de recursos para la financiación de los proyectos.

En el marco de este proyecto, en el año 2019 se suscribió el Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 de 2019 con el objeto de Aunar esfuerzos entre la Aerocivil y seis entidades Territoriales:

Tabla 12. Municipios Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 de 2019

Departamento		Municipio	Aeródromo
Chocó	1	Bahía Solano	José Celestino Mutis
Boyacá	2	Sogamoso	Alberto Lleras
Antioquia	3	Necoclí	Necoclí
Guaviare	4	Miraflores	Miraflores
Santander	5	Barbosa	La Esperanza
Guainía	6	Inírida	Cesar Gaviria Trujillo

Fuente. Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

El objeto del Convenio es brindar asistencia técnica en asuntos aeronáuticos, aeroportuarios y en estructuración de proyectos, para el fortalecimiento de la infraestructura del transporte aéreo. Adicionalmente, se adelanta la formulación de Terminal Aeroportuaria como Proyecto Tipo, con metodología del Departamento Nacional de Planeación (DNP), que le permitirá a las Entidades Territoriales acceder a este proyecto cuando requieran la construcción o mejoramiento de sus terminales aeroportuarias. Para la ejecución del convenio, se contrató a ENTerritorio, por un valor de alrededor de \$5.000 millones. Este Contrato concluyó el 30 de septiembre de 2021 y el Convenio con las Entidades Territoriales el 30 de octubre de 2021. Se destacan los siguientes productos:

- Inventario y diagnóstico: Informe de Inventario y Diagnóstico de cada uno de los aeródromos, lado Aire y lado Tierra.
- Planificación: Documento de Planificación Aeroportuaria para cada uno de los aeródromos
- Estudios y diseños a Fase III:
 - Diseños Lado Aire y Lado Tierra
 - Informe de estudio de suelos y diseño.
 - Documentación de estudios ambientales: Documentación contractual; Perfilamientos
 - Entidad contratante; Consultas efectuadas a Entidades; Estudios efectuados en etapa de diagnóstico; Registro fotográfico; Análisis de área de influencia del proyecto; Consultas plataformas ambientales - Diseños Propuestos por la Consultoría; Gestión Proveedores de Material; Investigación de ZODMES Autorizadas; Listado de gestores RESPEL; Hojas de seguridad; Control de fauna; Insumos de trámite de aprovechamiento forestal; Insumos trámite ocupación de Cauce; Plan de Gestión RCD.
 - Informe de Geotecnia y Pavimentos, Diagnóstico y Levantamiento de Campo.
- Formulación de proyecto de inversión MGA: Informe de proyecto arquitectónico de los seis (6) aeródromos. Proyecto Arquitectónico. Informe predial y estudio de títulos
- Gestión financiera y presupuestal: Formulación de un proyecto de Inversión. Análisis Financiero y presentación de ajustes a consulta fuentes de financiamiento; e inclusión en el modelo de escenario considerando que la inversión la realiza en su totalidad el sector público.



- **Capacitaciones:** Se entregó cartilla de capacitación aeroportuaria que sirvió como soporte para el desarrollo de las capacitaciones en los municipios objetos del Convenio Interadministrativo, donde se dictaron ochenta (80) horas distribuidas en jornadas pedagógicas diarias de ocho (8) horas, dictando veinte (20) horas por tema de acuerdo con los siguientes temas: i) Gestión en seguridad operacional, ii) Administración Aeroportuaria, iii) Apoyo Técnico en Trámites Operacionales y iv) Gestión del Riesgo.

Proyecto Tipo de terminal aérea

El proyecto tipo de terminal aérea, trabajado en conjunto con el Ministerio de Transporte y ajustado a la metodología del DNP, se encuentra en proceso de ser publicado en la página del DNP para ser usado por la Entidad que lo requiera, del orden nacional o territorial.

Igualmente, como un mecanismo para el fortalecimiento de la política de los ASAE, la Ley 1955 de 2019 en el artículo 103°. Intervención de la Red vial fluvial y aeropuertos regionales, señala que la Aerocivil podrán apoyar la financiación de proyectos para la intervención de los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, previo a los criterios de priorización definidos por el Gobierno nacional y de acuerdo con lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto del correspondiente sector. En virtud de este apoyo Aerocivil podrá adquirir, materiales, equipos, y la mano de obra requerida para su ejecución y podrá concurrir en la cofinanciación con entidades de carácter privado. En todo caso la Aerocivil adoptará las medidas requeridas para la ejecución de los recursos, entre otros, en convenio con los municipios.

En desarrollo del artículo 103 de la Ley 1955 el Gobierno Nacional expidió el Decreto 129 de enero de 2020. Posteriormente, en cumplimiento del mencionado decreto, Aerocivil emitió la Resolución No 967 de 30 de abril de 2020 que establece la metodología para la ponderación de los criterios de priorización que se aplican para apoyar la financiación de proyectos en los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales.

Es importante anotar que de acuerdo con lo señalado en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, se continua con el desarrollo de la política de los servicios aéreos esenciales de pasajeros y carga, para incrementar la oferta de servicios en las diferentes regiones del país.

Previo a la aplicación de la metodología de priorización aplicada a las Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos, en diciembre de 2020 se suscribió el Convenio Interadministrativo N°20001180 H3 de 2020 con el objeto de brindarle Asistencia Técnica aeronáutica a las siguientes Entidades Territoriales:

Tabla 13. Municipios Convenio Interadministrativo N°20001180 H3 de 2020

Departamento		Municipio	Aeródromo
Chocó	1	Bajo Baudó (Pizarro)	Pizarro
	2	Acandí	Alcides Fernández
	3	Juradó	Juradó
Guainía	4	San Felipe	San Felipe
	5	Barrancominas	Barranco minas
Nariño	6	Santa Bárbara	Santa Bárbara - Iscuandé
	7	Magui Payán	Magui Payán
Vichada	8	Puerto Carreño	Cumaribo

Departamento		Municipio	Aeródromo
	9	La Primavera	Jorge Julián Silva Meche
Casanare	10	Orocué	Orocué
Guaviare	11	San José Del Guaviare	Jorge E González Torres
Putumayo	12	Puerto Leguizamo	Caucaya

Fuente. Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

Para su ejecución se suscribieron contratos de consultoría e interventoría por alrededor de 700 millones de pesos con cada municipio. Este contrato ya se concluyó y se encuentra actualmente en liquidación.

En diciembre de 2020 se suscribió Contrato 20001216 H3 de 2020 entre la Aerocivil y el Consorcio Asís con el objeto de “Realizar asistencia técnica aeronáutica a las entidades territoriales priorizadas con base en la resolución No. 967 de 2020”. El plazo de ejecución son 11 meses. Asimismo, se suscribió el contrato 20001231 de 2020 con el Consorcio PBJ&J para realizar la Interventoría integral. Mediante el Modificadorio 1, se prorrogó el plazo hasta el 30 de junio de 2022.

En el año 2021, con el objetivo de continuar brindando asistencia técnica a las Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos se suscribió el Convenio Interadministrativo N°21000904 H3 de 2021 y a partir de la aplicación de la metodología de priorización, se seleccionaron, las siguientes Entidades Territoriales para brindarles asistencia técnica:

Tabla 14. Municipios Convenio Interadministrativo N° 2100094 H3 de 2021

Departamento		Municipio	Aeródromo
Casanare	1	Paz De Ariporo	Totumo
Santander	2	Málaga	Jerónimo De Aguayo
Nariño	3	El Charco	El Charco
Meta	4	La Macarena	Javier Noreña Valencia
Vaupés	5	Carurú	Carurú
Cauca	6	Timbiquí	Timbiquí
	8	López	López de Micay
Chocó	7	Riosucio	Riosucio
	10	Bahía Solano	Cupica
Guainía	9	Puerto Inírida	Caño Colorado
Valle	11	Cartago	Santa Ana
Antioquia	12	Vigía del Fuerte	Vigía del Fuerte
Amazonas	13	La Chorrera	Virgilio Barco Vargas

Fuente. Dirección de Infraestructura Aeroportuaria. Oficina Asesora de Planeación Aerocivil

Para su ejecución se suscriben los contratos de obra 21000929 H3 con el Consorcio Aeródromos IAL y de interventoría 21000943 A H3 de 2021 con el consorcio Aero 2021. Para su ejecución fueron autorizadas vigencias futuras, concluye en julio de 2022.

En resumen, las Entidades Territoriales propietarias de 31 aeródromos públicos han sido receptoras de asistencia técnica en el presente cuatrienio.



5.4.4 Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto “Construcción de Infraestructura Aeroportuaria de dos Aeropuertos Alfredo Vásquez Cabo de Leticia y Golfo de Morrosquillo de Tolú”

Actualmente se avanza en el objetivo de someter a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la declaración de importancia estratégica de los proyectos: (i) “Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del aeropuerto Alfredo Vásquez cobo de la ciudad de Leticia⁷” y (ii) “Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la región atlántico⁸”.

El primer proyecto tiene como objeto la adecuación y nivelación de franjas de la seguridad de pista, el suministro e instalación de ayudas visuales y el nuevo Sistema de aterrizaje por Instrumentos (ILS) para que el aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo cumpla con los requisitos de certificación de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC 14).

El segundo proyecto tiene por objeto la rehabilitación de la infraestructura del lado aire y la ampliación de la pista del aeropuerto Golfo de Morrosquillo en Tolú. Estas intervenciones permitirán mejorar las condiciones físicas, técnicas y operacionales de cada aeropuerto, y esto contribuirá en el aumento de la conectividad aérea, al desarrollo turístico y al desarrollo económico en las regiones.

Con las inversiones programadas, se busca mejorar las condiciones físicas y técnicas de los aeropuertos Alfredo Vásquez Cobo de Leticia y Golfo de Morrosquillo de Tolú. El desarrollo de las intervenciones planteadas permitirá que los aeropuertos cumplan con las condiciones técnicas exigidas a nivel internacional por la OACI y a nivel nacional por la Aerocivil, lo que a su vez resultará en el aumento de competitividad, mejoras de seguridad operacional, disminución de costos de viaje y aumento de los viajes (especialmente por su vocación turística), que se verá reflejado en un desarrollo económico de las regiones.

Con la implementación estos proyectos, se busca habilitar las condiciones técnicas y normativas requeridas para el cumplimiento de los requisitos de certificación en el aeropuerto de Leticia; y rehabilitar y modernizar la infraestructura aeroportuaria requerida para el desarrollo de la región del Golfo de Morrosquillo. A continuación, se presenta la descripción de cada uno de ellos.

Las intervenciones propuestas en el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de Leticia consisten en terminar la adecuación y nivelación de franjas de seguridad de pista y el suministro e instalación de ayudas visuales y del nuevo sistema de aterrizaje por Instrumentos (ILS), que cumpla con los requisitos para la certificación⁹ del aeródromo de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano – RAC 14.

5.4.5 Certificación de Aeropuertos

Después de cumplir con las normas establecidas en el RAC 14, en cuanto a Regulaciones Aeronáuticas Nacionales en instalaciones, equipos y procedimientos operacionales y en el Manual de Aeródromos, con lo cual se da cumplimiento al Convenio de Aviación Internacional (OACI), con los requisitos en infraestructura (condiciones de pista, calles de rodaje, iluminación, señalización, entre otros), Sistema de Gestión de Seguridad Operacional para el Análisis de Riesgo y su Mitigación, y la evaluación del personal, la Aerocivil oficializó en Mayo del año 2018 la certificación del aeropuerto de Pereira que se había realizado en diciembre de 2017; posteriormente en el mes de junio el aeropuerto Rafael Núñez de

⁷ Código BPIN 2018011000572

⁸ Código BPIN 2018011000957

⁹



Cartagena y en diciembre de 2018 los aeródromos internacionales Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga.

Adicionalmente, la Aerocivil certificó el 31 de diciembre del año 2019 el aeródromo Ernesto Cortissoz de Barranquilla localizado en Soledad; dicha certificación fue oficializada el 29 de agosto de 2020. Esta terminal aérea se convierte en el sexto aeropuerto de Colombia, en recibir la certificación que otorga La Unidad Administrativa Especial de Aerocivil de Colombia, autoridad competente. El primer aeropuerto en recibir la Certificación de Aeródromo fue el Alfonso Bonilla Aragón de Cali (2017).

Con estas obras y la certificación de estos importantes aeropuertos se fortalece la confiabilidad para que nuevas empresas aéreas entren a operar de manera competitiva y puedan incrementar sus frecuencias, dadas las garantías de infraestructura y seguridad operacional.

5.4.6 Planes Maestros Aeroportuarios

En cumplimiento a lo establecido en el RAC 14 y a lo establecido en la Resolución 01357 de 2017, durante este periodo se desarrollaron los siguientes Planes Maestros como documentos guías para el desarrollo de los Aeropuertos

Tabla 15. Planes Maestros elaborados y/o actualizados

Ciudad	Aeropuerto	Clave de referencia	Resolución	Fecha de expedición
Bogotá	El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento	4E	Resolución de Actualización No. 02728	28 diciembre de 2020
Santa Marta	Simón Bolívar	3C	Resolución de Aprobación No.02730	28 diciembre de 2020
Leticia	Alfredo Vásquez Cobo	4C	Resolución de Actualización No.02727	28 de diciembre de 2020
Pasto	Antonio Nariño	4C	Resolución de Aprobación No.02731	28 de diciembre de 2020
Guaymaral	Flaminio Suarez Camacho	2B	Resolución de Aprobación No.02729	28 diciembre de 2020
Palestina	Aeropuerto Del Café	2C	Resolución de Aprobación No. 02343 Modificada con Resolución No. 00474	27 de noviembre de 2020 18 de marzo de 2021
Riohacha	Almirante Padilla	4C	Resolución de Aprobación No.01841	25 septiembre de 2020
Valledupar	Alfonso López	4C	Resolución de Aprobación No.01843	25 septiembre de 2020
Barrancabermeja	Yariguíes	3C	Resolución de Aprobación No.01842	25 septiembre de 2020
Bucaramanga	Palonegro - Lebrija	4D	Resolución de Aprobación Actualización No.01840	25 septiembre de 2020
Cali	Alfonso Bonilla Aragón - Palmira	4E	Resolución de Aprobación No.01347	08 julio de 2020
Buenaventura	Gerardo Tovar López	2B	Resolución de Aprobación No.01387	15 julio de 2020



Ciudad	Aeropuerto	Clave de referencia	Resolución	Fecha de expedición
Ibagué	Perales	3C	Resolución de Actualización No.01388	15 julio de 2020
Neiva	Benito Salas	3C	Resolución de Actualización No.01386	15 julio de 2020
Cúcuta	Camilo Daza	4C	Resolución de Aprobación No. 01368	13 julio de 2020
Medellín	Enrique Olaya Herrera	3ª	Resolución de actualización No 00981	9 de julio de 2020
TAME	GUSTAVO VARGAS	4C	Resolución de Aprobación No. 02542	30 de agosto de 2018
SAN VICENTE DEL CAGUAN	EDUARDO FALLA SOLANO	3C	Resolución de Aprobación No. 02544	30 de agosto de 2018
SAN JOSE DEL GUAVIARE	JORGE ENRIQUE GONZALEZ	3C	Resolución de Aprobación No. 02549	30 de agosto de 2018
MOCOA	VILLA GARZON	2C	Resolución de Aprobación No.02550	30 de agosto de 2018
MITU	FABIO LEON BENTLEY	3C	Revisión de Aprobación No. 02545	30 de agosto de 2018
LA MACARENA	EL REFUGIO	2A	Resolución de Aprobación No. 02543	30 de agosto de 2018
INIRIDA	CESAR GAVIRIA TRUJILLO	3C	Resolución de Aprobación No. 02548	30 de agosto de 2018
FLANDES	SANTIAGO VILA	3C	Resolución de Aprobación No.02551	30 de agosto de 2018
CIMITARRA	GUSTAVO ROJAS PINILLA	2C	Resolución de Aprobación No.02552	30 de agosto de 2018
ARAUCA	CRAVO NORTE	3C	Resolución de Aprobación No. 02546	30 de agosto de 2018

Fuente. Secretaría de Servicios Aeroportuarios. Aerocivil

5.4.6.1 Actualización Plan Maestro Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento

La actualización del Plan Maestro Aeroportuario fue desarrollada durante un periodo de alta incertidumbre económica causada por la crisis mundial que afectó fuertemente al Sector Aéreo, causado por la pandemia del Coronavirus (COVID-19) donde determinar los niveles y tiempo de recuperación de la industria es impredecible, por lo que para propósitos de este Plan Maestro no se establece un periodo de recuperación definido, por lo que se considera un evento coyuntural en el que la demanda retorne a sus volúmenes previos y tendencias de crecimiento.

Durante el desarrollo de la Actualización del Plan Maestro se recibieron los resultados de los estudios sobre la “Evaluación de los posibles escenarios operativos, definición de un nuevo concepto operacional y de espacio aéreo del sistema aeroportuario Ciudad Región Bogotá y del área terminal (TMA) de Bogotá”, el cual seleccionó el escenario operativo óptimo para el sistema aeroportuario Ciudad-Región, conformado por las dos pistas existentes en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán

Sarmiento y la construcción de una segunda infraestructura independiente de la actual, la cual contaría con dos pistas perpendiculares a las existentes, para atender la demanda a 2040.

El Plan Maestro concluyó, que la mejor manera de determinar la demanda a atender en el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, es por segmentos de aviación, definiendo la identidad del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento dentro del sistema Aeroportuario Ciudad – Región, tal y como se hace en diferentes lugares del mundo. Es importante resaltar que el programa de inversiones propuesto es el resultado de un proceso que incluyó numerosas reuniones de coordinación con entidades estatales, departamentales y locales, como también gremios interesados (stakeholders), aerolíneas, asociaciones de aerolíneas y entes privados. Es imperativo que esta coordinación sea continuada durante las siguientes fases de diseño y construcción de las obras, como también durante la próxima actualización del Plan Maestro.

5.4.6.2 Plan Maestro Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Santa Marta

La actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Simón Bolívar tiene como objeto contar con un documento de planificación de la infraestructura a treinta (30) años y sus fases de inversión, para el desarrollo ordenado de la infraestructura y de los servicios.

La infraestructura planificada propone ampliar la pista de vuelo actual 484 m hacia el sur, la mayor parte de esta ampliación se lleva a cabo ganando terreno al mar, desplazar 144 m hacia el sur el umbral 19 y el extremo de pista 01 y el desarrollo de una nueva infraestructura lado tierra que incluye una plataforma de 39.000 m² aproximadamente y una terminal de pasajeros de 35.000 m² distribuidos en 3 plantas, planta baja, entreplanta y planta alta. Actualmente se encuentra en proceso los estudios y diseños fase III de esta infraestructura.

5.4.7 Estudios y diseños que generen los lineamientos e intervenciones para la construcción de infraestructura, que permitan la conectividad regional del proyecto aeroportuario Ciudad Región (El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento I, El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento II y Guaymaral).

5.4.8 Estudio para la Implementación del Servicio de Dirección de Plataforma – SDP, en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.

5.4.9 Implementación BIM Aerocivil

El Building Information Modeling (BIM) consiste en un conjunto de procesos de trabajo colaborativo que permite generar y gestionar información mediante modelos digitales durante el ciclo de vida de un proyecto de infraestructura y sus componentes en un espacio virtual y de manera estructurada entre todos los actores involucrados. En el marco de la Estrategia Nacional de Implementación BIM 2020-2026, la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil tiene como meta que a 2026 todos los proyectos de la entidad se ejecuten a través de la metodología.

Lo anterior con el objetivo de incrementar la calidad y sustentabilidad de los proyectos de infraestructura aeroportuaria a través de la incorporación de procesos, metodologías de trabajo y tecnologías en todo su ciclo de vida, logrando así la modernización y digitalización de toda la información generada, garantizando que está siempre esté disponible, accesible y utilizable, y así propiciar su trazabilidad e idoneidad. Esto se traduce en una gestión eficiente y eficaz de los Aeropuertos y la infraestructura que los compone, necesaria para el control, organización, coordinación y regulación del transporte aéreo en el país.



Para cumplir con los objetivos antes mencionados, la Aerocivil ha desarrollado un Plan de Implementación 2021-2026, incorporando gradualmente una serie de procesos de diagnóstico, análisis, generación de estándares, procedimientos y requerimientos, de la siguiente manera.

Tabla 16. Plan de Implementación BIM - Aerocivil

Año	Plan de Implementación - Meta de gradualidad	Fase Plan de Trabajo
2021	80% Consultorías de Estudios y Diseños - 75% Proyectos Diseño + Construcción - 20% Proyectos de la Entidad. (Meta cumplida en 2021)	FASE DE DIAGNÓSTICO
2022	90% Consultorías de Estudios y Diseños - 90% Proyectos Diseño + Construcción - 25% Proyectos de la Entidad. (A mayo de 2022 se están estructurando los procesos de licitación).	FASE DE DISEÑO
2023	100% Consultorías de Estudios y Diseños - 100% Proyectos Diseño + Construcción - 30% Proyectos de la Entidad.	
2024	BIM institucionalizado para Contratos que incluyan fases de Estudios y Diseños - 35% Proyectos de la Entidad.	FASE DE IMPLEMENTACIÓN, EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO
2025	BIM institucionalizado para Contratos que incluyan fases de Estudios y Diseños - 40% Proyectos de la Entidad.	
2026	BIM institucionalizado para Contratos que incluyan fases de Estudios y Diseños - 50% Proyectos de la Entidad.	

Fuente. Secretaría de Servicios Aeroportuarios

Fase de Diagnóstico: 2020-2021

- Diagnóstico del estado actual de la entidad y levantamiento de información
- Conformación de las mesas de trabajo BIM con las entidades nacionales
- Identificación de Usos que aplican a las necesidades operacionales y a la infraestructura de la entidad.
- Estructuración de la Arquitectura Institucional BIM con asignación de responsabilidades.
- Implementación de BIM en Seis Proyectos Piloto: Calle de Rodaje Lima Aeropuerto El Dorado, Ampliación Pista Norte Aeropuerto El Dorado, Centro de Gestión Aeronáutico Aeropuerto Rionegro, Fase I Lado Aire Aeropuerto del Café, Torre de Control Aeropuerto de Villavicencio e Infraestructura Lado Tierra Aeropuerto Aguachica.

Fase de Diseño: 2022 – 2023 (Desarrollo a mayo de 2022)

- Lecciones aprendidas de los primeros seis proyectos piloto BIM
- Alcance, Metas y Objetivos BIM dentro de la Aerocivil.
- Actualización de la Estructura Organizacional BIM con la Reestructuración de la Entidad.
- Marco Legal BIM y Aeronáutico.
- Generación de Estándares BIM dentro de la entidad (Anexo Contractual BIM). Establecimiento de los EIR para Proyectos de Estudios y Diseños; Estudios y Diseños y Construcción; Construcción.
- Generación de Formatos BIM. Formato PRE-BEP y BEP, de acuerdo con los EIR.
- Plan de Transformación Tecnológica Gradual en la entidad conjunto con la Secretaría de Tecnologías de la Información: Mesas de trabajo con el equipo técnico de Autodesk para adquisición de licencias.

En lo restante del año 2022 es necesario llevar a cabo:

- Estandarización de parámetros y procedimientos; Mapa de procesos con fundamento en un análisis de brechas o contingencias; Plan de Capacitación permanente y continuo en la entidad (CEA).



- Trabajo conjunto con la consultoría BIM contratada por la FDN con objeto de “Apoyar la estandarización de los procesos de contratación y ejecución de proyectos de infraestructura aplicando BIM en 4 entidades del orden nacional”. Se debe conformar el Equipo de Trabajo BIM dentro de la entidad, estructurado por Líder del Equipo, Coordinador BIM y Líderes de las Áreas de la Aerocivil que tienen alcance dentro de la implementación.

5.4.10 Sostenibilidad Ambiental

La aviación comercial es responsable del 2% de los gases de efecto invernadero que se lanzan a la atmósfera y del 3% incluyendo otros gases contaminantes. En tal sentido la Aerocivil en el año 2019 elaboró el Plan Estratégico Ambiental del sector que orienta el desarrollo de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en la mitigación del impacto ambiental. Como parte de la implementación de dicho Plan se han alcanzado los siguientes logros:

- Identificación de fuentes móviles y fijas de emisiones de CO₂, como parte del proceso de certificación de carbono otorgada por la ISO 14064 Huella de Carbono; la cual se obtuvo inicialmente en los aeropuertos de Armenia y Leticia.
- Implementación CORSIA Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional.
- Transición RAC 11 a RAC 216, a la fecha ya se cuenta con la versión de RAC 216 y se están actualizando los siguientes capítulos:
 - Protocolo medición de ruido
 - Protocolo medición de aire.
 - Actividades verdes en aeropuertos.
- Desarrollo de la estrategia NDC Contribuciones determinadas a nivel Nacional Procedimientos PBN
- Estructuración del Plan de Acción de emisiones de CO₂.
- Se emitió la Resolución No 274 por la cual se actualiza la política ambiental como lineamiento estratégico ambiental de la entidad.
- Desarrollo de 3 eventos de aeropuertos sostenibles, encuentros académicos pioneros en América latina para la vinculación de todos los actores del sector aeronáutico
- Implementación del Sistema de Vigilancia y Control Ambiental para el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento en cumplimiento de la resolución 1034 del 2015.
- Estructuración y diseño de criterios para el uso de combustibles alternativos

Durante la vigencia 2020 los operadores aéreos sujetos al Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional CORSIA, presentaron ante la autoridad aeronáutica sus informes de emisiones de CO₂ correspondientes al año 2019, dichos reportes fueron verificados por auditores externos avalados por la OACI de conformidad con los parámetros de CORSIA.

Una vez analizada y verificada la calidad de la información con cada uno de los operadores, se procedió a realizar el cargue de las emisiones de CO₂ de los 7 operadores sujetos a CORSIA, por pares de estados, reportados por las aerolíneas al sistema de la OACI denominado CORSIA CENTRAL REGISTRY (CCR).

Con el fin de tener información clara y precisa se solicitó a las empresas actualizar los Planes de Vigilancia de Emisiones a una Versión 2, e incorporar cualquier modificación como la metodología, sistemas de información, actualización de rutas y equipos. Posteriormente se procedió a dar el aval a cada operador aéreo para que con base en esta nueva versión se realizaran los informes y mediciones correspondientes al año 2021.



5.4.10.1 Desarrollo del Plan Piloto Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento

Ante la necesidad de flexibilizar y optimizar la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento estipulada en la Resolución 1034 de 2015, especialmente en unas franjas horarias específicas, y las solicitudes planteadas por la industria para dinamizar toda la operación aérea del país, se diseñó una estrategia operacional y técnico-ambiental que brindara una evaluación más aproximada a la realidad, acerca de los impactos y niveles de ruido que generaría su implementación. Es así como se presenta a consideración de la Autoridad Nacional de Licencias ambientales ANLA, la propuesta de operación ambiental sostenible denominada “Plan Piloto” para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento

Mediante Resolución 01980 del 02 de octubre de 2019, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA aprueba el desarrollo del denominado “Plan Piloto” con algunos ajustes operacionales realizados a solicitud de la autoridad ambiental y el acompañamiento permanente en todas las actividades de socialización y seguimiento a la implementación del mismo.

Es así como el Plan Piloto inició su ejecución el 18 de noviembre del 2019; previamente se realizó la socialización y difusión en las Localidades de Fontibón, Engativá y en el municipio Funza, requeridas por la ANLA, indicando a la comunidad los alcances, horarios e implementación de la configuración de operación aérea, tal como se deja evidencia en los informes de seguimiento entregados a la Autoridad ambiental, De igual manera es importante indicar que a nivel ministerial se gestaron las actividades de comunicación del proceso de socialización del inicio de las actividades de plan piloto

Así mismo, durante toda la implementación de Plan Piloto y con el acompañamiento permanente de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales se realizaron reuniones informando a las comunidades y autoridades locales, sobre el avance, evolución y presentación de resultados de los monitoreos del ruido del sistema de vigilancia de control ambiental, así como también se dio tratamiento a todas las inquietudes, quejas y reclamos presentadas por la comunidad en general.

Durante la implementación de Plan Piloto, se recolectaron datos importantes para tomar decisiones sobre la operación en función de reducir los niveles de ruido no solo en los barrios del Área de Influencia Directa sino en todo Bogotá, haciendo referencia a los horarios de operación autorizados establecido bajo la resolución 01980 del 02 de octubre de 2019 “*Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1842 del 16 de septiembre de 2019*” que aprobó el Plan Piloto así:

Tabla 17. Horarios implementados en el Plan Piloto

Pista Norte	Pista Sur
Operación de 5:00 A.M. a 5:59 A.M.	
Aterrizajes sentido occidente-orienté, para todo tipo de aeronaves.	Aterrizajes sentido occidente-orienté, ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.
Despegue occidente – orienté, ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Despegue occidente – orienté, ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.
Operación 10:00 P.M. a 11:59 P.M.	
Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente, sobrevolando la ciudad ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.	Aterrizajes en sentido Oriente – Occidente, sobrevolando la ciudad ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.



Despegue en sentido Oriente – Occidente, para todo tipo de aeronaves.	Despegue en sentido Oriente – Occidente para aeronaves capítulo 4 en ruido.
Operación 12:00 A.M a 4:59 A.M.	
Aterrizajes 100% Occidente – Oriente para todo tipo de aeronaves.	Aterrizajes 100% Occidente – Oriente ÚNICAMENTE para aeronaves capítulo 4 de ruido.
Despegue 100% sentido Oriente – Occidente sin sobrevolar la ciudad para todo tipo de aeronave.	Despegues 100% sentido Oriente – Occidente, sin sobrevolar la ciudad capítulo 4 de ruido.

Fuente: Resolución 01980 del 02 de octubre de 2019

La Aerocivil, mediante el radicado 4504.008-2020010829 de 27 de marzo de 2020 solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la suspensión del Plan Piloto Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, en atención a la declaratoria de emergencia sanitaria del Ministerio de Salud y Protección Social promulgada con la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, y a la medida anunciada el día 15 de marzo de 2020 por el Ministerio de Transporte que estipula la restricción de ingreso al territorio colombiano para los viajeros extranjeros provenientes de cualquier lugar del mundo.

La Entidad mediante el radicado 2020021386 de 27 de julio de 2020 dio respuesta y cumplimiento a lo requerido por la Autoridad Ambiental en el Auto de seguimiento 06002 de junio 30 del 2020, de tal manera que se dio por cerrado el proceso denominado Plan Piloto.

5.4.10.2 Logros del Plan Piloto Aeropuerto El Dorado

Reducción y balance acústico por franjas horarias de las 5 am – 6 am y 10 pm a 12 pm en la operación de las pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, generando descongestión del tránsito aéreo.

- Con la información recolectada se estableció que un 73% de operaciones aéreas se desarrollaron con aeronaves capítulo IV de ruido y un 27% con capítulo III de ruido. Si bien se generó un mayor número de operaciones con aeronaves con mejor categoría de ruido aeronáutico, la Entidad trabaja con los operadores aéreos para invitarlos a mejorar de los procesos operacionales y administrativos.
- La información acústica y aeronáutica sirvió de base técnica para la formación de la Resolución 1599 del 2020 de la Aerocivil *“Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento “Luis Carlos Galán Sarmiento”-SKBO- de la ciudad de Bogotá, D.C.”*
- Se obtuvo una información robusta y valiosa que sirvió de base para la elaboración del Estudio de Impacto ambiental para la modificación de la Licencia ambiental, con los suficientes argumentos técnicos para plantear una nueva operación del Aeropuerto

5.4.10.3 Licencia Ambiental Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento

Mediante Resolución 1330 de 1995 el Ministerio del Medio Ambiente otorgó a la Unidad Administrativa Especial de Aerocivil la Licencia Ambiental Ordinaria para la ejecución de obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. Con esta Resolución se establecieron diferentes medidas de mitigación de ruido dirigidas al emisor (Aeronaves), receptor (Comunidad) y al medio de transmisión

Posteriormente mediante Resolución 534 de 1998, se modifica parcialmente la Resolución 1330 de 1995 y se aprueba un nuevo esquema de operación aérea diferente al bidireccional que sirvió de fundamento para la expedición de la licencia ambiental y se incorporan nuevas restricciones operacionales, se definen las áreas a intervenir con obras de mitigación y se ordena poner en servicio la báscula de pesaje.

A partir de esta resolución, la Licencia ambiental ha tenido algunas modificaciones, entre las que se destaca la Resolución 1001 de 2009 mediante la cual se autoriza la cesión parcialmente de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado al Concesionario OPAIN, quedando bajo la responsabilidad de la Aerocivil las obligaciones en materia de ruido y emisiones

Actualmente se encuentra vigente la Resolución 1728 del 2021 y 801 del 2022, por medio de la cual se modificó la licencia ambiental del Aeropuerto El Dorado permitiendo la operación aérea 24 horas con ciertas condicionales operacionales y obligaciones adicionales, dentro de las que cabe mencionar:

- Seguimiento al protocolo de evaluación del cumplimiento sobre emisiones de ruido y tomar medidas frente a estos incumplimientos.
- Contar con el Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA
- Plan de Manejo Ambiental actualizado
- Incluir algunas áreas dentro del área de influencia directa
- Implementación de cuota de ruido superior a 4 para las aeronaves que no cumplen con estos niveles de ruido.

5.4.10.4 Modificación de la Licencia Ambiental Aeropuerto Internacional El Dorado

Con el objetivo ampliar las franjas operacionales del Aeropuerto Internacional El Dorado aprobadas en la Resolución 1034 del 2015 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) modificada mediante la Resolución 1567 del 2015, así como actualizar las medidas de mitigación del Plan de Manejo Ambiental, y de esta manera optimizar su operación en términos de seguridad y sostenibilidad, Aerocivil gestionó la modificación de la Licencia Ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado, durante la vigencia 2021, obteniendo como resultado:

- Presentación del Estudio de Impacto Ambiental para la modificación de la Licencia Ambiental Aeropuerto El Dorado.
- Gestiones para el trámite de Licencia Ambiental
- Mesas técnicas de concertación con la Autoridad de Licencias Ambientales
- Se interpone Recurso de Reposición la Resolución por medio de la cual se expide la modificación de la Licencia Ambiental y se desarrollan mesas técnicas con ANLA para obtener una Licencia más ajustada a las necesidades
- Obtención de las resoluciones 1728 de octubre de 2021, 301 y 801 del 2022 – por las cuales se otorga la modificación de la licencia ambiental.

5.4.10.5 Logros ambientales en la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado

Como resultado de las mediciones acústica implementadas durante las vigencias 2018 a 2021, desarrollo de modelos acústicos, actualización de la política ambiental institucional, desarrollo del Plan Piloto, cumplimiento de los términos de la licencia ambiental y estudios de impacto ambiental por la operación aérea del Aeropuerto Internacional EL Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”, la Entidad procedió a desarrollar las siguientes medidas ambientales para la operación:

- Actualización del Manual de Atenuación de Ruido Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento: protocolizado mediante la Resolución 1915 de 06 de octubre de 2020 “*Por la cual se sustituye el manual de atenuación de ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá, D.C.*”.
- Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la operación aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento: Dicho protocolo fue



adoptado mediante la Resolución 1599 del 2020 de la Aerocivil *“Por la cual se adopta el Protocolo de Medición y Evaluación de Cumplimiento a los niveles de ruido en la Operación Aérea para el Aeropuerto Internacional El Dorado “Luis Carlos Galán Sarmiento”-SKBO- de la ciudad de Bogotá, D.C.”*

- Actualización del Reglamento Aéreo de Colombia: Se actualizó el RAC 13 “Régimen Sancionatorio” el cual fue protocolizado mediante la Resolución 02033 de 16 de octubre de 2020.
- Reconversión de flota aérea: Actualmente se viene promoviendo con los operadores aéreos el cambio de flota aérea por aeronaves que cuenten con una mejor tecnología, resaltando que en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento no está permitido el uso de aeronaves Capítulo o Etapa 1 y 2 de ruido.
- Procedimientos PBN: Consiste en la reorganización de las trayectorias aéreas en donde se establecen por medio de satélite, los puntos donde las aeronaves deben realizar el viraje, esto ha permitido disminuir para el año 2019 en 39.59% el área de influencia directa en comparación a la curva presentada en el año 2014.
- Recinto prueba de motores: El concesionario OPAIN construyó un recinto acústico especializado el cual reduce el ruido emitido por la práctica de prueba de motores necesaria para garantizar la seguridad operacional.
- Estudio Ganadero Contrato No. 20000629 H3 de 2020: Como resultado del estudio se logró establecer que no existe relación de afectación y/o impactos ambientales de las operaciones aéreas de aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento a la producción de lechera y ganadera en el municipio de Funza.
- Estudio Avía Fauna Humedal Guali Contrato No. 19001307 H3 de 2019: A la fecha el estudio ha establecido la adaptación de las especies al desarrollo de los centros urbanos.

