

PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030

Fase I

RETOS

FORO SECTOR AÉREO 2030

¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?

RESUMEN EJECUTIVO

Bogotá, 9 y 10 de abril de 2018

TABLA DE CONTENIDO

1. ANTECEDENTES.....	4
2. PRINCIPALES RETOS DEL FORO SECTOR AÉREO 2030	5
2.1. LÍNEA DE ACCIÓN: COMPETENCIAS INSTITUCIONALES.....	5
2.2. LÍNEA DE ACCIÓN: CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD.....	5
2.3. LÍNEA DE ACCIÓN: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL ..	6
2.4. LÍNEA DE ACCIÓN: SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL	7
2.5. LÍNEA DE ACCIÓN: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO	8
2.6. LÍNEA DE ACCIÓN: DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR	9

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Líneas de Acción Foro Sector Aéreo 2030	4
---	---

FORO SECTOR AÉREO 2030 ¿HACIA DÓNDE DEBE IR LA AVIACIÓN EN COLOMBIA?

1. ANTECEDENTES

En el marco de la formulación del Plan Estratégico Aeronáutico con horizonte al año 2030, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a través de la Oficina Asesora de Planeación, del Centro de Estudios Aeronáuticos y con la colaboración de expertos del sector aeronáutico y de Directivos y funcionarios de la entidad, realizó durante los días 9 y 10 de abril de 2018 el Foro Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?

Este foro se constituye en un primer paso para la formulación del Plan Estratégico Aeronáutico el cual tiene como referente legal el mandato constitucional y la Ley 152 de 1994 “*Por la cual se establece la ley orgánica del Plan Nacional de Desarrollo*”, indicando en la parte general que contendrá los objetivos, metas y estrategias generales nacionales y sectoriales a corto, mediano y largo plazo. Adicionalmente es una herramienta que permite visualizar a futuro el crecimiento, desarrollo y modernización, acorde con los avances internacionales del sector y en línea con los demás sectores del transporte y de la economía colombiana.

Con lo anterior se garantiza que el Plan se encuentre armonizado con los lineamientos de política y necesidades del País.

Para la construcción de la política pública se identificaron seis (6) líneas de acción que sintetizan los diferentes campos de actuación del sector y cubren el ejercicio de planificación, desarrollo y ejecución de los diferentes aspectos del transporte aéreo colombiano; las cuales se describen a continuación:

Figura 1. Líneas de Acción Foro Sector Aéreo 2030



Fuente: Foro Sector Aéreo 2030. Centro de Estudios Aeronáuticos CEA - Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil Oficina Asesora de Planeación. Aerocivil.

2. PRINCIPALES RETOS DEL FORO SECTOR AÉREO 2030

2.1. LÍNEA DE ACCIÓN: COMPETENCIAS INSTITUCIONALES

Título de la nota de estudio:

“Aspectos institucionales de la organización de la aeronáutica civil en Colombia”

- a. Introducir mayor eficiencia en el fortalecimiento institucional de la entidad, consolidando la reforma establecida en el Decreto 823 de 2017.
- b. Superar las dificultades fiscales actuales, para suplir los cargos necesarios y atender las necesidades de personal generadas por el crecimiento del sector y la demanda del transporte aéreo en Colombia, a través de la exclusión de la Aerocivil del régimen de la ley 617 de techo fiscal.
- c. Fortalecer la regulación a través de la actualización y armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR).
- d. Crear una Junta Investigadora de accidentes, conformada por personal experto, como quiera que una de las principales funciones de este órgano es avalar los informes finales de las investigaciones de accidentes o incidentes.
- e. Identificar claramente y resolver conflictos de competencia entre las entidades relacionadas con el sector aeronáutico. Esclarecer la coordinación interinstitucional con la Superintendencia de Puertos y Transporte, para delimitar el alcance de las funciones de cada entidad y evitar duplicidades que afecten a los administrados. De ser necesario, estructurar y plantear reformas normativas que contribuyan a delimitar esas competencias
- f. Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional con Ministerio de Vivienda, departamentos y municipios para el desarrollo de nuevos proyectos bien sea de construcción, mantenimiento de infraestructura y de operación de aeropuertos nacionales, departamentales y municipales.

