



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Plan de acción | 2019

Cómo vamos

IV Trimestre de 2019
Oficina Asesora de Planeación



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
1. PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL 2019	6
1.1. METAS ESTRATÉGICAS-COMPROMISOS-OBJETIVOS INSTITUCIONALES	6
1.1.1. Institucionalidad.....	9
1.1.2. Conectividad.....	17
1.1.3. Competitividad.....	21
1.1.4. Infraestructura y sostenibilidad ambiental.....	26
1.1.5. Industria aeronáutica y cadena de suministro.....	36
1.1.6. Desarrollo del talento humano en el sector.....	40
1.1.7. Seguridad operacional y de la aviación civil	43
1.1.8. Transformación institucional a la modernidad.....	51
1.1.8.1 TALENTO HUMANO	56
1.1.8.2 SISTEMA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO	56
1.1.8.3 PROCESOS	56
1.1.8.4 TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES - TIC'S.....	58
1.1.8.5 CONTROL INTERNO.....	59
1.1.8.6 ANTICORRUPCIÓN.....	62
1.1.8.7 POSICIONAR Y CONSOLIDAR EL QUEHACER JURÍDICO DE LA ENTIDAD FRENTE AL SECTOR.....	62
1.2. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL 2019.....	64
1.2.2.1. Variaciones en la Programación Presupuestal	68
1.2.2.2. Variaciones en la Programación Presupuestal	74
1.3. METAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PND 2018 - 2022.....	74
2. RESULTADOS	75
3. RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES	76

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019	7
Tabla 2. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD	10
Tabla 3. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo CONECTIVIDAD	18



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 4. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD	22
Tabla 5. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	26
Tabla 6. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO	36
Tabla 7. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR	41
Tabla 8. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	44
Tabla 9. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	53
Tabla 10. Situación presupuestal	64
Tabla 11. Ejecución presupuestal a 31 de diciembre de 2019	66
Tabla 12. Metas Presupuestales Vs ejecución presupuestal	66
Tabla 13. Ejecución Presupuestal Gastos de Funcionamiento	66
Tabla 14. Variaciones – Movimientos Presupuestales - Gastos de Funcionamiento.....	68
Tabla 15. Distribución recursos en los Programas de Inversión.....	68
Tabla 16. Ejecución mensual del cumplimiento de las metas de ejecución presupuestal	69
Tabla 17. Ejecución presupuestal Programa 2403	71
Tabla 18. Ejecución presupuestal Programa 2409	73
Tabla 19. Ejecución presupuestal Programa 2499	73
Tabla 20. Ejecución presupuestal Reservas Presupuestales (Por Área)	74
Tabla 21. Indicadores SINERGIA	75
Tabla 22. Resultados Plan de Acción	75

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades el Plan de Acción 2019.....	8
Gráfico 2. Avances de las actividades del plan de acción 2019 al cuarto trimestre	9
Gráfico 3. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INSTITUCIONALIDAD.....	10
Gráfico 4. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: CONECTIVIDAD.....	17
Gráfico 5. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: COMPETITIVIDAD	21



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 6. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	26
Gráfico 7. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO.....	36
Gráfico 8. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR	41
Gráfico 9. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	44
Gráfico 10. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	52
Gráfico 11. Comparativo Apropiación 2018 Vs 2019.....	65
Gráfico 12. Esquema de la inversión asociada a los objetivos institucionales del Plan de Acción	69
Gráfico 13. Comportamiento mensual de la ejecución presupuestal de los recursos de inversión	70

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa de rutas Aerotaxis, resolución 280 de 2019	20
--	----



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INTRODUCCIÓN

El informe cómo vamos del cuarto trimestre de 2019 que presentamos, contribuye a entender los avances de la organización en el cumplimiento del Plan de Acción institucional 2019, que se encuentra encadenado al Plan Estratégico Institucional y éste a su vez al Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, y da una perspectiva del desempeño general de la organización junto con los resultados de la ejecución presupuestal frente a los proyectos de inversión, hoy con un enfoque integral, estructurados coherentemente con la estrategia y entendidos desde los roles de autoridad, prestador de servicios e investigación de accidentes.

De igual forma pretende dar a entender ampliamente el sector aéreo, su actividad y la creación de valor para la comunidad, concentrándose en la gestión y los logros alcanzados por cada área de la entidad, para enfocar los esfuerzos en los factores más importantes, al entender los riesgos y los problemas que, en la ejecución de todo plan, hacen del actuar dinámico y ajustable al cambio del entorno y de la misma aviación.

El Plan Estratégico Institucional contiene la estrategias que nos permite trabajar continuamente en la construcción de una verdadera transformación del transporte aéreo que, armonizada con las expectativas de crecimiento de la economía y del sector aéreo, abren el camino para mirar con optimismo el rumbo de la Aviación Civil Colombiana y su importancia en la integración de las regiones para un futuro con más equidad desde el "*Pacto por Colombia Pacto por la equidad*" y a desarrollar lo plasmado en el "*Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional*", enfocándonos en la competitividad y conectar a la población con los mercados y servicios.

Nuestro Director General nos motiva a aportar arduamente en el proceso transformador para continuar aumentando la conectividad de Colombia de forma sostenida en los próximos años por medio del fortalecimiento institucional de la UAEAC, para lograr influenciar positivamente a los proveedores de servicio en mejorar continuamente la seguridad operacional, identificando y mitigando oportunamente los riesgos de forma colaborativa de la mano de una planificación oportuna de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea para acompañar y responder adecuadamente al crecimiento sostenible del transporte aéreo.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Cómo vamos
IV Trimestre de 2019



1. PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL 2019

El Plan de Acción institucional 2019, conformado por componentes que miden las Gestiones desarrolladas por la entidad para el cumplimiento de su misión y visión al 2030: Metas estratégicas – Compromisos - Objetivos institucionales, Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 y el comportamiento de la ejecución presupuestal en los conceptos de inversión, funcionamiento, servicio a la deuda y reserva presupuestal 2018 (en ejecución 2019).

- **Metas estratégicas – Objetivos y Compromisos Institucionales:** Su seguimiento determina el avance al cumplimiento de los compromisos y objetivos institucionales trazados en el Plan Estratégico Institucional 2019 - 2022, las cuales con las actividades fueron establecidas por las áreas, manteniendo una dirección permanente hacia la visión 2030.
- **Comportamiento ejecución presupuestal:**
 - **Presupuesto - Gastos de Funcionamiento, Servicio a la Deuda Pública e Inversión 2019:** Este seguimiento corresponde a la ejecución de los compromisos y obligaciones presupuestales a cierre del 31 de diciembre de 2019, los cuales se comparan frente a las metas pactadas con el Ministerio de Transporte.
 - **Reserva Presupuestal 2018 (en ejecución 2019):** Es el seguimiento a la ejecución de la reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2018.
- **Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia - Pacto por la Equidad”:** La información suministrada en este componente de la evaluación, servirá de insumo para reportar a la Presidencia de la República, Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, los avances de los compromisos incluidos en el PND 2018 – 2022 “

1.1. METAS ESTRATÉGICAS-COMPROMISOS-OBJETIVOS INSTITUCIONALES

Reflejan los compromisos, metas, indicadores y actividades definidos por la entidad para materializar el Plan Estratégico Institucional 2018 – 2022, Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y el elemento transformacional como motor de la visión 2030 que contiene nueve (9) aspectos transversales: el talento humano que la conforma, su estructura, la gestión del conocimiento, los procesos, el control interno, las tecnologías de la información y las comunicaciones, la lucha contra la corrupción, el posicionamiento del quehacer jurídico y el fortalecimiento de las direcciones regionales aeronáuticas; para alcanzar el desarrollo del sector de transporte aéreo de manera ordenada, segura y sostenible.



La Alta Dirección de la Aerocivil, representada por la Dirección General, las Oficinas y las Secretarías, ha asumido el liderazgo frente a los objetivos institucionales, de la siguiente manera:

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019

ÁREA	Institucionalidad	Conectividad	Competitividad	Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental	Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro	Desarrollo del Talento Humano en el Sector	Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Transformación a la Modernidad
Dirección General	X						X	X
Subdirección General	X				X			
Oficina Asesora de Planeación	X	X	X	X	X			X
Oficina de Transporte Aéreo	X	X	X	X				
Oficina de Control Interno								X
Oficina de Comercialización			X	X				
Oficina Asesora Jurídica								X
Oficina de Registro							X	
Centro de Estudios Aeronáuticos						X		X
Secretaría de Sistemas Operacionales	X		X	X			X	X
Secretaría General						X		X
Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	X	X	X		X		X	

En términos globales, el Plan de Acción 2019 de la entidad se compone de ocho (8) Objetivos Institucionales, los cuales se desarrollan a través de 69 compromisos, 103 metas y 380 actividades de gestión.

Es necesario indicar, para la correcta interpretación del Gráfico 1, que éste muestra la participación de las áreas estratégicas de la entidad en la gestión de los objetivos institucionales, y los resultados frente al cumplimiento de la programación de las actividades asociadas a cada meta y compromiso, de tal manera que solo se reflejan aquellas actividades que a 31 de diciembre de 2019 alcanzaron un valor igual o superior a lo programado.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

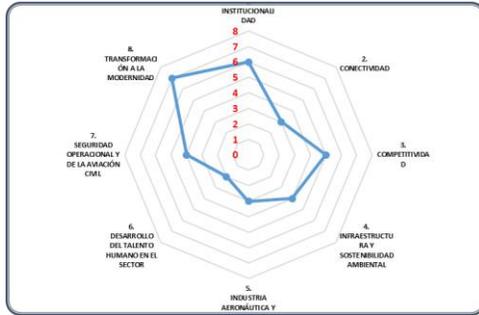


La movilidad es de todos

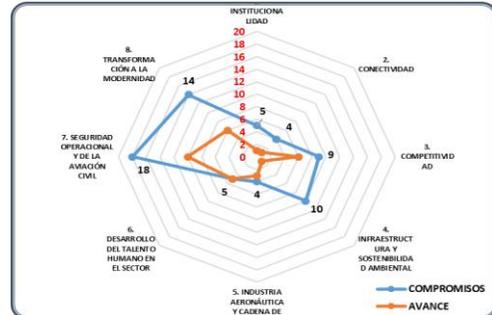
Mintransporte

Gráfico 1. Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades el Plan de Acción 2019

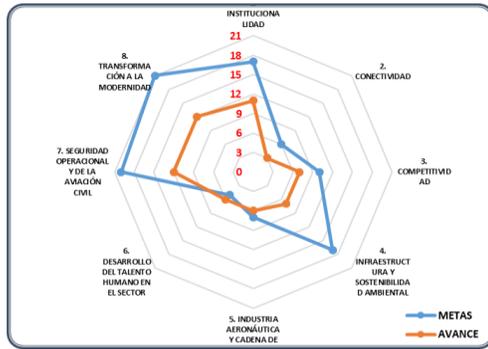
Participación de las áreas de la Alta Dirección en cada objetivo institucional



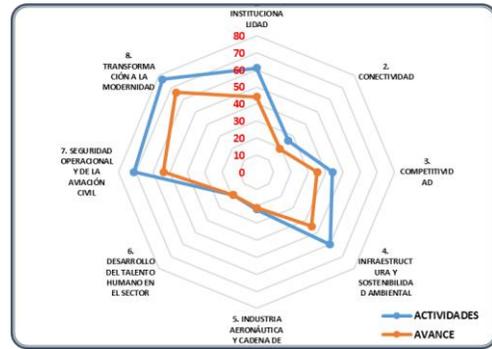
Cumplimiento de los compromisos programados en cada objetivo institucional



Cumplimiento de las metas programadas en cada objetivo institucional



Cumplimiento de las actividades programadas en cada objetivo institucional



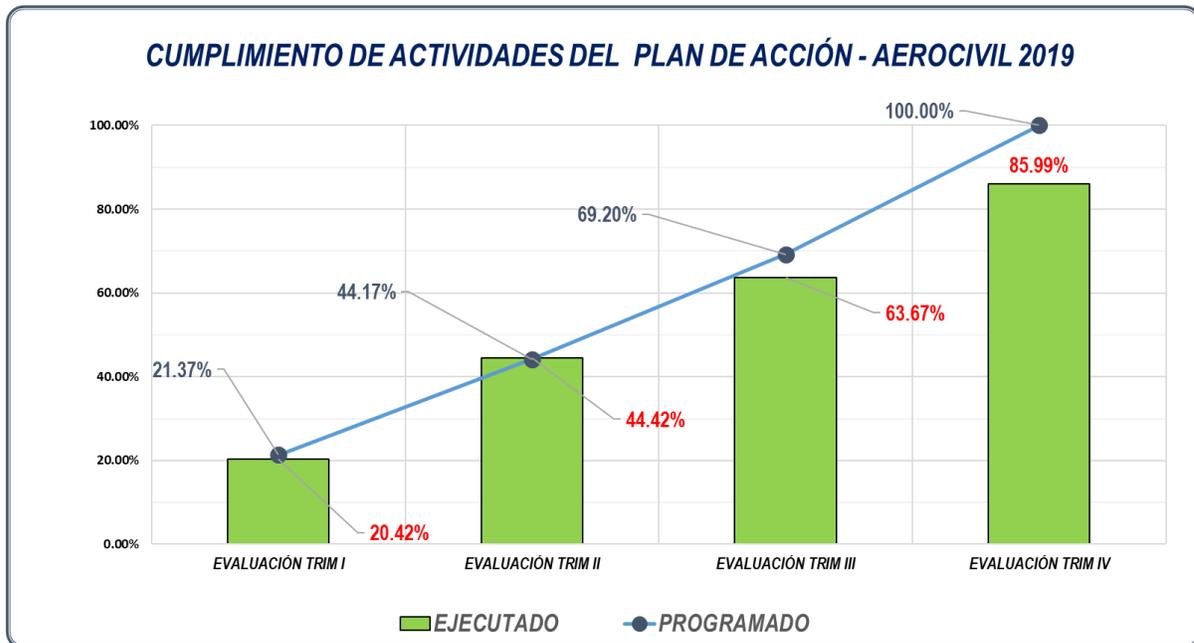
Es importante evidenciar que el avance de las gestiones realizadas por la entidad al cuarto trimestre de 2019 se ven reflejadas principalmente en las actividades que impactan en los resultados de las metas y los compromisos de los objetivos institucionales.