5.4.10.6 Seguimiento ambiental ANLA a las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento (Auto 0620 de febrero 2021).

ANLA como autoridad ambiental corrió traslado del Auto 0620 de 15 de febrero de 2021, por el cual se efectúa seguimiento y control ambiental para el proyecto denominado *“Ejecución de las obras de Construcción y Operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional Eldorado”* en los siguientes términos:

Reiterar a la Aerocivil, titular de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, el cumplimiento de 122 obligaciones y medidas ambientales.

- Requerir a la AEROCIVIL, para que, en el término de un (1) mes entregue la actualización y ajuste de *5 obligaciones* relacionados con las fichas de manejo social y participación ciudadana que hacen parte del plan de manejo ambiental.
- Requerir a la Entidad, para que en el término de sesenta (60) días contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo, presente los soportes de cumplimiento de *3 obligaciones* con la comunidad del municipio de Funza.
- Requerir a la Unidad Administrativa Especial de Aerocivil - AEROCIVIL para que, en el próximo Informe de Cumplimiento Ambiental ICA es decir para el mes de septiembre de 2021, presente los soportes de cumplimiento de *25 obligaciones*.

5.4.10.7 Gestión Ambiental Institucional

- Se formularon y actualizaron treinta y cuatro (34) instrumentos de manejo ambiental, con el fin de evaluar el área de influencia social, biótico y abiótico y en búsqueda de definir los impactos ambientales generados por el desarrollo aeroportuario en las fases de operación y construcción de los aeropuertos. Para el periodo de cuatro (4) años se formularon un total de 34 instrumentos ambientales distribuidos en las siguientes vigencias

- Año 2018: se realizaron para 16 aeropuertos: Pitalito, Florencia, Guaymaral, Mitú, Neiva, Ocaña, Villa Garzón, Puerto Carreño, Tolú, Tumaco, Valledupar, Villavicencio, Paipa, Tame, Saravena y Mariquita”, a la fecha se han aprobado por resolución dos (2)
- Año 2019: se realizaron para 7 aeropuertos: Mompox, Guapi, Puerto Asís, San Vicente del Caguán, Arauca, Cúcuta y Bucaramanga. Los instrumentos ambientales fueron presentados a las autoridades ambientales correspondientes de donde a la fecha solo se han pronunciado para un aeropuerto Mompox.
- Año 2020: se realizaron para 11 aeropuertos: Cartagena, San Andrés, Yopal y Pasto, Flandes, Otú, Cimitarra, Magangué, Trinidad, Cravo Norte y Puerto Berrio, los cuales a la fecha se han presentado 4 a las autoridades ambientales correspondientes.
- Se formularon 35 Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos y Residuos Peligrosos – PGRIRESPEL distribuidos en las siguientes vigencias:
 - Año 2019: se realizaron para 21 aeropuertos: Plato, El Banco, Mompox, Arauca, Saravena, Tame, Ocaña, Popayán, Pasto, Tumaco, Guapi, Yopal, Mitú, Puerto Carreño, Villavicencio, Flandes, Florencia, Ibagué, Neiva, San Vicente del Caguán, Villa Garzón
 - Año 2020: se realizaron para 14 aeropuertos: San Andrés, Ipiales, Armenia, Leticia, Guaymaral, Paipa, Puerto Asís, Otú, Montelíbano, Amalfi, Urrao, Nuquí, Condoto, Puerto Berrio.
- Se desarrollaron y formularon 41 programas de Manejo Integral de Residuos Sólidos, con este documento se da cumplimiento a la normatividad ambiental vigente. Para lo cual se ha socializados y enviado a cada administrador del aeropuerto a fin de que sean implementados en la gestión de los residuos.
- En el año 2019 se logró el acuerdo de cesión de la licencia ambiental del aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena, luego de un trabajo de más de 10 años con el concesionario SACSA. Dicho acuerdo dio origen a la Resolución 0806 de mayo 13 de 2019, expedida por la ANLA.
- Se gestionó el cierre del archivo de proceso sancionatorio administrativo ambiental mediante Resolución No 139 del 13 de mayo de 2019 para el Aeropuerto de Ipiales el cual estaba dado por actividades correspondiente al cierre y abandono de las obras de una pista.
- ICONTEC otorgó a la Aerocivil la certificación en el Sistema de Gestión basura Cero para los edificios NEAA, CGAC y CNA, estableciendo para la vigencia 2019 la medalla de BRONCE y para vigencia 2020 la medalla de PLATA.

5.4.10.8 Gestión Integral de Recursos Naturales

- Implementación de nuevos sistemas de tratamiento de aguas residuales para los Aeropuertos de Armenia, Leticia, Puerto Asís y Florencia
- Perforación de Pozos profundos que solucionan críticos problemas de abastecimiento de agua en Aeropuertos como Puerto Asís
- Actualización de los Planes de Manejo Ambiental.
- Certificación sistema basura cero NEAA, CGAC y CNA
- Implementación del sistema de vigilancia y control ambiental en el aeropuerto El Dorado

5.4.10.9 Cambio Climático

- Plan de Gestión de Riesgos de Desastres PGRD (Decreto 2157 de 2017)
- Se incorporo en 11 aeropuertos a cargo de la Aerocivil, el componente de Gestión de Riesgos
- Miembro del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (PATIS), junto con el Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Se trabaja en el desarrollo de lo señalado en la Ley 2169 de 2021 cuyo objeto es



establecer metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia. (art 6 y 12 adaptación y mitigación respectivamente).

5.4.10.10 Peligro Aviario y Control de Fauna

La presencia de aves en las áreas aeroportuarias, como de aproximación y trayectoria de vuelo de los terminales aéreos, representa un riesgo para las operaciones aéreas ya que éstas pueden llegar a introducirse en las turbinas o colisionar con las aeronaves, afectando las condiciones de seguridad aérea y por ende constituyéndose en una amenaza grave para el derecho a la vida de los pasajeros y terceros situados en tierra.

Por lo anterior con el fin de garantizar la Prestación del servicio para la implementación del Programa de Prevención de Peligro Aviario y Fauna en los Aeropuertos, la Aerocivil ha desarrollado el programa para la prevención del peligro aviario y fauna de los aeropuertos de las regionales Cundinamarca, Norte de Santander, Meta, Atlántico y Valle.

De acuerdo con lo anterior, y en aras de mejorar la seguridad aérea del País y el transporte aéreo, para el año 2018 dio inicio a la contratación del estudio biofaunístico, caracterización del riesgo por aves y formulación e implementación de los Planes de Manejo de Fauna en veintiséis (26) de los sesenta y seis (66) Aeropuertos que están bajo su responsabilidad, utilizando como base (i) “*Programa Nacional de Limitación de Fauna Silvestre en aeropuertos*” y (ii) “*Programas de Gestión de Riesgos para Control de Peligro Aviario y Fauna (GERPAF)*” de los aeropuertos. Los contratos suscritos por la Dirección de Servicios Aeroportuarios (Grupo de Gestión Ambiental y Control Fauna), desarrollan el programa para la prevención del peligro aviario mediante la formulación con ejecución de las actividades:

- Apoyo técnico al comité aeroportuario de Peligro Aviario
- Revisión de instrumentos de Planificación Territorial
- Diagnóstico por Aeropuerto
- Adquisición de medidas de dispersión y control.
- Activación de medidas de dispersión de fauna
- Prestación de servicios profesionales,
- Monitoreos de fauna
- Capacitación del personal Aeroportuario
- Trabajo con comunidad

Para controlar de forma efectiva la fauna en aeródromos se desarrollan evaluaciones que tiene por propósito identificar y anticipar las amenazas, generar el diagnóstico del peligro aviario y fauna con base en:

- Identificación de las especies de aves que están presentes o frecuentan el aeropuerto y caracterización del peligro que cada una representa para la aviación
- Reconocimiento de áreas y actividades atractivas para las aves, tanto en el aeropuerto como en zonas aledañas al mismo.
- Identificación de la vulnerabilidad de las operaciones aéreas ante un posible impacto con fauna.

5.4.10.11 Plan de Gestión de Riesgos de Aerocivil

La Entidad en la vigencia 2019 generó el documento Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Aerocivil -PGRDEEP, documento técnico que establece los lineamientos de Gestión de Riesgos de Desastres que la Entidad debe acoger, cuyo objetivo general consiste en orientar las acciones de la

Unidad Administrativa Especial de Aerocivil para formular, ejecutar y evaluar las políticas permanentes para el conocimiento, la reducción del riesgo y para el manejo de desastres en el modo aéreo del país en el marco de la política pública de gestión del riesgo, contribuyendo a proteger a la población y a la sostenibilidad de la entidad. En el marco socialización y gestión del Plan se han realizado las siguientes actividades:

- Desarrollo del estudio para el cálculo del riesgo con enfoque multiamenaza en la infraestructura del aeropuerto La Florida localizado en el municipio de Tumaco departamento de Nariño. Incluye metodología de aplicación.
- Elaboración de once (11) planes de gestión del riesgo bajo lineamientos del Decreto 2157 del 2017, utilizando la metodología multiamenaza (Cartagena, San Andrés, Yopal, Pasto, Flandes, Magangué, Trinidad, Cravo Norte, Otu, Cimitarra y Puerto Berrío).
- Con el estudio de impacto ambiental del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, se logró generar y estructurar el plan de gestión del riesgo para el aeropuerto, documento de contingencia que fue entregado a la autoridad ambiental con el propósito de obtener observación en el marco normativo del Decreto 2157 del 2017.

5.4.10.12 Servicio de Seguridad de la Aviación Civil. Facilitación y Gestión de Crisis

Se mejoraron los niveles de seguridad de la aviación civil: servicio de vigilancia, Mantenimiento preventivo y correctivo de equipos y Renovación Tecnológica, disminuyendo la probabilidad que se presenten actos de interferencia ilícita, con inversiones de \$74.868 millones.

5.4.10.13 Renovación Tecnológica

- Adquisición 5 Máquinas de RX
- Arcos detectores de metales
- Renovación de los CCTV de las instalaciones administrativas de la Aerocivil NEA – CEA-CNA-CGAC
- Nuevo CCTV de Guaymaral

5.4.10.14 Servicios Médicos Aeroportuarios

Se mantuvo la prestación de los Servicios Médicos. Inversión de \$5.577 millones

5.4.10.15 Servicio de Vigilancia

Se garantiza la prestación de servicios de vigilancia y se mantiene la operatividad del centro situacional de crisis donde se monitorean 8 aeropuertos.

5.4.10.16 Servicios Salvamento y Extinción de Incendios - SEI

- Mantenimiento de equipos compresores para llenado de autocontenido
- Se implemento el servicio SEI en el Aeropuerto de MOMPOX, permitiendo el inicio de la operación comercial regular
- Seguridad y protección para bomberos aeronáuticos y eficiencia en la prestación del servicio mediante la Reposición de trajes aluminizados y la individualización de las caretas de los autocontenidos
- Se mantuvo la eficiencia y operatividad de las máquinas de extinción de incendios mediante contratos de Manto permanentes

En Proceso de adquisición máquinas de extinción de Incendios para los aeropuertos de:

- Villavicencio 4 x4



- Barrancabermeja 4x4 y
- Tolú 4x4

Inversión Total de aproximadamente \$10.500 millones. Entrega diciembre de 2022

5.4.10.17 Gestión y Operación de Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales.

Para el periodo de 2018 a 2021, la Entidad desarrollo la modernización de las plantas de tratamiento de agua residual PTAR, en los aeropuertos de Armenia, Leticia, Florencia y Puerto Asís. Se Implementaron nuevas tecnologías para el tratamiento de aguas, con la entrega de plantas de tratamiento de aguas residuales de última tecnología para los aeropuertos de Florencia Inversión de \$930 millones; y Puerto Asís inversión de \$1.047 millones.

5.4.10.18 Gestión Social Institucional.

Desde el año 2018 se adelantó un trabajo con las comunidades en diferentes aeropuertos, de esta forma se construyó conocimiento de los usos y costumbres de la comunidad ubicada en el área de influencia de diferentes Aeropuertos dentro de los que se destacan:

- Las actividades realizadas en el marco de la Consulta Previa de Buenaventura con ocasión del trámite de Licencia Ambiental, en donde se trabajó con los Consejos Comunitarios de Zacarias y Calle Larga logrando llegar a acuerdos con estas comunidades en el desarrollo de las obras.
- Se crearon espacios de participación con las comunidades de Nuquí en torno a las obras de ampliación de la terminal aérea, buscando acercar a estas comunidades y resaltando la importancia que tiene para la región y su desarrollo las obras de ampliación del Aeropuerto.
- Con base en el programa de Control y Prevención del Peligro Aviario y Fauna se realizan actividades con las comunidades vecinas al Aeropuerto de Bucaramanga con el fin de capacitar acerca del riesgo que representa para la seguridad de las operaciones aéreas, ciertas actividades como manejo inadecuados de residuos, aguas residuales, y otras industrias industriales que pueden convertirse en focos de atracción de aves.
- Junto con la administración de Aeropuerto de Cúcuta y colaboradores de la terminal área se han realizado jornadas de socialización para los estudiantes de las instituciones educativas del área de influencia del Aeropuerto. De esta manera se busca seguir reforzados los compromisos comunitarios y vincularlo a nuevos planes educativos que se están construyendo con el Centro de Estudios Aeronáuticos. Con las comunidades aledañas al aeropuerto de Santa Marta se vienen adelantando talleres de manipulación de alimentos, pues la comunidad aledaña quien se dedica al turismo y pesca han optado por solicitar actividades que mejoren el componente sociocultural, además de capacitaciones en temas como: Liderazgo comunitario, Residuos sólidos y Peligro Aviar.
- Por otra parte, en el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento se vienen desarrollando durante todo el periodo las actividades para el componente social en el marco de la Licencia Ambiental, el Plan piloto y la operación sostenible, dando respuesta oportuna a las necesidades de las comunidades aledañas, dentro de estas actividades se resalta: Respuesta a PQRS, seguimiento por parte de las profesionales sociales en campo, Desarrollo de comités aeroportuarios, socializaciones de monitoreo de ruido, entrega de elementos lúdicos y pedagógicos, instalación de buzones de sugerencia a comunidades con problemas de conectividad, huertas comunitarias y otras actividades que nos han permitido tener un mejor relacionamiento con las comunidades.

Durante la vigencia 2020 se diseñó El Protocolo Social Institucional, el cual tiene como propósito la estandarización de los procesos de relacionamiento social con las comunidades que se encuentran en el aérea de influencia de una terminal aérea, a causa de: (i) operación del aeropuerto, (ii) obras de ampliación, (iii) modificación de la licencia y/o instrumento ambiental, (iv) consulta previa, (v) audiencias públicas y (vi) líneas de responsabilidad social. Es importante resaltar que la responsabilidad social se



enmarcada en los siguientes postulados: venta de la marca, educación, emprendimiento, recreación, cultura y deporte, destacando que actualmente el mismo está en la fase

En la presente vigencia se pretende implementar las actividades contenidas en el Protocolo Social Institucional, ajustando los parámetros a cada uno de los aeropuertos a intervenir y buscando fortalecer los lazos socioambientales en los siguientes aeropuertos: El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, de la ciudad de Bogotá, Alfredo Vásquez Cobo de la ciudad de Leticia, Reyes Murillo de municipio de Nuquí, Vanguardia de la ciudad de Villavicencio, Perales de la ciudad de Ibagué, Juana José Rondón de municipio de Paipa, El Edén de la ciudad de Armenia, Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta y Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena.

5.5 INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

El Plan Estratégico Institucional 2018-2022 definió el objetivo institucional de la industria aeronáutica y cadena de suministro para *“Potenciar la industria aeronáutica como un importante proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región y como punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves”*, con el cual la entidad ha logrado en los últimos años entre otras:

5.5.1 Certificación de Aeronaves

Durante el año 2018 y el primer semestre de 2019, se priorizaron actividades con el fin de impulsar el proceso de certificación de aeronaves livianas (ALS), tomando como referencia el RAC 26. Fue así como, durante la Feria Aeronáutica de 2019, el señor Presidente de la República, la señora Vicepresidenta y la señora Ministra de Transporte entregaron los certificados de aeronavegabilidad especial a los fabricantes de las aeronaves AAFAA Modelo AA-007 de la empresa Aeroalianza, ALS WA500-AG de la empresa WACSA, y el ALS AEROAGRO AA-100 de la empresa Fumicaña, siendo las primeras aeronaves que pueden prestar servicios de fumigación diseñadas, producidas y certificadas en Colombia.

Los modelos se siguen replicando en el Valle del Cauca (se han gestionado más de 10 procesos tendientes a emitir certificados de aeronavegabilidad especial). Las aeronaves han operado por cerca de dos años sin sufrir accidentes ni incidentes, evidenciando el éxito del proceso de diseño, fabricación, pruebas, certificación y operación de las aeronaves.

Adicionalmente, en el año 2021, se otorgó certificado de aeronavegabilidad a tres aeronaves en categoría liviana ALS.

Por otra parte, se están fortaleciendo las capacidades en certificación de productos aeronáuticos desde cuatro frentes:

- Laboratorios para la certificación de productos aeronáuticos: El aeropuerto de Guaymaral Flaminio Suarez Camacho se ha identificado como un importante centro generador de aeronaves, sistemas, componentes, elementos, partes y piezas a ser implementadas en los sistemas disponibles en el Estado colombiano, principalmente, en aeronaves tipo experimental, ultraliviano, deportiva, hasta aeronaves de 19 pasajeros. En tal sentido, mediante Acta del 22 de octubre de 2021, el Director de la Regional Aeronáutica Centro Sur, entregó el hangar a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica para el desarrollo de un proyecto de laboratorio para certificación de productos aeronáuticos diseñados y fabricados en Colombia. De esta manera se impulsa el fortalecimiento de capacidades y proyectar al Estado colombiano como Estado de Diseño.



- Regulación Aeronáutica: Durante el presente gobierno se actualizó la normatividad RAC 21. Este importante reglamento, en concordancia con lo dispuesto en el RAC 43, facilita la consecución de proyectos de diseño y fabricación, bajo la expectativa de certificación en el Estado colombiano.
- Asistencia técnica a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA): La experticia técnica de la OACI y el liderazgo de EASA son esenciales para el mejoramiento de los procesos de certificación de productos aeronáuticos. Una vez finalicen las actividades relacionadas, se deben haber mejorado y optimizado las actividades asociadas. Así mismo, se espera llevar a cabo la validación de un certificado tipo con EASA.

5.5.2 Certificación Centros de Entrenamiento

Se certificaron nuevos centros de instrucción/entrenamiento aeronáutico avanzados con nuevos dispositivos simuladores para entrenamiento toma de exámenes, demostración de pericia y experiencia de vuelo, como un impulso al crecimiento de la industria aeronáutica en Colombia y al uso de moderna tecnología para la capacitación de pilotos locales y de la región. El Centro de entrenamiento GTA (Global Training Aviation), con tecnología europea y un simulador de vuelo nivel de fidelidad “D” de alta tecnología del equipo A320 (INDRA), se consolidó en la ciudad de Bogotá.

Así mismo, el Centro de Entrenamiento de Pilotos - CAE Colombia Flight Training. En CAE Colombia Centro de Entrenamiento entró en operación, como un impulso al crecimiento de la industria aeronáutica en Colombia y al uso de moderna y actualización de tecnología para la capacitación de pilotos locales y de la región.

En este centro operan diez (10) modernos FSTD de aviones como el ATR 72, Airbus A320, A330 y Boeing B787 de alta tecnología para la capacitación anual de cerca de 2.500 pilotos de empresas comerciales nacionales como internacionales. Este es el segundo centro de la región después de Brasil.

Entre el año 2019 y 2020, Colombia pasó de 6 dispositivos FSTD calificados a diecisiete (17). Actualmente, Colombia es el segundo país de América Latina con mayor capacidad de dispositivos de simulación de vuelo posicionando aún más a Colombia como un HUB en el campo de simulación de vuelo.

5.5.3 Pacto por el crecimiento y la generación de empleo del sector de industrias de movimiento

El Gobierno Nacional a través del Pacto por el crecimiento del sector de industrias del movimiento – industria aeroespacial ha venido adoptando medidas macroeconómicas y desarrollando un trabajo sistemático para lograr un entorno empresarial competitivo, que fomente la creación de nuevas empresas y estimule el crecimiento de las existentes en las distintas regiones de Colombia.

Lo anterior, convirtió la industria aeronáutica de piezas, partes componentes y mantenimiento en un objetivo para el desarrollo de las industrias en movimiento y para promover la transformación productiva de forma activa, logrando la identificación de barreras de crecimiento y la definición de una matriz de trabajo para eliminar en el corto plazo los obstáculos priorizados atribuibles al sector público.

En ese sentido la entidad está comprometida con gestionar alternativas de solución con lo que respecta a la homologación de certificación de productos para fines tanto civiles como militares, en la generación de acuerdos binacionales para posicionar nuestra industria en la región, en la armonización de la reglamentación RAC – LAR para el personal aeronáutico y en Marco Nacional de Cualificaciones de la aviación civil.

Durante el año 2021 se destacan las siguientes acciones:

5.5.4 Generación de documentos y procedimientos requeridos para la transición normativa de los centros de instrucción y de entrenamiento

Expedición de Circular Informativa de Demostración de cumplimiento para la aprobación de partes: Con esta circular, se brinda a los usuarios interesados, una guía para que puedan aplicar a una demostración de cumplimiento para aprobación de partes, lo que puede impactar positivamente en la industria aeronáutica del país.

5.5.5 Emisión del Certificado de aeronavegabilidad especial en categoría ALS

Se beneficia todo el sector y la comunidad agrícola, ya que se utilizará dicha aeronave para la fumigación aérea y de esta forma se benefician los agricultores del sector. A marzo de 2022 se ha expedido un certificado de aeronavegabilidad especial en categoría Liviana, para fumigación aérea agrícola (WACSA S.A.S/WA500-AG

5.5.5 Control y vigilancia a las empresas fabricantes de las tres aeronaves ALS certificadas durante el año 2019.

Se están finalizando los procesos de vigilancia de las empresas fabricantes, verificando que se mantengan actualizadas en los procesos determinados por la entidad y que están siguiendo los lineamientos pertinentes para mantener una seguridad operacional óptima.

5.5.6 Participación en 2 equipos de certificación o recertificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA's), coordinadas por el SRVSOP de acuerdo con las solicitudes

Se asignaron dos (2) inspectores PMI's como observadores a los procesos de certificación multinacional ante el SRVSOP de las organizaciones de mantenimiento: Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC) y LATAM Airlines Colombia, conforme lo solicitado.

5.5.7 Certificación de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas bajo estándares del RAC 145.

Con respecto a la alineación de la normatividad colombiana con el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y dando cumplimiento con lo establecido en la Norma RAC 145, al 31 de mayo de 2022 se han emitido veinte (20) Certificados de Funcionamiento como Organización de Mantenimiento Aprobado, así:

- Academia Antioqueña de Aviación -ACADAVI
- Aeromantenimiento - AEROMAN
- AVIO S.A.C Lima Perú
- Industria Aeronáutica S.A.
- Synerjet Latina
- Global Rotor
- Hélices del Meta – HELIMETA
- LATAM Airlines
- Servicio Aéreo a Territorios Nacionales - SATENA
- Servicios Aéreos Panamericanos – SARPA
- SIALAS
- Talma Servicios Aeroportuarios
- JSC Sparc
- Cooperativa De Servicios Aeroindustriales - COOPESA
- SEARCA
- Industrial Aeronáutica
- Interejecutiva de Aviación

- CMR
- Aerohélices
- CIAC

5.5.8 Aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia -UAS-

La integración de las aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia ha propuesto un reto al país, en lo que a la generación de mercado y aseguramiento de la seguridad operacional se refiere. Desde el año 2018, se realizó un trabajo tanto con el sector aeronáutico como con las distintas dependencias de la Aerocivil para reglamentar las actividades con UAS dentro de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, lo cual se realizó mediante Resolución No. 4201 del 27 de diciembre de dicho año, que adoptó el Apéndice 13 del RAC 91.

Gráfica 18. Avances Gestión aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia -UAS-



Fuente. Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea. Aerocivil

Así entonces, a partir del año 2019, se implementó dicha reglamentación, buscando establecer procedimientos internos tanto para la inscripción como para la presentación y aprobación de permisos de operación de UAS. En dicho año, Aerocivil asumió el proceso de inscripción y permisos y exploró las posibilidades del mercado para la implementación de un sistema automatizado para dicho proceso.

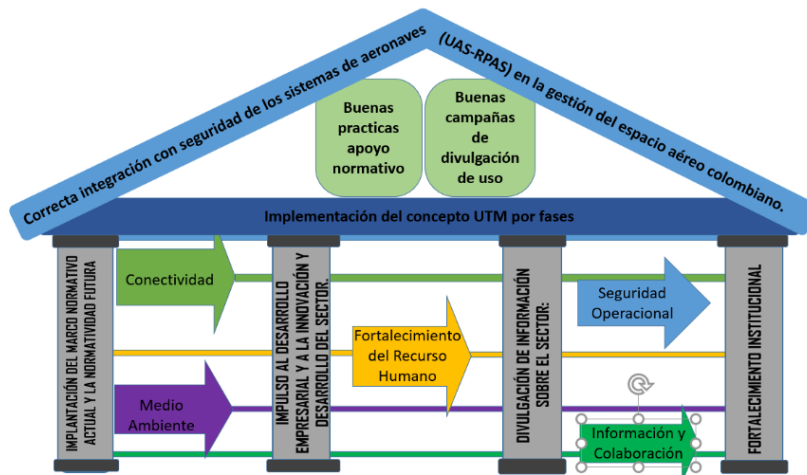
En el año 2020 se consolidó la industria de UAS en el país, ya que a causa de la pandemia por COVID 19 se incrementó el uso de dichas aeronaves, imponiendo como reto a la Aerocivil el de propender por la socialización de la normatividad y la expedición de permisos en un entorno de seguridad operacional. En ese año, aprovechando las tecnologías de la información se realizaron 57 reuniones con diferentes organismos.

Para el año 2021, en materia de UAS se trabajó en el desarrollo de circulares operacionales que permitan establecer procedimientos estándares seguros para propender por el desarrollo de la industria UAS y poder tener condiciones operacionales para el desarrollo de la Clase C en Colombia. En dicho procedimiento se contemplan aquellos que permitan los pilotos para entrega de mercancías por medio de aeronaves tripuladas a distancia, así como la futura emisión de certificados de aeronavegabilidad para

los UAS fabricados o ensamblados en Colombia. En el periodo 2018-2021 se destacan los siguientes logros:

- Se coordinó la colaboración entre las distintas autoridades en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento (OPAIN, Ejército Nacional, Policía Nacional y Fuerza Aérea Colombiana) con el fin de tener procedimientos en caso de presentarse una amenaza a la seguridad en el espacio aéreo de dicho aeródromo.
- Se firmó una Carta Acuerdo en la que se establecen los procedimientos a seguir para la efectiva coordinación de operación de aeronaves, vehículos y Servicios de Navegación Aérea, entre las dependencias ATS de la torre, suscrita entre la Fuerza Aérea Colombiana – FAC como autoridad de aviación de Estado y la AEROCIVIL de control “El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento” y el Comando Aéreo de Transporte Militar “CATAM”.
- Se realizaron reuniones con diferentes empresas que ofrecen sistemas anti drone¹⁰ (C-UAS) con el objetivo de conocer los avances de estos sistemas y su afectación a las operaciones aéreas, así como de tener elementos para la construcción del proceso de contratación para la adquisición de estos sistemas. En ese sentido durante el año 2020 se realizaron distintas mesas de trabajo con CODALTEC, que es un Centro Autónomo de Investigación reconocido por COLCIENCIAS, el cual busca fortalecer las capacidades científico - tecnológicas del Sector Defensa y civil con tecnologías de aplicación dual, para buscar el apoyo para un eventual sistema antidrone para los aeropuertos del país.
- Se realizó una versión preliminar del PLAN ESTRATEGICO UAS, que plantea de manera general la estrategia del Estado frente al desarrollo de los UAS y el aumento de las operaciones en Colombia. En este documento se plantean 4 ejes estratégicos que soportan los objetivos específicos planteados los cuales se desarrollan en distintas líneas estratégicas que responden a cada una de las funciones de las distintas áreas de la AEROCIVIL. Igualmente, se plantearon las actividades específicas que se deben desarrollar para el cumplimiento de los objetivos estratégicos en relación con los objetivos generales trazados por la OACI para la aviación civil y especialmente para la integración de los UAS-RPAS en el espacio aéreo colombiano.

Gráfica 19. Esquema Propuesto de Plan Estratégico UAS-RPAS



Fuente. Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea. Aerocivil

¹⁰ Este **sistema** controla en tiempo real los escenarios a proteger, detectando los UAS (drones) que sobrevuelan una determinada zona, en cualquier entorno y bajo cualquier clima y neutralizándolos.



En la siguiente tabla se puede apreciar que desde la entrada en vigor del Apéndice 13 del RAC 91 y del trabajo del prestador del servicio, la inscripción y registro de explotadores, operadores y equipos UAS se incrementó considerablemente. En la siguiente tabla se puede observar dicha situación.

Tabla 18. Empresas, Operadores y Equipos UAS 2019- A mayo de 2022

Años	Empresas Inscritas	%	Operadores	%	Equipos UAS	%
2019	269	17,83%	445	15,98%	626	21,03%
2020	298	19,75%	759	27,25%	633	21,26%
2021	694	45,99%	1224	43,95%	1305	43,84%
Enero - Mayo 2022	306	19,53	443	15,43	485	15,91%
TOTAL	1567		2871		3049	

Fuente. Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea. Aerocivil

Se presenta la evolución de los permisos de operación para UAS 2017-2021:

Tabla 19. Evolución permisos de operación UAS 2017-A mayo de 2022

Año	Solicitudes Operaciones UAS	%	Coordenadas Trabajadas	%	Polígonos Trabajados	%	NOTAMS	Coordenadas especiales
2017	220	9,71%	693	1,28%	222	1,59%		
2018	260	11,48%	4025	7,46%	824	5,92%		
2019	501	22,12%	8696	16,11%	2579	18,53%	3	2
2020	615	27,15%	22903	42,42%	6135	44,07%	59	10
2021	486	21,46%	13449	24,91%	3460	24,86%	69	495
Enero - Mayo 2022	239	10,30%	5106	9,31%	866	6,15%	10	123
TOTAL	2321		54872		14806		141	630

Fuente. Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea. Aerocivil

Igualmente, se aumentaron aquellas operaciones en cercanías de aeropuertos, por lo que debió implementarse como procedimiento adicional en estos casos, la expedición de NOTAMS con el fin de que la comunidad aeronáutica conociera las operaciones que se realizan para aumentar los niveles de seguridad operacional, ya que corresponden a vuelos que sobrepasan los límites establecidos en el RAC 91 apéndice 13.

Las operaciones en enjambre (varios equipos UAS y otras que requieren una coordinación precisa y acompañamiento presencial en muchos casos), así como el aumento de atención de desastres naturales por medio de operaciones de UAS requirieron de coordinaciones adicionales con el personal ATS y AIM que debieron ser realizadas por el equipo de UAS para garantizar la seguridad de la operación que se estaba autorizando.

Es importante resaltar que en cumplimiento a la Directiva Presidencial No. 10 de 2020, se ha incrementado el desarrollo de las actividades de fotogrametría realizadas por el IGAC, las cuales se deben autorizar con parámetros que exceden las limitaciones establecidas en el RAC.

5.5.8.1 Fortalecimiento de la Gestión aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia -UAS-

En el marco del decreto 1294 del 2021 por el cual se modifica la estructura interna de la Aerocivil y el compromiso de la Alta Dirección para fortalecer y consolidar el control y la utilización de las aeronaves que hacen uso del espacio aéreo, desde la Subdirección General de la Aerocivil, se está liderando un trabajo especial para gestionar la transversalización de la gestión administrativa que involucra las

aeronaves no tripuladas (UAS), en donde el objetivo primordial de este proyecto es que al interior de la Entidad, se logre una correcta incorporación y entendimiento de los UAS como un nuevo tipo de aeronave, de manera que sea tratado como un actor especial en el desarrollo de las operaciones en el espacio aéreo nacional.

Hasta diciembre del 2021 la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea se constituía como el área responsable de realizar las inscripciones de operadores, aeronaves y empresas, verificando la información requerida para ellos dentro de la reglamentación (apéndice 13 del RAC 91), verificar y analizar las solicitudes de operaciones en categoría "B" (comerciales) y generar los permisos y autorizaciones correspondientes a las empresas que realizaban dichas solicitudes; sin embargo, a partir del presente año con la aplicación del proyecto de transversalización e integración de los UAS a la Aviación civil colombiana se ha querido dar el rol correspondiente a cada Secretaría por lo que se han adelantado las siguientes acciones:

- Realización de aproximadamente 120 reuniones internas con diferentes dependencias de la Autoridad Aeronáutica, Servicios a la Navegación Aérea, Tecnologías de la Información, Seguridad Operacional, Director y Subdirector y coordinación con el grupo interdisciplinario de estudio para la actualización de la norma y para el estudio de solicitudes de operación especial no especificadas dentro de la normatividad vigente.
- Realización de aproximadamente 20 reuniones con diferentes empresas comerciales y entidades estatales, explicando la aplicación de la normatividad y aclarando dudas acerca de la operación con Drones.
- Conformación del comité de la Aerocivil para la integración de los UAS a la Aviación civil colombiana, mediante la Resolución número 00636 del 29 de Marzo del 2022 y gestión de las dos primeras sesiones.
- Realización de la actividad de lanzamiento interno para toda la Aeronáutica Civil de incorporación de los UAS, dando a conocer a todos los funcionarios de la entidad el compromiso adquirido para continuar acorde con el desarrollo tecnológico mundial de la Aviación no tripulada.
- Realización del primer workshop de impacto institucional con 10 empresas de carácter internacional expertas en la implementación de sistemas de gestión aérea de baja altura UTM, para realizar la presentación de tecnología mundial a las diferentes oficinas de gestión administrativa de la entidad en el uso de los drones en Colombia, generando de esta forma conciencia situacional y conocimiento previo para la construcción de los requisitos técnicos aplicables a las características colombianas de un futuro proyecto de implementación del UTM en la Aerocivil.

5.6 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

5.6.1 Avances en la Estructuración de planes estratégicos de autoridad y emisión del primer informe de Seguridad Operacional.

Se avanzó en la gestión de los Planes Estratégicos de Autoridad:

- El Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil de Colombia (hoja de ruta) para la implementación del GASEP.
- El Plan Nacional de Navegación Aérea-PNA-COL
- El Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASeP)
- El primer informe de seguridad de la Aviación

Se presentan los siguientes logros asociados a la seguridad operacional y de la Aviación Civil:

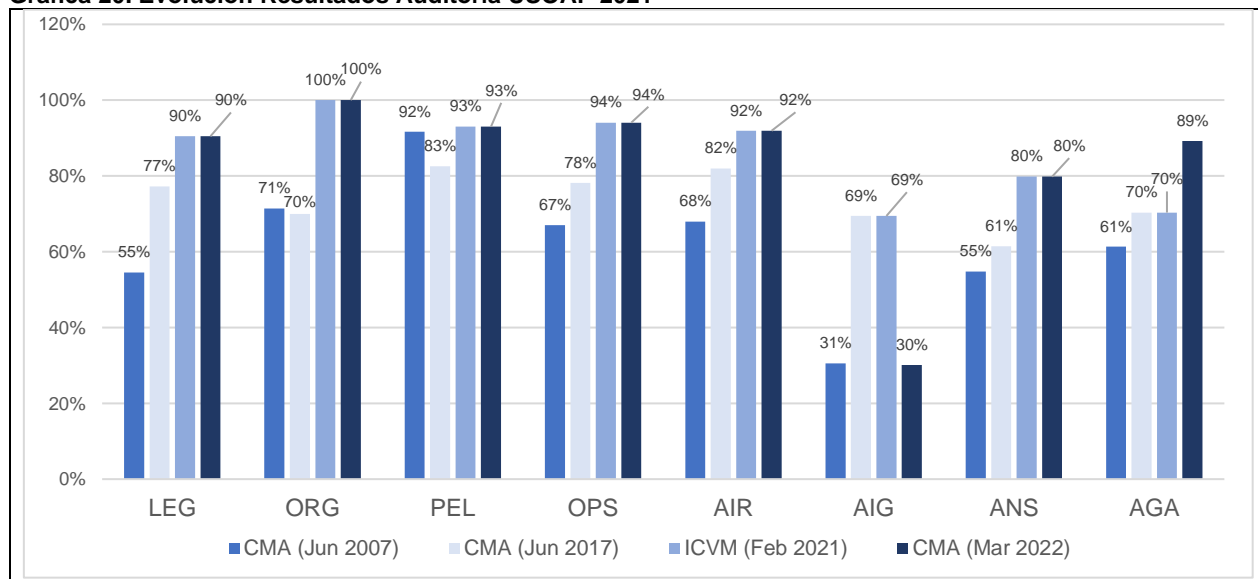
5.6.2 Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional USOAP de OACI

En el marco del enfoque de observación continua (CMA) del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), la OACI realiza auditorías a los Estados miembros del Convenio de Aviación Civil Internacional. El CMA del USOAP está diseñado para observar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional y la actuación en materia de seguridad operacional de los Estados, con carácter continuo, evaluando la aplicación de los ocho elementos críticos (CE) de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

Colombia demostró ante la Auditoría de OACI la mejora de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional en el Estado colombiano, alcanzando la meta comprometida, al subir el “score” obtenido en la misión (ICVM) de la Auditoría de USOAP, pasando de 74,7% (en 2017) a 86,1% (en 2022).