2.2. LÍNEA DE ACCIÓN: CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD

Títulos de las notas de estudio:

“La competitividad del transporte aéreo colombiano” y “La conectividad aérea en Colombia”

- a. Armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), a fin de simplificar trámites y procedimientos en los aspectos relacionados con los servicios regulares y no regulares. Ajustar los requerimientos propios de cada modalidad de manera que se enmarquen dentro de las propuestas de las LAR (119, 121, 135).
- b. Fortalecer la política aerocomercial y la regulación económica eliminando barreras de acceso al mercado, liberalización de tarifas, revisión de acuerdos multilaterales y bilaterales e incentivos, entre otros, a fin de lograr mayor competencia en el mercado y una industria más competitiva.

- c. Desarrollar una Política clara conjunta con el Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda para los aeropuertos que prestan Servicios Aéreos Esenciales.
- d. Desarrollar e integrar la política de turismo y paz del post conflicto. Promover conjuntamente con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la conectividad a través de esquemas flexibles, para prestar el servicio de transporte en los territorios aislados, en las rutas sociales operadas por Satena y la flota de aerotaxis.
- e. Continuar promoviendo la creación de aerolíneas de bajo costo. Buscar mecanismos que favorezcan y promuevan la reducción de tarifas y la creación de aerolíneas de bajo costo, de manera que el transporte aéreo esté al alcance de mayores sectores de la población.
- f. Formular una política pública que simplifique y reorganice el esquema de costos de la carga tributaria y de sobretasas a los tiquetes aéreos. Trabajar conjuntamente con la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG en un proyecto de norma que garantice la oferta de fuel oíl a precios competitivos y reduzca o elimine el diferencial en las regiones y los sobrecargos.
- g. Revisar la regulación tarifaria y la estructura de costos de los aeropuertos con el fin de explorar incentivos basados en desempeño para desarrollar oportunidades comerciales en la red aeroportuaria nacional, en conjunto con otros actores, en particular promotores de turismo en las regiones. Incentivar el crecimiento en el peso de los ingresos no aeronáuticos en los aeropuertos.

2.3. LÍNEA DE ACCIÓN: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Título de la nota de estudio:

“Desarrollo sostenible de la infraestructura aeronáutica en el sistema de aviación civil en Colombia: retos y oportunidades”

Red aeroportuaria Infraestructura para los servicios de navegación aérea:

- a. Fortalecer el Plan de Navegación Aérea para Colombia - PNA COL, como herramienta de planificación y realizar su actualización cada 2 años.
- b. Reconfigurar la red aeroportuaria del país a partir de las categorías establecidas en el Sistema Nacional del Espacio Aéreo (SINEA): aeropuertos ciudad región, troncales, regionales, para servicios aéreos esenciales
- c. Optimizar inversiones en la infraestructura de transporte aéreo en red (PNA-COL) y en línea con el Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI incluyendo las requeridas en aeródromos con rutas de servicios aéreos esenciales. (Reformulación de proyectos).
- d. Buscar y promocionar oportunidades de desarrollo comercial aeroportuario en las concesiones actuales y en los aeropuertos bajo la responsabilidad de Aerocivil.
- e. Revisar la regulación tarifaria y la estructura de costos de los aeropuertos con el fin de explorar incentivos basados en desempeño para desarrollar oportunidades comerciales

en la red aeroportuaria nacional, en conjunto con otros actores, en particular promotores de turismo en las regiones.

- f. Integrar la política de turismo y paz del post conflicto, promocionando el turismo como instrumento y continuar desarrollando servicios aéreos en zonas remotas y aisladas donde el transporte aéreo resulta esencial para la conectividad de las comunidades.

Desarrollo sostenible de la infraestructura:

- a. Implementar el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional -CORSA. Desarrollar la Regulación del Mercado de bonos de carbono.
- b. Analizar los impactos del ruido generados por el transporte aéreo, en las zonas alrededor de los aeropuertos y determinar las medidas para mitigarlos.
- c. Lograr la certificación ambiental de aeropuertos.
- d. Propiciar la utilización de biocombustible u otras fuentes de energía alternativas para minimizar y controlar las emisiones producidas por la utilización de la flota de transporte aéreo.