A continuación, en el Gráfico 2 que el avance del cuarto trimestre corresponde al 85.99%, frente al 100% programado.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Gráfico 2. Avances de las actividades del plan de acción 2019 al cuarto trimestre



A continuación, se presentan los avances en la gestión global de los objetivos institucionales que conforman el Plan de Acción 2019:

1.1.1. Institucionalidad

El objetivo institucional corresponde a consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo así a la aviación civil colombiana.

En el Gráfico 3 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 86.17% frente a lo programado del 100%.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Gráfico 3. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INSTITUCIONALIDAD



A continuación, en la Tabla 2 se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 2. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD

COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
A. Lograr que el Estado Colombiano reconozca el carácter estratégico de la aviación civil, fortaleciendo las competencias de la autoridad aeronáutica.	A1. Establecer mecanismos de coordinación con otras Entidades del Sector que permitan delimitar el alcance de las funciones de cada entidad y evitar duplicidades que afecten la aviación civil.	73%	100%
	A2. Realizar cuatro (4) Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, incluyendo uno de revisión estratégica e innovación para verificar el avance del plan y tomar correctivos.	75%	100%
	A3. Establecer un momento de encuentro a través del cual el Estado Colombiano exponga el carácter estratégico de la aviación civil, y afiance sus competencias como autoridad aeronáutica.	100%	100,0%
	A4. Ofrecer al sector y a la industria un espacio de integración, en el cual se presenten los productos y servicios, fomentando la realización de negocios que fortalezcan su crecimiento y desarrollo y permitan impulsar la apertura de nuevos mercados como proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región, entre otros.	100%	100,0%
	A5. Ejecutar una estrategia de comunicación de la información institucional encaminada a fortalecer el carácter estratégico de la Aviación Civil generando en la comunidad una cultura de confianza y credibilidad.	75%	100%



COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
B. Ser una autoridad de aviación civil que la comunidad aeronáutica identifique por su capacidad de actuación y respuesta, dentro de un amplio espectro de facultades, que darán confianza a los usuarios del transporte aéreo y a la OACI.	B1 Suscribir 4 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU), con otras Autoridades o entidades Internacionales.	90%	96%
	B2 Materializar el aprovechamiento de 3 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU) ya firmados	90%	100%
	B3 Finalizar las actuaciones administrativas sancionatorias que provienen del 2018 por violaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	96%	96%
C. Contar con un centro de investigación de accidentes aéreos, con tecnología y expertos que desarrollen autónomamente con oportunidad y calidad los procesos de investigación, para prevenir futuros accidentes e incidentes en la aviación civil. y consolidar las redes de apoyo a víctimas y familiares de accidentes aéreos.	C1 Adecuar y dotar el 75% de las áreas del Centro de Investigación de Accidentes	10%	10%
	C2 Finalizar el 100% de las investigaciones de eventos pendientes de los años 2015 - 2017.	100%	100%
	C3 Finalizar el 60% de las investigaciones de eventos ocurridos en el año 2018.	60.4%	100%
	C4 Finalizar el 20% de las investigaciones de eventos que ocurran en el año 2019	25%	100%
	C5 Implementar Plan de Acción Emergencia -PAE- Aerocivil	42%	100%
	C6 Elaborar y difundir Circular Informativa para Explotadores Aéreos	42%	80%
D. Prestar los servicios de navegación aérea bajo una estructura orientada hacia el usuario y vinculada al Plan de Navegación Aérea, para el desarrollo del Sistema Nacional del Espacio Aéreo.	D1 Actualizar y revisar el Plan de Navegación Aérea - PNA COL orientándolo hacia el prestador de Servicios a la Navegación Aérea, los niveles de servicio, la estructura y el usuario.	88%	96%
E. Consolidar unidades integrales prestadoras de servicios aeroportuarios descentralizadas que soporten el crecimiento del transporte aéreo en Colombia.	E1 Estructurar e implementar el nuevo Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas.	40%	49%
	E2 Desarrollar, consolidar y poner en operación el Modelo de Gerencias Integrales para los aeropuertos troncales y la Ciudad Región.	12%	24%

COMPROMISO A

META A1: La Oficina Asesora de Planeación ha contribuido de manera significativa en la estructuración de la reglamentación del artículo 103 de la Ley 1955 de 2019 del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, incluyendo la definición de criterios de priorización y memoria justificativa del mismo; también efectuó comentarios a la propuesta de reglamentación de otros artículos de la Ley del Plan.

Igualmente, realizó análisis de propuestas de diferentes proyectos de reglamentación para el fortalecimiento de la institucionalidad, tomando como base lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en el que se adopta para el sector de transporte aéreo el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con la visión de *“movilizar 100 millones de pasajeros año y duplicar el transporte de carga, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia”*.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Por otra parte, es importante anotar que se cuenta con un análisis detallado de la normatividad del sector, de acuerdo con las diferentes competencias Institucionales, de cada entidad o institución que de alguna manera comparte funciones con Aerocivil.

Lo anterior considerando que la Aerocivil es la máxima autoridad de la Aviación Civil Colombiana en las funciones específicas de vigilancia, inspección, control y prevención e intervención de todas las actividades que utilicen el espacio aéreo para fines civiles, en dicha calidad actuará para salvaguardar la seguridad operacional y de la aviación civil en coordinación con las demás entidades del estado que correspondan.

META A2: En la consecución de esta meta se logró el cumplimiento de los siguientes Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030: a) Sector Aéreo - Aviación No Regular y Servicios Aéreos Esenciales b) IX Edición de la Feria Aeronáutica F-AIR, específicamente en la Agenda Académica de la Feria en la cual se abordaron los diferentes ejes del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con la participación de expertos internacionales y nacionales c) Segundo Encuentro de Investigación, Desarrollo e Innovación en el Sector Aeronáutico, con el fin de fomentar e incentivar la investigación y el desarrollo aeronáutico mediante el conocimiento de avances tecnológicos d) Foro 2.5 Cumbre Internacional de seguridad operacional 2019 y e) Primer encuentro de mujeres de la Aviación con el propósito de promover la equidad de género y el empoderamiento de la mujer en el desarrollo estratégico del sector y crear conciencia en las jóvenes y mujeres sobre las oportunidades de crecimiento personal y profesional en el sector aeronáutico.

En términos de las actividades planteadas en el Plan de Acción reflejadas en la asistencia, participación y resultados se considera el cumplimiento total de la meta de acuerdo con lo programado en el plan de acción.

META A3: La meta se cumplió en un 100% se desarrollaron las actividades definidas culminando con éxito la IX Edición de la Feria Aeronáutica Internacional F AIR COLOMBIA.

Las actividades asociadas a esta meta no continúan, las labores de la preparación de la próxima versión de la Feria 2022, hacen parte de las funciones que debe desarrollar el Grupo. Se deben replantear las actividades para cumplir la meta de “establecer un momento de encuentro a través del cual el Estado Colombiano exponga el carácter estratégico de la aviación civil, y afiance sus competencias como autoridad aeronáutica”, por parte de la Subdirección General.

META A4: Se entregó y publicó el informe con los resultados y se puede consultar. El número de empresas participantes en la IX Edición de la Feria Aeronáutica Internacional F AIR COLOMBIA



Para la meta de “ofrecer al sector y a la industria un espacio de integración, en el cual se presenten los productos y servicios, fomentando la realización de negocios que fortalezcan su crecimiento y desarrollo y permitan impulsar la apertura de nuevos mercados como proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región, entre otros” deben plantearse nuevas actividades y responsabilidad al interior de la entidad.

META: A5: En lo referente a esta meta, en el cuarto trimestre se continuó con las actividades de comunicación tales como boletines y/o comunicados de prensa, material video gráfico, así como campañas y demás información relacionada con rutas, inversiones, seguridad operacional y temas de impacto social y/o ambiental, que permitieron mantener informada a la comunidad durante la vigencia. Presentó un avance de sus actividades del 100%.

Acorde con el indicador planteado: Número de comunicaciones calificadas como institucionales/ 12, se cumplió lo propuesto para el 2019.

Esta Meta dada su impacto en la comunicación de la información debe continuar la próxima vigencia 2020, se recomienda revisar el indicador para establecer una mejora que permita una medición más efectiva y que apunte al logro de la meta propuesta, compromiso y objetivo institucional.

COMPROMISO B

META B1: La meta se cumplió al 100%_se firmaron los 4 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU). definidos. Aprovechar los MoU suscritos, debe ser parte de la dinámica institucional; por tanto

La meta continua para el año 2020, replanteando las actividades.

META B2: Para este compromiso se logró el cumplimiento de la meta en un 100%, se adelantaron reuniones con las áreas internas de Aerocivil, para que hagan uso del apoyo y asistencia técnica definidos en los acuerdos con los Estados en temas específicos que se requieren. Se presentó a la Dirección General los documentos requeridos para la firma de Anexos.

La meta continua para el año 2020, replanteando las actividades.

META B3: Se aclara que la línea base de este indicador es de 6.805 casos de violaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia acumuladas a diciembre de 2018; de este total 120 corresponden al año 2014; 301 al año 2015; 508 al año 2016; 1.490 al año 2017 y 4.386 al año 2018. A 31 de diciembre de 2019 se evidencia una gestión del 89% en las actuaciones que desarrolla el grupo de vigilancia aerocomercial



de la Oficina de Transporte Aéreo, el cual logró resolver 6.532 quejas mediante la aplicación del debido proceso.

En cuanto al indicador, se evidencia que, de las quejas recibidas por los usuarios del transporte aéreo, el 89% (Número de Sanciones 1439/Número total de procesos 6805) obtuvieron una sanción y un cierre, las cuales se describen a continuación:

Tabla 3. Gestiones en Actuaciones Sancionatorias

Gestión Actuaciones Sancionatorias		
TOTAL, QUEJAS 31 DICIEMBRE DE 2018		6.805
FALLO	AI IV TRIMESTRE 2019	691
PAGOS 50%	AI IV TRIMESTRE 2019	728
PAGOS 100%	AI IV TRIMESTRE 2019	20
ARCHIVOS	AI IV TRIMESTRE 2019	4647

Este compromiso debe continuar durante la vigencia 2020, siendo absolutamente necesario definir la base del indicador y redefiniéndose las actividades y el indicador, que se deben realizar para el cumplimiento.

COMPROMISO C

META C1: La evaluación de este compromiso terminó la vigencia con un avance del 10%, relacionada con la gestión propuesta al inicio del año 2019. El avance no fue mayor debido a que fue necesario redefinir la estrategia para el cumplimiento del compromiso. Las nuevas condiciones se relacionan con la construcción de una nueva infraestructura, en lugar de adecuar un espacio existente. Las actividades que genera la nueva alternativa no son asimilables a las actividades inicialmente propuestas. Por lo anterior, y como el objetivo es contar con un centro de investigación de accidentes, es necesario que el compromiso estratégico y sus elementos constitutivos sea continuado durante la vigencia 2020, adecuando las actividades, el indicador y la meta de forma que pueda visualizarse periódicamente el avance del mismo.