El puntaje obtenido en la Auditoría de USOAP, se refleja de manera implícita, en renglones macroeconómicos, tales como Transporte, importación/exportación, Turismo, Cadena de producción, cadena de suministros; adicionalmente, la seguridad operacional es un valor oculto que tiene impacto en temas relacionados con salud (transporte de vacunas, enfermos, etc.), conectividad (a nivel internacional y local), entre otros.

Gráfica 20. Evolución Resultados Auditoría USOAP 2021



Fuente. Secretaría de Seguridad Aeronáutica

La imagen de Estado que evidencia confiabilidad en la autoridad aeronáutica abre las puertas a nuevas empresas, nacionales y extranjeras, nuevas rutas que interconectan nuestro país con otros del mundo, ampliando posibilidades de desarrollo económico no solo para el sector, sino para todos aquellos que utilizan el transporte aéreo como medio para el logro de sus propios objetivos

5.6.3 Implementación de mecanismos de compilación, procesamiento y visualización de datos e información de Seguridad Operacional (formularios y dashboards) como parte del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).

Colombia es el primer Estado (entre 193 Estados que hacen parte de la OACI) que ha presentado dashboards con datos recopilados de la misma industria, convirtiéndose en pionero en la visualización de datos de seguridad operacional y presentación de información resultante, así como ejemplo para otros Estados.

Gráfica 21. Camino recorrido basado en datos



Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Aerocivil

Colombia cumple frente al Convenio de Chicago (OACI) respecto a la implementación de un componente importante del Programa Estatal de Seguridad Operacional SSP exigido en el Anexo 19 de OACI. Por otra parte, dicho cumplimiento conlleva que, a través de los mecanismos desarrollados y desplegados sobre la web de Aerocivil, se logre una mayor interacción entre la industria y la autoridad aeronáutica, quienes se comportan de manera simbiótica como un sistema nacional aeronáutico, en el que se beneficia todo el sector, pues la compilación de datos y su visualización permite contar con herramientas para la toma de decisiones frente a la seguridad de la operación aérea, basada en datos como sustento para el análisis y gestión de riesgos que ahora se logra de manera proactiva.

5.6.4 Emisión del 1er informe de Seguridad Operacional

Colombia emitió el 1er informe de seguridad operacional en el que se evidencian los objetivos del Programa Estatal para la Gestión de la Autoridad en Seguridad Operacional, ahora medibles en indicadores y con la visión del logro de las metas que hagan de la operación aérea colombiana cada vez más segura. El informe presenta, de manera transparente, el alcance de las primeras metas propuestas y es la base para los demás informes anuales que se deben emitir, sobre seguridad operacional.

Impacto o beneficios Socioeconómicos

Como parte de los compromisos con OACI, los Estados deben publicar informes anuales de Seguridad Operacional, con el avance en los indicadores que fueron establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Operacional (PCSO) en los que se desagregan los objetivos del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), así como el resumen de metas alcanzadas.

Colombia emite y publica en la web el Primer Informe de Seguridad Operacional y es uno de los primeros Estados en la Región Suramericana que cumple con este compromiso, evidenciando su alta responsabilidad frente a los lineamientos de la OACI y con ello, presentando una imagen positiva y confiable de la aviación en el Estado colombiano, frente a la aviación mundial.

5.6.5 Aporte a la Gestión de la Seguridad Operacional de la Región Panamericana en RASG- PA.

La capacidad del talento humano colombiano demuestra que sus resultados traspasan fronteras. Colombia contribuye a la región panamericana con conocimiento y aplicación de herramientas de



analítica, gestión de datos y visualización, sobre asuntos que atañen a todos los países de la región, en particular sobre los indicadores y metas que se derivan del plan regional de seguridad operacional.

5.6.6 Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

Durante el periodo 2018-2022, se implementaron propuestas regulatorias que modernizaron el marco legal y técnico en torno al cual se desarrollan las operaciones aéreas en Colombia. Estos proyectos han sido esenciales para contribuir al cumplimiento de los estándares y prácticas formuladas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) - SARPS y la armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) emitidos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

5.6.7 Armonización Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos -LAR.

Dentro de las anteriores regulaciones se incluyen aquellas regulaciones que forman parte del proceso de armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC, con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, es así como en el período 2018-2022 se armonizaron, treinta y tres (33) Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR. En total se han armonizado 39 de 43 Reglamentos previstos.

Tabla 20. Reglamentos Aeronáuticos actualizados

NORMA	Armonización de Procedimientos y Regulaciones RAC-LAR
RAC 11	Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los RAC (Modificado)
RAC 21	Revisión reglamento Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves (Modificado)
RAC 23	Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter. (Modificado)
RAC 25	Estándares de aeronavegabilidad: aviones de categoría transporte. (Modificado)
RAC 27	Estándares de aeronavegabilidad: giroaviones de categoría normal. (Modificado)
RAC 29	Estándares de aeronavegabilidad: giroaviones de categoría transporte. (Modificado)
RAC 31	Estándares de aeronavegabilidad: globos libres tripulados. (Modificado)
RAC 33	Estándares de aeronavegabilidad: motores de aeronaves. (Modificado)
RAC 34	Estándares de aeronavegabilidad: drenaje de Combustible y emisiones de gases de escape De aviones con motores a turbina. (Modificado)
RAC 35	Estándares de aeronavegabilidad: hélices. (Modificado)
RAC 36	Estándares de ruido. (Modificado)
RAC 43	Mantenimiento. (Modificado)
RAC 61	Licencias para pilotos y sus habilitaciones. (Nuevo)
RAC 63	Licencias para miembros de la tripulación diferentes a pilotos. (Modificado)



NORMA	Armonización de Procedimientos y Regulaciones RAC-LAR
RAC 65	Licencias para personal diferente a la tripulación de vuelos. (Modificado)
RAC 67	Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico. (Modificado)
RAC 91	Reglas generales de Vuelo y de Operación. (Nuevo)
RAC 119	Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos. (Nuevo)
RAC 120	Prevención y Control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico. (Modificado)
RAC 121	Requisitos de Operación Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y No Regulares. (Nuevo)
RAC 129	Operaciones de Explotadores Extranjeros. (Nuevo)
RAC 135	Requisitos de Operación – Operaciones Nacionales e Internacionales, regulares y No Regulares. (Nuevo)
RAC 141	Centros de Instrucción Aerocivil para Formación de Tripulantes de Vuelo Tripulantes de Cabina y Despachadores de Vuelo. (Nuevo)
RAC 142	Centros de Entrenamiento de Aerocivil. (Modificado)
RAC 145	Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas. (Modificado)
RAC 147	Centros de Instrucción de Aerocivil para Formación de Técnicos en Mantenimiento de Aeronaves. (Modificado)
RAC 203	Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea. (Nuevo)
RAC 204	Cartas Aeronáuticas. (Modificado)
RAC 211	Gestión de Tránsito Aéreo. (Nuevo)
RAC 215	Servicios de Información Aeronáutica. (Nuevo)
RAC 210	Telecomunicaciones Aeronáuticas. (Nuevo)
RAC 212	Servicio de búsqueda y salvamento. (Nuevo)
RAC VLA	Estándares de aeronavegabilidad, aviones muy livianos. (Nuevo)

Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Aerocivil

Como parte del proceso de modernización regulatoria y procedimental, es necesario continuar con el desarrollo de los documentos de soporte (manuales, formatos y circulares) con el fin de proporcionar la orientación requerida por la industria, para optimizar los procesos técnicos y administrativos.

Se realizó la Creación y actualización de documentos componen el Manual de Medicina Aeronáutica, en el Sistema de Gestión de Calidad de la entidad y se emitieron 8 circulares informativas.

Tabla 21. Reglamentos Aeronáuticos actualizados

NORMA	Reglamentos Aeronáuticos Actualizados No LAR
RAC 14	Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos.
RAC 114	Investigación de accidentes e incidentes de aviación



NORMA	Reglamentos Aeronáuticos Actualizados No LAR
RAC 138	Requisitos de operación trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola
RAC 160	Seguridad de la Aviación Civil
RAC 209	Facilitación del transporte aéreo
RAC 216	Normas ambientales para la aviación civil

Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Aerocivil

Normas en estructuración o enmienda

NORMA	En estructuración o enmienda
RAC 6	Actividades de aeronáutica civil diferentes de los servicios aéreos comerciales y Manual de Trámite
RAC 11	Reglas para el desarrollo, aprobación y enmienda de los RAC
RAC 14	Aeródromos, aeropuertos y Helipuertos
RAC 60	Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo. (adopción final)
RAC 121	Requisitos de operación -Operaciones Domésticas-Internacionales-Regulares y No Regulares
RAC 137	Requisitos de Operación Trabajos Aéreos Especiales en Aviación Agrícola
RAC 138	Requisitos de operación trabajos aéreos especiales diferentes de aviación agrícola
RAC 204	Cartas aeronáuticas
RAC 211	Gestión de tránsito aéreo
RAC 212	Servicio de búsqueda y salvamento

Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica.

5.6.8 Licencias al personal

Se realizaron las siguientes acciones:

- Se participó activamente en la emisión de circulares aeronáuticas encaminadas a la reactivación aeronáutica para hacer frente a la pandemia del COVID 19.
- Generó todos y cada uno de los documentos y procedimientos requeridos para la transición normativa de los centros de instrucción y de entrenamiento.
- Inició el proceso de transición normativa de aproximadamente 8 CIAC y CEAC.
- Logró colocar al servicio del personal aeronáutico aproximadamente el 97% de los trámites de manera virtual y disminuyó los derechos de petición quejas y reclamos en un alto porcentaje.

Ilustración 1. Licencias de personal Sistema de Información Aeronáutica SIGA



Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Aerocivil

A continuación, se detallan algunas de las acciones y estadísticas más destacadas:

Gestión de trámites de licencias de manera virtual por medio del sistema SIGA:

Año 2021: 49.095 trámites gestionados

Mes de enero hasta mayo del año 2022: 20.620 trámites gestionados

Creación, parametrización, emisión y envío de licencias digitales

Año 2021: 9.938 licencias enviadas

Mes de enero hasta mayo del año 2022: 3.452 licencias enviadas

Requerimientos y solicitudes recibidas y resueltas

Año 2021: 29.818

Mes de enero hasta mayo del año 2022: 9.217

Actualización y expedición de las licencias del personal aeronáutico de acuerdo con la nueva normativa RAC 65

Año 2021: 18.093 licencias actualizadas

Año 2021: 11.486 licencias enviadas

Mes de enero hasta mayo del año 2022: 443 licencias enviadas

5.6.9 Acuerdo Marco para la Cooperación Multinacional en Materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)

Colombia y Perú suscribieron el 21 de octubre de 2021, un Acuerdo de Cooperación Multinacional entre Estados, en Materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) y reconocimiento de la equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación civil en el proceso de inspección de pasajeros, equipajes de mano, sus pertenencias, equipajes de bodega, la carga y el correo entre los estados de la región Sudamérica contratantes del convenio sobre aviación civil internacional Colombia-Perú.

Durante los meses de abril y mayo del año 2022 se ha venido realizando la validación de la equivalencia de los procedimientos de seguridad realizados a los pasajeros y los objetos que llevan consigo, para el caso que nos ocupa en la Republica de Perú, Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, el cual fue objeto de validación por parte inspectores de seguridad de la aviación civil de Colombia,

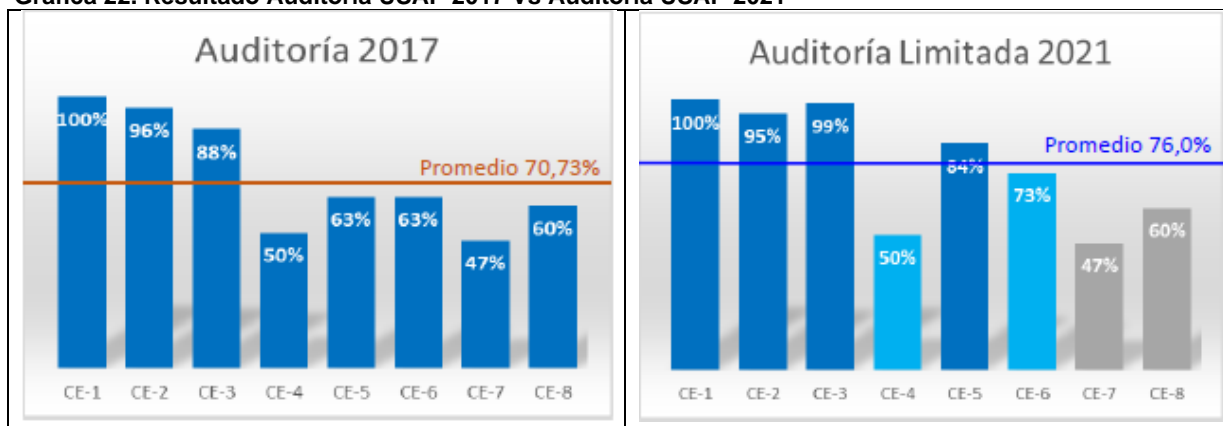
los cuales corroboraron que dichos procedimientos se encuentran alineados con lo establecido en el Anexo 17 de la OACI y el Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC 160 seguridad de la aviación civil; de otra parte la misma validación la realizó un grupo de inspectores de la autoridad aeronáutica de Perú en el aeropuerto El Dorado como parte del desarrollo del acuerdo de OSS.

5.6.10 Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil - Auditoría USAP

La OACI ha establecido el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP), como mecanismo de verificación del cumplimiento de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) referidas en el Anexo 17 – Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y las disposiciones relacionadas con la seguridad del Anexo 9 – Facilitación, así como los textos de orientación conexos. En ese sentido Colombia a través de las diferentes Auditorías practicadas por OACI ha logrado mejorar sustancialmente el porcentaje de Aplicación Eficaz (EI) pasando del 59,5% obtenido en la Auditoría del año 2009 al 70,58% en la auditoría realizada en el año de 2017, realizada bajo un nuevo esquema denominado Enfoque de observación continua (CMA) y la Auditoría llevada a cabo entre el 25 de enero y el 15 de febrero de 2021. Esta mide la seguridad en temas como actos de interferencia ilícita, seguridad en los aeropuertos y facilitación entre otros.

Se pasó de un promedio de 70,73% en el año 2017 al 76,0 % en la auditoría del 2021. Esta auditoría fue limitada únicamente al enfoque documental. Se obtuvieron Resultados satisfactorios frente a los 4 elementos críticos (CE) que se evaluaron integralmente permitiendo un incremento en la aplicación efectiva. Se ratifica el compromiso del Estado frente al establecimiento de los estándares nacionales en materia de seguridad de la Aviación Civil (Security), alineados con los estándares internacionales: elementos críticos 4, 7 y 8C.

Gráfica 22. Resultado Auditoría USAP 2017 Vs Auditoría USAP 2021



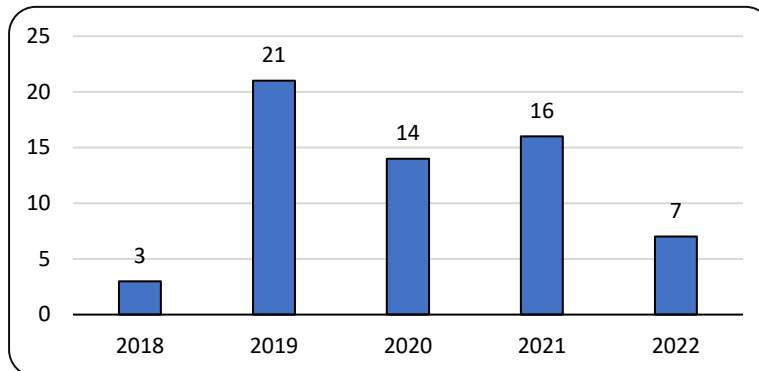
Fuente. Secretaría de Autoridad Aeronáutica. Aerocivil

Mediante comunicación 5200 – 2021017948 del 31 de mayo de 2021, se remitió al señor Juan Lamosa Jefe de la Sección de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI, el Plan de Medidas correctivas -CAP; resultado de la auditoría realizada del 25 de enero al 15 de febrero de 2021, es de anotar que la Dirección de Autoridad a la Seguridad de Aviación Civil, viene trabajando en el cumplimiento del CAP, el cual se encuentra en un avance del 85% de cumplimiento.

5.6.11 Accidentalidad aérea

Durante el periodo comprendido entre agosto de 2018 y mayo de 2022 ocurrieron 61 accidentes aéreos en Colombia. El año con el mayor número de accidentes fue 2019; ese número se ha reducido hasta en un 20% en los años siguientes.

Gráfica 23. Accidentes aéreos en Colombia agosto de 2018 a mayo de 2022.



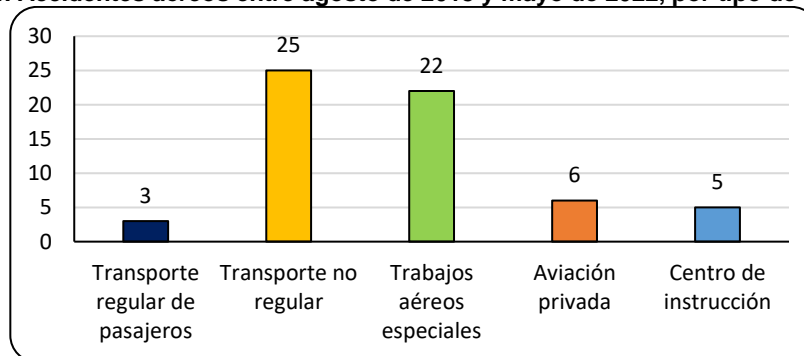
Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

La actividad aérea con mayor frecuencia de accidentalidad fue el transporte aéreo comercial no regular, con el 40.9% del total de accidentes; le siguieron los trabajos aéreos especiales (en particular la aviación agrícola), que acumuló el 36% de los accidentes.

Esto quiere decir que tres (3) de cada cuatro (4) accidentes ocurrieron en una de estas dos actividades (transporte no regular o trabajos aéreos especiales).

Se destaca que la actividad que transporta el mayor número de pasajeros, el transporte aéreo comercial regular, solo experimentó tres (3) accidentes en el período, sin destrucción de las aeronaves, y sin ninguna fatalidad.

Gráfica 24. Accidentes aéreos entre agosto de 2018 y mayo de 2022, por tipo de actividad aérea.



Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

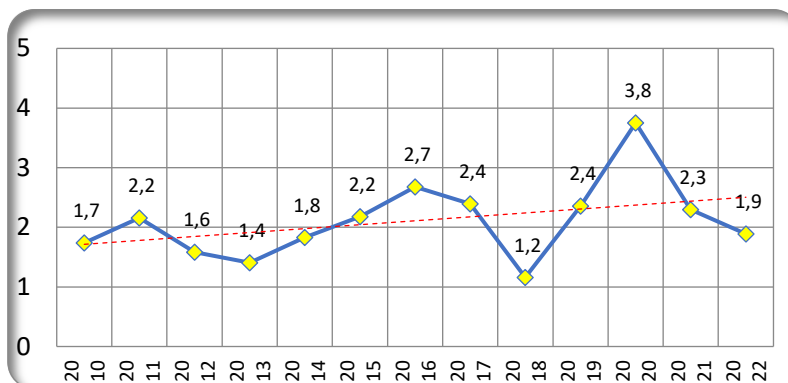
5.6.11.1 Disminución de la tasa de accidentalidad

La tasa de accidentalidad, es decir, el número de accidentes ocurridos por cada por cien mil (100.000) salidas a vuelo, alcanzó su nivel más bajo en el año 2018 (1,2 accidentes por cien mil salidas); en los años siguientes la tendencia a la disminución cambió, y la tasa fue ligeramente superior en los años 2019, 2020, 2021; esto se debió, principalmente, al hecho de que las aerolíneas (que vuelan un alto número de horas) y otros sectores que tienen muy baja accidentalidad, volaron un número significativamente menor de horas en los años 2020 y 2021, con relación a los demás años, debido a las medidas restrictivas impuestas a la movilidad con motivo del COVID 19.

Y, contrariamente otros sectores de la aviación que se mantuvieron activos en pandemia

(ambulancias aéreas y aviación agrícola), mantuvieron índices altos de accidentalidad. No obstante, la tendencia a una tasa menor de accidentalidad retornó a partir del año 2021 (con una reducción del 31% con respecto al año anterior), y del 17.3% en lo que va corrido del año 2022.

Gráfica 25. Número de accidentes en Colombia por 100.000 salidas a vuelo - Años 2010 a 2022

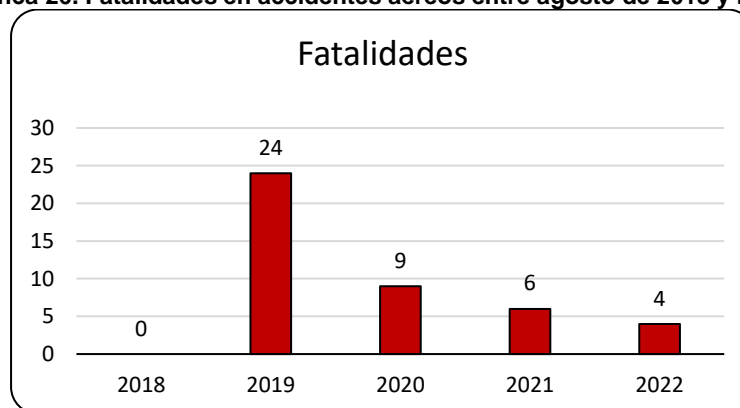


Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

5.6.11.2 Fatalidades en accidentes aéreos

En el período analizado se causaron 43 lamentables víctimas fatales en accidentes aéreos. De aquellas, 18 correspondieron a tripulantes de vuelo y 23 a pasajeros. Estas muertes, aunque dolorosas, muestran una muy baja fatalidad de usuarios del transporte aéreo (23 en casi cuatro años), cifra que ratifica la seguridad de esta modalidad de transporte. El número de fatalidades de este período con respecto a los 4 años anteriores (2014 a 2028) se redujo en un 73%.

Gráfica 26. Fatalidades en accidentes aéreos entre agosto de 2018 y mayo de 2022.



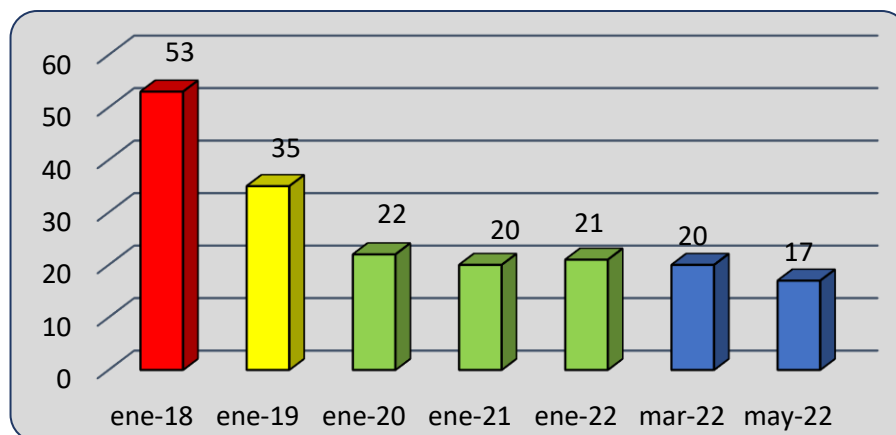
Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

5.6.11.3 Eficiencia del proceso de investigación de accidentes

Durante el periodo comprendido entre agosto de 2018 y mayo de 2022 la Aeronautica Civil, a través de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, concluyó 161 investigaciones de sucesos aéreos; a la fecha hay 17 investigaciones en proceso.

Es así como se disminuyó el número de investigaciones que estaban abiertas al inicio del período en un 67.9%. Esta eficiencia se ha mantenido en un nivel óptimo con relación a la frecuencia con la que ocurren eventos que deben ser investigados

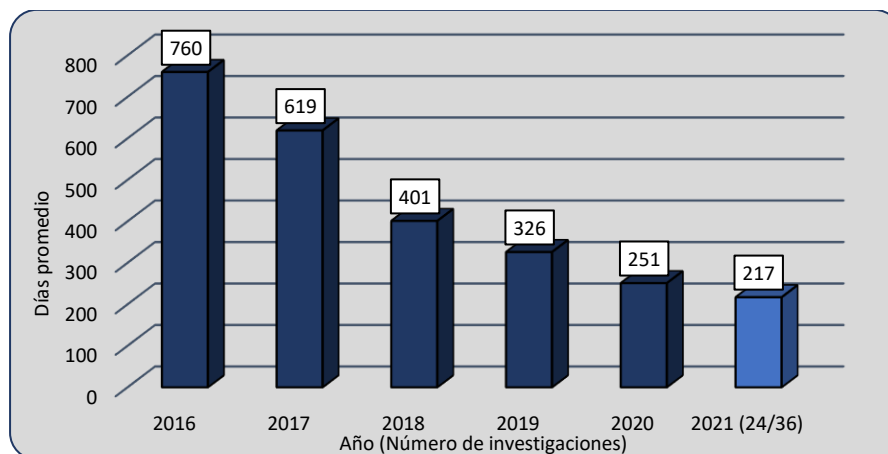
Gráfica 27. Disminución de accidentes e incidentes graves pendientes de investigación



Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

Simultáneamente se redujo el tiempo promedio de duración de cada investigación en un 71.4%. Es decir, mientras que las investigaciones de los eventos ocurridos en el período anterior (2014 – 2018) tardaban en promedio más de 25 meses en estar terminadas, las investigaciones de los eventos en el año 2021 fueron culminadas en un promedio de siete (7) meses. Este indicador, aparte de demostrar eficiencia, beneficia a la seguridad operacional pues se logra una mayor oportunidad en la emisión de recomendaciones preventivas.

Gráfica 28. Disminución de tiempo (días) de investigación hasta aprobación del Informe Final



Fuente. Dirección Técnica Investigación de Accidentes. Aerocivil

5.7 DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

5.7.1 El CEA como Institución de Educación Superior – IES

EL Ministerio de Educación Nacional – MEN, mediante Resolución 02909 de 21 de febrero 2018, autorizó la asignación de código en el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior - SNIES al Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas - CEA de la Unidad Administrativa Especial de Aerocivil – Aerocivil, y a través de la Resolución 016859 de 19 de octubre de 2018, el MEN corrigió el nombre de la Institución como Centro de Estudios Aeronáuticos - CEA. En el Sistema SNIES la institución de acuerdo

con su naturaleza jurídica y una vez reconocida se encuentra como Institución Universitaria/escuela Tecnológica, del sector oficial y con código SNIES 9934.

Mediante la resolución 008261 del 27 de mayo de 2020, el CEA como Institución Universitaria surtió ante el MEN la solicitud de registro calificado para el programa Tecnología en Gestión de Tránsito Aéreo SNIES 109430. Este programa tiene como objetivo “Formar integralmente profesionales Tecnólogos en Gestión de Tránsito Aéreo para atender el desarrollo de operaciones aéreas ordenadas, rápidas, seguras y eficaces en tierra y el espacioaéreo enmarcadas en los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica y que contribuyan a elevar los estándares de seguridad operacional en el país y a nivel internacional”.

Este programa se inició en el año 2021, dirigido a 23 estudiantes matriculados, de los cuales 16 fueron apoyados con la política de Permanencia y Gratuidad de la Secretaría Centro de Estudios Aeronáuticos. La Tecnología impartió 16 asignaturas con el apoyo de las TIC'S, con el fin de promover el desarrollo de las competencias de los campos ocupacionales propuestos, a través de la implementación de estrategias pedagógicas que permitan a los estudiantes resolver problemas de nivel tecnológico en el campo de la Gestión de Tránsito Aéreo.

5.7.2 Registros Calificados de los Programas de Educación Superior – SCEA

Para ampliar la oferta académica, en el mes de junio de 2021 se inició el proceso de Pre- radicado de condiciones institucionales ante el Ministerio de Educación Nacional -MEN, sobre la solicitud de dos nuevos registros calificados Tecnología en Electrónica Aeronáutica y Profesional en Administración Aeroportuaria. Posteriormente se radicó ante el MEN el documento descriptivo de las condiciones de calidad de los dos programas académicos. Una vez se realizó esta actividad, se desarrolló el proceso de completitud solicitado por el MEN con fines de aprobación de las condiciones institucionales de los programas, dando cumplimiento de las condiciones de cualificación de los recursos institucionales, pertinencia social y profesional de la Institución de Educación Superior.

Gráfica 29. Proceso de Completitud para aprobación de las condiciones institucionales de los programas ante el MEN



Fuente. Secretaría de Centro de Estudios Aeronáuticos. Aerocivil

La SCEA, se encuentra a la espera del proceso de asignación de Pares Académicos para visita de verificación por parte del MEN.

5.7.3 Recertificación Programa Trainair Plus

Durante la vigencia 2018, fue otorgada la membresía del Centro de Estudios Aeronáuticos al Programa Trainair Plus de la OACI en la categoría de Miembro Pleno, luego de la impartición del CMDN “Investigación de Incidentes ATS, una herramienta para el SMS”, dando cumplimiento así a uno de los objetivos estratégicos trazados para el Centro de Estudios Aeronáuticos cuyo propósito es conformar

una red cooperativa de organizaciones de capacitación y socios de la industria que trabajan juntos para desarrollar y entregar paquetes de capacitación reconocidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y, su misión es mejorar la seguridad y la eficiencia del transporte aéreo, al mismo tiempo que establece, mantiene y supervisa los altos estándares de capacitación y competencia del personal de aviación a nivel mundial y de manera rentable.

Cabe destacar que dicha membresía le permite al CEA acceder a una bolsa de más de 150 cursos estandarizados en áreas críticas de la aviación civil, con lo cual aumenta su oferta de capacitación, y puede atender de manera más amplia las necesidades de capacitación del Sector y la Región.

5.7.4 El CEA como Centro de Instrucción Aeronáutico (CIA)

A nivel Nacional, el Centro de Estudios Aeronáuticos, CEA, ha sido reconocido en lo académico como Centro de Instrucción Aeronáutico CIA, ante la Secretaría de Seguridad Aérea mediante Resolución CCI-060 de diciembre de 2014 y en el año 2019 adelantó los trámites de adición de los programas Curso Básico Control de Aproximación y Área por Procedimientos y Curso Recurrente de Control Aproximación y Área por Procedimientos, siendo aprobados mediante resolución 1469 del 20 de mayo de 2019.

Durante el año 2020 el Centro de Estudios aeronáuticos renovó su permiso de funcionamiento como Centro de Instrucción Aeronáutico hasta el 2025, permitiéndole continuar con su labor de capacitación en las áreas del Control de tránsito aéreo.

5.7.5 Transformación Digital, hacia la mediación virtual

En el Marco de la Revolución Industrial 4,0 que promueve el Gobierno Nacional en el enfoque de la democratización de la gestión pública y con el objetivo de impartir una educación de calidad en la formación y fortalecer los enfoques de entrenamiento para avanzar hacia la profesionalización, la investigación y la generación de nuevo conocimiento en el sector aeronáutico, el CEA ha incorporado el uso de tecnologías de última generación como herramientas esenciales para el fortalecimiento pedagógico en el ámbito académico, por tal razón se cuenta con la plataforma LMS Moodle.

Durante los años 2016 al 2019 se realizaron a través de la plataforma LMS Moodle 320 eventos académicos, en las cuales se capacitaron 2.957 personas.

Ante la coyuntura derivada del COVID-19, el Centro de Estudios Aeronáuticos-CEA implementó a partir del 2020, el apoyo y uso de tecnologías que permitieran desarrollar los momentos sincrónicos académicos como medio para la impartición remota con mediación virtual. Además de la LMS Moodle, se dispuso el uso del Aplicativo Microsoft Teams, la plataforma Zoom y la herramienta Google Meet entre otros.

Así las cosas, para la vigencia 2020 se registró un crecimiento exponencial en este tipo de actividades, llevándose a cabo 654 eventos académicos con mediación virtual y se capacitaron 16.540 personas. En el año 2021 continuando con la dinámica de la mediación virtual se realizaron 746 eventos académicos, capacitando 16.707 personas, discriminados así:

Tabla 22. Actividades académicas con mediación virtual 202-2021

Recurso Tic	No Eventos	Personal Capacitado	No Eventos	Personal Capacitado
	2020		2021	
Plataforma Moodle	407	7.285	386	7.743



aplicativo Teams participantes	78	918	90	2.736
Zoom	73	2.761	38	959
Eventos EduDigital	71	5.241	5	2.015
Google/Plataforma SENA/Cisco Webex y ACIEM/Institucionales	25	335	187	3.254
TOTAL	654	16.540	746	16.707

Fuente. Secretaría de Centro de Estudios Aeronáuticos. Aerocivil

5.7.6 Marco Nacional de Cualificaciones para la Aviación Civil 2019-2021

En el marco del objetivo estratégico Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia, y del objetivo específico Cualificar el talento humano desarrollando el Marco Nacional de Cualificaciones para la aviación civil, asegurando las competencias y propiciando la movilidad laboral en el país y en la región, se reconoció el Marco Nacional de Cualificaciones como un instrumento que permitía articular los actores Estado – Industria – Académica asunto indispensable para lograr el desarrollo del talento humano, y en particular lo relacionado con el cierre de brechas entre la oferta educativa y el mercado laboral, aspecto que a la luz de la industria principalmente, afectaba de manera significativa su crecimiento.

Para su desarrollo el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA, generó alianza con los Ministerios de Educación y de Trabajo, Ministerios que han tenido la responsabilidad de orientar la construcción del Marco de Cualificaciones en el país. Consolidada la alianza con los ministerios, se logra que el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República a través de la Consejería para la Gestión y el Cumplimiento destinara los recursos provenientes de un préstamo del BID para el desarrollo del proyecto haciéndolo parte del Programa de Fortalecimiento de las Capacidades de Gestión Estratégica del Sector Público.

Una de las primeras acciones en conjunto con el Ministerio de Educación fue definir el alcance, es así como, se establecieron seis subsectores como objeto de estudio:

- Construcción y conservación de aeronaves y partes
- Explotadores de servicios aéreos
- Servicios a la Navegación Aérea
- Operaciones Aeroportuarias
- Seguridad de la Aviación Civil
- Certificación y Vigilancia

Siguiendo la ruta metodológica establecida por el Ministerio de Educación Nacional, en el 2020 se logró avanzar en el desarrollo de las tres primeras etapas: Caracterización del sector, identificación de las brechas de capital humano y la delimitación de las ocupaciones y funciones de todos los subsectores objeto de estudio. En el caso de la identificación de brechas de capital humano se contó con el apoyo del Ministerio de Trabajo y la Red Nacional de Observatorios del Mercado Laboral.

Gráfica 30. Definición del Marco Nacional de Cualificaciones para la Aviación Civil



Fuente. Secretaría Centro Estudios Aeronáuticos. Aerocivil

En el año 2021 se dio respuesta a la última etapa del proyecto con la estructuración de las cualificaciones, cuyo despliegue configuró el Catálogo de Cualificaciones para el Sector de la Aviación Civil. Con este catálogo se cumple el primer paso para ser parte del Sistema Nacional de Cualificaciones y se cumple la primera meta fijada por la Aeronautica Civil en la ruta al 2030.

Elaborado el Catálogo de Cualificaciones, se proyecta para la vigencia 2022 la *Difusión y usabilidad del Catálogo de Cualificaciones del Sector de Aviación Civil, conjuntamente con las Entidades que hacen parte de su gobernanza e institucionalidad*, asunto que obliga a establecer actividades conjuntas con el Ministerio de Educación para lograr que la academia se alinee a lo establecido en el catálogo y la industria lo reconozca como una herramienta que le facilite la gestión del talento humano.