2.4. LÍNEA DE ACCIÓN: SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Título de la nota de estudio No. 1:

“Seguridad operacional – hacia la vigilancia de seguridad operacional basada en riesgos”

- a. Gestionar la separación de funciones: autoridad en Seguridad Operacional y de Aviación Civil del proveedor de servicios a la aviación (SNA-AEROP). Pasar de una vigilancia prescriptiva a una vigilancia basada en riesgos.
- b. Implementar la hoja de ruta que permita enfocar el ejercicio de los procesos de vigilancia basada en riesgos, en interacción con la gestión de seguridad operacional de las organizaciones.
- c. Disponer de mecanismos para la compilación, transformación y administración de datos de seguridad operacional (Safety BIG DATA), que permitan generar análisis estadísticos para la toma de decisiones.
- d. Desarrollar esquemas basados en evaluación de riesgos, aumentando la conciencia de los mismos y la respuesta ante ellos.
- e. Armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), alineados con el cumplimiento de los Anexos de la OACI.
- f. Fortalecer la reglamentación de aeronaves no tripuladas.
- g. Implementar el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) antes de diciembre de 2018.

- h. Propiciar que el Programa de Seguridad Operacional del Estado (PEGASO) esté preparado para enfrentar el reto del crecimiento de la industria del transporte aéreo.

Título de la nota de estudio No. 2:

“Seguridad de la aviación civil - hacia el fortalecimiento de la seguridad de la aviación civil”

- i. Desarrollar una hoja de ruta orientada a la implementación de un Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil alineado con el GASeP.
- j. Implementar el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS).
- k. Promover técnicas y tecnologías innovadoras orientadas al perfeccionamiento de las herramientas y recursos, alineando los procesos de seguridad con la facilitación.
- l. Implementar esquemas basados en evaluación de riesgos, aumentando la conciencia de los mismos y la respuesta ante ellos.
- m. Posicionar a Colombia como líder en temas de seguridad de la aviación civil y de la facilitación, fomentar el apoyo regional y aplicar las mejores prácticas de los Estados de la Región.

2.5. LÍNEA DE ACCIÓN: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

Título de la nota de estudio:

“Fortalecimiento de la industria aeronáutica colombiana”

- a. Contar con una industria aeronáutica cuyos productos estén debidamente certificados, aplicando estándares de calidad en la producción de piezas y partes, fabricación de aeronaves ligeras, e inmersa en la cadena de suministro de los fabricantes líderes de Aeronaves.
- b. Aplicar capacidades profesionales de alto perfil en el diseño, fabricación e integración de partes que le den valor agregado a los productos que deberán ser parte de la cadena de suministro en el mundo.
- c. Convertir a la autoridad aeronáutica en un ente fortalecido en los procesos de certificación de productos, contribuyendo con la industria en el crecimiento de la aviación.
- d. Proponer la creación de zonas francas especializadas para el mantenimiento de aviones y otros incentivos que promuevan el desarrollo de esa industria.
- e. Conformar un punto focal en el gobierno que agrupe y lidere la tríada industria, academia y estado.
- f. Lograr la inclusión de lo mencionado anteriormente, como respaldo en la política pública, en el próximo Plan Nacional de Desarrollo, indicando lo siguiente:

“Industria Aeronáutica. Se promoverá el desarrollo de la industria aeronáutica con enfoque en la triada industria – academia – estado, entendida como aquella para

contribuir a la expansión del transporte aéreo mediante el fortalecimiento de la certificación de productos aeronáuticos, promoviendo la transformación productiva y aplicando altas capacidades profesionales provenientes de la academia.

El Gobierno Nacional, a través de la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil – Aerocivil, con el apoyo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Defensa Nacional y Ministerio de Transporte, realizará las actividades de coordinación necesarias para la implementación de una hoja de ruta conforme con la metodología definida para el efecto por el Departamento Nacional de Planeación.”

2.6. LÍNEA DE ACCIÓN: DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

Título de la nota de estudio:

“Articulación de los actores que intervienen en el fomento del desarrollo integral y sostenible del talento humano para el sector aeronáutico”

- a. Conectar la tríada (industria – estado – academia) para gestionar las políticas para el desarrollo del talento humano.
- b. Suscribir memorandos de entendimiento con entidades extranjeras para el reconocimiento mutuo de competencias y certificados, para que la gente que estudie en Colombia pueda tener otras perspectivas y horizontes. De igual forma se debe realizar con estudiantes extranjeros, que permitan intercambiar experiencias y conocimientos.
- c. Extender la oferta educativa de educación superior y de educación continuada, dada la disponibilidad de infraestructura de la Aeronáutica y con este modelo fortalecer los procesos de descentralización académica.

Bogotá, mayo 7 de 2018