La medida adoptada por el Grupo de Investigación de Accidentes, para mitigar la condición de riesgo de incumplimiento al no poder contar con el 75% de las áreas adecuadas, se enrutó hacia las gestiones tendientes a lograr la aprobación de cupo de Vigencias Futuras, con el objetivo de contratar desde la vigencia 2019 los “*Estudios, diseños y obtención de autorizaciones de empresas prestadoras de servicios públicos, entidades distritales, curaduría y demás entidades públicas y/o privadas; requeridas para la construcción del centro de investigación de accidentes aéreos, y su interventoría*”, entregable que será el insumo para la contratación de las obras físicas durante el 2020. De esta actuación, puede decirse que se avanzó hasta el punto de dejar firmado el contrato de Estudio y diseños anunciado.



Se recomienda dar continuidad al compromiso para la vigencia 2020, ajustando la meta, el indicador y su fórmula. Las actividades que sean propuestas deberán reflejar la secuencia lógica hasta disponer la infraestructura requerida para el centro de investigación de accidentes, con la previsión de las acciones necesarias que generen los hitos de verificación suficientes, por ejemplo, contratación de obra, recibo de obras, puesta en funcionamiento.

METAS C2, C3, C4 La gestión de las metas C2 a C4 es satisfactoria, reportando el cumplimiento de cada una en su totalidad. Se alcanzaron las metas trazadas de cerrar el 100% de las investigaciones pendientes de los años 2015 – 2017, el 60% de las investigaciones de eventos del 2018 y el 20% de los eventos de la vigencia 2019.

Se recomienda generar un compromiso específico para este conjunto de actividades, las cuales deben continuar durante la vigencia 2020, al ser estas las que justifican la existencia y actuar del Grupo de Investigación de Accidentes, proponiendo meta, indicador y fórmula apropiadas.

METAS, C5 y C6: Las metas C5 se cumplió en su totalidad y la meta C6 no alcanzó la calificación máxima a pesar de las acciones de difusión de la Circular Informativa para Explotadores Aéreos.

Se recomienda generar un compromiso específico para este conjunto de actividades que permitan medir el avance en la implementación del PAE. Respecto de la meta Elaborar y difundir Circular Informativa para Explotadores Aéreos, se recomienda mutar la meta y su indicador de tal manera que se pueda realizar seguimiento a la implementación de la circular.

COMPROMISO D

META D1: El Plan de Navegación Aérea para Colombia es un producto de la Planeación Estratégica de la Aerocivil en su calidad de **Proveedor de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios**; atiende las necesidades operacionales para que el sector aeronáutico siga creciendo como un sistema integrado de navegación aérea operacionalmente seguro, eficiente y sustentable, desde el punto de vista ambiental. Nuestro Plan de Navegación está alineado con los planes mundial y regional de navegación aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional–OACI; a nivel nacional atiende los requerimientos del Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022, ***“Pacto por Colombia. Pacto por la equidad”***.

Esta meta en el IV trimestre, tiene un avance del 90% para la actualización y publicación del PNA COL; por tanto, no se cumplirá esta actividad para 2019 y tampoco la meta por el proceso de publicación del anexo de inversiones del Volumen 2 del PNA COL, dejando la meta en un 96% para 2019, esta meta se informa continúa para 2020.



Se observa que las áreas que hacen parte del Proveedor de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios deben comprometerse más en su actualización y se encuentra recomendable que su consulta debe ser de obligatoria por los estructuradores de procesos contractuales. En el caso de incorporación de profesionales por prestación de servicios debe planificarse una capacitación coordinada por la Secretaria de Sistemas Operacionales y el Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA.

El anexo de inversiones planificadas en el Volumen II del PNA-Col, es dinámico por tanto esta meta debe continuar en el 2020.

COMPROMISO E

La Aerocivil busca con esta meta gestionar sus servicios aeroportuarios, tales como: Servicio salvamento y extinción de incendios SEI, servicios médicos, seguridad de la aviación civil AVSEC, facilitación aeroportuaria – FAL; gestión ambiental y sanitaria, operaciones de aeródromo, infraestructura en aeródromos y estaciones, ayudas visuales y sistemas de energía de manera coordinada y sinérgica con los diferentes niveles de la entidad, empleando herramientas de gestión integral que se encarguen de aportar soluciones, con el objetivo de controlar, integralmente y de forma eficaz, las distintas variables que son clave en los aeropuerto troncales, la Ciudad Región Eldorado y las Dirección Regional.

META E1: Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas: Las actividades 3 y 4 el nuevo modelo de gestión de las Regionales Aeronáuticas que se ha venido trabajando fue presentado a la Dirección de Talento Humano y se ha puesto en discusión con el equipo que adelanta el estudio de Rediseño organizacional; SSO realizó una primera socializó al Comité Directivo y a las Direcciones Regionales, el nuevo modelo dejando la meta para 2019 con un 49% de avance.

La Oficina Asesora de Planeación recomienda continuar con esta meta durante el 2020, lo cual permitirá fortalecer la gestión de las Direcciones Regionales Aeronáuticas.

META E2: Modelo de Gerencias Integrales para los aeropuertos troncales y la Ciudad Región Eldorado. Esta meta busca estructurar un modelo para el seguimiento, control, coordinación, articulación y gestión técnica y administrativa de los proyectos de inversión de la Aerocivil

La Secretaria de Sistemas Operacionales informó que esta meta no se cumplirá para 2019, no obstante, reporta que se ha avanzado en la elaboración y estructuración del modelo y se alcanzó para 2019 un 24% de avance.



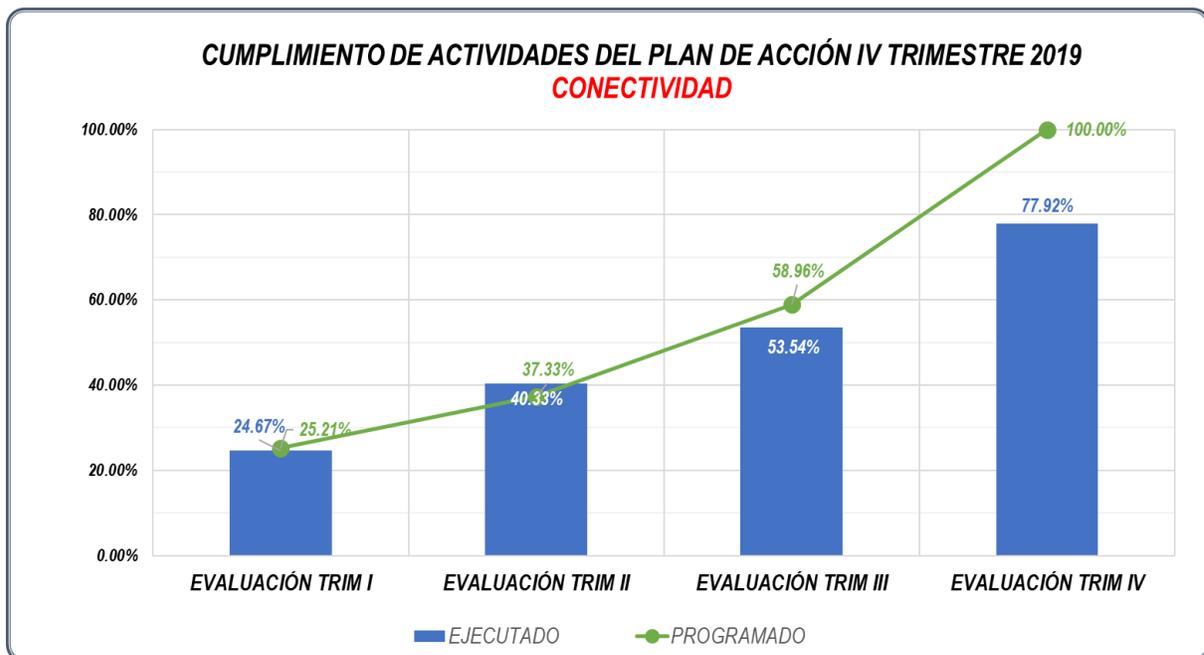
La Oficina Asesora de Planeación recomienda continuar con esta meta durante el 2020, lo cual permitirá fortalecer la gestión de los proyectos de inversión de los aeropuertos troncales.

1.1.2. Conectividad

El objetivo institucional corresponde a construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora.

En el Gráfico 4 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a dicho objetivo, evidenciando un avance del 77.92% frente a lo programado del 100%.

Gráfico 4. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: CONECTIVIDAD



A continuación en la Tabla 3, avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo CONECTIVIDAD, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).



Tabla 3. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo CONECTIVIDAD

COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
A. Promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo, mediante una política aerocomercial que facilite la conexión global de Colombia y amplíe las oportunidades de desarrollo.	A1. Suscribir y/o actualizar 9 instrumentos bilaterales liberalizados.	89%	100%
	B1. Modificar y actualizar la Norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia resaltando la racionalización de los requisitos para el acceso al mercado aéreo y las modalidades del transporte aéreo.	50%	50%
B. Facilitar el acceso a los mercados nacionales mediante la eliminación de trámites y barreras, que incentiven la industria a innovar y operar una red de servicios creciente.	B2. Aumentar las frecuencias y conectividad de los aeropuertos troncales concesionados mediante un Foro de análisis de conectividad aérea para planificar las estrategias comerciales con participación de las Entidades Regionales, Ministerio de Turismo, Cámaras de Comercio y las Aerolíneas de pasajeros y de carga.	81%	100%
	B3. Contar con al menos 15 rutas debidamente Autorizadas a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y a las empresas de servicios regionales para que puedan ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a la hora o cantidad de los vuelos semanales o mensuales, pudiendo publicitarlos en los lugares hacia o desde donde los operan, pactar contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero y efectuar reservas para los mismos.	81,25%	100%
C. Desarrollar la política para la prestación de servicios aéreos esenciales, que facilite la integración de las zonas apartadas del país, mediante una red de servicios de transporte aéreo apoyada desde el Gobierno Nacional.	C1. Propuesta de política pública para los Servicios Aéreos Esenciales.	0%	87.5%
D. Promover la conectividad interurbana o regional, facilitando la operación de helicópteros desde una infraestructura pública adaptada a la operación 24 horas, a fin de explotar las oportunidades que brindan estos equipos.	D1. Elaborar un estudio de factibilidad de la operación de helicópteros en Colombia que recomiende cómo mejorar su operación, incluyendo la operación 24 horas y las posibilidades de su desarrollo.	20%	30%



COMPROMISO A

META A1: De acuerdo con el objetivo de promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo que faciliten la conexión global de Colombia y amplíe las oportunidades de desarrollo, se determinó la meta de suscribir y/o actualizar 9 instrumentos bilaterales liberalizados durante el 2019. Es importante mencionar que este compromiso hace parte de los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, con una meta total para el cuatrienio de 75 acuerdos suscritos, por lo que esta meta deberá continuar en la próxima vigencia.

El avance registrado para el IV trimestre de 2019, supera el 100%, valor que es superior la meta programada del 58%. Durante la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos, ICAN 2019 realizada en el mes de diciembre en Jordania, se firmaron 7 acuerdos más, logrando un total de 69 acuerdos en lo corrido del año.

Es importante mencionar que, en ese mismo encuentro, Colombia recibió en la ciudad de Aqaba, Jordania, la bandera por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, para realizar la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos, ICAN 2020, el mayor evento mundial en materia de negociaciones de acuerdos de servicios Aéreos de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.

COMPROMISO B

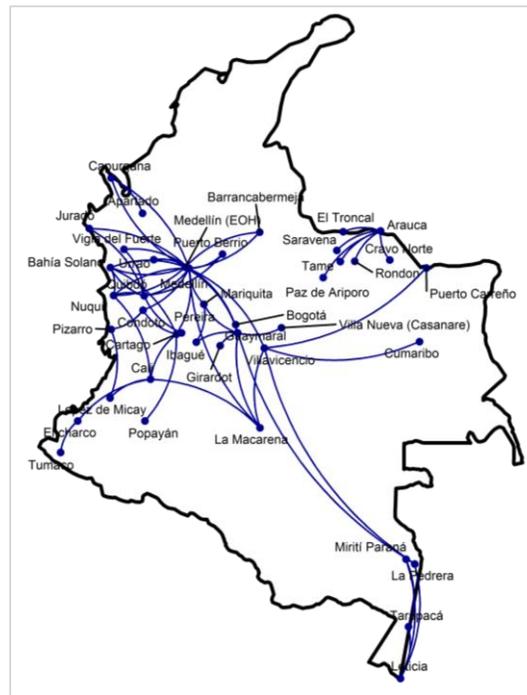
META B1: Con el fin de racionalizar el acceso al mercado aéreo, la entidad se encuentra actualizando la Norma RAC 3, el cual, por la consideración nuevas observaciones de la industria, no logró ser adoptado, por lo tanto, se debe iniciar un nuevo ciclo de socialización de la versión ajustada. Esta meta debe continuar para la vigencia 2020.