5.7.7 Fortalecimiento I+D+I y líneas de investigación del CEA

El CEA cuenta con el Grupo de Investigación Académica, dependencia responsable del fomento y fortalecimiento de la Investigación, Desarrollo e innovación I+D+i. el cual. viene desarrollando diferentes estrategias que promueven la cultura y apropiación de ésta, señala para el fortalecimiento de la I+D+i, cuatro (4) líneas: (1) Seguridad Operacional, (2) Seguridad de la aviación Civil- AVSEC, (3) Gestión de la Aviación, (4) Protección del Medio Ambiente, que determinan las áreas de conocimiento, con sus ejes temáticos. relacionadas con el sector aeronáutico y de la aviación, las cuales, orientan al investigador o Grupo de investigación para el desarrollo de proyectos, productos y Actividades de Ciencia, Tecnología e Innovación ACTel.

Desde el año 2017 hace parte del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología del país con el Grupo de Investigación Aeronáutica GINA, Código, COL0177112 y en la convocatoria 833 de 2018 de medición de grupos realizada por Colciencias, fue reconocido y obtuvo la categorización en C. Ampliando de esta manera la oportunidad de participar en cooperación con otros grupos de diferentes áreas del conocimiento para el desarrollo conjunto de ACTel.

El CEA, con el propósito de generar espacios para la socialización y difusión de resultados de investigación, da partir del año 2018 viene organizando el **Encuentro de Investigación, Desarrollo e Innovación E-IDEA**, Evento que se ha convertido en un referente en el sector aeronáutico y de la aviación, porque ofrece a la academia, a la comunidad científica y a la Industria. la oportunidad de conocer el alto potencial de investigación y desarrollo que se viene adelantando a nivel nacional e internacional y le permite encontrar respuesta a sus necesidades de capital humano, técnicas y tecnológicas para fortalecer sus capacidades.

La producción según tipología planteada por Colciencias para medir la I+D+I ejecutados por nuestro personal de docentes y funcionarios de la institución se relaciona en cantidad en la siguiente tabla.

Tabla 23. Tipología Producto

TIPOLOGÍA DEL PRODUCTO	2015-2017	2018-2021	Enero a mayo 2022	Total a mayo de 2022
Productos de Generación de nuevo conocimiento	9	18	0	27
Productos de Desarrollo tecnológico e innovación	1	10	0	11
Productos de Apropiación social del conocimiento	16	25	1	42
Productos Formación de recurso Humano	12	23	0	35
Total	38	76	0	115

Fuente. Secretaría Centro Estudios Aeronáuticos. Aerocivil

Desde el año 2019, CEA realiza anualmente Encuentros de Investigación y conocimiento. En octubre del año 2021 realizó el IV Encuentro de Investigación, Desarrollo e Innovación en el Sector Aeronáutico E-IDEA. Este evento, favorece un entorno para la discusión sobre las tendencias nacionales e internacionales en ciencia, tecnología e innovación, y su relación con las necesidades de transformación de las entidades vinculadas al desarrollo en el mediano y largo plazo del sector del transporte aéreo del país.

5.7.8 Apoyo Unidades de Instrucción ATS - Plan de Profesionalización de los Controladores de Tránsito Aéreo.

En el año 2020, se apoyó la ejecución del plan de entrenamiento del Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, en el cual se aportaron controladores en las posiciones: aeródromo, superficie y autorizaciones de la Torre de Control y Supervisoría, Control de Área por Vigilancia y Área Terminal de Bogotá.

En la Fase 1: se apoyaron 52 procesos. Fase 2: 13 procesos; así mismo se apoyaron 39 procesos de evaluación de competencias en el puesto de trabajo, dando cumplimiento a las fases del programa de Instrucción, Entrenamiento y Evaluación en el Puesto de Trabajo, definido en el Manual IIEPT, clave GSAN-1-3-5-017 y a los requisitos enmarcados en el RAC65 para mantener las atribuciones de las licencias al personal de controladores.

Para el año 2021 se siguió el siguiente cronograma de entrenamientos, en la UDI SKBO.

- Controladores Radar ACC: 7 procesos
- Evaluación de Competencias Controladores ACC: 65 actividades
- Capacitación Específica de Controladores ACC: 13 actividades
- Entrenamiento Controladores Área Superior: 4 actividades



Este apoyo se ha guiado con la participación del equipo interdisciplinario, conformado por Instructores Unidad de Instrucción – UDI, instructores ATC del CEA y Pseudopilotos.

5.7.9 Repotenciación y mantenimiento de simuladores ATC

Para el simulador INDRA, la Entidad suscribió con la compañía española Indra el contrato # 20001271 H3 de 2020 por un valor total de \$2.554.827.984, cuya ejecución va hasta el 31 de julio del 2022, para la realización del mantenimiento correctivo y soporte técnico del simulador Indra, que permitiera una actualización tecnológica del mismo luego de 16 años ininterrumpidos de operación desde que fue provisto, acumulando completa obsolescencia tecnológica y daños físicos muy importantes.

Es así que desde finales del año 2020 y en todo el transcurso del año 2021 se completaron satisfactoriamente las fases 1 y 2 del proyecto que consistieron en proporcionar todo el hardware y software del sistema de gestión de tránsito aéreo ATM y el sistema de comunicaciones, además de los subsistemas de aire acondicionado y provisión de energía ininterrumpida UPS.

En el transcurso del año 2022 se está continuando con la ejecución de la fase 3 que consiste en proveer todo el hardware y software del simulador de aeródromo lo que incluye una renovación tecnológica total del sistema ATM de torre de control y de proyección de imagen 3D. A marzo del 2022 se ha provisto e instalado todos los elementos y componentes requeridos, se ha realizado el entrenamiento técnico y operacional y se realizaron las pruebas de aceptación en sitio SAT del sistema ATM de aeródromo de proyección 3D, nos resta por parte del contratista solucionar una incidencia encontrada en las pruebas SAT con lo que podemos calcular que se completa una ejecución aproximada del 95% del contrato.

Por parte de la Secretaría del CEA desde febrero del presente año se ha iniciado en paralelo a la ejecución de la fase 3, un programa de puesta en servicio del simulador en la sala radar, acumulando así a la fecha la realización de 3 seminarios de Especialista FDP con una participación de 35 estudiantes en total, se espera el próximo 13 de junio impartir el primer Curso Recurrente por Vigilancia y así de manera periódica semanalmente, continuar con la ejecución del Plan Institucional de Capacitación en este simulador.

Respecto al simulador THALES la entidad suscribió con la compañía colombiana Ingeniería y Telemática G&C SAS representante exclusiva para Colombia de la compañía Francesa Thales LAS France el contrato de mantenimiento y soporte técnico # 21001080 H3 de 2021 con vigencias 2021 y 2022 por un valor total de \$2.554.827.984 con plazo de ejecución hasta el 31 de julio de 2022, el cual contempla realizar el mantenimiento preventivo/correctivo y soporte técnico para el simulador Thales, con lo que se busca garantizar la continua operación del simulador y mantener su vigencia tecnológica, objetivos que hasta el día de hoy se han cumplido. Para la vigencia 2021 se realizaron con éxito todas las actividades contratadas, lo cual consta en el acta de recibo parcial a satisfacción 01 suscrita por la supervisora del contrato y el representante legal de Ingeniería y Telemática el 14 de diciembre de 2021.

Durante la vigencia 2022 y a la fecha se han realizado acorde a la programación las tareas de mantenimiento y la atención a nuestros requerimientos de soporte técnico de forma satisfactoria. A marzo se cuenta aproximadamente con un porcentaje de ejecución del 65% del contrato. Durante la presente vigencia se han desarrollado actividades académicas como la habilitación en los ambientes de aeródromo, procedimientos y vigilancia de los nuevos pseudopilotos, las pruebas de funcionamiento de los aeródromos de Bogotá y Rionegro en virtud de las actualizaciones y recreación respectivamente que se han surtido por el contratista Ingeniería y Telemática G&C, y por parte de los docentes ATC se realizó la revisión y actualización de la librería de ejercicios tendiente a la realización de los cursos Recurrente Aeródromo 037 y Recurrente por Procedimientos 017, los cuales al momento están en fase de finalización y contaron con una participación de 16 estudiantes

Con los propósitos planteados en la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 para el Desarrollo del Talento Humano, el CEA continuará desarrollando las estrategias para consolidar un programa de formador de formadores que abarque todas las áreas de la Entidad, ya que reconoce que los propósitos de la gestión del conocimiento no solo se centran en la transferencia y divulgación de conocimientos sino en la generación de estos. Es por este factor, que ya contempla en el PIC espacios académicos relacionados con investigación formativa que pretenden brindar los elementos necesarios para que el servidor público inicie un proceso investigativo.

5.8 TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD

5.8.1 Plan Institucional de Capacitación

Aerocivil diseñó el Modelo de Diagnóstico de Necesidades de Aprendizaje Organizacional-DINAO- para la formulación del Plan Institucional de Capacitación – PIC vigencias 2020 y siguientes articulando lineamientos del Plan Nacional de Formación, MIPG, Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y Ejes de Gestión Transversal.

Para garantizar el acceso a las actividades de formación programadas en el Plan Institucional de Capacitación –PIC 2020, durante el aislamiento preventivo obligatorio y el trabajo en casa, acciones decretadas por el Gobierno Nacional para atender la crisis generada por el COVID-19, se fortalecieron privilegiaron el uso de las tecnologías de información y comunicación.

Las actividades desarrolladas en el Plan Institucional de Capacitación - PIC de la Aerocivil abarcan a los servidores públicos del Nivel Central (Bogotá) y de cada una de las Direcciones Regionales (Cundinamarca, Antioquia, Atlántico, Valle, Meta y Norte de Santander), de la siguiente forma:

Tabla 24. Número de actividades desarrolladas en el Plan Institucional de Capacitación – PIC

Vigencia	Total actividades de formación	Total de participantes
2018	502	1.556
2019	576	1.760
2020	945	2.485
2021	571	9.614

Fuente Dirección de Gestión Humana. Secretaría General. Aerocivil

A continuación, se relaciona un cuadro resumen frente a las actividades académicas desarrolladas durante la vigencia 2021, en cada uno de sus ejes de conocimiento:

Tabla 25. Resultados Ejecución Plan Institucional de Capacitación - PIC 2021

Área de Conocimiento	Actividades realizadas	Asistencias Funcionarios
CONOCIMIENTOS ESENCIALES		
Relacionamiento Interinstitucional	143	3522
CONOCIMIENTOS ESPECIFICOS		
Campos transversales	51	886
CONOCIMIENTOS ESPECIALIZADOS		
Campo de formación: Servicios a la Navegación Aérea	127	1159
Campo de formación: Servicios Aeroportuarios	95	1113
Campo de formación: Certificación, Inspección, Vigilancia y Control en Seguridad Operacional	39	693
Campo de formación: Gestión de la Seguridad Operacional	34	213



Otros campos de formación de áreas misionales	37	343
SUBTOTAL EJECUCION PIC 2021	526	7929
EVENTOS EDU DIGITAL		
EDU DIGITAL	45	1685
TOTAL EJECUCION PIC 2021	571	9614 asistencias

Fuente Dirección de Gestión Humana. Secretaría General. Aerocivil

Cabe resaltar en el marco del Relacionamiento Interinstitucional del Plan Institucional de Capacitación – PIC 2021, que mediante el fortalecimiento de las distintas alianzas estratégicas como uno de los mecanismos para acceder a la capacitación a costo cero (0), se lograron gestionar un total de ciento cuarenta y tres (143) actividades académicas para funcionarios de la entidad. Conforme a lo anterior, dentro de las entidades que permitieron su desarrollo, es pertinente mencionar algunas de ellas:

- Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
- Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones – MINTIC.
- Comisión Nacional del Servicio Civil – CNSC.
- Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP.
- Secretaría Distrital de la Mujer.
- Cámara de Comercio de Bogotá.
- Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.
- Instituto Nacional de Vías – INVÍAS.
- Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA.
- Defensoría del Pueblo.
- Escuela Administrativa de Administración Pública – ESAP.

5.8.2 Política de Integridad

166 nuevos servidores públicos desarrollaron el módulo Código de Integridad en el curso virtual de Inducción Institucional, para que desde su llegada a la entidad vivan en su día a día los valores del servicio público.

En el marco del Día del Servidor Público se invitó a la comunidad aeronáutica a firmar el PACTO POR UN SERVICIO CON INTEGRIDAD, compromiso que ya lo habían adquirido los líderes del Nivel Central y de las Direcciones Regionales, a 31 de diciembre 890 personas sellaron este compromiso.

5.8.3 Política de Gestión del Conocimiento y la Innovación

- Afianzamiento de las habilidades y capacidades para la apropiación tecnológica de los servidores públicos de las áreas misionales.
- Establecimiento de relacionamiento interinstitucional con el Departamento Nacional de Planeación y el Departamento Administrativo de la Función Pública con el fin de compartir las buenas prácticas en la gestión del conocimiento y la innovación.
- Estructuración de la propuesta del modelo de uso y apropiación de tecnologías de la información de la entidad.

5.8.4 Plan de Retorno a la Entidad

Como parte del proceso de atención COVID -19 y plan retorno de la Entidad se realizaron actividades como:

- Disponibilidad y entrega oportuna y racionalizada de elementos de protección personal y suministro de insumos y elementos de bioseguridad para la prestación del servicio de control de tránsito aéreo, servicio SEI, AIM y Soporte técnico aeronáutico y aeroportuario, además de los funcionarios de la entidad y los usuarios de los aeropuertos administrados por la Aerocivil.
- Se desarrolló e implementó el Plan de Contingencia para la prevención, propagación y mitigación ante posibles casos de COVID -19.
- Se realizaron campañas de capacitación, divulgación y socialización y a través de la emisión de circulares con medidas y estrategias para la prevención, contención y mitigación de la propagación del COVID-19.
- También se elaboraron capacitaciones y material de divulgación de autocuidado de la Entidad y de parte de la ARL Positiva en los aeropuertos.
- Se elaboraron mapas de riesgo a través de los cuales se explora la posibilidad de adoptar medidas adicionales que mitiguen y manejen de manera óptima los riesgos, entemas como: la responsabilidad social, la prestación del servicio y la afectación de la operación.
- Se impartieron directrices administrativas para explicar la medida para servidores en modalidad de trabajo en casa, como casos especiales considerados por naturaleza de sus funciones, así como las gestiones de acompañamiento por profesionales en salud y psicología, seguimiento personalizado a los servidores que presenten síntomas relacionados con la enfermedad causada por COVID-19.
- Se apoyaron, fomentaron e implementaron las medidas de bioseguridad impartidas para prevenir COVID-19, en los cincuenta y tres (53) aeropuertos que opera la Aerocivil, veintiséis (26) de ellos de operación regular y tres (3) internacionales (Rojas Pinilla de San Andrés, Vásquez Cobo de Leticia y el Edén de Armenia).
- Se adecuaron las instalaciones de la Entidad de manera óptima para la prevención y control de la propagación del virus, mediante la aplicación de medidas de bioseguridad como: disposición de estaciones para suministro de gel antibacterial, restricciones de acceso y controles de aforo en cada centro y áreas de trabajo, entre otros.
- Se adoptó el Plan de Retorno Inteligente para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, de conformidad con los protocolos y directrices del Ministerio de Salud y Protección Social para minimizar los factores de riesgo del COVID-19, cumpliendo con las estrategias de prevención y autocuidado.

5.8.5 Gestión Administrativa

Comprometidos con la política de transparencia y lucha contra la corrupción, la Aerocivil realizó 8 ferias de transparencia a nivel nacional (Nivel central, Regional Valle, Norte de Santander, Antioquia y Atlántico; que tuvieron como objetivo divulgar el Plan Anual de Adquisiciones de cada año, las políticas y evaluar la percepción en la gestión del proceso de compra y contratación pública en la Aerocivil.

La tercera feria del año 2022 se constituyó en espacio para realizar la socialización, dialogo y participación del Plan Anual de Adquisiciones 2022. Se realizó virtualmente a nivel regional el día 26 de mayo.

Fue un espacio de participación con los proveedores y ciudadanos, se contó con la proyección de las presentaciones a los asistentes, transmisión vía Microsoft Teams y apoyo en la moderación por parte de comunicaciones y la participación total en nivel regional de aproximadamente 205 interesados.

Así mismo cumpliendo con la obligación legal, la entidad ha publicado en el SECOP II el PAA 2022 como único documento de la Aeronáutica Civil, la versión aprobada el 31 de enero de 2022 por el Ordenador del Gasto – Representante Legal de la Aerocivil.

Gráfica 31. Reconocimiento como una de las entidades con mayor pluralidad de oferentes en procesos de contratación



Fuente. Dirección Administrativa. Aerocivil

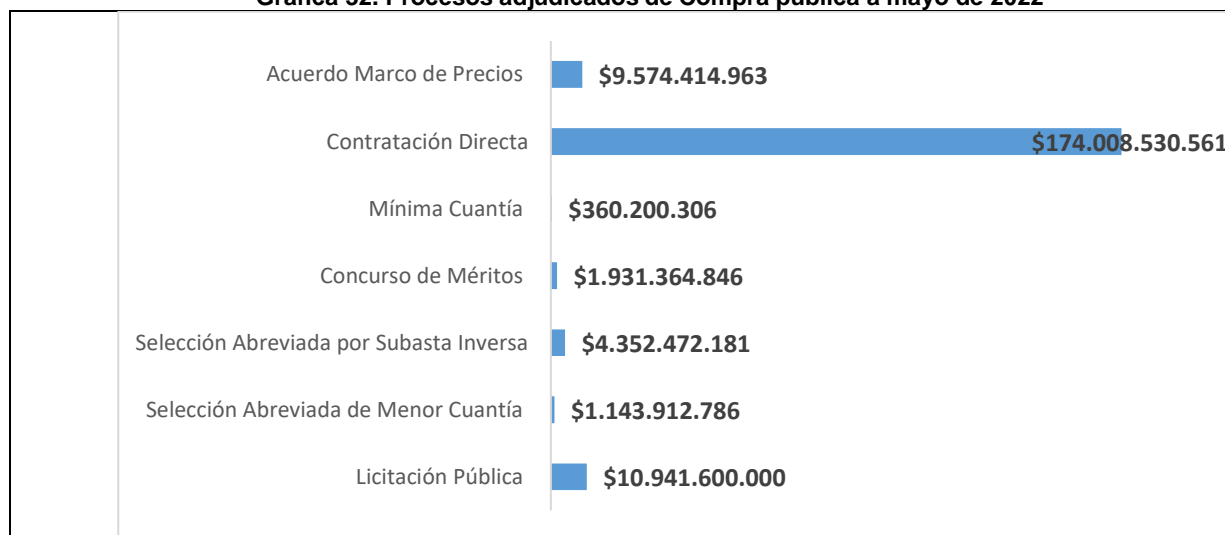
Se concluye que la Feria de Transparencia y el acceso a la información, son dos componentes esenciales para Aerocivil contribuyendo como mecanismos de gobernanza, haciendo posibles las condiciones de participación.

Como resultado de la ejecución del Plan Anual de Adquisiciones 2020, Aerocivil adjudicó 1.114 procesos de compra pública por un valor de \$ 156.979.671.024 de los cuales el mayor valor ha sido tramitado por Licitación Pública, es decir el 28% que corresponde a un valor de \$ 44.117.434.876; el restante 72% se adjudicó en las demás modalidades de contratación.

Respecto a la ejecución del Plan Anual de Adquisiciones 2021, Aerocivil con corte a 31 de diciembre adjudicó 1083 procesos de compra pública por un valor de \$ 218.749 millones del cual el mayor valor ha sido tramitado por Licitación Pública, es decir el 30% que corresponde a \$ 66.606.981.981 el restante 70% se ha adjudicó en las demás modalidades de contratación

Con relación a la ejecución del Plan Anual de Adquisiciones 2022, con corte a 31 de mayo se han adjudicado 41 procesos de compra pública por un valor de \$ 202.312 millones que corresponden a las modalidades de contratación como se evidencia en la siguiente gráfica:

Gráfica 32. Procesos adjudicados de Compra pública a mayo de 2022



Fuente. Dirección Administrativa. Aerocivil.

5.8.6 Medidas de Austeridad en el Gasto Público período 2018- 2022

Dentro de las medidas de Austeridad en el Gasto Público implementadas por Aerocivil para el período 2018-2022, se encuentran:

5.8.6.1 Horas Extras: “Implementar mecanismos de control para determinar las necesidades reales e imprescindibles de horas extras, dominicales y festivos que garanticen el cumplimiento de las operaciones de la Entidad”

- Programación de horas extras de acuerdo con las necesidades básicas del servicio.
- Análisis de la necesidad del servicio con relación al recurso humano.
- Diseño de estrategias que permitan la disminución de las cargas laborales extras.
- Distribución equitativa y razonable para las labores en dominicales y festivos.
- Restricción de la programación de las horas extras, dominicales, festivos y el recargo nocturno por dependencia.

5.8.6.2 Indemnización por vacaciones: “Implementar mecanismos que garanticen el cumplimiento de la programación anual de vacaciones”

- Realizar la programación anual de vacaciones evitando las interrupciones y aplazamientos, salvo por estrictas necesidades del servicio o razones de fuerza mayor, certificadas por los Secretarios, Jefes de Oficina y Directores Aeronáuticos Regionales.
- Reconocer el pago por indemnización de vacaciones únicamente por retiro del servicio.

La Entidad profirió la Circular No.49 del 12 de agosto de 2019, en la cual se imparten instrucciones referentes al disfrute de vacaciones como medida implementada que contribuyó a los resultados logrados en este concepto de gasto en la vigencia.

5.8.6.3 Comisiones, Transporte y Viáticos: “Racionalizar y hacer seguimiento al reconocimiento de viáticos y a la adquisición de tiquetes aéreos”

- Programación de las comisiones con la debida anticipación de acuerdo con la normatividad definida para acceder a mejores tarifas de transporte y desarrollar otras estrategias que permitan ahorrar en la compra de tiquetes.
- Programación de los desplazamientos con suficiente anticipación para acceder a mejores tarifas de transporte y desarrollar otras estrategias que permitan ahorrar en la compra de tiquetes
- Los viajes nacionales e internacionales se realizan solamente en clase económica. (Decreto 1083 de 2015, artículo 2.2.5.11.5, Ley 1940 del 26 de noviembre de 2018 Art. 81, Decreto 2467 del 28 de diciembre de 2018).

5.8.6.4 Capacitaciones: “Garantizar la realización de las capacitaciones requeridas por los servidores de la Entidad a partir de alianzas estratégicas y uso de TICs que impacten en ahorro de recursos”.

- Realización de eventos estrictamente necesarios, haciendo uso de sus instalaciones y limitando al máximo el suministro de refrigerios y almuerzos.
- Certificación de la carencia de disponibilidad de instalaciones propias.
- Coordinación y establecimiento de alianzas para efectuar actividades de formación de manera conjunta con otras entidades con la finalidad de lograr economías de escala y disminuir costos.



- Uso de las Tecnologías TICs, salvo que se demuestre mayor economía con el uso de medios físicos.

En el marco del relacionamiento interinstitucional del Plan Institucional de Capacitación (PIC), la Aerocivil estableció alianzas para efectuar actividades de formación a costo cero con: ESAP, Defensoría del Pueblo, Función Pública, SENA, DNP, CLAD, AGN, ICONTEC, SIC, MINTIC y Mesa Sectorial Aeronáutica.

5.8.6.5 Servicios de Investigación y Seguridad: “Suministrar esquema de protección y garantizar la integridad física del Director General con personal propio, con ahorro en horas extras de conductores”

- Disposición del personal requerido para conformar el esquema de seguridad del Director General que hacen parte del personal de la Aerocivil.
- Establecimiento de mecanismos de control y seguimiento a las horas extras del esquema de seguridad.
- Revisión de los esquemas de seguridad y ajuste a lo estrictamente necesario, estos fueron revisados bajo las necesidades propias que requiere el sector y el cumplimiento de las funciones de la entidad.

5.8.6.6 Vehículos (Combustible): “Racionalizar y hacer seguimiento al consumo de combustible y al mantenimiento de vehículos”

- Reducción de la cantidad de galones de combustible a los vehículos sobre el consumo autorizado establecido en contrato.
- Realización del mantenimiento preventivo periódico a los vehículos con el fin de mantenerlos en óptimas condiciones (alineación, calibración, cambio de filtros, cambio de aceite)

5.8.6.7 Administrativas. Se vienen tomando medidas de austeridad de la siguiente manera:

- Uso de la plataforma prevista por el estado para la adquisición de diferentes bienes y servicios por el mecanismo de “Acuerdo Marco” en el cuarto trimestre de 2019, lo cual reflejó la transparencia y responsabilidad a los lineamientos de austeridad.
- Controles para seguimiento semanal respecto al “tanqueo” de los vehículos (instalación de chips por vehículo), así también, un reporte de la empresa contratista y se impartió una directriz para que responsables de cada vehículo entreguen semanalmente los “tiquetes de tanqueo” para la validación del kilometraje.
- Mantenimiento correctivo a los vehículos que presentan mayor uso y movilización y menor vida útil, dado el soporte de traslado que brindan al nivel directivo.

5.8.6.9 Servicios de Publicidad y/o espacios publicitarios: “Reducir al mínimo posible el gasto de publicidad”

- Identificación y priorización de los gastos de publicidad de la Entidad.
- Solicitud de Vo.Bo. al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, previo a iniciar los procesos de contratación por este concepto.
- Publicación de material de divulgación de interés general en formato electrónico.
- Disminución de solicitudes de publicación de avisos de Ley presentados por la Dirección de Talento Humano.



5.8.6.10 Papelería, Útiles de Escritorio y Oficina: “Disminuir el consumo, a través de reducción, reutilización y reciclaje de implementos de oficina”

- Socialización e incentivo a través de circulares, el uso adecuado del papel e impresiones.
- Uso de la plataforma prevista por el estado para la adquisición de diferentes bienes y servicios por el mecanismo de “Acuerdo Marco”, lo cual reflejó la transparencia y responsabilidad a los lineamientos de austeridad.
- Centralización de suministro de papelería a nivel nacional, fortaleciendo los controles de compra de este insumo. Así mismo, esta acción ha estado acorde con los principios de economía, transparencia y responsabilidad, adquiriendo los productos por el menor precio ofrecido en la plataforma.

5.8.6.11 Suscripción a periódicos, revistas, publicaciones y Bases de Datos: “Restringir las suscripciones a las estrictamente necesarias”

- Revisión y priorización de los requerimientos de suscripción a periódicos y revistas, así como a bases de datos electrónicas especializadas.
- Suscripción de contrato con la Imprenta Nacional, en el que se observó que los requerimientos presentados para la publicación de actos administrativos disminuyeron considerablemente.

5.8.6.12 Eventos Operadores Logísticos: “Racionalizar y optimizar la contratación de servicios logísticos a situaciones debidamente justificadas”

- Realización de eventos logísticos estrictamente necesarios y debidamente justificados.
- Uso de auditorios o espacios institucionales institucionales para realizar eventos en espacios institucionales o a través de acuerdos interinstitucionales con otras entidades públicas, y racionalizar la provisión de refrigerios y almuerzo en los eventos programados.
- Uso de herramientas virtuales.
- No realización de recepciones, fiestas, agasajos o conmemoraciones con cargo a los recursos del Tesoro Público.
- No adquisición de regalos corporativos, artículos promocionales o de mercadeo.

5.8.6.13 Servicios Públicos: “Racionalizar y optimizar el consumo de los servicios públicos procurando impacto positivo en el ambiente”

- Actividades de sensibilización frente al consumo racional de los servicios públicos.
- Implementación de sistemas o mecanismos que minimicen el consumo de servicios públicos. Seguimiento periódico al consumo de los servicios públicos con la finalidad de generar alertas y tomar decisiones.
- Negociaciones de tarifas cuando resulte posible con las empresas prestadoras de servicios públicos. Ajuste de los planes corporativos a los promedios de consumo y mejores tarifas en los mismos: servicio de Telefonía y Celulares, con el operador ETB la entidad logró un ahorro.
- Instalación de llaves ahorradoras en los baños del primer y segundo piso del NEEA, con el fin de reducir el consumo de agua.
- Separación en la fuente de residuos en el NEEA.
- La Dirección de Telecomunicaciones adelantó gestiones para el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento y estaciones aeronáuticas de la sabana de Bogotá en la que se exonera el pago de impuesto de contribución a partir de noviembre de 2019.



- Revisión de facturas de servicios de servicios públicos de las Regionales y Nivel Central, con el fin de tener un mayor control, seguimiento y realizar la asignación oportuna para el pago de los mismos.

5.8.6.14 Sostenibilidad Ambiental: “Garantizar la sostenibilidad ambiental”

- Implementación de sistemas que minimicen el consumo de energía y agua a través de la instalación de lámparas ahorradoras y temporizadores, así como ahorradores agua y sistemas de reciclaje de aguas.
- Fomento de la cultura de ahorro de energía, agua y telefonía a través de programas pedagógicos.
- Definición de metodologías de reciclaje de elementos de oficina, maximización de vida útil de herramientas de trabajo y reciclaje de tecnología. Instalar puntos ecológicos para recolección de residuos.
- Creación de programas internos de fomento al uso de vehículos y medios de transporte ambientalmente sostenibles como bicicletas, transporte público, entre otros.
- Se implementaron diferentes medidas a través del Grupo de Gestión Ambiental y Control y Fauna con el fin de cumplir con las normas ambientales dando un mejor tratamiento al agua potable y la implementación de puntos ecológicos para la separación de los residuos reciclables y no reciclables.

5.8.6.15 Apoyo a la Gestión: “Restringir la contratación de apoyo a la gestión al mínimo necesario”

- Reducción del número de contratos en la vigencia y llevar el control de los cupos aprobados por el Ministerio de Transporte, revisión de las necesidades de las dependencias, proceso de encargos servidores de carrera administrativa y provisión de vacantes.
- Revisión, priorización y justificación de la contratación de servicios de apoyo a la gestión.

5.8.6.16 Adquisición y Mantenimiento de Bienes Inmuebles y Bienes Inmuebles Específicos: Adelantar una austera administración de bienes. Suministrar espacios físicos adecuados a los servidores limitando el mantenimiento de sedes a temas de seguridad y salud ocupacional:

- No adelantar contrataciones por concepto de adecuaciones estéticas de bienes inmuebles.
- Identificar y priorizar necesidades de mantenimiento de sedes (bienes inmuebles).
- Abstenerse de adquirir electrodomésticos (bienes muebles), salvo existencia de una necesidad inaplazable y justificada para el normal funcionamiento.

5.8.6.17 Resultados austeridad del gasto público

Aerocivil ha implementado medidas de austeridad en el gasto público; sin embargo, debido al crecimiento de la infraestructura aeroportuaria a nivel central y regional a través de las instalaciones aeroportuarias, se han incrementado los gastos de funcionamiento. Lo anterior porque se requiere más recursos de personal que genera aumento en los gastos generales, servicios públicos, gastos de nómina y servicios personales para suplir las necesidades tanto de la ciudadanía como de los usuarios internos.



Su infraestructura se ha venido desarrollando significativamente, al igual que los niveles de las actividades de operación, control y vigilancia de todo el sistema aeronáutico y aeroportuario que hace parte de su misionalidad con el fin de asegurar la prestación de este servicio vital para la vida productiva del país, las necesidades del número creciente de usuarios de la aviación civil y las metas de desarrollo establecidas por el Gobierno Nacional.

Por lo anterior en la Vigencia 2018 los pagos realizados a diciembre de 2018 por conceptos de gasto susceptibles de ahorro fueron de \$119.284.074.916. No se logró ahorro frente a la meta máxima de ejecución.

En el año 2019 como resultado de los controles implementados por Aerocivil, el producto de la Medición de la Austeridad del Gasto Público con corte a diciembre 31 de 2019 comparado con el cierre de vigencia fiscal 2018, presentó un incremento de \$122.326.827.776, en el total de Obligaciones Presupuestales, lo que corresponde a un mayor gasto del 71.51% respecto a las obligaciones acumuladas de la vigencia 2018 para el global de los conceptos susceptibles de medición.

Es importante aclarar que se presentaron inconvenientes al realizar comparación entre vigencias por el cambio del catálogo presupuestal y la implementación del clasificador de “usos presupuestales”.

La información de recursos obligados clasificado por “usos” que se presentó en el 2019 no es comparable con la vigencia 2018 dada la reciente implementación de estas directrices en el nivel nacional y por tanto en la Entidad (marzo de 2019 aproximadamente) y que esto llevó a que los conceptos de gastos fueran afectados tanto por rubros de inversión y rubros de gastos de conformidad con lo establecido en el “Anexo Técnico para el aplicativo de medición de la austeridad del gasto público”, y lo definido en el nuevo catálogo de cuentas presupuestales.

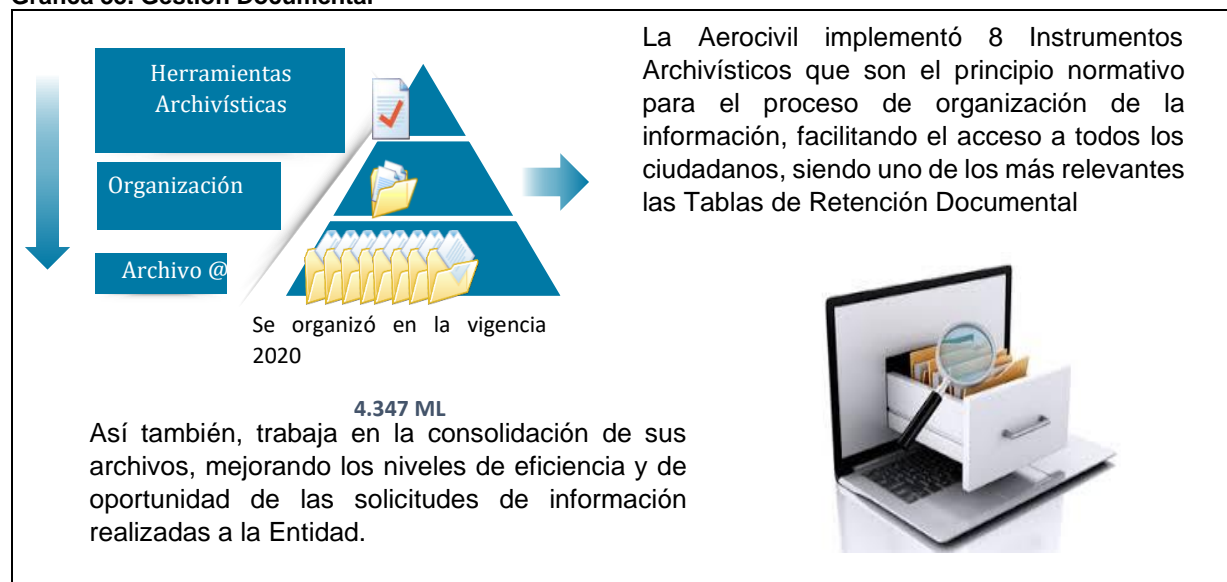
Para el año 2020, el resultado de la Medición de la Austeridad del Gasto Público con corte a 31 de diciembre comparado con el cierre de vigencia fiscal 2019, presentó una disminución total de \$26.936.847.391, en el total de Obligaciones Presupuestales, lo que corresponde a un ahorro del 8.94% respecto a las obligaciones acumuladas de la vigencia 2019 para el global de los conceptos susceptibles de medición. Este ahorro, es resultado de la implementación de esta política de eficiencia del gasto público y uso eficiente de sus recursos cuya implementación permitió el logro de austeridad en el gasto al cierre de 2020 conforme a lo establecido en el Decreto 1009 de 2020, mediante el cual la Presidencia de la República estableció el Plan de Austeridad del Gasto para la vigencia 2020.

Mediante Decreto 0371 de 2021 la Presidencia de la República, estableció el Plan de Austeridad del Gasto para la vigencia 2021 para los órganos que hacen parte del Presupuesto General de la Nación. Se destaca el logro alcanzado con la adopción de la Política de Austeridad del Gasto que fue aprobada en el Comité Institucional de Gestión y Desempeño el 17 de junio de 2021. Con la definición y aprobación de esta Política fue posible cerrar los hallazgos de Oficina de Control Interno Nos. 3566 y 3075. En mayo de 2021, Aerocivil registró sus Metas de Ahorro en el aplicativo de Medición de Austeridad del Gasto Público de la Presidencia de la República, de acuerdo con los plazos establecidos.

5.8.7 Gestión Documental

La gestión documental como herramienta de fortalecimiento institucional nos ha permitido modernizar la gestión de archivos de la entidad implementando los instrumentos archivísticos dirigidos a fortalecer la transparencia de la entidad.

Gráfica 33. Gestión Documental



Fuente: Dirección Administrativa. Grupo de Gestión de Archivo. Aerocivil

A continuación, se relacionan los logros más relevantes del Grupo de Archivo General durante las vigencias 2019, 2020 y 2022

5.8.7.1 Año 2019

Se gestionó la vigencia futura para el **Contrato Interadministrativo 19001602 H3 de 2019**, para la modernización de la Gestión Documental de la entidad, adecuado a la normatividad vigente por un valor de \$ 30.832.677.158, el cual fue suscrito el 24 de diciembre de 2019.