META B2: Durante el 2019, se realizaron siete (7) mesas de conectividad regional en Villavicencio, Cauca, Nariño y Tolima, y mesas conjuntas para: Vaupés, Vichada, Guaviare y Guainía; Arauca y Casanare; y Valle y Chocó. Esta meta debe continuar para la vigencia 2020, definiendo nuevas actividades de acuerdo con el documento de conclusiones y recomendaciones generado.

META B3: A través de la resolución No. 1777 de 2018 “Por la cual se adoptan medidas temporales para facilitar la conectividad aérea en el país”, durante el 2019 se logró extender la medida y se expidió la Resolución 280 de 2019, derogando la anterior, fortaleciendo la conectividad regional, aprobando a la fecha, 46 rutas de aerotaxis.



Ilustración 1. Mapa de rutas Aerotaxis, resolución 280 de 2019



La meta deberá continuar para la vigencia 2020, con el fin de seguir promoviendo nuevas rutas y operadores, y para gestionar ante entidades como Bancoldex, el apoyo a estas empresas para que se conviertan en empresas de transporte regular.

COMPROMISO C:

META C1: La Aeronáutica Civil cuenta con una Metodología para la evaluación de posibles rutas sociales. Esta Metodología fue adoptada por el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional - PNVIR. Adicionalmente, la Ley 1955 de 2019, provee un instrumento para que la Aerocivil pueda invertir en Aeropuertos que se configuren como Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales. Todo lo anterior, resultado de gestiones previas en vigencias anteriores, en consecuencia, se requiere que las actividades iniciales para la meta sean redefinidas para el 2020, recomendándose que esas actividades se enfoquen en hacer operativos los instrumentos antes mencionados.

De igual forma se construyó un Estudio de factibilidad con la propuesta de Política Pública y la Metodología para los Servicios Aéreos Esenciales – ASAE, la cual está pendiente de socialización y mesa de trabajo con el DNP.



COMPROMISO D:

META D1: Frente a la promoción de la conectividad interurbana facilitando la operación de helicópteros es la actividad más rezagada y en consecuencia se evaluará con el área responsable para su continuidad en el Plan de Acción 2020, previos los ajustes que permitan adelantar una gestión efectiva.

Es importante mencionar que, la Oficina de Transporte Aéreo definió la Costa Atlántica como zonas de operación de helicópteros, y la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil considera pertinente que el área técnica, es decir la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de un concepto operacional respecto.

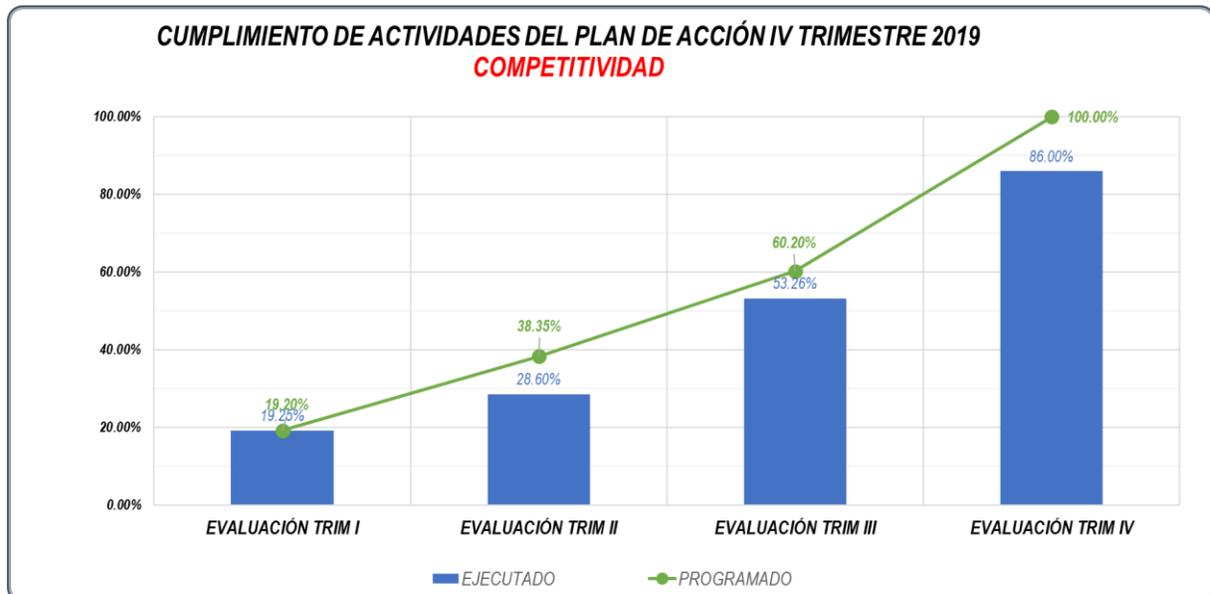
Frente a lo anterior, se recomienda continuar con este compromiso incorporando al área técnica y operacional para si desarrollo.

1.1.3. Competitividad

El objetivo institucional corresponde a desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

En el Gráfico 5, se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 86% frente a lo programado del 100%.

Gráfico 5. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: COMPETITIVIDAD





A continuación, en la Tabla 4, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 4. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD

COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
A. Simplificar y racionalizar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria, parafiscales y de sobretasas, a través del desarrollo de políticas públicas.	A1. Construir una Nota de Estudio sobre el impacto de los impuestos y tasas aplicados al transporte aéreo	70%	100%
B. Contar con mecanismos regulatorios y fórmulas de incentivos al factor de productividad del sector, para facilitar la racionalización de costos frente a cobros por servicios aeroportuarios, en las futuras concesiones aeroportuarias.	B1. Contar con un documento que permita establecer recomendaciones y fórmulas de incentivos, para nuevos servicios y/o tarifas aeroportuarias más competitivas,	90%	100%
C. Propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga tributaria y otros factores.	C1. Establecer una mesa de trabajo entre el DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía para formular recomendaciones	0%	0%
D. Lograr un mercado competitivo de prestadores de servicio, a través de la simplificación de regulaciones, la eliminación de barreras al crecimiento y la promoción del ingreso de nuevas inversiones en las actividades de la aviación civil.	D1. Simplificación trámites para otorgamiento, modificación y adición al permiso de operación y/o funcionamiento.	80%	80%
E. Alcanzar un efectivo encadenamiento del sector, facilitando la transformación productiva de los servicios a los pasajeros, servicios financieros, arrendamientos, seguros, mantenimiento y bienes de capital, logrando la reducción sustancial del costo hora-bloque por equipo en términos reales.	E1. Documento y diagnóstico descriptivo de la cadena de costos del sector en las horas bloque	10%	80%
F. Contar con mecanismos efectivos para la protección de los derechos de los usuarios, frente a los servicios ofrecidos en el transporte aéreo, para mejorar la calidad y satisfacción de éstos.	F1. Renovar el sistema de información y atención al usuario.	100%	100%
	F2. Modificar la medición de Cumplimiento de Franjas Horarias y Cumplimiento Aerocomercial	10%	100%
G. Balancear, en el total de ingresos del sector aeroportuario, la participación de los ingresos no	G1 Estudio de aeropuertos no concesionados potenciales, para elevar el ingreso no regulado	68%	100%



COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
regulados, para racionalizar los cobros asociados a las tarifas reguladas para el transporte de pasajeros, equilibrado frente a las necesidades de carga.			
H. Impulsar la ejecución de proyectos a desarrollar principalmente en los aeropuertos El Dorado, Rionegro, así como en otros aeropuertos que contribuyan a mejorar la eficiencia y el costo operacional en la prestación del servicio aéreo.	H1.Coordinar con la Oficina Asesora de Planeación, mesas estratégicas entre ANI y el Ministerio de Transporte, con el propósito de llevar a cabo los proyectos a desarrollar.	68%	100%
I. Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar este tipo de servicio.	I1. Adecuar tres (3) Aeródromos para la aviación General atendiendo sus necesidades particulares.	36.6%	100%

COMPROMISO A

META A1: Con el fin de lograr la visión 2030, simplificar y racionalizar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria, parafiscales y de sobretasas, a través del desarrollo de políticas públicas, es indispensable para competitividad del transporte aéreo. Por ellos, se definió la meta de construir una Nota de Estudio sobre el impacto de los impuestos y tasas aplicados al transporte aéreo, logrando a la fecha realizar un análisis comparativo de impuestos, tasas, contribuciones con otros países de la región: Colombia, Brasil, Argentina, México y Perú.

Esta meta deberá continuar para la vigencia 2020, a fin de discutir con las entidades de orden nacional competentes sobre los analizado por la entidad.

COMPROMISO B

META B1: Las áreas encargadas cumplieron con las actividades programadas. El resultado de los estudios demuestra por las experiencias de otros países que no genera una demanda positiva (incremento) al aplicarse de estrategias.

COMPROMISO C

META C1: El área responsable gestora de esta meta, manifiesta que no logró avances significativos sobre las mesas de trabajo para propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga tributaria y otros factores.



Así las cosas, se recomienda dar continuidad a esta actividad en la vigencia 2020, involucrando, por sugerencia de la oficina de Transporte Aéreo, la Oficina de Comercialización e Inversión.

COMPROMISO D

META D1: Considerando que existe un diagnóstico inicial, sobre el procedimiento interno, hace falta la presentación de la propuesta de racionalización de los trámites, lo que implica que la meta no se cumple.

COMPROMISO E

META E1: Esta meta deberá continuar para la vigencia 2020. Durante el 2019, se logró desarrollar un documento y diagnóstico descriptivo de la cadena de costos del sector en las horas bloque, el cual servirá de base para un realizar Foro el próximo año.

COMPROMISO F

META F1: Se calificó hasta el segundo trimestre de 2019, considerando que la ley 1955 de mayo 25 de 2019 en su Artículo 109, traslado la competencia de protección a los usuarios del transporte aéreo a la Superintendencia de Transporte – SIT, por lo tanto, esta actividad no deberá continuar para la vigencia 2020.

META F2: A fin de contar con mecanismos efectivos para la protección de los derechos de los usuarios, frente a los servicios ofrecidos en el transporte aéreo, para mejorar la calidad y satisfacción de éstos, la entidad se planteó el compromiso de modificar la medición de Cumplimiento de Franjas Horarias y Cumplimiento Aerocomercial, logrando a la fecha definir un documento con un diagnóstico inicial y metodología de trabajo sobre Franjas Horarias, aplicándolo para la temporada de invierno y se espera aplicarlo en esta temporada. En el RAC 5 se regula este mecanismo.

COMPROMISO G

META G1: A 31 de diciembre de 2019 se elaboró un estudio de aeropuertos no concesionados potenciales con el fin de elevar su ingreso no regulado, para lo cual se recopiló y agrupo la información necesaria por tipo y categoría de aeropuerto, teniendo en cuenta el porcentaje de participación de ingresos regulados y no regulados de cada uno, así mismo se analizaron los casos de éxito en otros países y con base en dichos resultados se verificó la adaptabilidad de esos factores a nuestros aeropuertos definiendo una mayor participación en los ingresos de la entidad, se deben ejecutar los incentivos de acuerdo a los resultados obtenidos para determinar su posterior aplicación.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

La Oficina de Comercialización e Inversión ha desarrollado la visión de este compromiso. Las actividades planificadas en el plan de acción 2019 se cumplieron a 31 de diciembre de 2019, por cuanto se registra un avance del 100%.

La Oficina Asesora de Planeación recomienda continuar con esta meta durante el 2020, por cuanto se requiere avanzar en el cumplimiento de la meta, lo cual permitirá establecer si se requiere balancear y/o aumentar los ingresos no regulados en los aeropuertos.

COMPROMISO H

META H1: Con el fin de impulsar la ejecución de proyectos a desarrollar que contribuyan a mejorar la eficiencia y costo operacional de la prestación del servicio, a la fecha se convocaron y realizaron mesas estratégicas entre la UAEAC, ANI y el Ministerio de transporte, en las cuales se priorizaron obras del Aeropuerto el Dorado, Rionegro y los aeropuertos del suroccidente; adicionalmente, se trabajó en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación para las asignaciones presupuestales y traslado de recursos requeridos.

La Oficina de Comercialización e Inversión ha desarrollado la visión de este compromiso. Las actividades planificadas en el plan de acción 2019 se cumplieron a 31 de diciembre de 2019, por cuanto se registra un avance del 100%.

La Oficina Asesora de Planeación recomienda continuar con esta meta durante el 2020, por cuanto se requiere avanzar en el cumplimiento de la meta, lo cual permitirá trabajar en coordinación con otras entidades del sector, para llevar a cabo el desarrollo de proyectos, la priorización de sus obras y la asignación y traslado de recursos necesarios.

COMPROMISO I

META I1: A la fecha Colombia cuenta con un aeropuerto para aviación, el Flaminio Suarez ubicado en la vereda Guaymaral de Bogotá. Así mismo en la actualidad hay dos aeropuertos en el país con aeropuerto que atienden los dos tipos de aviación, tanto general no regular como comercial regular aeropuerto que desarrollo aviación general mezclada con aviación comercial fue Enrique Olaya Herrera de Medellín y Rafael Núñez de Cartagena, el primero más de carácter comercial ejecutivo y el segundo más de carácter turístico.

El Grupo de Planificación Aeroportuaria de la Secretaria de Sistemas Operacionales ha desarrollado la visión de este compromiso. Las actividades planificadas en el plan de acción 2019 se cumplieron a 31 de diciembre de 2019, por cuanto se registra un avance del 100%.



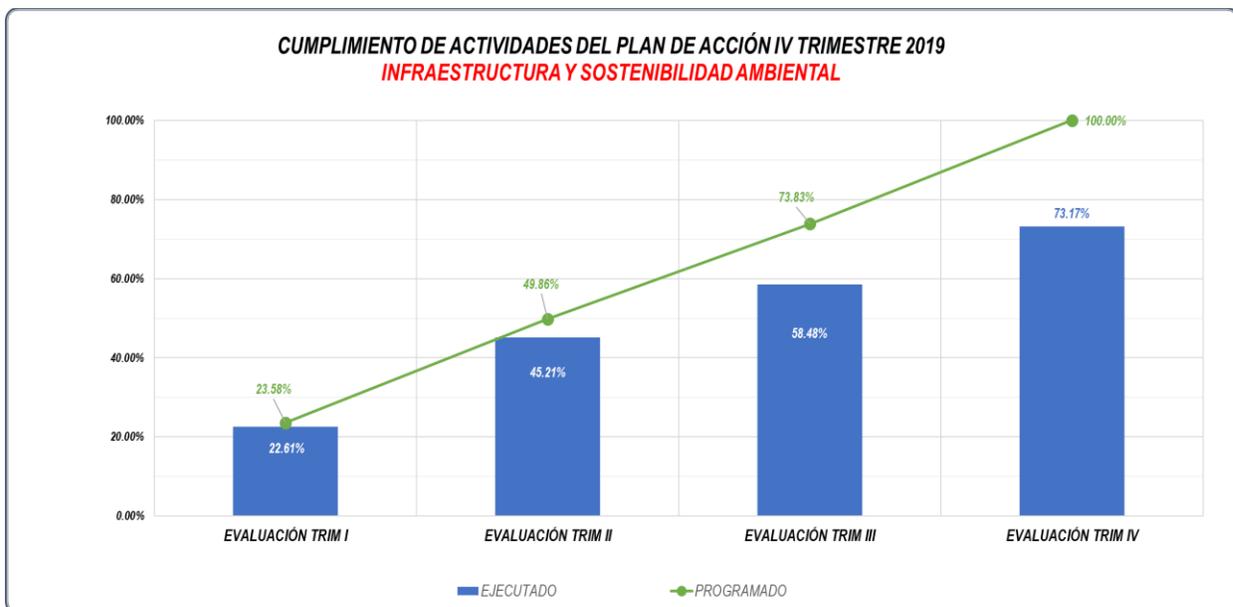
La Oficina Asesora de Planeación recomienda continuar con esta meta durante el 2020, por cuanto se requiere avanzar en el cumplimiento de la meta de adecuar tres (3) Aeródromos para la aviación General, atendiendo sus necesidades particulares.

1.1.4. Infraestructura y sostenibilidad ambiental

El objetivo institucional corresponde a lograr que la infraestructura, los 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.

En el Gráfico 6 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 73.17% frente a lo programado del 100%.

Gráfico 6. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL



A continuación, en la Tabla 5, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 5. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

COMPROMISO	META	II TRIM	IV TRIM
A. Empoderar el Plan de Navegación de Aérea (PNA COL) como el instrumento esencial de la planeación a corto, mediano y largo plazo, que guíe las inversiones	A1. Actualizar la inversión programada en el proyecto de inversión del SINEA conforme al Plan de Navegación Aérea para los próximos 4 años de gobierno.	19%	90%



COMPROMISO	META	II TRIM	IV TRIM
necesarias para atender de manera eficiente la demanda creciente por los servicios a la navegación aérea y aeroportuarios, aplicando mecanismos de concertación y actualización con el sector			
B. Contar con un Sistema Nacional del Espacio Aéreo fortalecido, bajo un concepto operacional renovado, soportado en una infraestructura reconfigurada y basado en el Plan de Navegación Aérea (PNA-COL), para obtener eficiencias que incrementen su capacidad actual.	B1. Concepto del Espacio Aéreo Nacional actualizado bajo espacios aéreos reconfigurados para la utilización del PBN	50%	50%
C. Alcanzar la capacidad de adaptación y flexibilidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos y el Sistema Nacional del Espacio Aéreo, como elemento fundamental para responder a los efectos del cambio climático.	C1. Actualizar la capacidad de la Unidad de Gestión de flujo	12%	20%
	C2. Dotar al sistema de efectivos predictivos meteorológicos para enfrentar los fenómenos adversos.	100%	100%
	C3. Proveer al sistema de flexibilidad en operaciones todo tiempo y de aeropuertos alternos adicionales.	36,3%	46.2%
D. Contar con una infraestructura para el Aeropuerto Ciudad Región, en la Sabana de Bogotá, con una visión integradora y capacidad suficiente para continuar facilitando el desarrollo de la actividad del transporte aéreo sin restricciones al desarrollo	D1. Establecer un operador de mantenimiento del lado aire integral.	95%	100%
	D2. Definir la política pública para el desarrollo del aeropuerto Ciudad Región.	32%	83.2%
	D3. Optimizar y fortalecer la coordinación interinstitucional ANI / UAEAC para continuar con la modernización del Aeropuerto.	75%	100%
E. Desarrollar la infraestructura para centros de conexión (HUBs) complementarios para la aviación continental, que provean servicios punto a punto a los más importantes nodos internacionales.	E1. Gestión predial para la expansión de la infraestructura del aeropuerto de Rionegro	68.25%	72%
	E2. Avance en la ejecución y desarrollo de la infraestructura planificada para aeropuerto de Rionegro.	88.8%	88.8%
	E3. Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil para el aeropuerto de Cali	57.5%	100%
F. Promover las inversiones en los aeropuertos troncales para desarrollar infraestructuras aeroportuarias que faciliten la operación a bajo costo, mejoren el acceso, el potencial turístico de las regiones y desarrollen su infraestructura para atender mínimo aeronaves clase C.	F1. Mejorar 15 aeropuertos Troncales en su infraestructura del lado aire y tierra	91.33%	91,33%
	F2. Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil.	65%	100%



COMPROMISO	META	II TRIM	IV TRIM
G. Desarrollar el Plan Estratégico Ambiental del sector, incorporando el CORSIA como elemento integrado de la política ambiental y un sistema de acreditación ambiental aeroportuaria o mecanismo similar, que orienten la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en la mitigación del impacto ambiental.	G1. Realizar la optimización e implementación del Plan Estratégico Ambiental del sector transporte aéreo.	60%	100%
H. Contar con una infraestructura de aeropuertos regionales adecuadamente mantenida y mejorada, en donde los aeropuertos con vocación especial al turismo, al comercio, a la carga o a lazos culturales desarrollen su capacidad de atender la demanda del servicio.	H1. Realizar Intervenciones en los aeropuertos en cabeza de las Regionales Aeronáuticas.	72.22%	76.97%
I. Contribuir con la definición de mecanismos de acceso a fuentes de financiación de cooperación internacional, regalías, fondos de inversiones para la paz, recursos nación u otras fuentes, a fin de fomentar el desarrollo de la infraestructura de aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales-ASAE.	I1. Asistencia Técnica a 4 aeródromos de entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	19%	20%
J. Desarrollar plataformas logísticas especializadas aeronáuticas que faciliten y promuevan la intermodalidad del transporte aéreo, y las actividades de soporte a la aviación.	J1. Documento de factibilidad formulado y evaluado	30%	55%

COMPROMISO A

META A1: Dentro del marco del proyecto de Inversión FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL, el Plan de Navegación de Aérea (PNA COL) es la herramienta principal de planificación para definir las prioridades para la modernización del sistema de gestión del tráfico aéreo (ATM); este es la hoja de ruta en evolución y el resultado de una sólida colaboración entre todas las partes interesadas la prestación de servicios a la navegación aérea y específicamente en la ATM.

Debe destacarse que la Secretaria de Sistemas Operacionales tiene hoy aprobado un ambicioso plan de inversiones por fortalecer el sistema nacional del espacio aéreo – SINEA y la ficha de inversión en el sistema SUIFP se encuentra actualizada a 31 de diciembre de 2019,

Se informa por parte de la Secretaria de Sistemas Operacionales esta meta no se cumplió a 31 de diciembre de 2019, aun así se aportó el documento con el cual se



evidencia el avance de la definición de inversiones PNA COL, así como sus costos y cronograma, otorgando un avance para la actividad 1 del 50%, las actividades 2 y 3 del 100% cada una, dejando la meta para 2019 con un 90% de avance si se entregan los soportes correspondientes, esta meta continúa para 2020.

El anexo de inversiones planificadas en el Volumen II del PNA-Col, es dinámico por tanto esta meta debe continuar en el 2020.

COMPROMISO B

META B1: La principal meta por parte de la Aerocivil permitir el aumento de la eficiencia y capacidad del espacio aéreo llevado a cabo mediante el desarrollo de un nuevo concepto de espacio aéreo, aplicando técnicas de rediseño de flujos de tránsito aéreo, optimización de operaciones terrestres, reducción de la separación entre aeronaves, actualización de la legislación aérea y empleando el nuevo concepto de navegación basada en el rendimiento de las aeronaves.

Las actividades 1 y 2 fueron cumplidas en el trimestre anterior, la actividad 3 tuvo un avance del 50% y las actividades 4 y 5 no tenían programado avance, se informa por parte de la Secretaria de Sistemas Operacionales que esta meta no se cumplirá a 31 de diciembre de 2019, dado que se declaró desierto el proceso contractual, manteniendo la meta para el IV trimestre en un 50% de avance, esta meta continúa para 2020. Colombia cuenta con doce (12) TMAs de los cuales se avanza en la reconfiguración de la TMA-BOG.

La meta de “Concepto del Espacio Aéreo Nacional actualizado bajo espacios aéreos reconfigurados para la utilización del PBN” debe continuar en el 2020.

COMPROMISO C

El aumento constante de las operaciones aéreas, la demanda por la optimización del espacio aéreo y los aeródromos y las operaciones de aproximación PBN contribuyen a incrementar el número de operaciones aéreas con techos bajos y visibilidad reducida; de tal manera que este compromiso busca mejorar la gestión del tráfico aéreo estableciendo operaciones todo tiempo en un aeropuerto alternativo al Eldorado; lo que incluye determinar los factores técnicos y operacionales que faciliten la supervisión de los mínimos de operación de los aeródromos para los movimientos en la superficie, el despegue, las salidas y las aproximaciones por instrumentos, incluidas las operaciones categoría I, II y IV, a los mínimos más bajos.

META C1: Se elaboró un documento en el cual se describe el cumplimiento del Módulo ASBU NOPS, en los bloques correspondientes, que la herramienta HARMONY, permite. Así mismo se describen la estrategia para cumplir con el resto de los bloques



ASBU de módulo en mención, lo que requiere de la implementación de aplicaciones avanzadas de acuerdo con los objetivos de desempeño definidos.

Se informa de la Secretaria de Sistemas Operacionales que esta meta no se cumplió a 31 de diciembre de 2019, aun así, se evidencia avance en la actividad 1 del 50%, y deja la meta en un avance del 20%.