5.8.7.2 Año 2020

Instrumentos Archivísticos

- Se realizó el levantamiento del Inventario Único Documental (FUID) en el Nivel Central y las Direcciones Regionales, con los registros de series documentales y asuntos
- Se realizó la actualización de las Tablas de Retención Documental (TRD) y se tramitó el proceso de Evaluación Técnica y convalidación de las Tablas ante el Archivo General de la Nación.
- Se elaboró el Programa de Gestión Documental (PGD), con la recopilación de la información institucional, el análisis de información consolidada en el diagnóstico integral de archivos y la aplicación de la normatividad vigente.
- Se elaboró el Modelo de Requisitos para la Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo (MOREQ).
- Se elaboró el Banco Terminológico (BANTER), tomando como base la recopilación de datos e información (Series, Subseries y Tipologías Documentales), contenidas en las Ciento dieciséis (116) Tablas de Retención documental de la Aerocivil.

- Se elaboraron las Tablas de Control de Acceso (TCA) y el Índice de Información Clasificada y Reservada, para la totalidad de las series y subseries documentales que conforman la estructura orgánica de la Aerocivil.

Herramientas Archivísticas

- Se realizó el levantamiento del Diagnóstico Integral de Archivos.
- Se elaboró el documento del Sistema Integrado de Conservación Documental (SIC).
- Se adelantó el levantamiento de las Tablas de Valoración Documental (TVD), consultando las fuentes primarias correspondientes a decretos, resoluciones y actas, así como la recopilación de actos administrativos: leyes, decretos y resoluciones en el Archivo General de la Nación (Diario Oficial), en el archivo histórico de Aerocivil y en bases de datos especializadas, con el fin de identificar los cambios orgánico-funcionales de la evolución administrativa de la Aerocivil, definiendo de manera concluyente catorce (14) periodos documentales que se conservan en el archivo histórico de la entidad.
- Se elaboró la Política de Gestión Documental.

Sistema Integrado de Gestión

Se elaboraron los documentos del Sistema Integrado de Gestión- Proceso Gestión Documental y de Archivo, obteniendo como resultado:

- Caracterización del proceso Gestión Documental y de Archivo
- Dos (2) Guías: Conformación y Organización de Expedientes y Guía de Digitalización de Documentos
- Un (1) Manual para la Administración de Comunicaciones Oficiales (Atención al Ciudadano)
- Veintiún (21) Formatos (Con instructivo de diligenciamiento)
- Cuatro (4) Procedimientos: Actualización Tablas de Retención Documental; Consulta y Préstamo de Documentos; Transferencia Documental y Eliminación de Documentos
- Tres (3) Protocolos: Prevención y Atención de Emergencias en Archivo; Entrega de Archivo- Por Novedades de Persona y Limpieza y Desinfección de Áreas y Documentos de Archivo.

Organización Documental

- Se realizó el proceso de Organización Documental, de la siguiente manera:
 - o Series Simples (Sin hoja de Control) de un total de 2.200 Metros Lineales.
 - o Series Compuestas (Con hoja de Control) de un total de 2.232 Metros Lineales.
 - o Se realizó la organización de la serie accidentes aéreos motivo de transferencia secundaria al Archivo General de la Nación, siguiendo lo indicando en la metodología de organización aprobada y verificada por el AGN, para un total de 67 Metros Lineales.
- Se inició con la **clasificación** por vigencias y documento de identidad de 1.400 Metros Lineales de historias clínicas o certificaciones médicas

Adicionalmente se realizaron 37 socializaciones virtuales, sobre la teoría de aplicación de las Tablas de Retención Documental – TRD.

5.8.7.3 Año 2021

Se obtuvieron los siguientes resultados:

Convalidación de las 232 Tablas de Retención Documental de la Aerocivil, por el Archivo General de la Nación.

- Aprobación de Instrumentos Archivísticos Plan Institucional de Archivos de la Entidad (PINAR); Tablas de Retención documental e Inventarios Documentales), Política de Gestión Documental y metodologías de intervención archivística, por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño.
- Actualización y elaboración de 32 documentos del Sistema de Gestión para el Proceso Gestión Documental y de Archivo
- Organización de aproximadamente 9.724 Metros Lineales de Archivo:
 - Año 2020 con Hoja de Control 2.232- Sin hoja de Control 2.200
 - Año 2021 con Hoja de Control 3.285- Sin hoja de Control 1.629,61
- Digitalización de 9.804.305 imágenes de expedientes de archivo.
- Primer Diplomado de Gestión Documental, certificando la participación y aprobación de estea 70 funcionarios de la Aerocivil.
- Traslados documentales a nivel nacional, para intervención archivística en el marco del contrato de modernización del archivo de gestión documental de la Aerocivil, adecuándola la normatividad vigente.
- Inicio de una nueva actividad incluida en el marco del contrato 19001602 H3 de 2019 relacionada con una solución integral computacional en la nube para la implantación de un Sistema de Gestión de Documentos Electrónicos de Archivo – SGDEA para la Aerocivil a nivel nacional.

5.8.7.4 Visitas Direcciones Regionales

Durante el primer trimestre del 2021, se realizaron visitas a las Direcciones Regionales, con el objetivo de verificar el proceso de fumigación y desinsectación del depósito de archivo, sensibilización- aplicación de Tablas de Retención Documental, medición de archivos de gestión (dependencias) años 2020-2021 y traslado de expedientes 2019 y años anteriores.

5.8.7.5 Socializaciones

En el primer trimestre del 2022, se realizó la socialización de la aplicación de Tablas de Retención Documental a 147 dependencias programadas y como resultado asistieron 144 dependencias, cumpliendo un 98% de avance.

5.8.8 Gestión Financiera

Con el objetivo de realizar una gestión financiera efectiva la entidad ejecutó acciones de conformidad con los requerimientos de las realidades que exigieron las diferentes vigencias del período 2018-2022 de la siguiente manera:

- Recaudo referenciado: La entidad trabajó por ampliar y mejorar los canales de recaudo electrónico, y, además, implementó mecanismos para facilitar la identificación y reclasificación de este. Por tal motivo, se logró establecer el recaudo por consignación referenciada a través del Banco de Occidente, y se ha fortalecido el recaudo electrónico a través de PSE.
- La nueva realidad que enfrentaron las entidades del sector público, en el año 2020 con motivo de la pandemia de COVID-19, implicó la implementación de acciones oportunas en términos de la gestión financiera desde la Aerocivil con la Optimización uso de canales de recaudo: Se continuó promoviendo el uso de canales de recaudo electrónico como PSE.

- También derivado de la pandemia del COVID-19, Aerocivil adoptó medidas para brindar facilidades de pago a las Empresas Aéreas (Suspensión cánones de arrendamiento, Acuerdos de pago, entre otras), para aliviar el impacto de la situación en el sector aeronáutico y en el recaudo de la entidad.

En ese sentido la Aerocivil continuó con el desarrollo de la gestión financiera, realizando todos sus procesos internos sin interrupción, tal es el caso de la actualización gestión documental del proceso, tratamiento y cierres de hallazgos de contraloría y control interno, presentación oportuna de informes a Organismos de Control y Entidades, atención de PQRS.

5.8.8.1 Facturación Electrónica de Proveedores y Acreedores

Con relación a la Facturación Electrónica de Proveedores y Acreedores, mediante la Directiva Presidencial 09 de 2020, el Gobierno Nacional emitió los lineamientos para el pago a proveedores y acreedores de las entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación, implementación cuyo plazo fue otorgado para aplicarse obligatoriamente a partir del 1º de abril de 2021, con el operador Tecnológico IT utilizado por SIIF Nación.

En tal sentido, Aerocivil diseñó y socializó las instrucciones pertinentes para ordenadores del gasto, supervisores, interventores y contratistas, labor de capacitación y apoyo que se extendió durante todo el año 2021 a fin de estabilizar el esquema de reconocimiento y pago a nuestros proveedores y acreedores. No obstante, la complejidad y dificultades en este periodo de transición, el resultado fue exitoso al finalizar la vigencia, logrando obligar y pagar todas las cuentas que fueron radicadas y cumplieron los requisitos en las fechas establecidas en la circular de cierre administrativo y financiero 2021. A mayo de 2022 se continúa con la implementación de este esquema de facturación.

5.8.8.2 Recaudos PSE

En materia de recaudos, se afianzó y estabilizó el uso de la plataforma PSE para facilitar a todos nuestros usuarios el pago por medio electrónico de todos los conceptos de servicio que ofrece la Aerocivil; vale advertir que, como opción de contingencia, se cuenta con el servicio de Consignación Referenciada en todas las agencias del Banco de Occidente en el país, así como las cajas recaudadoras en los aeropuertos.

5.8.8.3 Canal de recepción de facturación electrónica

En cumplimiento de las directrices emitidas por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Aeronautica Civil a través de las circulares 014 y 019 de 2021, la Entidad emitió los lineamientos para la recepción de facturación electrónica, lo que ha permitido contar con un canal exclusivo a través del aplicativo Olimpia para la recepción y trámite de las facturas emitidas por los contratistas de la Entidad. Aplicativo que permite disponer las facturas electrónicas en el Sistema SIIF Nación para realizarse su respectivo proceso de pago.

5.8.9 Avances y cifras de la Gestión Presupuestal

Mediante la expedición del Decreto de liquidación del presupuesto No 1793 del 21 de diciembre de 2021 le fueron asignados a la Aerocivil recursos para la presente vigencia de 2022 por valor de \$1.605.879 millones, actualmente en ejecución.

Tabla 26. Presupuesto Vigencia 2022 (Millones de pesos)

DESCRIPCION	APR. INICIAL	APR. ADICIONADA	APR. REDUCIDA	APR. VIGENTE
FUNCIONAMIENTO	605.635	\$ 0,00	\$ 0,00	605.635
Gastos de personal	374.735	\$ 0,00	\$ 0,00	374.735
Adquisición de bienes y servicios	\$ 69.812,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 69.812,00

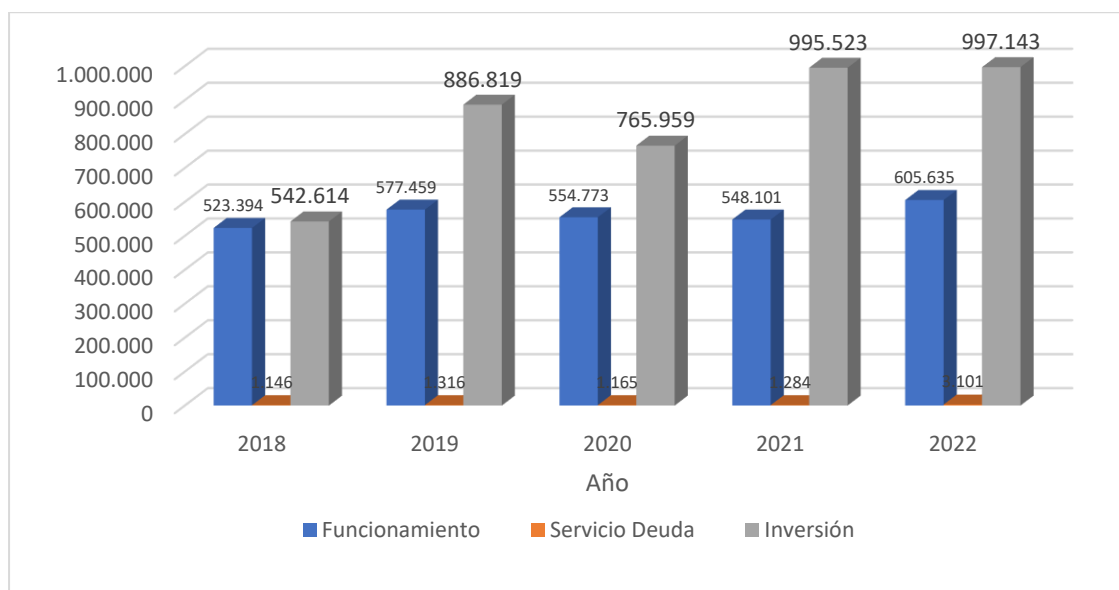


DESCRIPCION	APR. INICIAL	APR. ADICIONADA	APR. REDUCIDA	APR. VIGENTE
Transferencias corrientes	\$ 125.493,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 125.493,00
Gastos de comercialización y producción	\$ 30.798,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 30.798,00
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	\$ 4.797,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 4.797,00
SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA	3.101	\$ 0,00	\$ 0,00	3.101
Servicio de la deuda pública interna	3.101	\$ 0,00	\$ 0,00	3.101
INVERSION	997.143	\$ 0,00	\$ 0,00	997.143
infraestructura y servicios de transporte aéreo	106.886	\$ 0,00	\$ 0,00	106.886
Infraestructura y servicios de transporte aéreo	190.000	\$ 0,00	\$ 0,00	190.000
Infraestructura y servicios de transporte aéreo	612.283	\$ 0,00	\$ 0,00	612.283
Seguridad de transporte	35.790	\$ 0,00	\$ 0,00	35.790
Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	52.183	\$ 0,00	\$ 0,00	52.183
TOTAL PRESUPUESTO 2022	1.605.879	\$ 0,00	\$ 0,00	1.605.879

Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

En la gráfica siguiente se observan los valores apropiados en los rubros de Inversión, funcionamiento y servicio de la deuda para el período 2018-2022

Gráfica 34. Valor Apropriaciones 2018-2022 (Millones de pesos)



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

A continuación, se presenta el porcentaje de participación por Funcionamiento, Inversión y servicio de la deuda para el periodo 2018-2021

Tabla 27. Participación Porcentual Presupuestos Vigencias 2018 a 2022

Concepto	% Participación 2018	% participación 2019	% Participación 2020	% Participación 2021	% Participación 2022
Inversión	50,8%	60,5%	57,9%	64,4%	62,1%
Funcionamiento	49,0%	39,4%	42,0%	35,5%	37,7%
Deuda pública	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Total general	100	100	100	100	100

Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

5.8.9.1 Ejecución presupuestal vigencia 2021

La ejecución presupuestal del año 2021 en términos de compromisos y obligaciones se resume en la siguiente gráfica:

Tabla 28. Ejecución presupuestal vigencia 2021

Tipo de presupuesto	Apropiación Vigente	Compromisos (\$)	Obligaciones (\$)	Compromisos (%)	Obligaciones (%)
FUNCIONAMIENTO	\$548.101	\$448.985	\$438.912	81,92%	80,08%
SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA	\$1.284	\$1.284	\$1.284	100,00%	100,00%
INVERSIÓN	\$995.523	\$788.630	\$503.632	79,22%	50,59%
Total general	\$1.544.908	\$1.238.899	\$943.829	80,19%	61,09%

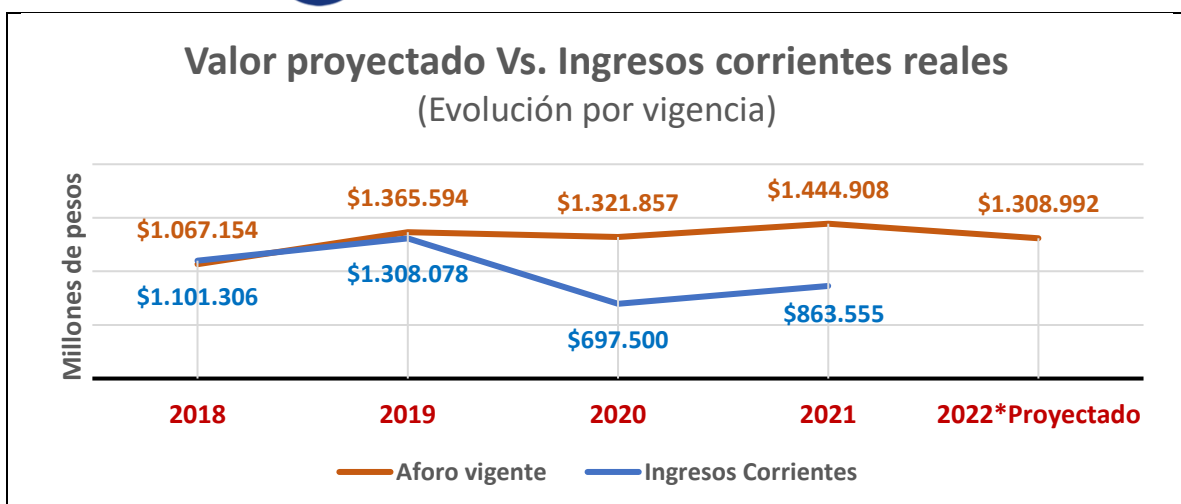
EJECUCIÓN DE COMPROMISOS

EJECUCIÓN DE OBLIGACIONES

Fuente: Dirección Financiera. Aerocivil

5.8.9.2 Impacto económico en los ingresos y afectación a la inversión y gastos de funcionamiento por causa de la pandemia COVID-19

La gráfica siguiente evidencia cómo los recaudos en los dos años previos a la aparición de la COVID-19 (2018-2019) fueron superiores a los estimados, comportamiento que no solo auguraba excedentes financieros para la Nación, sino que permitía contar con los recursos suficientes para cumplir con los compromisos de gobierno en materia aeroportuaria, pero llegó la pandemia y con ella la parálisis de las operaciones aéreas internacionales y nacionales, la consecuente caída de los ingresos en 2020 y un pronóstico igual para 2021, por lo que obligó a tomar medidas de choque a fin de evitar un desbalance con los gastos.



Gráfica 35. Valor proyectado Vs. Ingresos corrientes reales. Evolución por vigencia. (Millones \$)

Fuente: Dirección Financiera. Aerocivil

5.8.9.3 Medidas para la vigencia 2020.

Como se observa en la gráfica, la caída de los ingresos para 2020 fue del 50% (\$697.373 millones) de lo aforado en el presupuesto, este imprevisible hecho, obligó a la administración a mantener un control permanente sobre el comportamiento de los recaudos y buscar medidas de choque para mantener estable la condición financiera de la Entidad.

Fue así como para 2020 hubo necesidad de recurrir a las siguientes acciones:

- Usar los excedentes de liquidez (Flujo de caja libre) que venían acumulados al cierre de la vigencia 2019, por \$488.652 millones¹¹
- Aplazar proyectos de inversión por \$236.865 millones¹²
- Recortar gastos de funcionamiento en cuantía de \$81.151¹³
- Tramitar un crédito de Tesorería por el valor máximo de cupo disponible de \$208.500 millones¹⁴, mecanismo al que debió recurrir la Aerocivil ante la autorización del Gobierno Nacional para que los concesionarios aeroportuarios aplazaran el pago de las contraprestaciones causadas en el año 2020¹⁵, especialmente OPAIN¹⁶ que tiene una participación cercana al 80% de todas las contraprestaciones. Con la aprobación de este crédito de tesorería se completó la disponibilidad para cubrir los compromisos que quedaron en Rezago Presupuestal al cierre de la vigencia 2020 por \$327.714 millones

5.8.9.4 Medidas para la vigencia 2021

Para la vigencia 2021, como se observa en la gráfica anterior, cuando se estructuró la versión definitiva del anteproyecto de presupuesto se estimó un recaudo de \$1.444.908 millones, pero el recaudo final fue de \$863.565 millones, es decir 40% (\$581.343 millones) menos de lo aforado en el proyecto de presupuesto, y con un agravante; el Concesionario OPAIN solicitó también aplazamiento del pago de la contraprestación causada por el periodo julio-diciembre de 2020 que debía recaudarse en enero 2021¹⁷.

¹¹ Valor liquidado en el CONPES 4016 de 2020

¹² Decreto 1807 de 2020

¹³ Decreto 1807 del 31 de diciembre de 2020

¹⁴ Con plazo de un año y una tasa de interés del 1.750% efectiva, que corresponde a \$3.649 millones aproximadamente.

¹⁵ El valor total dejado de recaudar por concesiones y servicios a compañías aéreas en 2020 fue de \$208.000 millones

¹⁶ La contraprestación del semestre enero-junio OPAIN en cuantía de \$128.771 millones, fue aplazada para 2022.

¹⁷ La contraprestación del semestre julio-diciembre OPAIN en cuantía de \$67.180 millones, fue aplazada para 2022, recaudada el 31 de enero.

La caída en los ingresos era previsible desde el primer día del año 2021, así que fue necesario tomar las siguientes acciones a fin de mantener el equilibrio presupuestal:

- Utilizar los recursos del crédito de Tesorería por \$208.500 en varios desembolsos, deuda que debe ser cubierta en 2022 de acuerdo con el vencimiento de cada desembolso acudiendo al plazo máximo de un año que otorga el MHCP para esta modalidad de crédito.
- Aplazar proyectos de inversión por \$131.462 millones
- Aplazar gastos de funcionamiento por \$23.575
- Obtener de Fiducolombia un reintegro de recursos disponibles de la liquidación del Contrato de concesión 110- O.P-1995/CODAD/ por \$216.000 millones, recursos que luego ingentes esfuerzos ante la ANI para obtenerlos finalmente fueron consignados el 14 de diciembre. La incertidumbre de no contar con estos recursos fue la causa más relevante que nos obligó a ser extremadamente conservadores en la ejecución de Gastos, especialmente en Inversión, pues nuestro flujo de caja hasta entonces era negativo.
- Obtener de la ANI el reintegro de excedentes por \$49.000 millones.
- Aplazar la ejecución de obras en el aeropuerto Eldorado a través del Concesionario OPAIN por \$70.300 millones y reincorporar dichos recursos al disponible en la caja.

Como se aprecia, fue necesario en 2021 buscar recursos extraordinarios por \$335.300 millones, adicionales al crédito de Tesorería y sacrificar proyectos de inversión, así como gastos de funcionamiento por \$155.037 millones, para solucionar el déficit de caja que diariamente nos estaba dejando la operación comercial, por cuenta de la lenta y compleja reactivación del sector. Esta búsqueda de recaudos extraordinarios y la incertidumbre de su materialización afectaron en gran medida el cronograma de ejecución del PAA, durante el año 2021, pues debíamos evitar entrar en desequilibrio presupuestal, que independientemente de generar una posible cesación de pagos de obligaciones, constituye una falta gravísima como lo señala el numeral 7, artículo 57 del Código General Disciplinario¹⁸.

Ilustración 2. Equilibrio Presupuestal 2021

Ingresos aprobados en el Presupuesto 2021		\$1.444.908	RESULTADO PRESUPUESTAL INGRESOS/GASTOS 2021	
Recaudos corrientes obtenidos 2021		\$863.565		
Caída en los Ingresos 2021		\$581.343		
		Saldo disponible a 31 dic 2020	\$198.449	¿Con qué cuento?
		Crédito de Tesorería MHCP 2020	\$208.500	¿Qué debo cubrir?
		Recaudos Ingresos corrientes 2021	\$863.565	
		Recuperación de recursos CODAD y ANI	\$265.550	
		Reintegro MHCP - Obras no contratadas OPAIN	\$70.300	
		Reservas presupuestales y Cuentas por pagar 2020		\$327.714
		Apropiaciones para Funcionamiento 2021		\$548.101
		Apropiaciones para inversión 2021		\$895.523
		Apropiaciones para pago Deuda Pública 2021		\$1.284
		TOTALES	\$1.606.365	\$1.772.622
		DÉFICIT PRESUPUESTAL	\$166.257	
		Aplazamientos en Gastos	155.037	
		Reservas presupuestales 2020 canceladas	6.723	
		Apropiaciones no ejecutadas Funcionamiento	75.541	
		Apropiaciones no ejecutadas Inversión	75.431	
		SUPERÁVIT PRESUPUESTAL 2021	\$146.474	

Fuente: Dirección Financiera. Aerocivil

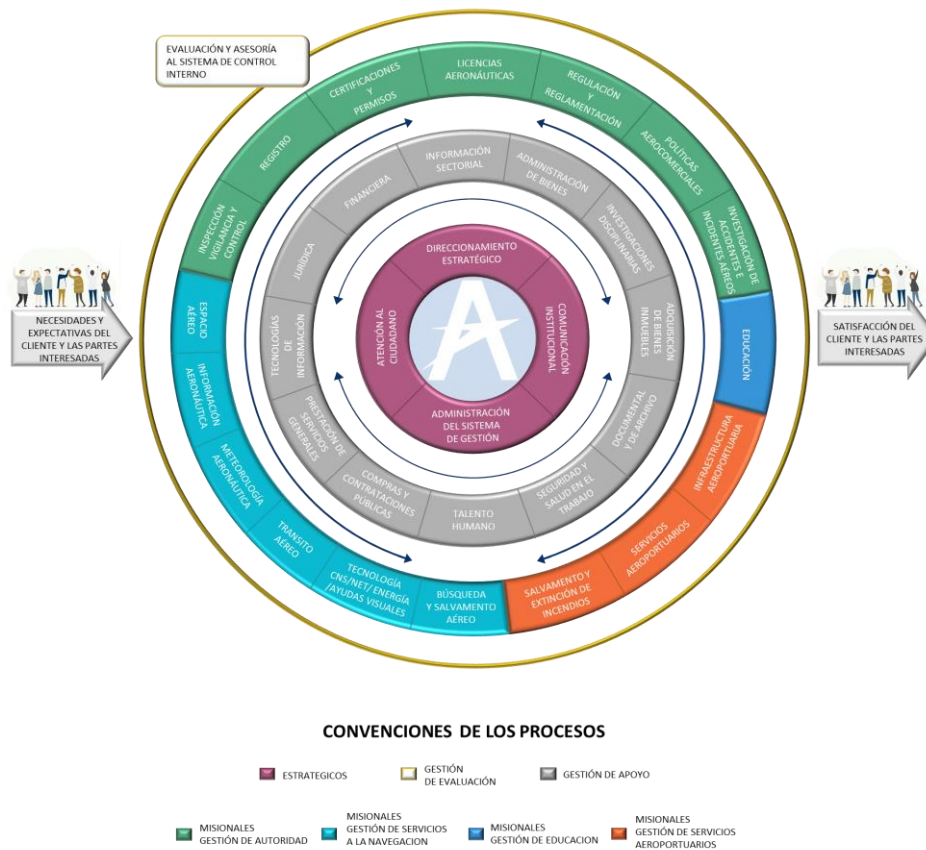
Finalmente, como se presenta en la ilustración, fue vital el control y acciones puestas en marcha a fin de administrar los disminuidos ingresos operacionales y suplir el déficit con recursos extraordinarios, para financiar los gastos de funcionamiento y proyectos prioritarios de inversión que permitieran atender

¹⁸ "No adoptar las acciones establecidas en el estatuto orgánico del presupuesto, cuando las apropiaciones de gasto sean superiores al recaudo efectivo de los ingresos" (Ley 1952 de 2019)

las necesidades mínimas de nuestros usuarios internos y externos, no obstante el sacrificio de \$155.037 millones de apropiación para gastos que fue necesario bloquear desde los primeros meses del año. A mayo 31 de 2022 se han recaudado \$764.758 millones que se encuentran alineados con lo proyectado al final de esta vigencia \$1.308.992

5.8.10 Sistema de Gestión -DG-Aerocivil

Gráfica 36. Mapa de Procesos Aerocivil



Fuente. Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil

El Administrador del Sistema de Gestión durante la vigencia 2018 a 2021 ha desarrollado estrategias que han permitido incrementar la apropiación del Sistema en todos los niveles de la Entidad, con el objeto de satisfacer las necesidades y expectativas de la sociedad, los clientes, usuarios y partes interesadas, bajo los lineamientos de la Norma Técnica Colombiana NTC ISO 9001-2015 y el Modelo Integrado de Planeación y Gestión MiPG.

Sobre los avances logrados podemos destacar la modificación del mapa de procesos con base en los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MiPG a su versión 6 en 2020, teniendo en cuenta una estructura circular en la que se visualiza la interacción de los procesos de la Aerocivil en forma escalonada, partiendo de cuatro (4) grandes grupos: estratégicos, misionales, de apoyo y de evaluación.

En cuando a la evolución de los procesos en el Sistema de Gestión pasamos de tener en 2018, treinta y tres (33) procesos articulados con el Decreto 823 de 2017 con sus roles de autoridad y proveedor de

servicios a treinta y cuatro (34) procesos, por la inclusión de un proceso nuevo denominado Gestión de Prestación de Servicios Generales.

La mejora continua del sistema de gestión ha permitido avances significativos en la documentación reflejado en el listado maestro de documentos, para el año 2018 se crearon y / o actualizaron cerca de 183 documentos entre caracterizaciones, procedimientos, guías, manuales y otros tipos documentales; en 2019 se aprobaron 254 documentos, en 2020 el número ascendió a 534 documentos, en la vigencia 2021 se han aprobado alrededor de 530 documentos, mientras que en el 2022, durante el primer semestre se revisaron y aprobaron 268 documentos articulándolo con el fortalecimiento institucional.

Es de aclarar que de acuerdo con el manual de la calidad del sistema de gestión y la estructura de la información documentada, se consideran documentos objeto de revisión y/o actualización, aquellos que:

- Cuando hay un cambio en el contexto interno o externo de la organización que afecte Sistema de Gestión de manera general, modifiquen las actividades u objeto de los procesos.
- Cuando se actualiza la normatividad (interna o externa) aplicable a los procesos.
- Cuando los documentos superen los tres años de aprobados en el aplicativo del Sistema de Gestión.
- Cuando existe una materialización de los riesgos de los procesos y los controles no fueron efectivos.
- Resultados de los equipos de gerencia, revisión de la información documentada del proceso.
- Por resultados de auditorías internas o externas al proceso.
- Mejora continua del proceso.

Sobre los cambios internos y externos de la organización que afecte el sistema de gestión, se debe resaltar de manera general:

- Durante el 2021 se aprobó el decreto 1294 del 2021 el cual modifica la estructura de la Aerocivil y se actualizo la resolución interna de grupos de trabajo, Res. 0354 del 2022.
- Se realizó estudio de fortalecimiento institucional, el cual modifica la estructura del mapa de procesos del Sistema de gestión y su documentación asociada, para el cual se tiene la siguiente propuesta:

Tabla 29. Propuesta procesos Fortalecimiento Institucional

TIPO DE PROCESO	CANTIDAD
Estratégico	6
Apoyo	9
Misional Autoridad	8
Misional Prestador de servicio	13
Evaluación	1
TOTAL	37

Fuente. Oficina Asesora de Planeación

5.8.11 Administración de Riesgos

En materia de administración de riesgos mediante la resolución 4076 del 09 de diciembre de 2019 se adoptó la Política de Operación de Administración de Riesgos alineada con las necesidades del Sistema de Gestión de la Entidad, el Modelo Integrado de Planeación y Gestión y la Guía para la Administración

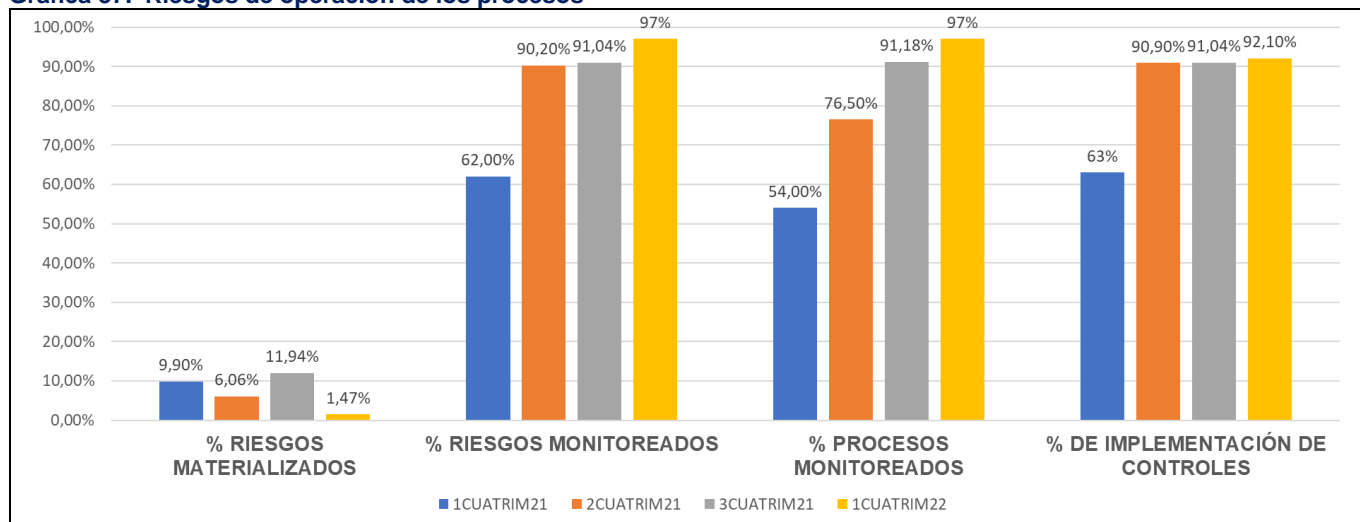
del Riesgo y el Diseño de Controles en Entidades Públicas, emitida por Función Pública. Como complemento a la resolución, se elaboró la política de operación de administración de riesgos de gestión y corrupción de acuerdo con los lineamientos de la Guía de Administración de Riesgos de Función Pública, la cual se revisó y aprobó en el Comité Institucional de Gestión y Desempeño y Comité Institucional de Coordinación y Control Interno CICCI del 14 de diciembre de 2021.

Es de destacar que, la Oficina Asesora de Planeación, en su rol de segunda línea de defensa lidera anualmente dos (2) actividades de revisión y actualización de riesgos con el acompañamiento y conocimiento técnico de la primera línea de defensa (líderes y gestores de procesos), la primera en riesgos de la operación de los procesos (GESTIÓN) durante los meses de junio y julio de cada vigencia y la segunda, en riesgos de CORRUPCIÓN durante noviembre y enero de la siguiente vigencia. Adicionalmente, a través de equipos de gerencia y por solicitud de la primera línea de defensa (cuatrimestral), cada uno de los procesos realizan monitoreos que pueden conllevar a una nueva actualización del mapa de riesgos

Durante el periodo del 2021 hasta la fecha, se han evidenciado grandes avances en materia de gestión de riesgos.

- ✓ En los últimos cuatro periodos, se ha disminuido la presunta materialización de riesgos de la operación de los procesos.
- ✓ El número de procesos monitoreados en cada cuatrimestre ha mejorado considerablemente de 54% hasta el 97% de seguimiento en los procesos en el último periodo.

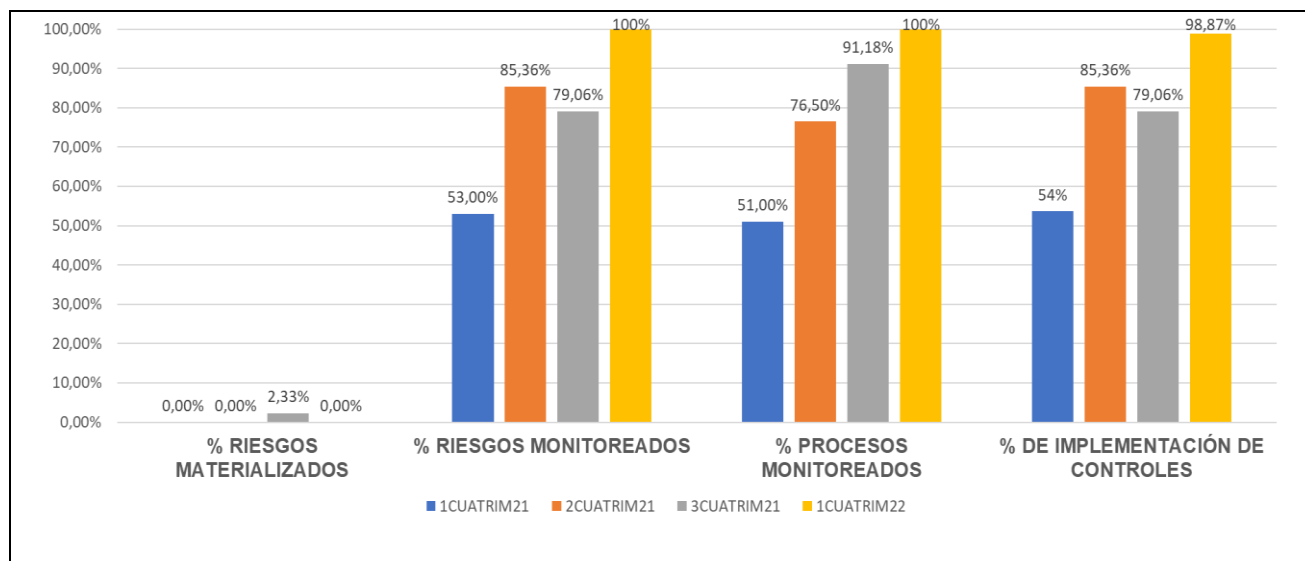
Gráfica 37. Riesgos de operación de los procesos



Fuente. Oficina Asesora de Planeación

El número de riesgos monitoreados ha mejorado del 62% en el primer cuatrimestre del 2021 al 97% en el primer cuatrimestre del 2022

Gráfica 38. riesgos de corrupción de los procesos



Fuente. Oficina Asesora de Planeación

- En los últimos cuatro periodos, no se ha reportado materialización de riesgos de corrupción en los procesos.
- Durante el tercer cuatrimestre del 2021 se reportó la PRESUNTA materialización del riesgo de corrupción del proceso de gestión del tránsito aéreo, sin embargo, según el análisis realizado entre primera y segunda línea de defensa se concluyó que no se materializó el riesgo
- El número de procesos monitoreados en cada cuatrimestre ha mejorado considerablemente de 51% hasta el 100% de seguimiento en los procesos en el último periodo.
- El número de riesgos monitoreados ha mejorado del 53% en el primer cuatrimestre del 2021 al 100% en el primer cuatrimestre del 2022.