Continua pendiente realizar un inventario y estado del software y hardware del sistema HARMONY y videowall adquiridos, en revisión conjunta DSNA/DITEL, así como del mobiliario y otro equipamiento que se encuentran en las instalaciones de la FCMU COL, sala de crisis, oficinas, simulador y dependencias ATC a nivel nacional.

La meta de “Actualizar la capacidad de la Unidad de Gestión de flujo” debe continuar en la vigencia 2020 y se invita a las áreas involucradas Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y Dirección de Telecomunicaciones a aunar esfuerzos para lograrla.

META C2: Tal como se planteó la meta el objetivo se logró a corte 30 de septiembre de 2019, por cuanto se definió y tramito la solicitud de vigencias futuras para la adquisición de tres radares meteorológicos para Quibdó, Tasajero y Riohacha banda C, para mejorar y modernizar la infraestructura aeronáutica, así como la capacidad técnica en el monitoreo de variables meteorológicas que faciliten el análisis y la generación de alertas, optimizando la generación de información en tiempo real para la toma de decisiones. Este proceso fue adjudicado en el cuarto trimestre del 2019.

Adicionalmente solicitó vigencias futuras y se contrató la dotación para dotar con sistemas meteorológicos aeronáuticos (Servicio Automático de Información de Terminal D-ATIS y D-VOLMET), para mejorar y modernizar la infraestructura aeronáutica, así como la capacidad técnica en el monitoreo de variables meteorológicas que faciliten el análisis y la generación de alertas, optimizando la generación de información en tiempo real para la toma de decisiones.

La meta de “Dotar al sistema de efectivos elementos predictivos meteorológicos para enfrentar los fenómenos adversos” se recomienda continuarlo en el 2020, haciendo seguimiento a los procesos de instalación de lo adquirido en el 2019 y a la adquisición de nuevo equipamiento.

META C3: Esta meta se soporta en el DOC. 9365 AN 9/10 “MANUAL DE OPERACIONES TODO TIEMPO” de la OACI; que busca la adaptación a las nuevas tendencias y condiciones de la industria del transporte aéreo internacional, que son cada vez más competitivas y exigentes. Esto permitirá que los explotadores de aeronaves, haciendo uso de la tecnología y de la gestión de riesgo, puedan enfrentar los desafíos operacionales cada vez mayores.



A corte 31 de diciembre de 2019 se ha avanzado en el documento de diagnóstico de la operación en el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, pero la Secretaria de Sistemas Operacionales (Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, Dirección de Telecomunicaciones y Dirección Regional Antioquia), pero no se cumplió la meta de priorizar las inversiones y actividades en infraestructura física, en equipamiento y en procedimientos a desarrollar en el aeropuerto y en la elaboración del documento final de viabilidad, por lo cual se asigna un avance del 40% para la actividad 3 dejando la meta en un avance del 46.20%.

La meta de Proveer al sistema de flexibilidad en operaciones todo tiempo y de aeropuertos alternos adicionales, debe continuar en el 2020.

COMPROMISO D

Con el concepto **“Ciudad Región El Dorado, Cundinamarca”**, la Aerocivil busca articular el Aeropuerto Internacional El Dorado y su futura expansión denominada Dorado II, los helipuertos necesarios en la ciudad de Bogotá, el Aeropuerto Flaminio Suarez de Guaymaral y otras iniciativas aeroportuarias en el entorno de la región del departamento de Cundinamarca. Esto presupone los flujos de intercambio de pasajeros, conectividad e información; como elementos centrales del sistema urbano. Este sistema interactúa asimétricamente generando una estructura de interdependencia con el Aeropuerto Internacional El Dorado como centro que requiere de innovaciones tecnológicas y mejoramiento de la infraestructura de intercambio.

META D1: La Secretaria de Sistemas Operacionales adjudicó un proceso integral para el mantenimiento de la infraestructura civil y eléctrica, la cual debe realizar un proceso de transición con los contratos actuales, para minimizar los riesgos en la operación del aeropuerto más importante del país. Las actividades se cumplen al 100%.

Se recomienda continuar con la meta de **“Establecer un operador de mantenimiento del lado aire integral”**, por cuanto se debe monitorear la efectividad del mantenimiento integral, vigilar su implementación y en todo caso garantizar hasta el 2022 o mientras el área de movimiento del aeropuerto internacional El Dorado este bajo la explotación de la Aerocivil el mantenimiento de esta infraestructura. y asegurar su continuidad.

META D2: Actualmente se desarrolla la consultoría No. 19000447 H3 de 2019 para **“(…) 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”**, la cual evalúa diferentes escenarios operacionales. Se espera que con los resultados de esta consultoría entregue los insumos necesarios para que el estado colombiano determine la mejor configuración para la ciudad región y establecer así cuáles serán sus fuentes y mecanismos de financiación.



A corte 31 de diciembre de 2019 la **meta “Definir la política pública para el desarrollo del aeropuerto Ciudad Región”** no se cumplirá y que está sujeta a los resultados de la referida consultoría, quedando, las actividades con un avance del 83.20%.

Por lo anterior la meta de “Definir la política pública para el desarrollo del aeropuerto Ciudad Región” debe continuar para el 2020 de tal forma que el estado en conjunto con el sector transporte definan cual será la infraestructura que se desarrollara en la ciudad región y cuáles serán su fuente de financiación.

META D3: Actualmente se tiene en factibilidad una APP para El Dorado II y encuentran presentadas dos Iniciativas privada para la Ciudad Región Eldorado, Cundinamarca: Campo de vuelo y la IP SAB 2050. Esta meta se cumplió a 31 de diciembre de 2019, por cuanto se registra un avance del 100%

La meta “Optimizar y fortalecer la coordinación interinstitucional ANI / UAEAC para continuar con la modernización del Aeropuerto” debe continuar en el 2020, por cuanto los mecanismos colaborativos entre las dos entidades. ANI como administrador del contrato de concesión de OPAIN y el de la Aerocivil de propietario del aeropuerto, prestador de servicios a la navegación aérea, prestador de servicios en el aérea no concesionada y Autoridad Aeronáutica requiere estrechar los lazos, realizar acercamiento a los problemas y búsqueda de soluciones comunes del aeropuerto más importante del país.

COMPROMISO E

Este compromiso estratégico buscar establecer centros eficientes de conexión en Rionegro y Cali, que logren competir mejor y con mejores herramientas con los principales HUBs del continente. Además de contribuir a la red de rutas entre Europa y América Latina, permitirá disponer de más conectividad y masa crítica para abrir nuevas rutas y crecer en otros mercados donde ahora no está o su presencia es muy pequeña y ofrecer mejores servicios a los clientes.

META E1: La gestión predial para la expansión de la infraestructura del aeropuerto de Rionegro no se cumplió a 31 de diciembre de 2019; durante la vigencia no se registró avance.

Esta meta debe continuar y replantearse las actividades al 2020.

META E2: Durante la vigencia 2019 se avanzó con dificultades en los estudios y diseños para la extensión de la pista del aeropuerto José María Córdova y de la infraestructura para la segunda pista. Se reitera la sugerencia por parte de la OAP no asociar la ejecución de los proyectos de inversión en las actividades de las METAS ya que el tema financiero se mide en otros indicadores del Plan de Acción.



El proyecto de inversión se debieron trasladar los recursos a otros proyectos de inversión y al finalizar la vigencia registró compromisos por 99,42%

La meta **“Avance en la ejecución y desarrollo de la infraestructura planificada para aeropuerto de Rionegro”** debe continuar en el 2020.

META E3: Se informa por parte de la Oficina de Comercialización e Inversión que las actividades 1) y 2) relacionadas con esta meta se cumplieron a un 100% a 31 de diciembre de 2019; quedando pendientes conceptos técnicos – operacionales de la Secretaria de Sistemas Operacionales, lo que impacta la actividad “3.

De lo anterior se concluye que la meta **“Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil para el aeropuerto de Cali”** debe continuar en el 2020.

COMPROMISO F

META F1: La Aerocivil reestructuró sus proyectos de inversión como unidades operacionales de la planeación del desarrollo, que vincula recursos para resolver problemas o necesidades sentidas de la población y que incluyen: actividades limitadas en el tiempo, utilizan total o parcialmente recursos monetarios y crean, amplían, mejoran o recuperan la capacidad de producción o de provisión de bienes o servicios por parte de la Aerocivil en los aeropuertos denominados “Troncales”: 1) Rionegro, 2) Cali, 3) Cartagena, 4) San Andrés y Providencia, 5) Leticia; 6) Santa Marta; 7) Bucaramanga; 8) Cúcuta; 9) Riohacha; 10) Valledupar; 11) Barrancabermeja; 12) Pasto; 13) Ipiales; 14) Yopal; 15) Popayán; 16) Armenia; 17) Buenaventura.

Actualmente se avanza en el plan de inversiones en los 15 aeropuertos troncales (excepto Rionegro y Cali), financiados con vigencias futuras. A corte 31 de diciembre de 2019 los proyectos de inversión troncales registran una ejecución presupuestal de 95,35%. Se sugiere por parte de la Oficina Asesora de Planeación replantear para el 2020 modificar las actividades para no asociar la ejecución de los proyectos de inversión en las actividades ya que el tema financiero se mide en otros indicadores

La meta de “Mejorar 17 aeropuertos Troncales en su infraestructura del lado aire y tierra” debe continuar en la vigencia 2020, por cuanto es una acción continua, que incluye entre otras actividades las obras de infraestructura, adquisición de equipamiento, la gestión, social, la gestión predial, etc.

META F2: Se informa por parte de la Oficina de Comercialización e Inversión que las actividades 1) y 2) relacionadas con esta meta se cumplieron a un 100% a 31 de diciembre de 2019; quedando pendientes conceptos técnicos – operacionales de la Secretaria de Sistemas Operacionales, lo que impacta la actividad “3.



La meta de “Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil”, para los aeropuertos denominados troncales debe continuar en el 2020, en particular: Armenia y Buenaventura, Cartagena, para Cali se incluye en la META E3).

COMPROMISO G

META G1: Durante la vigencia 2019 la Secretaria de Sistemas Operacionales adelanto la contratación del “Plan Estratégico Ambiental (PEA) 2020-2030” el cual considera cuatro líneas: 1) Gestión del Cambio Climático; 2) Protección y uso racional de recursos naturales; 3) Fortalecimiento del marco normativo ambiental y 4) Fortalecimiento de capacidades organizacionales. Las actividades de la meta se cumplieron en un 100%, logrando disponer de un documento Optimización e implementación del Plan Estratégico Ambiental del sector transporte aéreo.

Para el 2020 la meta **“Realizar la optimización e implementación del Plan Estratégico Ambiental del sector transporte aéreo”** debe continuar con la fase de **optimización e implementación del Plan Estratégico Aeronáutico.**

COMPROMISO H

META H1: Las Direcciones Regionales Aeronáuticas, como unidades ejecutoras de recursos del presupuesto de la entidad, tienen a su cargo velar por la correcta prestación de los servicios en los aeropuertos que están a su cargo. En general, las Direcciones Regionales atienden en forma directa 49 aeropuertos de la red nacional, y a corte de 31 de diciembre los resultados ponderados de desempeño por regional fueron: (Antioquia 83,13%, Atlántico 97,09%, Cundinamarca 97,48%, Meta 98,96%, Norte de Santander 99,57%, Valle del Cauca 88,24%).

Es importante mencionar que el esquema de inversiones vigente desde el 01 de enero de 2019 ha permitido asegurar que los 49 aeropuertos tengan inversiones prioritarias, para el mantenimiento de la infraestructura y prestación de los servicios aeroportuarios. Se sugiere por parte de la Oficina Asesora de Planeación replantear para el 2020 modificar las actividades para no asociar la ejecución de los proyectos de inversión en las actividades ya que el tema financiero se mide en otros indicadores

La meta **“Realizar Intervenciones en los aeropuertos en cabeza de las Regionales Aeronáuticas”** debe continuar durante el 2020.

COMPROMISO I

META I1: La Aerocivil suscribió el convenio 19000985 H3 con seis (6) entidades territoriales para brindar asistencia técnica tendiente a lograr un desarrollo y mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo. Adicionalmente en este



trimestre se avanzó en la estructuración de la solicitud de una vigencia futura para la *“Asistencia técnica aeronáutica a las entidades territoriales del convenio interadministrativo 19000985 h3, incluyendo formulación de proyectos de inversión; estructuración de un proyecto tipo de terminal aérea territorial”*.