A pesar de los avances en la gestión del riesgo, es necesario por parte de la 1ª línea de defensa, continuar administrando sus riesgos diariamente, implementando los controles de manera periódica, monitoreándolos en equipos de gerencia y actualizándolos periódicamente.

La 2ª línea de defensa debe seguir asegurando el cumplimiento de las políticas de administración de riesgos y las metodologías adoptadas y continuar fortaleciendo las competencias de la primera línea de defensa en la gestión y monitoreo de riesgos.

la 3ª línea de defensa debe realizar una evaluación objetiva de la administración del riesgo en la entidad, la cual debe estar alineada con las metodologías establecidas en la entidad y Función Pública.

Finalmente, se deben destacar los siguientes logros:

- Actualización de los riesgos de la operación de los procesos y de corrupción en el sistema de gestión (34 procesos), obteniendo una cobertura del 100%.
- Se logró mejorar la cobertura y apropiación de la gestión del riesgo en los procesos, dicha información se evidencia en la respuesta efectiva de los informes de monitoreo, los reportes de riesgos materializados y los planes de acción tomados en cada una de las áreas.
- Acompañamiento en la identificación de causa y elaboración de planes de acción evitando que estos inconvenientes se vuelvan a presentar.
- De las 20 charlas del Sistema de Gestión, entre el 2021 y 2022, 4 se han enfocado en temas de gestión del riesgo



- Como reto se tiene planteado
- Mejorar de la revisión y actualización de riesgos en los procesos y el informe de monitoreo representados en datos articulados con los informes de la oficina de control interno.
- Mejorar los niveles de apropiación de los líderes de los procesos en el cumplimiento de la política de operación de administración de riesgos

5.8.12 Fortalecimiento de la defensa Jurídica de la Entidad

En el marco de la defensa jurídica de la entidad como parte del fortalecimiento institucional, en el periodo entre el 2018 y 2021 se ejecutaron las siguientes acciones:

5.8.12.1 Agenda regulatoria.

Sobre la Agenda Regulatoria del Sector Transporte¹⁹, la AEROCIVIL, se ha ocupado de ejecutar las acciones tendientes a la promoción de los proyectos de Ley, Decreto y Resoluciones, junto con el área técnica responsable, así:

a) Normas expedidas:

- **Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021:** Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil”.
- **Decreto 1295 del 14 de octubre de 2021:** “Por el cual se modifica el sistema de la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil y se dictan otras disposiciones”.
- **Decreto 1297 del 14 de octubre de 2021:** “Por el cual se modifica el Decreto 967 de 2021 en el cual se establece la escala de asignación básica para los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil.”
- **Decreto 1329 del 20 de octubre de 2021:** “Por el cual se modifica la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil”.
- **Decreto 935 del 31 de mayo de 2022:** “Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Logística y Transporte.”

b) Proyectos de Ley:

- **No. 34C de 2021:** *“Por medio del cual se dictan disposiciones para garantizar la preservación, conservación y restauración integral de los ecosistemas marinos y costeros de la Unidad Ambiental Costera Pacífico Norte Chocoano (UAC-PN) y el Distrito Regional de Manejo Integrado “Encanto de los Manglares del Bajo Baudó” (DRMI-EMB)”.*
- **No. 077 de 2021:** “Por medio del cual se amplían los beneficios tributarios al sector turismo en los términos del decreto legislativo 789 del 2020 y la ley 2068 de 2020”.
- **No. 108 S de 2021:** “Por medio del cual se fortalece la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público doméstico”.
- **208C de 2021:** “Por medio del cual se fortalece la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público doméstico”.
- **No. 273 de 2021 – S:** *“Por el cual se establecen directrices para el transporte de animales de compañía en el territorio de Colombia y se dictan otras disposiciones”.*

¹⁹ Ministerio de Transporte, Agenda Regulatoria Sector Transporte 2021 versión 3, (5 de abril de 2021), disponible para consulta en: [<https://www.mintransporte.gov.co/documentos/303/agenda-regulatoria/>]



- **No. 360/2021C-464/2021S:** “Por medio de la cual se aprueba acuerdo aéreo entre la República de Colombia y Canadá.”
- **No. 370 2021 C:** “Por medio de la cual se regula la sobreventa de tiquetes aéreos, se fortalece la protección de los usuarios del servicio de transporte aéreo público y se dictan otras disposiciones.”
- **No. 408/2021C-150/2021 Senado:** “Por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre el gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos en relación con los servicios aéreos entre y más allá de sus territorios.”
- **No. 463 de 2021 S:** “*Por medio del cual se aprueban el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 50 a)” y el “Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (artículo 56), firmados en Montreal, Canadá, el 6 de octubre de 2016.”*”
- **No. 437 de 2022 C:** “Por medio de la cual se interpreta el artículo 17 del decreto 482 de 2020”.

c) Proyectos de Decreto:

- **Ministerio de Transporte:** “Por la cual se crea la Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo”.
- **Ministerio de Transporte:** “Por el cual se reglamentan los artículos 1773, 1787, 1790 y 1847 del Código de Comercio y se dictan otras medidas en materia de investigación de accidentes e incidentes de aviación, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil”.
- **Ministerio del Interior:** “Modificación al Decreto 1211 de 2018 “Por medio de la cual se reconocen derechos del Pueblo Étnico Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina dentro del marco del Estatuto Raizal.”
- **Ministerio de Defensa:** “*Por el cual se adiciona el Título 8 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1070 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Defensa, sobre el Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo Nacional Colombiano.*”

d) Proyectos de Resolución:

- **Ministerio de Minas:** Por el cual se establecen los requisitos de calidad del combustible de aviación para motores tipo turbina.”
- **Ministerio de Transporte:** “*Por medio de la cual se establecen los grados, calidades, proceso de postulación y selección de la Condecoración al Mérito Transportador y al Mérito de la Infraestructura del Transporte.*”
- **Ministerio de Transporte:** Resolución Única de Tránsito: “*Por el cual se organizan y compilan las disposiciones del ordenamiento jurídico, como una de las principales herramientas para brindar seguridad jurídica y la reducción de costos de transacción para el sector privado.*”
- **Ministerio de Transporte:** Resolución Única de Transporte Terrestre: “*Por el cual se organizan y compilan las disposiciones vigentes expedidas por este Ministerio, relacionadas con las diferentes modalidades de transporte terrestre (carga, pasajeros por carretera, mixto, individual, entre otros).*”
- **Superintendencia de Transporte** – Resolución: “*Por la cual se adiciona un artículo al capítulo 2 y se incorpora un nuevo capítulo al Título II de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.*”

5.8.12.2 Acciones Constitucionales y procedimientos administrativos

En el periodo 2018a mayo 31 de 2022 se surtieron las siguientes:

- Acciones Populares: 30
- Acciones de Grupo: 2
- Acciones de Cumplimiento: 1



Tabla 30. Acciones constitucionales y procedimientos administrativos

Descripción	2018	2019	2020	2021	enero-mayo 2022
Acciones de Tutela	124	142	755	245	71
Procedimientos administrativos	137	75	70	183	149
Fallos Favorables	43	37	36	44	11
Fallos desfavorables	4	11	6	9	1

Fuente. Oficina Asesora Jurídica

Al 31 de mayo de 2022, la Entidad se encontraba ejerciendo la representación en **463 procesos judiciales**.

Tabla 31. Evaluaciones jurídicas

Asunto	Cantidad
Subtotal Actividades Evaluación Jurídica Propuestas	2457
Conceptos Jurídicos Y Consultas	59
Notificación De Actos Administrativos	707
Atención Derecho De Petición	91
Otras Actividades	269
TOTAL	3583

Fuente. Oficina Asesora Jurídica

5.8.12.3 Estadísticas de Actos Administrativos sujetos a revisión y actualización conforme al Decreto 1294 de 2021

Se realizó la revisión de 99.091 Actos Administrativos con el fin de determinar cuáles de estos debían actualizarse según la nueva estructura de la Entidad, y se han expedido los siguientes actos administrativos:

No.	No. RESOLUCION	FECHA	CONCEPTO	DEPENDENCIA
1	00108	21-ene-22	Por la cual se delegan unas funciones (ordenacion del gasto) deroga resolucion 03114/21	Dirección Administrativa
2	00354	21-feb-22	Por la cual se crean los grupos internos de trabajo y se le asignan sus responsabilidades, en la U.A.E.A.C. (deroga res 1317/07, 1190/17, 1357/17, 2013/17, 3731/17, 1088/20)	Dirección de Gestión Humana
3	00356	21-feb-22	Por la cual se ubican los funcionarios aeronauticos en los Grupos Internos de trabajo y se designan sus coordinadores	Dirección de Gestión Humana
4	00466	4-mar-22	Por la cual se ubican los funcionarios aeronauticos en los Despachos de las dependencias de la Aerocivil	Dirección de Gestión Humana
5	00843	22-abr-22	Por la cual se adopta el Manual Especifico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Inspector de la Aviacion Civil de la planta de personal de la U.A.E.A.C. deroga resolucion 02907/21	Dirección de Gestión Humana
6	00160	28-ene-22	Por la cual se constituyen, reglamentan y designan los funcionarios responsables para el manejo de las cajas menores de gastos administrativos del nivel central, direcciones regionales y aeropuerto internacional Gustavo Rojas Pinilla de la isla de San Andres de la UAEAC para la vigencia 2022	Dirección Financiera
7	00189	31-ene-22	Por medio de la cual se constituyen, reglamentan y designan los funcionarios responsables del manejo de las cajas menores para viáticos de funcionarios y contratistas en comisión y auxilio de viaje al exterior para la capacitación y/o entrenamiento de funcionarios de la entidad para la vigencia 2022	Dirección Financiera



8	00397	25-feb-22	Por medio de la cual se modifica parcialmente la resolucion 0189/22 por la que que constituyen, reglamentan y designan los funcionarios responsables del manejo de las cajas menores para viáticos de funcionarios y contratistas en comisión y auxilio de viaje al exterior para la capacitación y/o entrenamiento de funcionarios de la entidad para la vigencia 2022	Dirección Financiera
9	00519	9-mar-22	Por la cual se constituye, reglamenta y designa al funcionario responsable del manejo de la caja menor de viáticos nacionales e internacionales de la Direccion General, sus oficinas y sus grupos para la vigencia 2022 Karen Angelica Sanchez Sanabria	Dirección Financiera
10	00579	17-mar-22	Por la cual se modifica la resolucion 0354/22, y se crea el Grupo Interno de Juzgamiento Disciplinario y se le asignan sus funciones	Oficina Asesora Jurídica
11	00823	18-abr-22	Por la cual se adiciona un parágrafo al artículo 1 de la resolución 0579 de 2022, por la cual se crea el Grupo Interno de Juzgamiento Disciplinario y se dictan otras disposiciones	Oficina Asesora Jurídica
12	00903	3-may-22	Por la cual se establecen las disposiciones internas del Comité Institucional del Control Interno de la U.A.E.A.C. (deroga resolucion 03728/17)	Oficina de Control Interno
13	00095	18-ene-22	Por la cual se efectua una delegacion en la Secretaria del Centro de Estudios Aeronauticos CEA la firma de anexos derivados de la suscripción memorandos carácter academico	Secretaria Centro de Estudios Aeronáuticos
14	00881	29-abr-22	Por la cual se modifica la seccion 14.4.1.2. "Ambito de aplicación" de la norma RAC 14 Aerodromos, Aeropuertos y Helipuertos" de los Reglamentos Aeronauticos de Colom+D898bia	Secretaria de Autoridad
15	00557	15-mar-22	Por la cual se modifican, adicionan y suprimen unas secciones, apendices y adjuntos de la norma RAC 14 "Aerodromos, Aeropuertos y Helipuertos" de los Reglamentos Aeronauticos de Colombia	Secretaria de Autoridad
16	00872	26-abr-22	Por la cual se modifican parcialmente las normas RAC 4 Normas de Aeronavegabilidad y Operación de aeronaves y RAC 91 Reglas Generales de Vuelo y de operación de los Reglamentos Aeronauticos de Colombia	Secretaria de Autoridad
17	00913	3-may-22	Por la cual se asignan a los inspectores de seguridad operacional del Grupo de Licencias Aeronauticas unas funciones respecto del proceso de certificacion de proveedores de servicios a la aviacion civil (CIAC y CEAC) en Colombia	Secretaria de Autoridad
18	00696	5-abr-22	Por la cual se se modifican y suprimen unas secciones, apendices y adjuntos de la norma RAC 114 - Investigacion e Incidentes de aviacion - de los Reglamentos Aeronauticos de Colombia	Secretaria de Autoridad- Dirección Investigación de Accidentes
19	00636	29-mar-22	Por la cual se crea el Comité de Integracion UAS (aeronaves no tripuladas - DRONES)	Subdirección General

No. RESOLUCION	FECHA	CONCEPTO	DEPENDENCIA
00413	1-mar-22	Por la cual se deroga la resolución 2049/18 que creo el Comité Directivo de la U.A.E.A.C.	Oficina Asesora de Planeación
00635	29-mar-22	Por la cual se establece el Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG y se dictan las disposiciones internas del Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la U.A.E.A.C. (deroga resol 2405/18 y 1566/20)	Oficina Asesora de Planeación
00180	28-ene-22	Por la cual se delegan unas funciones en la Oficina Asesora Jurídica (actuaciones judiciales, administrativas y arbitrales. Actuaciones extraprocesales)	Oficina Asesora Jurídica
00298	16-feb-21	Por la cual se establecen las disposiciones internas del Comité de Conciliación de la U.A.E.A.C. (Deroga resolución 02805/20)	Oficina Asesora Jurídica
00686	4-abr-22	Por la cual se adopta el procedimiento interno para el pago de obligaciones dinerarias a cargo de la U.A.E.A.C., derivadas de sentencias, conciliaciones, laudos arbitrales o cualquier otro asunto que imponga una obligación de pagar una suma de dinero a cargo de la entidad de naturaleza judicial, cobro por el pago de sentencias solidarias, pago de sentencias de expropiación.	Oficina Asesora Jurídica
00267	14-feb-22	Por la cual se deroga la resolución 1906 del 5 de octubre de 2020 "Por la cual se crea el comité técnico para la definición de obras civiles inconclusas, y se dictan disposiciones para el funcionamiento del comité técnico de obras inconclusas"	Oficina de Control Interno
00948	9-may-22	Por la cual se deroga la resolución 01210/15 (que delegó en el Subdirector representar al Director General ante el Consejo Superior de Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas CEA)	Secretaria Centro de Estudios Aeronáuticos
00824	18-abr-22	Por la cual se derogan las resoluciones 02083 del 14 de mayo de 2013 y 02133 del 27 de agosto de 2015 (Reglamento Estudiantil del Centro de Estudios Aeronáuticos)	Secretaria Centro de Estudios Aeronáuticos

Adicionalmente la Entidad, trabajó con el Ministerio de Transporte para formular las medidas orientadas al sostenimiento y recuperación de la industria aeronáutica con motivo de la pandemia de COVID-19. Se realizó el estudio y expedición de resoluciones con medidas relacionadas a facilitar la actividad aeronáutica durante la emergencia sanitaria y a propender por la estabilidad y recuperación de la industria aeronáutica

5.8.12.4 Depuración y recuperación de cartera

Al 31 de mayo de 2022 el monto de la Cartera de difícil cobro que gestiona el Grupo de Jurisdicción Coactiva asciende a la suma de \$56.654'922.633,00.

Cabe mencionar que en el periodo comprendido entre 7 de agosto de 2018 y el 31 de mayo de 2022 el Grupo de Jurisdicción Coactiva de Aerocivil logró recuperar cartera de difícil cobro por la suma de \$17.540'685.220,00.

En este mismo intervalo de tiempo se recibieron 254 solicitudes de cobro coactivo nuevas que se sumaron a los procesos existentes de años anteriores; igualmente, se terminaron y archivaron 381 procesos y, a la fecha de corte de este informe el Grupo gestiona 195 procesos de cobro vigentes.

Conforme con lo previsto en la Resolución 629 de 2007, se han formalizado 24 Acuerdos de Pago por la suma de \$13.626'244.038,00, los cuales representan el 24.05% de la cartera actual a favor de la Entidad, en estos Acuerdos los deudores además de concertar el monto de la obligación adquirieron el compromiso de pagar cuotas conforme a su flujo de caja.

Adicionalmente, en cumplimiento del Decreto 445 del 2017, entre los años 2018 al 2022 se depuraron 98 obligaciones por la suma de 3'177.393.162,00 PCOL más 1.014.673,27 USD respectivamente, aclarando eso sí que para el 2018 el Grupo no presentó acreencias a consideración del Comité de Sostenibilidad para depuración.

Adicionalmente, en cumplimiento del Decreto 445 del 2017, entre el año 2018 y el 2020 se realizó la depuración de cartera, logrando depurar 73 obligaciones por la suma de \$1'115.072.158,00 y UD 696.258,27 respectivamente, advirtiendo que el año 2018 el Grupo no presentó acreencias al Comité de Sostenibilidad para depuración.

5.8.12.5 Juzgamiento Interno Disciplinario

A partir del 29 de marzo de 2022, al entrar en vigencia el Código General Disciplinario, el Grupo de Juzgamiento Interno Disciplinario asumió la competencia de la etapa del juicio dentro de los procesos disciplinarios que instruye la Oficina de Control Interno Disciplinario.

Tabla 32. Etapas de juicio procesos disciplinarios

PROCESO No	AUTO FIJACION PROC. VERBAL	AUTO FIJA AUDIENCIA	ACTA DE AUDIENCIA DE JUZGAMIENTO	ACTA DE POSESION DEFENSOR DE OFICIO	AUTO QUE RECONOCE PERSONERIA JURIDICA	AUDIENCIAS REALIZADAS	RESOLUCION QUE PROFIERE FALLO A PRIMERA INSTANCIA
DIS 01 226 2016	1	2	4	1	1	4	1
DIS 01 226A 2016	1	3	3	1	1	3	0
DIS 01 226B 2016	1	2	2	3	3	2	0

DIS 01 115 2018	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3	7	9	5	5	9	1

5.8.12.6 Comité de conciliación

- Se fijaron directrices para la aplicación de los mecanismos alternativos de solución de conflicto (Transacción).
- Se cumplió con el plan de acción establecido para la Política de Prevención del Daño antijurídico.

5.8.12.7 Otras Actividades

- Capacitaciones a los apoderados

Con el fin de optimizar y fortalecer la defensa técnica de la Entidad en los procesos judiciales, al interior de la Oficina se han generado espacios de capacitación en temas técnicos y jurídicos.

Para el año 2022, atendiendo la invitación de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, se inscribieron los apoderados del Grupo de Representación Judicial al diplomado virtual que ofrece esta Entidad.

Así mismo, se realizó cronograma de capacitaciones semestral en temas técnicos y misionales de la Entidad, las cuales han sido impartidas por funcionarios de la Entidad.

- Colaboración transversal para responder los requerimientos administrativos y judiciales.

Se generó un ambiente de colaboración eficiente y eficaz con el fin de dar respuesta no solo jurídica sino técnica a los requerimientos provenientes de la fiscalía general de la Nación, y el Congreso de la República.

5.8.13 Servicios de atención al ciudadano y trámites

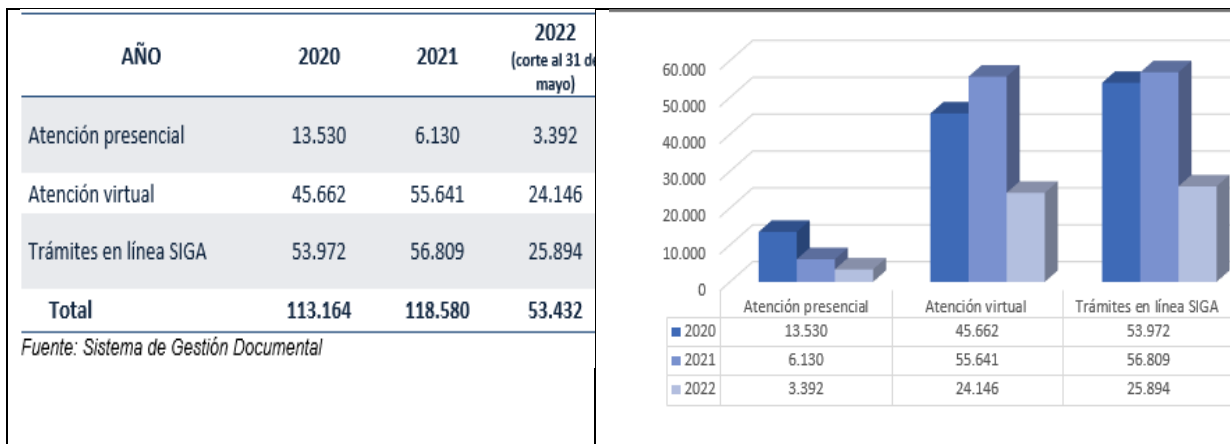
Con relación a los servicios de atención al ciudadano y trámites, durante la vigencia del año 2021 y 2022 se han fortalecido los canales virtuales para la recepción de peticiones

La Entidad ha promovido el uso de los canales virtuales como: correo electrónico institucional atencionalciudadano@aerocivil.gov.co, página web y trámites en línea a través de la plataforma SIGA; de igual forma, se continúa prestando el servicio de atención presencial a los usuarios, ciudadanos y grupos de interés para la recepción de peticiones.

Durante la vigencia 2021 se fortalecieron los canales virtuales para la recepción de peticiones, teniendo en cuenta que los ciudadanos y grupos de interés demostraron su confianza en los mismos, a partir de la emergencia sanitaria por COVID-19.

Realizando la comparación del año 2021 y el año 2020, se observa en el cuadro presentado a continuación que la atención por el canal virtual aumentó un 22% en, la atención por el canal presencial disminuyó un -55% y los trámites en línea por SIGA aumentaron un 5%.

Gráfica 39. Comparativo de recepción de PQRSD anual



Fuente. Grupo Atención al Ciudadano. Aerocivil.

Entre el 01 de enero del año 2020 y el 31 de mayo de 2022 se recibieron en la Aerocivil alrededor de 285.176 PQRSD. En los años 2020 y 2021 las peticiones se centraron en temas como: Vuelos humanitarios, concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo, trámite de licencias del personal aeronáutico, temas relacionados con los permisos de operación Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia RPAS- Drones, infraestructura aeroportuaria, solicitudes de información estadística de operaciones aéreas, reglamentación y normatividad.

En el año 2020 las peticiones se centraron en la contingencia COVID 19, los temas más consultados fueron: vuelos humanitarios, reactivación de la operación, lineamientos del transporte aéreo por la emergencia sanitaria, derechos de los pasajeros relacionados con el contrato de transporte aéreo, consultas relacionadas con la expedición y renovación de licencias aeronáuticas, información sobre aeronaves, conceptos técnicos de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo, temas relacionados con los permisos de operación Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia RPAS- Drones e informes sobre la ejecución de contratos.

Para el año 2021 se han presentado peticiones relacionadas con: operación de aerolíneas, conceptos técnicos de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo, contratación, ruido de aeronaves alrededor de los aeropuertos, permisos de vuelo, trámites de licencias aeronáuticas, información sobre titularidad de aeronaves y lineamientos del transporte aéreo por la emergencia sanitaria.

5.8.13.1 Accesibilidad mediante el Centro de Relevo

El Centro de Relevo, es una herramienta que permite la comunicación en doble vía entre personas sordas y oyentes a través de una plataforma tecnológica que cuenta con intérpretes en Lengua de Señas Colombiana en línea. Para hacer uso de los servicios la persona en condición de discapacidad auditiva debe estar inscrita en la aplicación del centro de relevo dado que esta herramienta está diseñada para el uso exclusivo del usuario en condición de discapacidad auditiva.

Por lo anterior, el Grupo Relación Estado – Ciudadano con el apoyo de la Secretaria de Tecnologías de la Información - TI, realizó la adecuación de un punto de servicio instalando herramientas tecnológicas para facilitar la comunicación entre el ciudadano y el servidor público, accediendo a los servicios del Centro de relevo con su usuario y contraseña.

Así mismo, el Grupo Relación Estado - Ciudadano realizó la publicación informativa sobre el centro de relevo en la página web de la entidad: <https://www.aerocivil.gov.co/>

En el botón de transparencia en el ítem “criterio diferencial de accesibilidad” se publicó el acceso directo a la aplicación del centro de relevo: <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/transparencia/criterio-diferencial-de-accesibilidad>

Ilustración 3. Mecanismos para atender a los ciudadanos discapacitados



Fuente. Grupo Atención al Ciudadano. Aerocivil.

5.8.13.2 Actualización de la documentación para el servicio al ciudadano

Carta de trato digno

La entidad cuenta con la carta del trato digno, la cual tiene el propósito de garantizar los derechos constitucionales y legales de los ciudadanos e informar sus deberes. Esta información se encuentra publicada en la página web de la entidad para el conocimiento de todos los usuarios: <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/informaci%C3%B3n/protocolos-de-atencion-al-ciudadano> y contiene entre otros, los derechos y deberes del ciudadano.

Caracterización de ciudadanos, usuarios y grupos de interés 2022

Durante lo corrido del año 2022, se ha trabajado en la actualización de la caracterización de la Entidad, para lo cual se han adelantado las siguientes gestiones: elaboración de cronograma de trabajo, formulación y definición del formulario de preguntas, publicación y divulgación del formulario a los servidores públicos, ciudadanos, usuarios y grupos de interés mediante la página web y correos electrónicos registrados en el Sistema de Gestión Documental

5.8.14 Estrategias de racionalización de trámites

Durante vigencia 2018-2021 la Aerocivil, ha contribuido al compromiso de fortalecer la relación Estado-Ciudadano, buscando hacer más sencillo y ágil el acceso a los tramites y servicios que se ofrecen a la ciudadanía. Es pertinente señalar que en la vigencia 2018 se tenían inscritos en el SUIT setenta y dos (72) tramites y actualmente inscritos y aprobados se cuenta con sesenta y ocho (68) trámites.

De la priorización de trámites a intervenir durante el período 2018-2021, se destaca la digitalización de veintidós (22) trámites relacionados con licencias al personal aeronáutico, que a partir del 24 de febrero de 2020 permite la entrega de Licencias Digitales, la disminución en costo de las Licencias y una mejora sustancial en el tiempo de entrega, anteriormente se demoraba cerca de 30 días hábiles y ahora la entrega es en el término de 10 días hábiles.

Se destaca que 26 trámites se encontraban en el plan de racionalización 2021, de los cuales se logró racionalizar 23, así: se eliminaron 4 trámites de la Oficina de Transporte Aéreo, aprobada su eliminación



por Función Pública el 23 de diciembre 2021, 12 trámites de la Oficina de Transporte Aéreo, 6 trámites del Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad y 1 trámite de Servicios de Información Aeronáutica. En tal sentido, 3 trámites del despacho de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea que no se logró la racionalización quedan para la racionalización de la vigencia 2022.

De igual manera, se señala que los cuatro (4) trámites que fueron eliminados en el Sistema Único de Información de Trámites – SUIT corresponden a: Permiso de operación como empresa de transporte aéreo especial de carga, Permiso de operación como empresa de transporte aéreo comercial regional, Permiso de operación como empresa de transporte aéreo comercial secundario y Permiso de operación como empresa de transporte público aéreo comercial troncal conforme lo dispone el nuevo RAC 5 numeral 5.005 Clasificación; las actividades de aeronáutica civil en servicios aéreos comerciales, relativas a: Troncal, Secundaria, Regional y Especial de Carga, fueron eliminadas del Reglamento.

Tabla 33. Trámites que se encuentran totalmente en línea

	Tramites Licencias al Personal Aeronáutico
1	Licencia alumno piloto - APA
2	Licencia de técnico línea de avión o helicóptero - (TLA - TLH) - TMA
3	Licencia de Piloto de Transporte de Línea - PTL
4	Licencia de Despachador de Aeronaves - DPA
5	Licencia de piloto privado de avión o helicóptero - PPA
6	Licencia de Piloto Comercial de Avión o Helicóptero - PCA/PCH
7	Chequeo de vuelo
8	Duplicado de licencia aeronáutica
9	Licencia tripulante de cabina - TCP
10	Licencia de piloto planeador o globo libre PPL - PGL
11	Registro de bitácoras
12	Licencia de ingeniero de vuelo - Mecánico de a bordo IDV
13	Licencia de técnico especialista en hélices -TEH, reparación de plantas motrices - TERM, estructuras metálicas y materiales compuestos -TEMC o en sistemas hidráulicos -TESH
14	Licencia de Ingeniero Especialista Aeronáutico - IEA
15	Licencia de Instructor de Vuelo Planeador/Globo - IVP/G-
16	Licencia de instructor de vuelo avión o helicóptero - IVA/IVH
17	Licencia de Instructor de Tierra en Especialidades Aeronáuticas - IET
18	Certificación de horas de vuelo y licencias
19	Operador de estación aeronáutica - OEA



	Tramites Licencias al Personal Aeronáutico
20	Licencia controlador de tránsito aéreo - CTA.
21	Asignación inspector de operaciones para examen de vuelo o tierra
22	Licencia de bombero aeronáutico - BAE

Fuente. Oficina Asesora de Planeación

Así mismo, se indica que de los sesenta y ocho (68) trámites inscritos en el Sistema Único de Información de Trámites – SUIT, se encuentran a la fecha pendientes de colocación totalmente en línea veintinueve (29) trámites, distribuidos por áreas así:

Tabla 34. Trámites que se encuentran pendientes de colocación totalmente en línea

Dependencia	Tramites	Parcialmente	Presencial
Grupo Certificación e Inspección de Aeródromos y Servicios Aeroportuarios	1	1	
Oficina de Transporte Aéreo / Grupo de Servicios Aerocomerciales	2	2	
Grupo de Asuntos Internacionales y Regulatorios	2		2
Oficina de Registro	10	10	
Grupo Certificación de Productos Aeronáuticos	3	1	2
Grupo Inspección de Aeronavegabilidad	7	6	1
Dirección Servicios a la Navegación Aérea	3	3	
DSNA- Grupo Procedimientos ASM	1		1
TOTAL	29	23	6

Fuente. Oficina Asesora de Planeación

5.8.15 Aportes a la igualdad de género y empoderamiento de la mujer

El Comité Sectorial de Equidad de Género, del que hace parte la Aerocivil, se constituyó mediante la resolución 05 julio de 2019. Hacen parte del Comité Sectorial las siguientes entidades: Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, Agencia Nacional de Infraestructura –ANI, Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena –CORMAGDALENA -.

La Aerocivil como integrante de este Comité participó en la formulación del **Proyecto Sello Equipares Sector Público**, cuyo objetivo es consolidar una caracterización sectorial del Talento Humano del sector con un enfoque de Género en el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG –, teniendo como eje fundamental los siguientes escenarios:

- Enrolamiento y vinculación.
- Desempeño.
- Proyección y crecimiento personal y profesional.
- Condiciones de desempeño.
- Aprendizaje – Gestión del conocimiento y la memoria institucional.
- Relevo generacional.



- Realización del conversatorio “**Sistema Concesiones Abiertas para el Transporte**”, desarrollado el 24 de junio de 2020.
- Participación en el **Taller Internacional de Co-creación de Transporte con perspectiva de Género**: Gobiernos Colombia y México, julio 02 de 2020.
- Realización del curso “**Participación de las Mujeres en la Acción Pública**”, desarrollado con la ESAP, del 11 al 21 de septiembre de 2020, en el que participaron 46 servidoras públicas.
- Inscripción de 80 servidoras a los cursos **ONU MUJERES: Training Center UNWOMEN.ORG**, 20 de octubre 2020.

Los aspectos más relevantes del desarrollo del Plan de Acción para la vigencia 2020 – 2021 se centraron en los siguientes aspectos:

- Evidenciar la importancia y trascendencia de proponer lineamientos sobre los mecanismos de implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte, en el reconocimiento y alineación del marco de actuación de lo público.

Acorde con este lineamiento, el Sector ha adelantado para la vigencia 2020 – 2021 el proyecto de caracterización de la población, en el que la Aeronautica Civil contó con la participación de 1.388 servidores que diligenciaron el instrumento propuesto para esta actividad.

- Ampliar aún más los espacios de ejecución y materialización de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos relacionados con de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte.
- Orientar la destinación de recursos, la gestión y esquemas de cofinanciación ejecución y cooperación para la implementación de Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte, mediante la implementación real en el Trazador presupuestal.

Con relación a este último aspecto es importante destacar que la Aerocivil incorpora el proceso de trazador presupuestal en el proyecto de inversión destinado a desarrollar los procesos de formación, capacitación y entrenamiento para el desempeño en el puesto de trabajo de los servidores, a través del diagnóstico de necesidades de aprendizaje organizacional y el diseño y ejecución del Plan Institucional de Capacitación.

Adicionalmente, en el marco de la Política Nacional de Equidad de Género, dentro del Plan Institucional de Capacitación PIC – 2021, se gestaron espacios de formación y capacitación orientados a resaltar los derechos humanos integrales e interdependientes de las mujeres y la igualdad de género, con el apoyo del Ministerio de Transporte, la Secretaría Distrital de la Mujer y la Dirección de Talento Humano de la Aerocivil, como se evidencia a continuación:

Tabla 35. Actividades de capacitación y formación

ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN	NÚMERO DE ACTIVIDADES EJECUTADAS	ASISTENCIAS DE FUNCIONARIOS
EQUIDAD DE GÉNERO: Contexto Normativo	1	13
EQUIDAD DE GÉNERO: Marco de actuación	1	26
EQUIDAD DE GÉNERO: tipos de violencia y rutas de atención a mujeres víctimas de violencia	1	34
EQUIDAD DE GÉNERO: Transporte Incluyente	1	9



TOTAL	83
--------------	-----------

Fuente. Dirección de Talento Humano. Aerocivil.

5.9 ADOPCIÓN DE TECNOLOGÍAS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Fortaleciendo los servicios tecnológicos de TI mediante la ampliación, modernización y optimización de la infraestructura de hardware y software, en apoyo a los servicios de información y trámites de la Entidad, la Aerocivil está desarrollando e implementando los lineamientos definidos en la política de gobierno digital establecidos por el MinTIC, los cuales definen los siguientes componentes, habilitadores y propósitos de la misma:

- TIC para el estado
- TIC para la sociedad
- Seguridad y privacidad.
- Servicios ciudadanos digitales
- Arquitectura

Plan Estratégico de Tecnologías de la Información – PETI

El PETI 2018-2022 aprobado por el comité institucional de gestión y desempeño permitió definir una ruta de transformación digital para la Entidad, en este sentido los habilitadores de la política fueron determinantes como producto del ejercicio de arquitectura empresarial realizado en años anteriores.

Arquitectura T.I

Se alcanzaron los siguientes logros:

- Se fortaleció el equipo de Arquitectura Empresarial de la Entidad con la vinculación de dos CPEs para apoyar los dominios de Arquitecto de Sistemas de Información/Servicios Tecnológicos y Arquitecto Empresarial (2020, 2021).
- Se actualizó y aprobó el Plan Estratégico de Tecnología de Información (PETI) para la vigencia 2021.
- Se planeó la autoevaluación y seguimiento de la política de Gobierno Digital para el habilitador de Arquitectura (2020).
- Se retomó la identificación, entendimiento, estado de adopción y apropiación de la capacidad de la Dirección de Informática para desarrollar la práctica de Arquitectura Empresarial en la Entidad.

Modelo de seguridad de la información- MSPI

Con la resolución 04215 del 18 de diciembre de 2019, se dio inicio al modelo seguridad y privacidad de la Información MSPI para la entidad. Este proyecto tiene vigencia hasta el 31 de julio de 2022.