Como estrategia de cumplimiento de la meta, se contrató con ENTERRITORIO como de un Aliado Estratégico de orden nacional para materializar el objeto de *“Asistencia técnica aeronáutica a las entidades territoriales del convenio interadministrativo 19000985 H3, incluyendo formulación de proyectos de inversión; estructuración de un proyecto tipo de terminal aérea territorial y su interventoría”*. Las actividades 1 y 2 quedaron cumplidas al 100 %.

Se sugiere por parte de la Oficina Asesora de Planeación replantear para el 2020 modificar las actividades para no asociar la ejecución de los proyectos de inversión en las actividades ya que el tema financiero se mide en otros indicadores, en este sentido la actividad 3) al finalizar el año tuvo una ejecución del 80,97%.

Para materializar la asistencia técnica a cuatro (4) aeródromos es necesario que esta meta continúe durante la vigencia 2020.

COMPROMISO J

META J1: Para el cumplimiento de esta meta se partió del análisis del Documento Pre - CONPES 3547 Política Nacional Logística que reconoce a la logística como un pilar estratégico de la competitividad del país y establece estrategias en los diferentes modos de transporte para consolidar un sistema logístico nacional articulado, soportado en el desarrollo de infraestructuras (ILE)^[1] que contribuyan a la consolidación de corredores logísticos articulados.

Se informó por parte de Secretaria de Sistemas Operacionales que se ha avanzado en la actividad 1 para el IV trimestre quedó cumplida al 100%, la actividad 2 queda con un avance del 50% y la actividad 3 queda con un avance del 40%, dejando la meta en un avance del 55%.

Por tanto, se debe continuar en la vigencia 2020 con el compromiso de “Desarrollar plataformas logísticas especializadas aeronáuticas que faciliten y promuevan la intermodalidad del transporte aéreo, y las actividades de soporte a la aviación.”

^[1] Infraestructuras Logísticas Especializadas

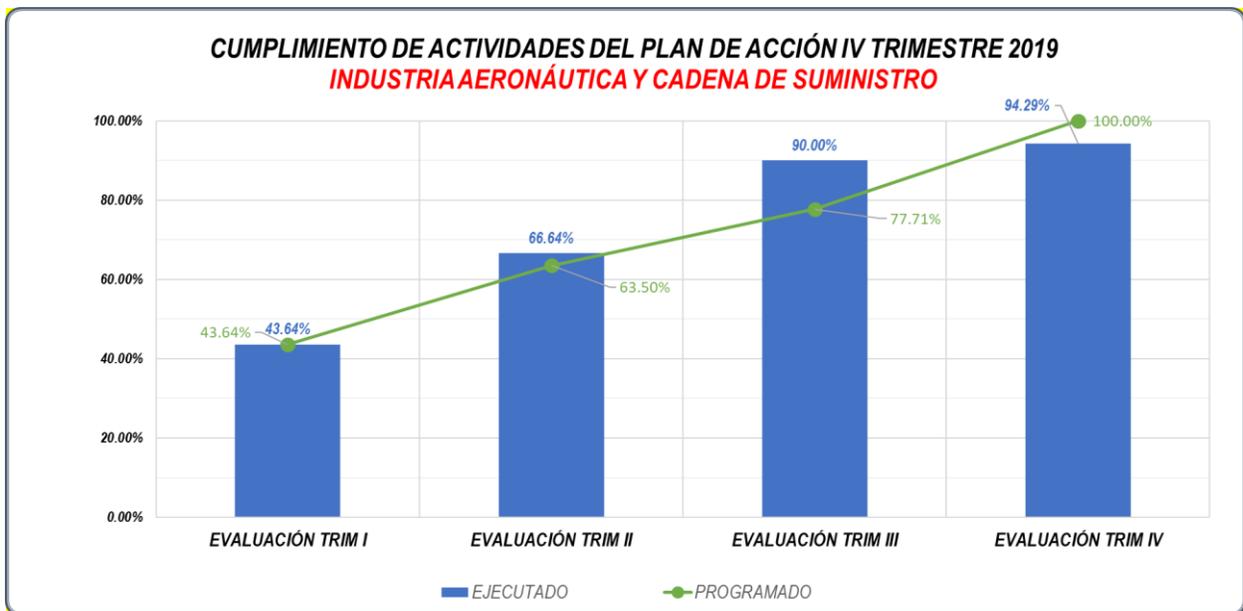


1.1.5. Industria aeronáutica y cadena de suministro

El objetivo institucional corresponde a 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 (RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

En el Gráfico 7 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 94.29% frente a lo programado del 100%.

Gráfico 7. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO



A continuación, en la Tabla 6, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 6. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

COMPROMISO	META	II TRIM	IV TRIM
A. Promover la transformación productiva sostenible, aplicando altas capacidades profesionales, que le den valor agregado a los productos y formen parte de la cadena de suministro de la región	A1. Establecer una mesa de trabajo entre el DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Industria para formular recomendaciones.	70%	100%



COMPROMISO	META	II TRIM	IV TRIM
B. Fortalecer los procesos de certificación de productos aeronáuticos, TAR, TARE, MRO's, entre otros, contribuyendo y soportando el crecimiento de la industria y del sector	B1. Participar en 2 Asistencias Técnicas en procesos de certificación de productos aeronáuticos TAR, TARE y/o MRO.	100%	100%
	B2. Certificación de 2 talleres aeronáuticos, TAR, TARE, MRO's	100%	100%
C. Contar con los mecanismos de reconocimiento de los productos aeronáuticos producidos en Colombia, por parte de las autoridades aeronáuticas líderes en el mundo, que promuevan la generación de valor agregado en la industria y sus exportaciones.	C1. Identificar países/clientes potenciales de productos aeronáuticos, con miras a la convalidación de certificaciones.	100%	100%
	C2. Definir las condiciones para la aprobación de la operación de aeronaves fabricadas de kit de acuerdo con el RAC 21.855 Certificado de Aeronavegabilidad Especial: Experimental.	100%	100%
	C3. Certificar 1 modelo de aeronave en categoría ALS	100%	100,00%
D. Desarrollar una Hoja de Ruta que señale cada uno de los procesos necesarios para el desarrollo de la industria aeronáutica que le permita al sector abrir sus puertas globalmente.	D1. Hoja de Ruta para el desarrollo de la industria aeronáutica.	60%	60%

COMPROMISO A

META A1: Es importante mencionar y evidenciar que la industria aeronáutica de piezas partes y componentes se convirtió en un objetivo para el desarrollo de las industrias en movimiento desde la Vicepresidencia de la República, generando que las mesas de trabajo para promover la transformación productiva se realizaran de forma activa con actores diferentes a los que se plantearon al inicio de la presente vigencia.

El Gobierno Nacional ha venido adoptando medidas macroeconómicas y desarrollando un trabajo sistemático en torno a la Comisión Nacional de Competitividad e Innovación 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, con el fin de lograr el propósito de alcanzar un ingreso per cápita superior a los 25.000 dólares anuales y lograr un crecimiento económico elevado y estable, basado en el potencial del mercado interno y en el aprovechamiento de la demanda internacional, que proporcione una sociedad más equitativa.

Para lograr lo anteriormente mencionado, se formularon Pactos por el crecimiento y para la generación de empleo con los diferentes sectores de la economía, los cuales se realizaron bajo el ejercicio de identificar las posibilidades de crecimiento de cada sector, priorizando el concepto de cadenas productivas que generen valor agregado, con capacidad de innovar y producir bienes y servicios con mayores niveles de sofisticación



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

para atender el mercado interno y externo a partir de la demanda actual y potencial. En esta consideración es importante citar el Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias del movimiento como una estrategia sectorial que se puede consultar en:

<https://www.colombiaproductiva.com/CMSPages/GetFile.aspx?guid=0d4af66a-066a-4e54-a353-539aae31fa05>

Esta Política, denominada “Pacto en marcha por el crecimiento y para la generación de empleo”, parte de tres insumos que orientan su enfoque conceptual y sus derroteros: el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad, la Política Nacional de Desarrollo Productivo (Conpes 3866 de 2016) y los aportes originados desde el sector privado en torno al desarrollo industrial del país y se sustenta en cinco ejes estratégicos transversales que enmarcan la visión del Gobierno Nacional para transformar el aparato productivo colombiano: entorno competitivo, productividad, innovación, formalización y emprendimiento e inversión. Adicionalmente, contempla un eje estratégico vertical denominado nuevas fuentes de crecimiento, orientado a acelerar la dinámica productiva de ciertas actividades económicas y facilitar el acceso de empresas nacionales a mercados internacionales relevantes, resaltándose allí la importancia del eje estratégico del plan 2030 sobre “industria aeronáutica y cadena de suministro” y los objetivos específicos que lo conforman.

Como parte del Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias del movimiento, trabajo desarrollado bajo el concepto de alianza público-privada, en el cual se buscó la definición conjunta de actividades prioritarias para lograr la reforma estructural que impulse irreversiblemente del aparato productivo colombiano, se logró identificar, de manera conjunta, las barreras de crecimiento y la definición de una matriz de trabajo para eliminar en el corto plazo los obstáculos priorizados atribuibles al sector público. De la matriz antes mencionada, la Aerocivil está involucrada con cuatro (4) cuellos de botella, a los cuales se les definió una alternativa de solución y unos hitos o gestiones para su mitigación.

Frente a lo anterior, los actores con los que actualmente se realizan mesas de trabajo para generar las recomendaciones respecto a la industria aeronáutica son el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia Productiva, Procolombia, el Ministerio de Defensa – Grupo Social y Empresarial de la Defensa (GSED), Sena, ANDI, actores de la industria nacional, AIRBUS, SAAB, CIAC, entre otros, generando encuentros mensuales en los que se discuten y analizan las acciones e hitos definidos para el cumplimiento del pacto.

Para este compromiso se cuenta con un 100% de avance tanto en la gestión como en el indicar, da vez que se llevaron a cabo las mesas de trabajo, las actas de las reuniones y el documento final en el cual se recopilan las memorias de los encuentros realizados en busca de fortalecer la industria aeronáutica de piezas, partes, componentes y



mantenimiento. De igual forma se recomienda continuar con este compromiso para la siguiente vigencia, redefiniendo los acortes involucrados en las mesas de trabajo.

COMPROMISO B

META B1 y B2: Se destaca el cumplimiento del 100% de las metas establecidas en búsqueda de fortalecer los procesos de certificación de productos aeronáuticos, pues la entidad logró ponerse al día con la certificación de productos rezagados en periodos anteriores. Se recomienda incrementar las metas para la vigencia 2020 teniendo en cuenta el auge y el potencial de la industria aeronáutica de piezas, partes, componentes y mantenimiento nacional.

De igual forma se recomienda incorporar dentro de los indicadores y metas propuestas, la certificación de simuladores, con el fin de socializar y medir correctamente el impacto que tiene la entidad frente a esta actividad.

COMPROMISO C

META C1: Teniendo en cuenta la necesidad de definir países con los cuales se puedan firmar convenios binacionales para el reconocimiento de los productos de la industria aeronáutica nacional, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil realizó una identificación de países/clientes potenciales de productos aeronáuticos colombianos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, con los países o clientes potenciales, toda vez que pertenecen al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual, estandariza los procedimientos para la fabricación y certificación de productos Aeronáuticos en este caso, certificados por Colombia.

Por lo anterior, se recomienda que para la vigencia 2020 se continúe con este compromiso, materializando los acuerdos bilaterales de manera conjunta con el área técnica y buscando el posicionamiento de la industria colombiana en la cadena de suministro regional y mundial.

META C2: La Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y la Dirección de Estándares de Vuelo generaron el documento LVRAC21-23-CPA CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS DE UN KIT AERONAVES con condiciones para la aprobación de aeronaves fabricadas de kit y definieron el set de listas de chequeo (RAC 21 certificación de aeronaves y componentes de aeronaves y RAC 26 aeronaves categoría liviana (ALS) y listas de verificación manual guía del inspector de certificación de productos aeronáuticos y listas de verificación manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA-SRVSOP); LAR VLA estándares de aeronavegabilidad: aviones muy livianos y LAR 21 certificación de aeronaves y componentes de aeronaves).



Se recomienda determinar un mecanismo de integración para que el área correspondiente en la entidad, en este caso en particular el Grupo de Estándares Internacionales de la Subdirección General, realice el relacionamiento con los países que se identifiquen como clientes potenciales de los productos aeronáuticos nacionales. De igual forma, se deberán propiciar espacios con entidades nacionales, como Procolombia del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para que la industria del país efectivamente se incorpore en diferentes países de la región.