Durante el periodo de ejecución vigencia 2019 y 2020 se planeó y ejecutó el levantamiento y clasificación de los activos de información, identificación y valoración de los riesgos, implementación y evaluación de los controles sobre plan de tratamiento de riesgos, entre otros. Así mismo se dio a conocer y se aprobó la política General del MSPI y sus políticas operativas, procedimientos, manuales, guías, estándares, indicadores, entre otros, los cuales hacen parte del

modelo en la UAEAC con el fin de incrementar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información en la entidad.

Mesa de servicio

La Entidad cuenta con un contrato de soporte 2018- 2022 cuyo objeto es prestar el apoyo de mesa de servicios integrados de soporte técnico y mantenimiento para los equipos de cómputo y redes de datos junto con los servicios de impresión para las áreas de la Entidad. Este servicio incluye entre otros el uso de la herramienta Aranda para la gestión de casos, técnicos en sitio, asistencia remota, informes de atención de casos mensuales, seguridad informática y redes, capacitaciones, entre otras.

Se relacionan los casos atendidos a través de los distintos medios de recepción de requerimientos como: llamadas recibidas por la extensión 3000, marcación directa desde el exterior a 2963000, correos recibidos por linea3000@aerocivil.gov.co, incidentes generados, requerimientos de los usuarios escalados y controlados a través de la herramienta de gestión Aranda.

Plan de Contingencia COVID- 19

Se construyó en el 2020 el Plan de Contingencia entre la Dirección de Informática y la mesa de servicio (*MDS*), el cual incluye entre otros: Actividades del plan, roles y responsabilidades, planes preventivos (*Call Center* y *Personal en Sitio*), conectividad, plataforma tecnológica, fases de ejecución, disponibilidad de recurso humano, entre otros. Generando así un entregable llamado [Documento General para la Continuidad de la Operación](#). De otra parte, se solicitó al proveedor de mesa de ayuda (*Comware*) su plan de acción interno para enfrentar el Covid-19.

[Finalmente, se solicitó actualizar el protocolo de atención telefónica, el cual se puede observar en el documento anexo Protocolo Atención telefónica línea 3000.](#)

Microsoft soporte premier

Se realizó la integración de la información de los proyectos de infraestructura aeroportuaria creados en la herramienta Project Online de Microsoft 365 a la aplicación GPI del ministerio de transporte.

- Facilitar la herramienta Power BI para la elaboración de dashboards o reportes de indicadores de productividad de las áreas administrativas de TI.
- Reforzamiento de protocolos de seguridad para el directorio activo de la entidad.
- Integración de la aplicación Alissta por medio de la herramienta de Teams, para que los usuarios reporten a diario su estado de salud.
- Integración de la aplicación de Reuniones Efectivas para la gestión de las diferentes reuniones que se realizan por medio virtual.
- Integración de la ampliación de Windows Forms en Teams para la creación de formularios de registros y encuestas que contribuyen a la gestión de los servicios administrativos de la Aerocivil.
- Se capacitaron a los funcionarios de la Entidad en el uso y manejo de la herramienta Teams.
- La herramienta Microsoft Teams fue lanzada por Microsoft a finales de 2016 y se empezó a desarrollar talleres de aprendizaje a mediados de 2017 empezando el piloto en la Entidad con las personas de la dirección de informática.

Gobierno de Datos

La Entidad ha establecido como objetivo institucional desarrollar la capacidad de gobernar sus datos, con el objetivo de avanzar hacia la interoperabilidad de sistemas de información y servicios. En la vigencia 2020 se adjudicó el contrato No. 20001016 H3 cuyo objeto es prestar los servicios para el diseño, construcción e implementación del modelo de gobierno de datos y el modelo de gestión de datos maestros para la Entidad, cuyo alcance incluye:

- Análisis de los procesos que se realizan en la Entidad.
- Definición, diseño e implementación del gobierno de datos.
- Aplicación del programa de calidad de datos.
- Construcción y consolidación de un repositorio de Datos Maestros
- Puesta en producción y operación de una solución de integración e interoperabilidad que permita mantener la calidad de los datos maestros y de referencia utilizados en los Procesos Misionales de Autoridad, para los cinco (5) primeros dominios de información (datos maestros) priorizados.

Todo lo anterior acompañado de un proceso continuo de transferencia de conocimiento, documentación técnica y operacional, talleres, entre otras herramientas que contribuyen a la operación continua de los nuevos procesos y a la gestión del cambio para la solución en la Entidad. Los beneficios esperados son:

- Contar con un proceso estandarizado para mejorar la gestión, el control, el monitoreo y el análisis de los datos en la Entidad.
- Tener una visión y conocimiento 360 de los datos críticos de la Entidad, para obtener *"una sola versión de la verdad"*, contando con una fuente única de información que permita mantener la calidad de los datos maestros y de referencia, utilizados en los Procesos Misionales de Autoridad.
- Dotar a la Entidad de datos fiables y de calidad.
- Mayor claridad y más confianza en los procesos de toma de decisiones basada en datos e información veraz, actualizada y confiable.

Con cierre a mayo del 2021 el avance planeado era de 54% y el ejecutado fue de 50%.

Red Corporativa Nacional

La Dirección de Informática ha mantenido el flujo de información y servicios a través de la red corporativa por medio del monitoreo constante, soporte permanente y atención de incidencias asociados a inconvenientes técnicos o condiciones ambientales que han permitido sostener la operación a nivel central y nacional de manera óptima y eficiente, habilitando las capacidades digitales y tecnológicas tendientes a facilitar el cumplimiento de las actividades asignadas a los funcionarios públicos de la Entidad. Estas capacidades se traducen en un mejor servicio en un mejor servicio a la ciudadanía apalancando el cumplimiento del habilitador transversales ciudadanos digitales establecido en la política de gobierno digital.

Participación en Proyectos Misionales

SIA/AIM



- En el 2018 se inició la Ejecución contrato 18001161 H3 - Prestar los servicios de soporte y mantenimiento al software del sistema de información aeronáutico SIA/AIM por valor \$ 636.672.535 Incluido IVA. Este contrato se inició el 3 de octubre de 2018 y termino 21 de diciembre de 2018, Se realizo actualización de los diferentes módulos del sistema, se dio capacitación a usuarios y se generó En archivo digital la primera versión del AIP.
- En el 2020 se inició la ejecución contrato 20001202 H2 DE 2020. Objeto: Adquirir, integrar, poner en funcionamiento y mantener los módulos tecnológicos que hacen parte del sistema para la gestión de la información aeronáutica-AIM – valor \$18.050.084.923.08 con IVA.

HARMONY

- La Entidad suscribió en el año 2020 el contrato de adquisición de bienes y servicios con el objeto de prestar el soporte técnico, mantenimiento, actualización, mejora y servicio conexos para el sistema automatizado de gestión de afluencia de tránsito aéreo- Metron Harmony. El sistema Harmony el cual es un software de apoyo misional para la asignación de slots en el espacio aéreo colombiano, este contrato tiene como objeto mantener una mesa de ayuda durante su ejecución y cuya terminación contractual es en junio del año 2022, se realizarán tres actualizaciones a los tres ambientes que se operan actualmente permitiendo así una mejora y eficiencia en cuanto a los recursos del contrato.
- El objetivo de la Secretaría de TIC en este contrato es apoyar a la migración a la red ATN el cual es una red de apoyo misional y por el cual este servicio debe operar cumpliendo los requisitos de conectividad.

SIMOA

- Se realizó la actualización de este sistema de información a la última versión de su software base a MAXIMO 7.6.2, y se ampliaron las prestaciones de cara al usuario, acorde con información levantada en las áreas, en donde se recogieron datos enfocados en las necesidades y nuevas solicitudes en cada uno de los Grupos que componen las áreas usuarias de este sistema.
- Se asignaron y configuraron nuevos servidores para el despliegue de la nueva versión de SIMOA, de tal manera que se ajustaran a las necesidades y exigencias de este y puedan garantizar el buen funcionamiento y la disponibilidad del servicio en todo momento. Para ello se crearon 3 ambientes del sistema, que son el de producción, desarrollo y capacitación.
- Se mejoraron las interfaces existentes de SIMOA con otros sistemas de la entidad y se creó una nueva con el sistema SCADA, de tal manera que, a través de la información generada por este sistema, se puedan crear órdenes de trabajo en SIMOA y corregir los reportes generados.
- Se implementaron nuevas e importantes funcionalidades, como la visualización de equipos y servicios a través de mapas georreferenciados, lo que brinda la posibilidad de tener información real e inmediata del estado de los principales

6 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y POLÍTICAS DE LARGO PLAZO

El Plan Nacional de Desarrollo es la hoja de ruta que establece los objetivos de gobierno, fijando programas, inversiones y metas para el cuatrienio. Permite evaluar sus resultados y garantiza la transparencia en el manejo del presupuesto.

El Plan Nacional de Desarrollo 2018- 2022 es un pacto por la Equidad. Este Plan busca alcanzar la inclusión social y productiva, a través del Emprendimiento y la Legalidad. Legalidad como semilla, el



emprendimiento como tronco de crecimiento y la equidad como fruto, para construir el futuro de Colombia.

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad tiene lugar en el bicentenario de la proclamación de la Independencia, que dio lugar al nacimiento de la República de Colombia. Doscientos años de construcción de país en medio de múltiples adversidades que han probado una y otra vez la increíble resiliencia del pueblo colombiano y su capacidad para encontrar derroteros para el desarrollo económico y social.

El Pacto por el transporte y la logística busca promover una institucionalidad moderna, aumentar la seguridad, fomentar el uso e interoperabilidad de tecnologías, potenciar la intermodalidad, aplicar medidas de facilitación del comercio y contar con modos de transporte competitivos, así como aumentar los viajes en transporte público para reducir externalidades negativas del transporte y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El Plan Nacional de Desarrollo está compuesto de unos pactos estructurales dentro de los que se encuentra el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, dentro del cual se establecieron para la Aeronautica Civil las metas que a continuación se describen:

Programa	Indicador	Meta cuatrienio	Avance cuatrienio
2409	Acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados)	75	77
2403	Aeropuertos internacionales certificados	4	1
2403	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física- OTRAS REGIONES	2	2
2403	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física REGION EJE CAFETERO Y ANTIOQUIA	2	2
2403	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física. REGION ORINOQUIA	2	1
2403	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física. REGION PACIFICO.	4	4

a. Políticas de mediano y largo plazo.

Las políticas de largo plazo se encuentran consignadas en documentos de política que trascienden en muchos casos los periodos de Gobierno, a continuación, se describen para la entidad los documentos de política que actualmente están en desarrollo

Nro. CONPES	Nombre CONPES	Estado de las acciones				
		Al día	Sin reporte	Atrasadas	Sin aprobación	En Alerta
3982	Política Nacional Logística	2.12			1	
4026	Construcción del aeropuerto del café-Etapa I, Palestina	1.1 1.2				

NOTA. Las acciones se encuentran cumplidas y debidamente reportadas a corte de 31 de diciembre del 2021



7 EJECUCIONES PRESUPUESTALES Y SITUACIÓN DE LOS RECURSOS:

El Presupuesto es el instrumento de manejo financiero más importante de la política fiscal, donde se programa y registra el gasto público y su forma de financiación, además de establecer las reglas para su ejecución.

La Aeronáutica Civil por ser un establecimiento público se sostiene en un gran porcentaje con sus recursos propios, es así como van a ver a continuación los ingresos y gastos de la entidad de las vigencias 2018 a 2022 y notaran que la participación de los recursos de la Nación es mucho menor que la que tiene que ver con los recursos propios.

A continuación, se presentan las ejecuciones tanto de ingresos como de gastos de los años 2018 a 2022, a saber:

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2018			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios	\$ 1.067.154	\$ 1.101.306	103,20%
Otras fuentes de recurso			

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2019			
Aportes de la Nación	\$ 100.000		
Recursos Propios	\$ 1.365.594	\$ 1.308.078	95,79%
Otras fuentes de recurso			

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2020			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios	\$ 1.321.857	\$ 697.500	52,77%



Otras fuentes de recurso			
--------------------------	--	--	--

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado
VIGENCIA FISCAL 2021			
Aportes de la Nación	\$ 100.000		
Recursos Propios	\$ 1.444.908	\$ 1.129.116	78,14%
Otras fuentes de recurso			

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado
VIGENCIA FISCAL 2022 (corte a abril 30 de 2022)			
Aportes de la Nación	\$ 296.886		
Recursos Propios	\$ 1.308.993	\$ 764.758	58,42%
Otras fuentes de recurso			

A continuación, se presenta de manera resumida la ejecución del presupuesto de gastos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para las vigencias de los años 2018 a 2022

Gastos			
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Comprometido (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución o pago
VIGENCIA FISCAL 2018			
Funcionamiento	\$ 523.394	\$ 500.357	95,60%
Inversión	\$ 542.614	\$ 517.278	95,33%
Otros Conceptos	\$ 1.146	\$ 1.145	99,96%
Gastos			
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Comprometido (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución o pago
VIGENCIA FISCAL 2019			
Funcionamiento	\$ 577.459	\$ 548.729	95,02%



Inversión	\$ 886.819	\$ 825.813	93,12%
Otros Conceptos	\$ 1.316	\$ 1.255	95,35%
Gastos			
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Comprometido (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución o pago
VIGENCIA FISCAL 2020			
Funcionamiento	\$ 554.733	\$ 517.962	93,37%
Inversión	\$ 765.959	\$ 722.724	94,36%
Otros Conceptos	\$ 1.165	\$ 995	85,45%
Gastos			
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Comprometido (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución o pago
VIGENCIA FISCAL 2021			
Funcionamiento	\$ 548.101	\$ 448.985	81,92%
Inversión	\$ 995.523	\$ 788.630	79,22%
Otros Conceptos	\$ 1.284	\$ 1.284	100,00%
Gastos			
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Comprometido (Millones de pesos)	Porcentaje de ejecución o pago
VIGENCIA FISCAL 2022 (corte a mayo 31 2022)			
Funcionamiento	\$ 605.635	\$ 199.497	32,94%
Inversión	\$ 997.143	\$ 757.035	75,92%
Otros Conceptos	\$ 3.101	\$ 1.409	45,44%

NOTA: Adjunte las ejecuciones presupuestales agregadas del SIIF por vigencias, recursos PGN / SGR / PROPIOS / OTROS.

a. Aprobación de vigencias futuras

Una vigencia futura es la autorización para asumir obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias siguientes, pueden ser Ordinarias, cuya ejecución se inicia afectando el presupuesto de la vigencia en curso y Excepcionales, cuyas obligaciones afectan el presupuesto de vigencias fiscales futuras y no cuentan con apropiación en el presupuesto de la vigencia en que se concede la autorización.

Por la extensión del archivo se adjunta en Anexo 3 Vigencias Futuras se presentan las autorizaciones de vigencias futuras que se otorgaron a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil



b. Reservas presupuestales

Las reservas presupuestales son compromisos legalmente contraídos que al cierre de la vigencia fiscal no se han atendido por no haberse completado las formalidades necesarias que hagan exigible el pago al terminarse el año.

Seguidamente se presentan las reservas que se constituyeron para cada una de las vigencias fiscales que se señalan a continuación:

RESERVAS 2018

Tipo de gasto	Total reserva definitiva (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución
FUNCIONAMIENTO	\$ 3.892	\$ 3.755	96,48%
SERVICIO DE LA DEUDA	\$ 29	\$ 29	100,00%
INVERSIÓN	\$ 199.754	\$ 196.997	98,62%
Total	\$ 203.676	\$ 200.781	98,58%

RESERVAS 2019

Tipo de gasto	Total reserva definitiva (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución
FUNCIONAMIENTO	\$ 4.749	\$ 3.135	66,01%
INVERSIÓN	\$ 269.886	\$ 250.442	92,80%
	\$ 0		
Total	\$ 274.635	\$ 253.576	92,33%

RESERVAS 2020

Tipo de gasto	Total reserva definitiva (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución
FUNCIONAMIENTO	\$ 1.761	\$ 6.757	383,63%
INVERSIÓN	\$ 261.831	\$ 250.250	95,58%



	\$ 0		
Total	\$ 263.592	\$ 257.008	97,50%

RESERVAS 2022 (corte a mayo 31 2022)

Tipo de gasto	Total reserva definitiva (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución
FUNCIONAMIENTO	\$ 10.073	\$ 9.067	94,11%
INVERSIÓN	\$ 284.997	\$ 88.887	31,26%
	\$ 0		
Total	\$ 294.429	\$ 70.329	23,89%

c. Cuentas por Pagar

RESERVAS 2021 (corte a mayo 31 2022)

Tipo de gasto	Total reserva constituida	obligado	% de ejecución pagos
	(millones de \$)	(millones de \$)	
FUNCIONAMIENTO	\$ 10.073	\$ 9.067	94,11%
INVERSIÓN	\$ 284.997	\$ 88.877	31,26%
SERVICIO DE LA DEUDA			
Total	\$ 295.070	\$ 97.944	33,32%

7.1 Situación de los recursos:

Los estados financieros son informes que reflejan el estado de una entidad en un momento determinado, normalmente un año. Se componen de varios documentos en los que se plasma la situación financiera y recoge información, tanto económica como patrimonial, de las entidades.

A continuación, se presentan los más importantes estados financieros de la entidad por vigencia:

a. Recursos Financieros:

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

AÑO 2018

CONCEPTO	VALOR
----------	-------



	(en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL AÑO 2018	
Activo total	13.894.446
• Corriente	991.569
• No corriente	12.902.877
Pasivo total	430.390
• Corriente	212.885
• No corriente	217.505
Patrimonio	13.464.056

AÑO 2019

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL AÑO 2019	
Activo total	12.387.049
• Corriente	1.338.562
• No corriente	11.048.487
Pasivo total	430.436
• Corriente	178.526
• No corriente	251.910
Patrimonio	11.956.613

NOTA. La disminución del patrimonio del año 2019 respecto al 2018, se debió al proceso de convergencia al nuevo marco normativo contable para Entidades de Gobierno, de conformidad con lo establecido en la Resolución 533 e instructivo 001 de 2015, emitidos por la Contaduría General de la Nación.

AÑO 2020

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL AÑO 2020	
Activo total	12.180.368
• Corriente	844.207
• No corriente	11.336.161
Pasivo total	340.411
• Corriente	120.922
• No corriente	219.489
Patrimonio	11.839.957

AÑO 2021

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL AÑO 2021	
Activo total	13.065.797
• Corriente	1.280.847
• No corriente	11.784.950
Pasivo total	1.045.197
• Corriente	467.431
• No corriente	577.766
Patrimonio	12.020.600

ESTADO DE RESULTADOS

AÑO 2018



CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2018	
Ingresos Operacionales	1.470.465
Gastos Operacionales	1.390.223
Ingresos Extraordinarios	41.605
Gastos Extraordinarios	3.929
Resultado no operacional	37.676
Resultado Neto	117.918

AÑO 2019

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2019	
Ingresos Operacionales	1.693.948
Gastos Operacionales	1.256.829
Ingresos Extraordinarios	17.341
Gastos Extraordinarios	2.427
Resultado no operacional	14.914
Resultado Neto	452.033

AÑO 2020

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2020	
Ingresos Operacionales	809.716
Gastos Operacionales	1.100.025
Ingresos Extraordinarios	122.867
Gastos Extraordinarios	12.745
Resultado no operacional	110.122
Resultado Neto	-180.187

NOTA. El déficit del ejercicio de la vigencia 2020 se presenta por la disminución de los ingresos de la Entidad, como consecuencia de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional, con ocasión de la declaratoria de la emergencia económica y sanitaria en el País, producto de la pandemia a causa del COVID-19, lo cual impacta altamente las operaciones aéreas que son la fuente principal de ingreso; no obstante, los gastos de administración y operación necesariamente continúan constantes, aunque también disminuyeron pero en menor proporción.

AÑO 2021

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2021	
Ingresos Operacionales	1.566.587
Gastos Operacionales	1.302.528
Costos de Venta y Operación	
Resultado Operacional	264.059
Ingresos Extraordinarios	317.418
Gastos no operacionales	7.003
Resultado No Operacional	310.415
Resultado Neto	574.474

NOTA 1: Adjunte el juego completo de Estados Financieros (Estado de la Situación Financiera, Estado de Resultados, Estado de Cambios en el Patrimonio, Estado de Flujo de Efectivos²⁰ y Notas a los Estados Financieros)

NOTA 2: Incluir el Estado de Balance Contable

²⁰ Cuando aplique.



b. Bienes Muebles e Inmuebles

AÑO 2018

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2018	
TERRENOS	622
MAQUINARIA Y EQUIPO	151.674
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCIÓN Y ELEVACIÓN	53.021
EQUIPO MÉDICO Y CIENTÍFICO	4.257
EQUIPOS DE COMUNICACIÓN Y COMPUTACIÓN	427.137
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPO DE OFICINA	25.401
BIENES MUEBLES EN BODEGA	74.443
EDIFICACIONES	157.160
EQUIPO DE COMEDOR, COCINA, DESPENSA Y HOTELERÍA	402
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO EN CONCESIÓN	94.374
DEPRECIACIÓN ACUMULADA DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	-420.724
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN	567.025
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	7.867.108
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN CONCESIONES	64.353
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO CONCESIONES	3.296.235
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	-181.952
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO-CONCESIÓN	-127.048

AÑO 2019

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2019	
MAQUINARIA, PLANTA Y EQUIPO EN MONTAJE	19.717
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO EXPLOTADOS	8.802
EDIFICACIONES	156.660
MAQUINARIA Y EQUIPO	133.280
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCIÓN Y ELEVACIÓN	32.157
EQUIPO MÉDICO Y CIENTÍFICO	2.401
EQUIPOS DE COMUNICACIÓN Y COMPUTACIÓN	287.626
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPO DE OFICINA	16.750
BIENES MUEBLES EN BODEGA	84.344
EQUIPO DE COMEDOR, COCINA, DESPENSA Y HOTELERÍA	57
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO EN CONCESIÓN	75.234
DEPRECIACIÓN ACUMULADA DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	-77.716
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN	238.753
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN-CONCESIONES	64.353
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	6.440.389
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO - CONCESIONES	3.649.003
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	-48.574
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO-CONCESIÓN	-74.337

AÑO 2020

CONCEPTO	VALOR
----------	-------



	(en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2019	
MAQUINARIA Y EQUIPO EN MONTAJE	479
PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO NO EXPLOTADOS	5.999
EDIFICACIONES	156.660
MAQUINARIA Y EQUIPO	139.579
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCIÓN Y ELEVACIÓN	78.800
EQUIPO MÉDICO Y CIENTÍFICO	1.646
EQUIPOS DE COMUNICACIÓN Y COMPUTACIÓN	354.958
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPO DE OFICINA	17.870
BIENES MUEBLES EN BODEGA	76.061
EQUIPO DE COMEDOR, COCINA, DESPENSA Y HOTELERÍA	79
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO EN CONCESIÓN	79.438
DEPRECIACIÓN ACUMULADA PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	-104.024
DETERIORO ACUMULADO DE PROPIEDADES, PLANTA Y EQUIPO	-2.744
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN	333.128
BIENES DE USO PÚBLICO EN CONSTRUCCIÓN – CONCESIONES	227.576
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	3.662.074
BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO CONCESIONES	6.474.457
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO	-72.676
DEPRECIACIÓN ACUMULADA BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO-CONCESIÓN	-107.625
DETERIORO ACUMULADO DE BIENES DE USO PÚBLICO	-16.207

AÑO 2021

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
VIGENCIA FISCAL 2021	
TERRENOS	3.764.609
EDIFICACIONES	207.462
CONSTRUCCIONES EN CURSO	501.176
MAQUINARIA Y EQUIPO	177.128
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELECACION	99.649
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	395.655
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	26.519
BIENES MUEBLES EN BODEGA	90.571
REDES, LINEAS Y CABLES	0.00
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	0.00
OTROS CONCEPTOS	66

NOTA: Adjunte relación de inventarios actualizada y responsables.

Dentro de los bienes de uso público en servicio se encuentran registrados los terrenos, calles de rodaje, pistas, plataformas y otras edificaciones

Dado el volumen de la información, la relación de inventarios y responsables se adjunta en el Anexo

Composición y administración de los bienes muebles

31 de diciembre 2018

De los Bienes Muebles de la entidad a 31 de diciembre de 2018, por valor de \$377.377.839.204 el 95.93% se encuentra administrado directamente por la entidad y el 4.07% por las diferentes concesiones.



DESCRIPCION	ACTIVOS	VALOR	%PARTICIPACION
AEROCIVL	86.472	362.027.845.599	95,93
CONCESIONES	5.836	15.349.993.605	4,07
TOTAL ACTIVOS	92.308	377.377.839.204	100

De los 86.472 activos por valor de \$362.027.845.599 administrados por la entidad el 16% se encontraban en las Bodegas de las diferentes regionales y el 84% en Servicio en todo el país.

UBICACIÓN	VALOR	% DE PARTICIPACION
BIENES EN BODEGA	59.022.308.493	16
BIENES EN SERVICIO	303.005.537.106	84
TOTAL BIENES	362.027.845.599	100

UBICACIÓN	BIENES EN BODEGA		% PARTICIPACION	BIENES EN SERVICIO		% PARTICIPACION
	CANTIDAD	VALOR NETO EN LIBROS		CANTIDAD	VALOR NETO EN LIBRO	
NIVEL CENTRAL	10.810	42.778.469.073	72	18.590	83.464.240.495	28
REGIONALES	7.053	16.243.839.420	28	50.019	219.541.296.611	72
NACIONAL	17.863	59.022.308.493	100	68.609	303.005.537.106	100

31 de diciembre de 2019

De los bienes muebles de la entidad a 31 de diciembre de 2019, el 94.89% se encuentra administrado directamente por la entidad y el 5.11% por las diferentes concesiones.

	ACTIVOS	VALOR	%PARTICIPACION
AEROCIVL	91.144	459.238.221.601	94,89
CONCESIONES	7.138	24.721.409.499	5,11
TOTAL ACTIVOS	98.282	483.959.631.100	100

De los 91.144 activos por valor de \$459.238.221.601 administrados por la entidad el 4% se encontraba en las Bodegas de las diferentes regionales y el 96% en Servicio en todo el país.

UBICACIÓN	VALOR	% DE PARTICIPACION
BIENES EN BODEGA	440.235.220.320	96
BIENES EN SERVICIO	19.003.001.281	4
TOTAL BIENES	459.238.221.601	100



COMPOSICIÓN PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO BALANCE DICIEMBRE 31 DE 2019										
UBICACIÓN	BIENES EN BODEGA					BIENES EN SERVICIO				
	CANTIDAD	COSTO	DEPRECIACION	VALOR NETO EN LIBROS	% PARTICIPACION	CANTIDAD	COSTO	DEPRECIACION	VALOR NETO EN LIBROS	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	5.023	18.036.007.045	1.596.511.933	16.439.495.112	87	20.580	123.513.616.133	11.560.035.432	111.953.580.701	19
REGIONALES	8.365	13.469.617.800	10.906.111.631	2.563.506.169	13	57.176	365.209.859.159	36.928.219.540	328.281.639.619	75
NACIONAL	13.388	31.505.624.845	12.502.623.564	19.003.001.281	100	77.756	488.723.475.292	48.488.254.972	440.235.220.320	100

De los Bienes Muebles en Bodega por valor de \$19.003.001.281, el 87% se encontraban en el nivel central y el 13% en las bodegas regionales, por otra parte, los bienes en servicio por valor de \$ 440.235.220.320 estaban distribuidos el 25% en el Nivel Central y el 75% en resto del país.

UBICACIÓN	BIENES EN BODEGA VALOR NETO EN LIBROS 2019	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	16.439.495.112	87
REGIONALES	2.563.506.169	13
NACIONAL	19.003.001.281	100

UBICACIÓN	BIENES EN SERVICIO VALOR NETO EN LIBROS 2019	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	111.953.580.701	25
REGIONALES	328.281.639.619	75
NACIONAL	440.235.220.320	100

31 de diciembre de 2020

De los bienes muebles de la entidad a 31 de diciembre de 2020, el 88.13% se encontraban administrados directamente por la entidad y el 11.87% por las diferentes concesiones.

	ACTIVOS	VALOR	% PARTICIPACION
AEROCIVL	94.044	598.177.225.918	88,13
CONCESIONES	7.138	80.593.287.734	11,87
			-
TOTAL ACTIVOS	101.182	678.770.513.652	100

De los 94.044 activos por valor de \$598.177.225.918 administrados por la entidad el 12% se encontraban en las Bodegas de las diferentes regionales y el 88% en Servicio en todo el país.



UBICACIÓN	VALOR	% DE PARTICIPACION
BIENES EN BODEGA	73.477.610.931	12
BIENES EN SERVICIO	524.699.614.987	88
TOTAL BIENES	598.177.225.918	100

COMPOSICIÓN PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO BALANCE DICIEMBRE 31 DE 2020										
UBICACIÓN	BIENES EN BODEGA				% PARTICIPACION	BIENES EN SERVICIO				
	CANTIDAD	COSTO	DEPRECIACION	VALOR NETO EN LIBROS		CANTIDAD	COSTO	DEPRECIACION	VALOR NETO EN LIBROS	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	7.151	22.306.445.580	3.395.986.994	18.910.458.586	26	20.227	155.443.968.348	24.603.324.984	130.840.643.364	25
REGIONALES	10.346	59.753.754.526	5.186.602.181	54.567.152.345	74	56.320	459.975.543.380	66.116.571.757	393.858.971.623	75
NACIONAL	17.497	82.060.200.106	8.582.589.175	73.477.610.931	100	76.547	615.419.511.728	90.719.896.741	524.699.614.987	100

De los Bienes Muebles en Bodega por valor de \$73.477.610.931 el 26% se encontraban en el nivel central y el 74% en las bodegas regionales, por otra parte, los bienes en servicio por valor de \$ 524.699.614.987 estaban distribuidos el 25% en el Nivel Central y el 75% en resto del país.

UBICACIÓN	BIENES EN BODEGA VALOR NETO EN LIBROS 2020	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	18.910.458.586	26
REGIONALES	54.567.152.345	74
NACIONAL	73.477.610.931	100

UBICACIÓN	BIENES EN SERVICIO VALOR NETO EN LIBROS 2020	% PARTICIPACION
NIVEL CENTRAL	130.840.643.364	25
REGIONALES	393.858.971.623	75
NACIONAL	524.699.614.987	100

c. Relación de obras inconclusas

Se reportaron las siguientes obras de acuerdo con lo señalado en la Ley 2020 de 2020

Contrato 17000360

Objeto: Obras para la construcción para culminar el sistema complementario de las calles de rodaje en el costado occidental del aeropuerto internacional El Dorado fase I. Valor \$

51.674.084.114.00 Se anexa Certificado de reporte en SIRECI de la Contraloría General de la Republica CGR con fecha 08/10/2020.

Contrato 17001197

Objeto: Realizar los estudios y diseños, mantenimiento de la pista y mejoramiento de la zona de seguridad y canales del aeropuerto Bahía Cupica. Valor \$ 1.433.935.493.00. Se anexa Certificado de reporte en SIRECI de la Contraloría General de la Republica CGR con fecha 03/12/2020.

NOTA: De acuerdo el último reporte mensual a la DIARI-CGR.

7.2 Talento Humano

En este capítulo se desarrolla como ha sido el comportamiento de la planta de personal haciendo un recorrido por cada una de las vigencias; de manera general se presenta el detalle de la planta de personal de la Entidad durante las vigencias 2018 a 2021 y enero 1 a mayo 31 de 2022. a saber:

AÑO 2018

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	101	99	2
• A la fecha de finalización de gobierno	101	98	3
• Variación porcentual		-1%	33%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	2987	2593	305
• A la fecha de finalización de gobierno	2987	2639	348
• Variación porcentual	0,00%	1,74%	12,36%

Fecha de Corte: VIGENCIA 01/01/2018 AL 31/12/2018

AÑO 2019

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	101	97	4
• A la fecha de finalización de gobierno	101	95	6
• Variación porcentual		-2%	33%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	2987	2646	341
• A la fecha de finalización de gobierno	2995	2680	315



• Variación porcentual	0,27%	1,27%	-8,25%
------------------------	-------	-------	--------

Fecha de Corte: VIGENCIA 01/01/2019 AL 31/12/2019

AÑO 2020

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	101	93	8
• A la fecha de finalización de gobierno	101	96	5
• Variación porcentual		3%	-60%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	2995	2683	312
• A la fecha de finalización de gobierno	3175	2745	430
• Variación porcentual	5,67%	2,26%	27,44%

Fecha de Corte: VIGENCIA 01/01/2020 AL 31/12/2020

AÑO 2021

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	101	95	6
• A la fecha de finalización de gobierno	122	91	31
• Variación porcentual	17,21	- 4%	81%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	3175	2744	431
• A la fecha de finalización de gobierno	3767	2774	993
• Variación porcentual	15,72%	1,08%	56,60%

Fecha de Corte: VIGENCIA 01/01/2021 al 31/12/2021

A MAYO DE 2022

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	122	91	31
• A la fecha de finalización de gobierno	122	101	21
• Variación porcentual	0,00%	10%	-48%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	3767	2774	993
• A la fecha de finalización de gobierno	3767	2847	920



• Variación porcentual	0,00%	2,56%	-7,93%%
------------------------	-------	-------	---------

Fecha de Corte: VIGENCIA 01/01/2022 al 31/05/2022

a. Concursos

La entidad en conjunto con la Comisión Nacional del Servicio Civil – CNSC, viene adelantando la fase de planeación de la Convocatoria para proveer por mérito los empleos de carrera administrativa en condición de vacancia definitiva que integra la planta de personal de la entidad.

En ese sentido en la página web de Aerocivil se despliega el listado de las opciones, entre ellas Talento Humano en donde se puede consultar el detalle de Manuales de Funciones y Competencias Laborales e Incorporación y distribución de planta, la cual puede ser consultada por cualquier ciudadano,

El enlace es el siguiente: <https://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/talento-humano/manual-de-funciones-y-competencias-laborales>. A continuación se presentan los actos administrativos de incorporación de cargos de personal:

Tabla 36. Actos administrativos de incorporación de cargos de personal

Tipo de Norma	Nro.	Año	Epígrafe
Decreto	1887	2021	Por la cual se una incorporación en la planta de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Decreto	1888	2021	Por la cual se una incorporación en la planta de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2945	2021	Por la cual se incorporan servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2948	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y se realizan encargos en unos empleos del nivel Inspector de la Aviación Civil.
Resolución	2949	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2950	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y se realizan encargos en unos empleos del nivel Controlador de Tránsito Aéreo.
Resolución	2951	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y se realizan encargos en unos empleos del nivel Técnico Aeronáutico y Auxiliar (AIM).
Resolución	2952	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y se realizan encargos en unos empleos del nivel Especialista Aeronáutico, Profesional Aeronáutico, Técnico Aeronáutico y Auxiliar.
Resolución	3147	2021	Por la cual se incorporan unos servidores públicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL y se realizan encargos en unos empleos del nivel Técnico Aeronáutico ATSEP.

Fuente. Aerocivil. Gestión Humana.

Tabla 37. Actos administrativos de incorporación de cargos de personal

Tipo de Norma	Nro.	Año	Epígrafe
Resolución	2910	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2911	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Controlador de Tránsito Aéreo de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2912	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Bombero Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	1119	2022	Por la cual se modifica la Resolución 02912 del 15 de diciembre de 2021, Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Bombero Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2913	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Técnico Aeronáutico ATSEP de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.



Resolución	2914	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Técnico Aeronáutico y Auxiliar de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2953	2021	Por la cual se modifica la Resolución 02913 del 15 de diciembre de 2021, Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Técnico Aeronáutico ATSEP de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2915	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Especialista Aeronáutico, Profesional Aeronáutico, Técnico Aeronáutico y Auxiliar de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	2916	2021	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Inspector de la Aviación Civil de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.
Resolución	1114	2022	Por la cual se distribuyen los empleos del Nivel Controlador de Tránsito Aéreo de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-AEROCIVIL.

Fuente. Aerocivil. Gestión Humana.

7.3 Contratación

A continuación se presenta una tabla resumen por modalidad de contratación y vigencia, del proceso de contratación en la Entidad

Modalidad de Contratación	2018	2019	2020	2021	Enero - mayo 2022
Licitación Pública	66	59	24	33	1
Concurso de Méritos	48	63	63	28	0
Selección Abreviada	35	37	57	45	0
Contratación Directa	628	433	475	520	584
Contratación Mínima Cuantía	62	46	35	41	8
Acuerdo Marco de Precios	59	29	87	52	4
Grandes Superficies		21	4	14	0
Selección Abreviada De Subasta Inversa Presencial	19				
TOTAL	917	688	745	733	599

La contratación desagregada de la Entidad se presenta en el Anexo 4.

7.4 Créditos externos en ejecución:

Aerocivil no cuenta con Créditos externos.

8 PROGRAMAS, ESTUDIOS, PROYECTOS Y OBRAS PÚBLICAS

La gestión presupuestal se orienta presupuestalmente a través de los programas, estudios y proyectos, los que se presentan a continuación:

a. Programas:



VIGENCIA 2018

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	\$542.613.979.932
		VIGENCIA FISCAL 2018			
2403	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	\$ 417.621.799.247	96%		\$ 436.530.750.936
2409	Seguridad de Transporte	\$63.307.939.791	99%		\$ 64.021.864.293
2499	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	\$36.348.027.858	86%		\$ 42.061.364.703

VIGENCIA 2019

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
					\$ 886.819.068.398
		VIGENCIA FISCAL 2019			
2403	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	\$ 839.304.000.000	94%		\$ 787.378.030.384
2409	Seguridad de Transporte	\$ 13.073.113.032	84%		\$ 10.942.530.906
2499	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	\$ 34.441.955.366	80%		\$ 27.492.555.029

VIGENCIA 2020

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	\$ 765.958.639.308
		VIGENCIA FISCAL 2020			
2403	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	\$ 708.335.139.474	95%		\$ 672.493.073.899
2409	Seguridad de Transporte	\$ 17.945.209.629	77%		\$ 13.830.268.113
2499	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	\$ 39.678.290.205	92%		\$ 36.400.854.677

VIGENCIA 2021

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	\$ 995.523.000.000
	VIGENCIA FISCAL 2021				
2403	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	\$ 721.400.733.927	79%		\$ 913.555.187.956
2409	Seguridad de Transporte	\$ 23.499.707.196	68%		\$ 34.389.000.000
2499	Fortalecimiento de la gestión y	\$ 43.729.214.478	92%		\$ 47.578.812.044



	dirección del sector transporte				
--	------------------------------------	--	--	--	--

VIGENCIA 2022

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
					\$997.142.545.584
VIGENCIA FISCAL 2022					
2403	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	\$ 531.472.058.049	58%		\$ 909.169.405.089
2409	Seguridad de Transporte	\$ 8.558.884.055	24%		\$ 35.790.440.495
2499	Fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte	\$ 22.664.344.344	43%		\$ 52.182.700.000

b. Estudios:

Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
	VIGENCIA FISCAL 2020				
Estudio Técnico Fortalecimiento Institucional	Estudio y análisis de la estructura organizacional junto con la planta de empleos de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil,	100%	100%		

c. Proyectos

No Aplica

d. Proyectos de inversión

Los proyectos de inversión pública buscan crear, ampliar, mejorar o recuperar la capacidad de producción o de provisión de bienes o servicios por parte del Estado. A continuación se relacionan los proyectos de inversión por vigencia 2018 a 2022.

(Millones de pesos)

Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
2080460000	ADQUISICION DE EQUIPOS DEL PLAN NACIONAL DE AERONAVEGACION A NIVEL NACIONAL.	23.576	Oficina Asesora de Planeación	23.534	11.319	99,8%	42	En ejecución



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
2080480000	ADQUISICION EQUIPOS Y REPUESTOS PARA SISTEMAS AEROPORTUARIOS NIVEL NACIONAL.	9.433	Oficina Asesora de Planeación	9.383	6.686	99,5%	49	En ejecución
2080500000	MEJORAMIENTO Y RECUPERACION DE ESTACIONES DE RADIOAYUDAS A NIVEL NACIONAL.	5.775	Oficina Asesora de Planeación	5.149	4.170	89,2%	626	En ejecución
2080670000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.	86.371	Oficina Asesora de Planeación	84.128	35.831	97,4%	2.243	En ejecución
2080690000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE EQUIPO AEREO.	2.400	Oficina Asesora de Planeación	2.300	2.156	95,8%	100	En ejecución
2080700000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE EQUIPOS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.	2.103	Oficina Asesora de Planeación	2.025	922	96,3%	78	En ejecución
2080710000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE EQUIPOS DE COMPUTACION.	8.712	Oficina Asesora de Planeación	8.138	7.432	93,4%	573	En ejecución
2080790000	ADQUISICION TERRENOS PARA CONSTRUCCION Y AMPLIACION DE AEROPUERTOS	6.977	Oficina Asesora de Planeación	6.977	4.933	100,0%	0	En ejecución
2080800000	CAPACITACION PERSONAL TECNICO Y ADMINISTRATIVO.	11.000	Oficina Asesora de Planeación	9.549	9.362	86,8%	1.451	En ejecución
27006140000	ADQUISICION Y RENOVACION DE EQUIPOS Y ELEMENTOS PARA LA SEGURIDAD EN AEROPUERTOS.	2.876	Oficina Asesora de Planeación	2.876	2.876	100,0%	0	En ejecución
27021860000	ASESORIA Y SERVICIOS DE CONSULTORIA.	8.000	Oficina Asesora de Planeación	6.100	5.909	76,3%	1.900	En ejecución
27021960000	AMPLIACION RED DE RADARES A NIVEL NACIONAL.	12.000	Oficina Asesora de Planeación	10.304	8.526	85,9%	1.696	En ejecución
27022390000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DEL SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES Y AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA A NIVEL NACIONAL.	16.505	Oficina Asesora de Planeación	16.428	14.509	99,5%	77	En ejecución
1015000080000	APLICACION DE LOS PROGRAMAS DE SALUD OCUPACIONAL.	3.204	Oficina Asesora de Planeación	3.140	2.779	98,0%	64	En ejecución
1015000330000	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ADMINISTRATIVA A NIVEL NACIONAL.	4.500	Oficina Asesora de Planeación	3.755	3.452	83,4%	745	En ejecución
1015000660000	CONSTRUCCION DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA A NIVEL NACIONAL	176.226	Oficina Asesora de Planeación	175.216	78.019	99,4%	1.011	En ejecución
1015000740000	ADQUISICION DE SISTEMAS Y SERVICIOS INFORMATICOS PARA EL PLAN NACIONAL DE INFORMATICA.	11.146	Oficina Asesora de Planeación	9.420	7.983	84,5%	1.726	En ejecución



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
1015000760000	ADQUISICION DE EQUIPOS Y SISTEMAS DE ENERGIA SOLAR Y COMERCIAL A NIVEL NACIONAL	4.331	Oficina Asesora de Planeación	2.129	1.328	49,2%	2.202	En ejecución
1015000790000	ADQUISICION DE EQUIPOS DE PROTECCION Y EXTINCION DE INCENDIOS BUSQUEDA Y RESCATE.	9.425	Oficina Asesora de Planeación	9.260	7.210	98,2%	166	En ejecución
1015000800000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE EQUIPOS DE EXTINCION DE INCENDIOS Y BUSQUEDA Y RESCATE.	4.917	Oficina Asesora de Planeación	4.905	4.200	99,8%	12	En ejecución
1015000820000	ADQUISICION SERVICIO RED INTEGRADA DE MICROONDAS,CANALES TELEFONICOS Y TELEGRAFICOS NIVEL NACIONAL	5.178	Oficina Asesora de Planeación	5.134	4.700	99,1%	45	En ejecución
1015000830000	ADQUISICION DE EQUIPOS Y SISTEMAS PARA LA RED METEOROLOGICA AERONAUTICA.	11.983	Oficina Asesora de Planeación	5.983	550	49,9%	6.000	En ejecución
1015000840000	ADQUISICION DE EQUIPOS PARA REDES DE TELECOMUNICACIONES.	3.502	Oficina Asesora de Planeación	3.495	3.126	99,8%	7	En ejecución
1015000860000	LEVANTAMIENTO DE INFORMACION PARA ESTUDIOS, PLANES Y PROGRAMAS AMBIENTALES	7.630	Oficina Asesora de Planeación	6.985	5.255	91,5%	645	En ejecución
1015000990000	ADQUISICION DE EQUIPOS Y SERVICIOS MEDICOS PARA SANIDADES AEROPORTUARIAS	4.173	Oficina Asesora de Planeación	4.154	3.756	99,6%	19	En ejecución
1015001000000	ADECUACION Y MANTENIMIENTO MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL AEROPORTUARIA	9.532	Oficina Asesora de Planeación	9.116	8.266	95,6%	416	En ejecución
1015001010000	CONTROL OPERACIONAL PARA LA GARANTIZAR LA SEGURIDAD AEREA	1.101	Oficina Asesora de Planeación	724	611	65,8%	377	En ejecución
1015001020000	MANTENIMIENTO Y CONSERVACION DE EQUIPOS Y SISTEMAS AEROPORTUARIOS A NIVEL NACIONAL.	5.059	Oficina Asesora de Planeación	4.792	4.414	94,7%	267	En ejecución
1015001030000	REPOSICION Y MANTENIMIENTO PARQUE AUTOMOTOR PARA LA OPERACION DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA Y AEROPORTUARIA	0	Oficina Asesora de Planeación	0	0	#¡DIV/0!	0	En ejecución
1015001090000	ADQUISICION DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PARA EL CONTROL Y OPERACION DE LOS SISTEMAS DE SEGURIDAD	43.350	Oficina Asesora de Planeación	43.350	41.233	100,0%	0	



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
	AEROPORTUARIA Y AYUDAS A LA NAVEGACION AEREA.							
1015001150000	AMPLIACION Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA AEROPUERTOS COMUNITARIOS	3.158	Oficina Asesora de Planeación	1.151	265	36,4%	2.007	En ejecución
2012011000291	CONSTRUCCIÓN DE MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA AEROPUERTO EL DORADO	11.877	Oficina Asesora de Planeación	11.592	8.111	97,6%	286	En ejecución
2012011000304	ADQUISICIÓN EQUIPOS Y SISTEMAS AERONAUTICOS Y AEROPORTUARIOS AEROPUERTO EL DORADO	16.343	Oficina Asesora de Planeación	16.343	13.871	100,0%	0	En ejecución
2017011000362	MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DE LOS AMBIENTES DE ATENCIÓN A LOS USUARIOS EN LAS SEDES AEROPORTUARIAS A NIVEL NACIONAL.	10.000	Oficina Asesora de Planeación	9.574	34	95,7%	426	En ejecución
2018011000931	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS EN EL TERRITORIO NACIONAL	250	Oficina Asesora de Planeación	168	132	67,2%	82	En ejecución
2018011000572	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO ALFREDO VASQUEZ COBO DE LA CIUDAD DE LETICIA	127.583	Oficina Asesora de Planeación	111.510	45.794	87,4%	16.073	En ejecución
2018011000574	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL EDÉN DE LA CIUDAD DE ARMENIA	92.205	Oficina Asesora de Planeación	79.086	54.122	85,8%	13.119	En ejecución
2018011000576	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LOS AEROPUERTOS GUSTAVO ROJAS PINILLA Y EL EMBRUJO DE SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	180.654	Oficina Asesora de Planeación	160.606	95.649	88,9%	20.048	En ejecución
2018011000726	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO JOSÉ MARÍA CORDOVA DE LA CIUDAD DE RIONEGRO	19.946	Oficina Asesora de Planeación	13.255	7.047	66,5%	6.690	En ejecución
2018011000727	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A	46.774	Oficina Asesora de Planeación	37.111	21.865	79,3%	9.662	En ejecución



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
	LA NAVEGACION AEREA DEL AEROPUERTO EL ALCARAVAN DE YOPAL							
2018011000728	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO ALMIRANTE PADILLA DE RIOHACHA	66.729	Oficina Asesora de Planeación	51.827	27.213	77,7%	14.902	En ejecución
2018011000729	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO RAFAEL NÚÑEZ DE CARTAGENA	17.678	Oficina Asesora de Planeación	13.151	2.241	74,4%	4.527	En ejecución
2018011000730	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL SIMÓN BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE SANTA MARTA	30.659	Oficina Asesora de Planeación	24.273	12.209	79,2%	6.386	En ejecución
2018011000731	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO	108.530	Oficina Asesora de Planeación	94.010	64.698	86,6%	14.521	En ejecución
2018011000732	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFONSO BONILLA ARAGÓN DE LA CIUDAD DE CALI	36.118	Oficina Asesora de Planeación	28.818	24.195	79,8%	7.300	En ejecución
2018011000733	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE LA CIUDAD DE CÚCUTA	24.167	Oficina Asesora de Planeación	20.589	13.748	85,2%	3.578	En ejecución
2018011000734	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO PALONEGRO DE BUCARAMANGA	56.152	Oficina Asesora de Planeación	49.335	33.289	87,9%	6.817	En ejecución
2018011000735	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO SAN LUIS DE IPIALES	29.119	Oficina Asesora de Planeación	23.763	15.074	81,6%	5.356	En ejecución
2018011000736	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO GUILLERMO LEON VALENCIA DE POPAYÁN	92.807	Oficina Asesora de Planeación	74.074	31.858	79,8%	18.733	En ejecución



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
2018011000737	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO YARIGUIES DE LA CIUDAD DE BARRANCABERMEJA	45.658	Oficina Asesora de Planeación	40.490	33.328	88,7%	5.168	En ejecución
2018011000738	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO LUIS GERARDO TOVAR DE BUENAVENTURA	30.238	Oficina Asesora de Planeación	22.878	17.224	75,7%	7.360	En ejecución
2018011000739	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO ALFONSO LÓPEZ PUMAREJO DE VALLEDUPAR	50.400	Oficina Asesora de Planeación	40.332	36.485	80,0%	10.068	En ejecución
2018011000853	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTERNA PARA LA ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA TI CON LOS COMPONENTES MISIONALES, PARA CREAR UNA COMPETITIVIDAD ESTRATÉGICA EN LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL A NIVEL NACIONAL	98.609	Oficina Asesora de Planeación	78.522	50.911	79,6%	20.087	En ejecución
2018011000893	DESARROLLO DE PROCESOS DE CAPACITACIÓN Y ENTRENAMIENTO EN EL PUESTO DE TRABAJO ORIENTADOS A LOS SERVIDORES PÚBLICOS AL SERVICIO DE LA AEROCIVIL A NIVEL NACIONAL	9.768	Oficina Asesora de Planeación	5.295	4.626	54,2%	4.473	En ejecución
2018011000931	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS EN EL TERRITORIO NACIONAL	14.802	Oficina Asesora de Planeación	3.379	2.278	22,8%	11.423	En ejecución
2018011000950	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN ANTIOQUIA	129.198	Oficina Asesora de Planeación	98.445	45.013	76,2%	30.752	En ejecución
2018011000957	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN ATLÁNTICO	82.818	Oficina Asesora de Planeación	61.770	32.571	74,6%	21.048	En ejecución
2018011000958	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN CUNDINAMARCA	206.817	Oficina Asesora de Planeación	183.018	130.574	88,5%	23.799	En ejecución



Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar	Estado
2018011000970	APOYO A LAS ENTIDADES TERRITORIALES PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE AÉREO A NIVEL NACIONAL	217.947	Oficina Asesora de Planeación	176.729	9.566	81,1%	41.218	En ejecución
2018011000990	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN VALLE DEL CAUCA	56.926	Oficina Asesora de Planeación	45.478	23.946	79,9%	11.448	En ejecución
2018011000991	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN META	171.182	Oficina Asesora de Planeación	148.383	57.523	86,7%	22.799	En ejecución
2018011000992	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DE LA REGIÓN NORTE DE SANTANDER	98.986	Oficina Asesora de Planeación	87.584	53.764	88,5%	11.402	En ejecución
2018011001001	FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE AUTORIDAD SOBRE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA INDUSTRIA AERONÁUTICA A NIVEL NACIONAL	86.396	Oficina Asesora de Planeación	53.452	39.144	61,9%	32.944	En ejecución
2018011001019	FORMACIÓN DEL RECURSO HUMANO ESPECIALIZADO Y PROFESIONALIZADO EN ÁREAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL. NACIONAL	62.764	Oficina Asesora de Planeación	48.130	29.689	76,7%	14.635	En ejecución
2018011001020	FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL Y SU TALENTO HUMANO NIVEL NACIONAL	65.505	Oficina Asesora de Planeación	46.470	31.837	70,9%	19.035	En ejecución
2018011001021	CONSOLIDACIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO CIUDAD REGIÓN BOGOTÁ, CUNDINAMARCA	471.131	Oficina Asesora de Planeación	384.270	250.491	81,6%	86.861	En ejecución
2018011001051	IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AÉREA RPAS EN COLOMBIA A NIVEL NACIONAL	4.368	Oficina Asesora de Planeación	1.466	889	33,6%	2.902	En ejecución
2018011001074	FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL	454.343	Oficina Asesora de Planeación	342.360	251.027	75,4%	111.983	En ejecución
2019011000271	Construcción de una pista de aterrizaje (HITO 1: 1460 x 30m) en Palestina	151.580	Oficina Asesora de Planeación	150.002	2.000	99,0%	1.578	En ejecución
2020011000253	Construcción del Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina	206.886	Oficina Asesora de Planeación	206.886	0	100,0%	0	En ejecución



NOTAS.

1. Debido a la implementación del proceso de reformulación de proyectos que se inició en el año 2019, no es posible agregar los datos de todas las vigencias del cuatrienio, por cuanto los códigos de las fichas BPIN no son los mismos y la desagregación de estas para ajustarlas a lo actual es muy compleja.
2. Por lo anterior, los proyectos cuya Ficha BPIN inicia con 2018, 2019 y 2020, son los proyectos reformulados que hoy en día se ejecutan y que se agregaron en la tabla, para las vigencias 2019, 2020, 2021 y 2022. En la tabla se inician con la Ficha BPIN 2018011000572 MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA DEL AEROPUERTO ALFREDO VASQUEZ COBO DE LA CIUDAD DE LETICIA
3. Los 35 primeros proyectos relacionados en la tabla, cuya ficha BPIN inicia con otra numeración son los correspondientes a la ejecución del año 2018, excepto el proyecto con Ficha BPIN 2018011000931. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES AÉREOS EN EL TERRITORIO NACIONAL, que cierra en la tabla los proyectos del año 2018.

e. Obras públicas

Relacione por cada una de las vigencias fiscales cubiertas por el período entre la fecha de inicio de la gestión o ratificación del cargo y la fecha de finalización del gobierno, todas y cada una de las obras públicas adelantadas, señalando si está en ejecución o en proceso, el valor debe incluir adiciones o modificaciones.

Si la obra pública terminó en condiciones anormales (terminación anticipada, caducidad, etc.) se debe efectuar el respectivo comentario en la columna de observaciones.

Dada la extensión del archivo se relacionan en Anexo 5. Contratos de Obra Pública.

9 INSTANCIAS DE GOBERNANZA INTERNA Y EXTERNA EN ENTIDADES

A continuación, se presentan Relacionar las instancias de participación tanto externas como internas en las cuales la Entidad tiene participación.

a. Instancias de participación externas

Tipo de Instancia (Comité, Junta, etc.)	Marco Normativo	Integrantes	Periodicidad Reuniones	Delegado
Consejo Directivo de Aerocivil	Decreto 1601 de 2011.	El Ministerio de Transporte El Ministro; de Comercio, Industria y Turismo; El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado; un Delegado del Presidente de la República; el Alto Consejero Presidencial para la gestión pública o su delegado.	Sesión ordinaria. Una vez al mes. Sesión extraordinaria cuando las circunstancias así lo ameriten	Ministro de Transporte o Viceministro de Transporte Preside
Comité de Gerencia Sectorial Mintransporte				
Comité Interinstitucional de Lucha	Ley 1762 de 2015- art. 31 Resolución 000121 de 01 diciembre 2015			Subdirector General Aerocivil



Contra el Contrabando				
Junta Directiva de la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana – CIAC. Asamblea General de Accionistas de la CIAC			Cada vez que la Convocación	Subdirector General Aerocivil
Consejo Superior Aeronáutico	Ley 105 de 1.993	Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil Un delegado del Ministro de Relaciones Exteriores Un delegado del Ministro de Comunicaciones; Un delegado del Ministro de Transporte; El Comandante de la Fuerza Aérea o su delegado Un representante de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC, nombrado por el Presidente de la República para períodos de dos años, de terna presentada por ésta. Un delegado del Ministro de Comercio Exterior	Una (1) vez al mes y extraordinariamente cuando lo convoque el Director de Aerocivil	
Consejo de Seguridad Aeronáutica	Decreto 260 de 2004- Artículo 32	El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quién lo Presidirá y solo podrá delegar en el Subdirector General. El Secretario de Sistemas Operacionales. El Secretario de Seguridad Aérea. El Director de Servicios a la Navegación Aérea. El Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea. El Jefe de Seguridad Aérea de la Fuerza Aérea Colombiana. Un representante de los Aviadores Civiles, escogido de terna presentada por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles, ACDAC. Un representante de la Aviación Civil Comercial, escogido de terna presentada por las Asociaciones de las Aerolíneas. El representante legal de la Asociación Colombiana de Controladores de Tránsito Aéreo, ACDECTA o su delegado.		N.A



Consejo Regional Aeroportuario	Ley 105 de 1.993	participación de los entes territoriales y el sector privado,		
Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria	Decreto 2027 de 2013 por el cual se modifican los artículos 1 y 4 del decreto 1400 Decreto 1040 de 2009 se modifica la integración de la comisión Decreto 1400 de 2002 por la cual se hace la creación de la comisión	Ministro de Transporte o el Viceministro como su delegado, quien la presidirá. Ministro de Defensa Nacional o su delegado. Comandante General de las Fuerzas Militares o su delegado. Comandante del Ejército Nacional o, el Segundo Comandante. Comandante de la Fuerza Aérea Colombiana o el Segundo Comandante. Comandante de la Armada Nacional o, el Segundo Comandante. Director General de la Policía Nacional o su delegado. Director del Departamento Administrativo de Seguridad o, el Subdirector. Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales o Director de Gestión de Aduanas. Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Se reunirá de manera ordinaria 2 veces al año y de manera extraordinaria por solicitud de 2 de sus miembros	Director General de la Aeronáutica Civil. La secretaria técnica está a cargo de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC. No se puede delegar, asiste el director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
Comisión intersectorial de lucha contra el contrabando	Ley 1762 de 2015 Resolución 121 de 2015	Director General de Impuestos y Aduana Nacionales Director General de la policía nacional El fiscal general de la nación Ministros de Mintic, Relaciones exteriores, Agricultura. Superintendente de puertos, Director General de DIAMR, cuando fuere el caso Directo General UAEAC cuando fuera el caso Gerente General del ICA Gobernadores de departamentos fronterizos	Se reunirá ordinariamentecada 3 meses	El director de la Aeronáutica Civil, cuando fuera el caso
Comisión intersectorial del operador económico autorizado	Decreto 3568 de 2011 Decreto 1894 de 2015	Ministro de Hacienda Ministro de Defensa Ministro de Comercio, Industria y Turismo Director General de Impuestos Nacionales Director General de la Policía Nacional de Colombia Director General de INVIMA Director General del ICA El Ministerio de Comercio Industria y Turismo, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Dirección General Marítima Dimar y la Aeronáutica Civil, y demás autoridades públicas relacionadas con las operaciones de comercio exterior, se podrán vincular como autoridades de apoyo, coordinación o control de acuerdo con la actividad que realicen		El director de la Aeronáutica Civil, cuando fuera el caso



Comisión intersectorial de los sistemas inteligentes para la infraestructura el tránsito y el transporte	Decreto 2060 del 22 de 2015 Decreto 1079 de 2015	Ministro de Transporte o su delegado Director de ANI o su delegado Director de INVIAS o su delegado Superintendente de Puertos y Transporte o su delegado Director General de Aeronáutica Civil Director de Cormagdalena o su delegado Director de la Agencia de seguridad Vial o su delegado Director de Transporte y Transito de la Policía Nacional DITRA o su delegado	Se reunirá ordinariamente cada 2 meses	La secretaria técnica está a cargo del Ministerio de Transporte. Director de la Aeronáutica Civil o su delegado.
		.		
Comité Sectorial de Auditoría Interna del Sector Transporte	Resolución 362 de 9 febrero de 2018	Jefes de las Oficinas de Control Interno o de las dependencias que hagan sus veces		Jefe Oficina de Control Interno
Comisión Intersectorial para la Implementación y Seguimiento de los Sistemas de Inspección no intrusiva	Decreto 2155 de 2014 Resolución 247 de diciembre de 2014	Ministro de Comercio, Industria y Turismo Ministro de Transporte o su delegado Director General de DAIN o su delegado Director General de Aeronáutica Civil o su delegado Director General de la Policía Nacional o su delegado	Se reunirá durante el primer año cada 3 meses y en lo sucesivo cada 6 meses	Director de la Aeronáutica Civil o su delegado
Comité de Evaluación Técnica para el área de los Servicios a la Navegación Aérea	Resoluciones 2166 de 2004 y 06185 de 2014			
Comité Nacional Interinstitucional para la prevención de Peligro Aviario y de la fauna en Colombia	Resolución 03530 del 13 de julio 2010.	Oficina de Comercialización e inversión Oficina Asesora Jurídica Secretaría de Seguridad Aérea Grupo de prevención de accidentes Grupo de operaciones Secretaría de Sistemas Operacionales Dirección de servicios a la navegación aérea Grupo de aeronavegación Grupo de procedimientos ATM Dirección de seguridad y supervisión aeroportuaria Dirección de desarrollo aeroportuario Grupo de gestión ambiental y control fauna. Otras entidades gubernamentales y No gubernamentales	Ordinariamente cada 6 meses	Gerente o administrador de cada aeropuerto.
Comité Técnico para la definición de obras civiles inconclusas	Resolución 267 de febrero de 2022 UAEAC	Director General de Aerocivil Secretario General Secretario de Servicios Aeroportuarios Jefe Oficina asesora Jurídica Jefe Oficina Asesora de Planeación Director Financiero Director Administrativo	Se reunirá en febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre de cada año.	Secretaría Técnica será ejercida por un servidor público designado por la Dirección de infraestructura y ayudas aeroportuarias



		Ordenador del gasto del nivel central y/o regional del respectivo contrato de obra		
Comité de Integración UAS a la Aviación Civil	Resolución 00636 del 29 marzo de 2022	Director General de la Aerocivil o su delegado, quien lo preside. Subdirector(a) General de la Aerocivil Secretario(a) de Autoridad Aeronáutica Secretario(a) de Servicios a la Navegación Aérea Secretario(a) de Centro de Estudios Aeronáuticos Secretario(a) de Tecnologías de la Información Directora(a) de Autoridad a los Servicios Aéreos Director(a) de Operaciones de Navegación Aérea Coordinador(a) del Grupo de Sistemas de Gestión SMS/SMES Navegación Aérea	Se citará a sesión ordinaria cada dos meses, sin embargo inicialmente se está citando a una sesión del comité mensual	El delegado para la realización de las sesiones está en cabeza del señor director de operaciones de Navegación Aérea, como secretario Técnico
Comité Sectorial de Equidad de Género	Resolución 0002830 de 05 julio de 2019	Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA -.	De manera ordinaria cada 3 meses	
Definió las directrices para la utilización de slots aeroportuarios en Colombia,	Resolución No 02062 de julio de 2017 por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1,3,6 y 13 de los RAC	Compañías Aéreas, explotadores aeroportuarios Aerocivil		
INTERNACIONALES				
Organización de Aviación Civil Internacional*	Convenio de Chicago 1944 y sus anexos Ley 12 de 1.947 por la cual se aprueba la convención sobre Aviación Civil Internacional firmada e Chicago Enel 7 de diciembre de 1.944. Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.	193 gobiernos signatarios dentro de los cuales está Colombia	La Asamblea de la OACI se reúne al menos 1 vez al año	Mauricio Ramírez Koppel
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC	País Miembro			

b. Instancias de participación internas

Tipo de Instancia (Comité, Junta, etc.)	Marco Normativo	Integrantes	Periodicidad Reuniones	Delegado
---	-----------------	-------------	------------------------	----------



Comité Institucional de Gestión y Desempeño	Resolución 635 del 29 marzo del 2022	12	Trimestral	N.A.
Comité Directivo	Resolución 00413 del 1 de marzo del 2022	14	Semanal	N.A.
Comité Interinstitucional de Coordinación de Control Interno	Resolución 3738 del 1 de diciembre del 2017	11	Semestral	N.A.
Comité de Contratación	Resolución 01942 del 8 de septiembre del 2021	7	Semanal	N.A.
Comité de Conciliación	Resolución 00298 de febrero 16	8	2 veces al mes	N.A.
Comité operativo de seguimiento, evaluación y control del convenio marco y derivado suscrito por las entidades de orden nacional (MT/ANI/AEROCIVIL/ Gobernación de Caldas, municipio de Manizales, INFICALDAS, INFIMANIZALES, municipio de Palestina, Asociación aeropuerto del café.	Establecido en la CLAUSULA DECIMA PRIMERA del convenio marco No. 19000958 H3	5	Se reúne en cualquier tiempo, de acuerdo con la necesidad y/o a solicitud de cualquiera de los miembros de este	N. A
Comité fiduciario del patrimonio autónomo AEROCAFÉ		8	se reúne obligatoriamente una vez al mes.	N. A
Comité Paritario de salud o vigía de seguridad y salud en el trabajo	Resolución 2363 del 16 de septiembre del 2015	16	1 vez al mes	N.A.
Comité Convenio Interadministrativo No. 20001043 de 2020 ISA – INTERCOLOMBIA que tiene por objeto construir la línea provisional y definitiva del tramo de línea de la Esmeralda – La Enea 230 kV, sobre la pista proyectada del Aeropuerto del Café	Establecido en la cláusula decima quinta, del convenio Interadministrativo No. 20001043 de 2020 ISA – INTERCOLOMBIA	3	Se reúne una (1) vez al mes, o cuando cualquiera de las partes lo solicite	N.A
Comité de UAS	Resolución número 00636 del 29 de Marzo del 2022			
Consejo Directivo del CEA	Decreto 1294 de Octubre de 2021	7	Mínimo 1 vez al año	N.A
Comité de Convivencia	Resolución 05767 del 17 de julio del 2012	8	Cada 3 meses	N.A.

10 ASUNTOS JURÍDICOS Y DE CONTROL

a. Acciones Judiciales

Relacione el estado de los procesos judiciales (medios de control) activos contra la entidad y los instaurados por la entidad y la clasificación por nivel de riesgo; así como, las Acciones Constitucionales contra la entidad, de acuerdo con lo siguiente:

- Tipo de acción
- Valor pretensiones



- Valor provisión (cuando aplique)
- Etapa procesal
- Fallo (en contra/a favor)
- Valor condena
- Estado del proceso
- Calificación riesgo procesal
- Valor pago
- Fecha pago

Por el tamaño del archivo se adjunta la respuesta en el Anexo 6. Estado de procesos judiciales.

b. Procesos disciplinarios

Relacione el estado de los procesos disciplinarios por etapas procesales, en curso, de acuerdo con lo siguiente.

- Dependencia
- Fecha de los hechos (para verificación del término de prescripción y caducidad)
- Etapa Procesal (indicar fecha – para verificación de no vencimiento del Proceso)

Por el tamaño del archivo se adjunta la respuesta en el Anexo 7. Procesos disciplinarios, aclarando que No es posible informar ni el nombre del Investigado, ni el nombre del Quejoso o Informante. Lo anterior, acatando las disposiciones ordenadas en el artículo 1151 de la Ley 1952 de 2019 (Código General Disciplinario).

c. Estado del sistema de control interno

Adjunte como anexo la hoja de conclusiones del último informe de evaluación independiente del estado del Sistema de Control Interno.

Relacione los planes de mejoramiento vigentes de acuerdo con lo siguiente:

- Código
- Nombre del plan
- Descripción del hallazgo
- Dependencia responsable
- Fecha de finalización

Teniendo en cuenta que la circular externa 100-006 de 2019 y el artículo 156 del Decreto 2106 de 2019, el informe de evaluación independiente del estado del Sistema de Control Interno que reemplaza el Informe Pormenorizado del Sistema de Control Interno se debía realizar a partir del 2020, se adjunta la hoja de conclusiones de los informes de evaluación independiente del estado del Sistema de Control Interno, del primero y segundo semestre de los años 2020 y 2021. (Se adjuntan conclusiones de 4 informes)

Por el tamaño del archivo se adjunta la respuesta en el Anexo 8. Informes de evaluación de control Interno.

d. Planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría General de la República

Adjunte como anexo los planes de mejoramiento derivados de auditorías de la Contraloría General de la Republica de la Entidad, cuando aplique.

Con relación a los planes de mejoramiento vigentes, la oficina de control interno registró Oportunidades de Mejora al Sistema de Control Interno en el aplicativo establecido para el efecto - ISOLUCION, derivados de los informes de evaluación independiente del estado del Sistema de Control Interno, teniendo en cuenta que, durante las vigencias 2020 y 2021 el Sistema de Control



Interno de la Aerocivil ha cumplido con los estándares de implementación, arrojando un porcentaje de cumplimiento adecuado pasando del 75% al 88%.

Lo anterior resulta de la implementación de Oportunidades de Mejora, tendientes a que los cinco (5) componentes interactúen de manera integrada dentro del marco de las líneas de defensa para apuntar al cumplimiento del 100%.

No obstante, las oportunidades de mejora quedan a criterio de las áreas el suscribir planes de mejoramiento por no corresponder a un Hallazgo como tal.

Se anexa el Plan de Mejoramiento Institucional de la Contraloría General de la República -CGR- con los Hallazgos resultantes de las Auditorías realizadas desde la Vigencia 2018 al primer trimestre del 2022.

Por el tamaño del archivo se adjunta la respuesta en el Anexo 9. Planes de Mejoramiento

e. Estado de riesgos de la entidad

Relacione los riesgos de la entidad con la siguiente información:

- Nombre del Riesgo
- Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)
- Indicar si los anteriores son de corrupción.

Por el tamaño del archivo se adjunta la respuesta en el Anexo 10. Riesgos Entidad

11 TEMAS PRIORITARIOS TÉCNICOS

La entidad se encuentra abordando algunos temas que por su importancia requieren de atención prioritaria y gestión inmediata por parte del nuevo gobierno; estos son:

Nro.	Tema	Descripción
1	Gestión predial y consecución de recursos para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro. Plan Maestro del Aeropuerto de Rionegro. Centro de Control de Rionegro	Consecución de los recursos y gestiones para la adquisición de predios necesarios para la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro, Antioquia. Se estima que la inversión puede ascender a \$2,5 billones, pero los valores se determinarán de acuerdo con el estudio y actualización del Plan Maestro que será contratado en la vigencia 2023. Igualmente, la gestión de recursos para la construcción del Centro de Control de Rionegro
2	Ampliación de pista norte del Aeropuerto Internacional de El Dorado	Gestión de recursos necesarios para la ampliación de 450 metros de la pista del Aeropuerto Internacional El Dorado y construcción de calles de salida rápida. Se estima que la inversión es cercana a \$800.000 millones de pesos.
3	Construcción Aeropuerto del Café - Etapa I	Gestionar con la región el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el otrosí No. 1 del Convenio Marco suscrito entre la nación y región: Gestión predial, entrega de Zedmes y cierre financiero de la Región de la infraestructura lado tierra a su cargo. Conocer el avance del DEMANDA ARBITRAL OHLA Vs. FIDUCIARIA SCOTIABANK COLPATRIA S.A. como vocera del patrimonio autónomo AEROCAFÉ.



		Gestionar el compromiso del contratista OHLA de la Fase 1, para que avance en la explanación y disposición de materiales; por cuanto está afectando la apertura de las licitaciones Fase 2 y Fase 3.
4	Retoma Aeropuertos de Cartagena, Cali y Barranquilla	Se requieren recursos adicionales para la retoma y mantenimiento de estos aeropuertos; para los dos primeros aeropuertos las concesiones terminan el 31 de diciembre de 2022 y para el caso de Barranquilla se incluye por las dificultades que actualmente tiene el contrato de Concesión.
5	Aeropuerto de Cravo Norte	Realizar la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y mantenimiento del lado aire y tierra del aeropuerto. El contrato tiene fecha de finalización el 31 de octubre de 2022, presentando como tema sensible controversia entre el contratista y la interventoría, sobre los estudios y diseños presentados
6	Aeropuerto de Popayán	Construcción nueva torre de control. El contrato finalizó el 12 de marzo con una ejecución del 38,49% reportado por la interventoría, la entidad se encuentra en proceso de recibo de las obras y cuantificación de las actividades faltantes del contrato para iniciar la nueva contratación.
7	Fortalecimiento UAS	Regulación e Integración de UAS-Drones a la Aviación Civil



ANEXOS

Anexo 1. Informe Ejecutivo Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Anexo 2. Apartes PND 2018-2022 Artículos Ley 1955 de 2019 y Plan Plurianual de inversiones.

Anexo 3. Vigencias Futuras 2018-2022

Anexo 4. Contratos de la Entidad.

Anexo 5. Contratos de Obra Pública

Anexo 6. Estado de procesos judiciales

Anexo 7. Procesos disciplinarios

Anexo 8. Informes de evaluación de control Interno

Anexo 9. Planes de Mejoramiento

Anexo 10. Riesgos de la Entidad.