META C3: Se reconoce de igual forma el esfuerzo de la SSOAC y sus grupos para alcanzar el 100% de la meta, pues se logró la certificación de 3 modelos de aeronaves en categoría Aeronaves Categoría Liviana - ALS, siendo las primeras aeronaves que pueden prestar servicios de fumigación diseñadas, producidas y certificadas en Colombia.

COMPROMISO D

META D1: En cuanto a la hoja de ruta para el fortalecimiento de la industria aeronáutica, no se presentan avances sobresalientes en el 2019, toda vez que el proceso de solicitud de vigencias futuras, al incorporar proyectos adicionales por el proyecto de inversión fortalecimiento de la capacidad institucional, llevó más tiempo de lo planificado y no logró materializarse la consultoría para la definición de los lineamientos necesarios para la industria.

Sin embargo, a este proceso se le dará continuidad durante el 2020, teniendo en cuenta la necesidad innata de fortalecer esta industria para el desarrollo económico del país, resaltando la necesidad de establecer indicadores que permitan medir el impacto de las acciones generadas por parte de la Aeronáutica Civil, asociados de igual forma, al “Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias en movimiento”, que fomenten la dinámica empresarial asociada al sector aeronáutico en el país, y su participación en la cadena de suministro regional y mundial.

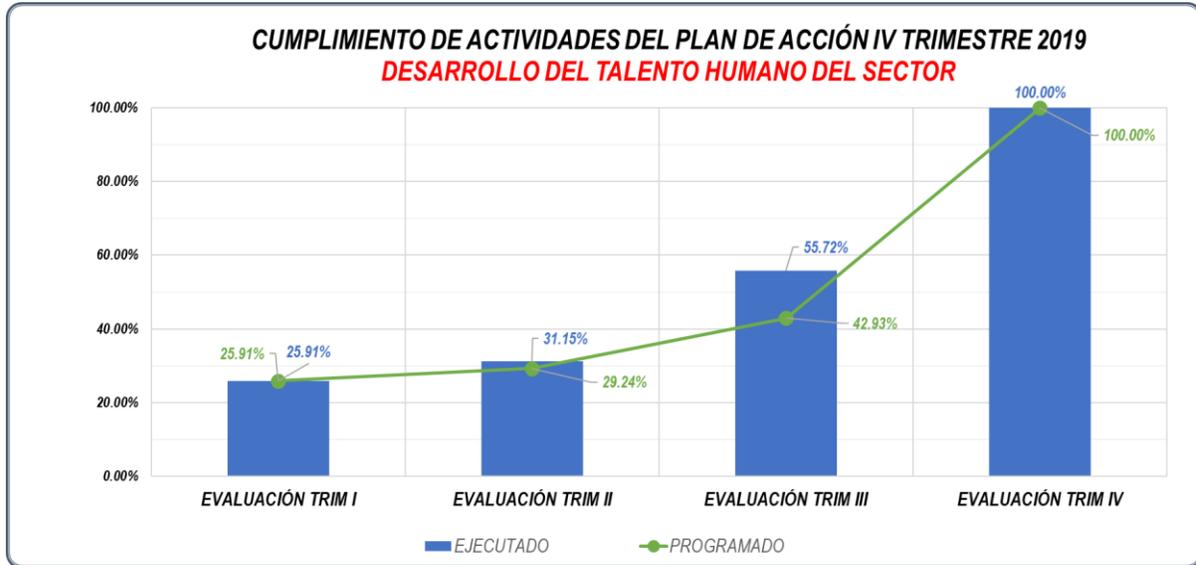
1.1.6. Desarrollo del talento humano en el sector

El objetivo institucional corresponde a 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

En el Gráfico 8 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 100% frente a lo programado del 100%.



Gráfico 8. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR



A continuación, en la Tabla 7, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 7. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
A. Disponer de un Sistema de Gestión del Talento Humano que permita responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad.	A1. Desarrollar el 100% el Plan Institucional de Capacitación - PIC y oferta Académica orientada a la formación en la gestión aeronáutica integral y fortalecimiento institucional	86.5%	100%
B. Consolidar la investigación en los campos aeronáuticos y aeroespaciales, con el apoyo de la industria, la academia y la cadena de investigadores, integrados en un centro de investigaciones aeronáutico.	B1. Desarrollar 8 productos de investigación que contribuyan al Posicionamiento de la investigación, Desarrollo tecnológico e innovación en la industria Aeronáutica y en el desarrollo del Talento Humano	62.5%	100%
C. Alcanzar una amplia oferta de capacitación orientada a la gestión aeronáutica integral, en todos los niveles y campos: aeroespaciales, aeronavegabilidad, mantenimiento, seguridad operacional y de la aviación civil, servicios a la navegación aérea, servicios aeroportuarios, servicios en tierra y gestión de aerolíneas, carga, RPAS, aspectos ambientales o aquellos nuevos campos que aparezcan en el tránsito del plan.	C1. Gestionar Trámite para la Obtención de Registro Calificado en 1 Tecnología-IES	80%	100%
D. Cualificar el talento humano desarrollando el Marco Nacional de Cualificaciones de la aviación civil para asegurar las competencias	D1. Análisis de la capacidad institucional para la construcción del Marco Nacional	10%	100%



COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
y propiciar la movilidad laboral en el país y en la región.	de Cualificaciones del sector de aviación civil.		
E. Promover la suscripción de convenios con entidades extranjeras, para propiciar el intercambio de experiencias y conocimientos.	E1. Suscripción de 3 convenios	39.6%	100%

COMPROMISO A

META A1: En la presente vigencia se dio cumplimiento al Plan Institucional de Capacitación, a través del cual se desarrolló una amplia oferta de programas de formación, capacitación, entrenamiento y actualización orientados al fortalecimiento de la Gestión institucional y Seguridad operacional y de Aviación Civil en 4 campos de formación: Regulación, Navegación Aérea, Aeroportuaria y formación complementaria orientados a la gestión del talento humano.

Para el 2020 esta meta debe continuar desarrollando el Plan Institucional de Capacitación - PIC y oferta Académica orientada a la formación en la gestión aeronáutica integral y fortalecimiento institucional

COMPROMISO B

META B1: Se logró cumplir la meta de 8 productos de investigación en temas aeronáuticos resultado de las actividades de investigación realizadas por la comunidad académica del CEA, en las cuatro líneas de investigación definidas y acorde con las tipologías establecidas por Colciencias para productos de investigación, incluido el segundo encuentro de Investigación del Sector Aeronáutico.

El compromiso de Consolidar la investigación en los campos aeronáuticos y aeroespaciales, con el apoyo de la industria, la academia y la cadena de investigadores, integrados en un centro de investigaciones aeronáutico debe continuar en el 2020, redefiniendo la meta y sus actividades.

COMPROMISO C

META C1: Se logró la radicación de tramite registro Calificado en plataforma SACES (Sistema de aseguramiento de la calidad en educación superior) para el Programa Tecnología en Gestión del Tránsito Aéreo en Julio 29 de 2019, se recibió la visita de verificación por parte de los pares académicos se está a la espera del resultado de la misma en el transcurso del 2020.

En la vigencia 2020 se debe continuar con la meta de gestionar la obtención de Registro Calificado en Tecnología-IES.



COMPROMISO D

META D1: Se reporta avance para esta meta superando el cronograma planteado. Adicionalmente se adelantó en actividades previstas para cumplimiento en el cuarto trimestre en lo referente al análisis de la capacidad institucional para la construcción del Marco Nacional de Cualificaciones, paralelamente se avanzó en el diagnóstico interinstitucional y en la realización de mesas de trabajo sectorial con lo que se busca ir creciendo en oportunidad y movilidad laboral.

Se recomienda continuar con la meta que permita construir el Marco Nacional de Cualificaciones del sector de aviación civil en el 2020, definiendo nuevas actividades.

COMPROMISO E

META E1: La meta de suscripción de convenios internacionales refleja un adelanto en el cumplimiento a lo programado. También, se consiguió la suscripción del Memorando de Entendimiento con la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia para capacitación.

La meta debe continuar para el 2020. Adicionalmente se propondrán nuevas metas de carácter estratégico encaminadas a la Gestión Social y la sostenibilidad ambiental, fortaleciendo la misionalidad de la entidad para el 2020.

1.1.7. Seguridad operacional y de la aviación civil

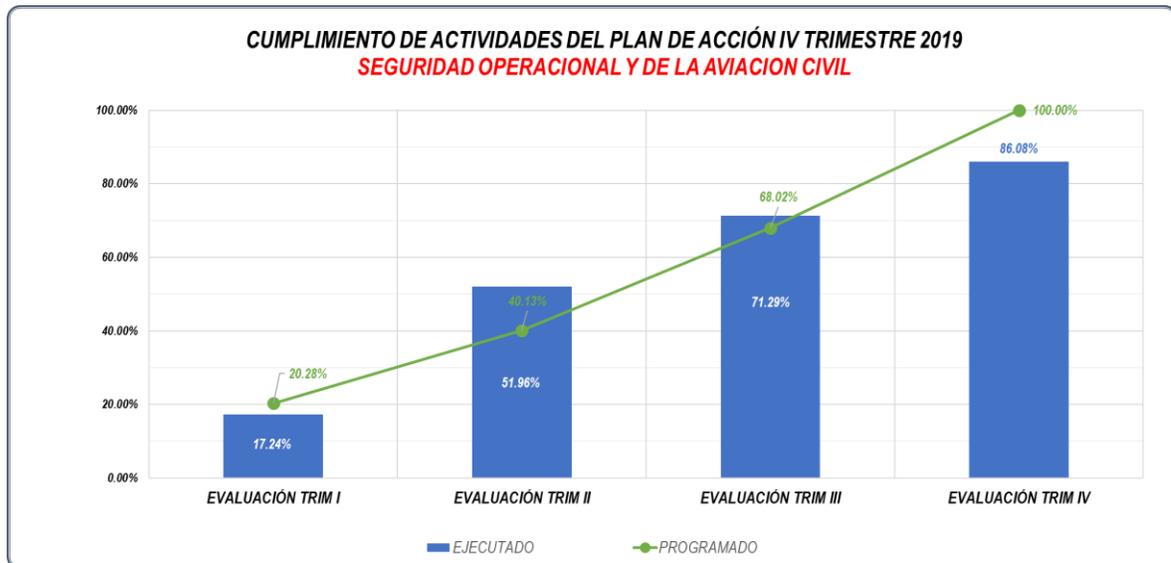
Se espera posicionar a Colombia como el país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas en seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación, en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector y la responsabilidad de este objetivo se centra en el rol de autoridad, donde la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil jalona al sector a la par del grupo de investigación de accidentes e incidentes, contribuyen también la Oficina de registro Aeronáutico y el prestador de servicios desde sus obligaciones asociadas a construir un sistema de gestión de la seguridad operacional o SMS acorde con los reglamentos aeronáuticos de Colombia

En el Gráfico 9 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 86.08 % frente a lo programado del 100%.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Gráfico 9. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional: SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL



A continuación, en la Tabla 8 se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 8. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
A. Ampliar la capacidad del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil, pasando de una vigilancia prescriptiva a una vigilancia basada en riesgos, para acompañar al crecimiento del sector aeronáutico.	A1. Proyectar las estructuras de datos que permitan definir perfiles de riesgo.	100%	100%
	A2. Proponer la creación del equipo colombiano de seguridad operacional (ECSO)	100%	100%
	A3. Identificar actividades generadoras de factores de riesgo relevantes para la seguridad operacional.	56.25%	56,25%
B. Apropiar en el sector las mejores prácticas en seguridad operacional de la OACI, con el fin de corregir la brecha en la implementación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, de manera adaptativa a la aproximación de monitoreo continuo, para disminuir el perfil de riesgo de Colombia en la seguridad operacional y su gestión continua.	B1. Implementar los Planes de Acción correctivos planteados frente a la Auditoría de OACI	54%	54%
C. Afianzar el escenario regional concentrado alrededor del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SVRSOP, participando en el intercambio de información y el apoyo en la vigilancia, para fortalecer la seguridad operacional de la aviación.	C1. Incrementar las recomendaciones en la construcción de la seguridad operacional por parte de Colombia al SRVSOP	0%	0%



COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
D. Desarrollar el Programa del Estado para la gestión de la autoridad en seguridad operacional, PEGASO.	D1. Emitir PEGASO revisión 3.	80%	90%
E. Desarrollar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil alineado con el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASeP) promulgado por la OACI.	E1. Realizar el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil de Colombia (hoja de ruta) para la implementación del GASEP	68.8%	68,8%
F. Fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SeMS).	F1. Estructurar un modelo para la recopilación y análisis de datos en materia de la seguridad de la Aviación Civil.	50%	87.5%
G. Mejorar la capacidad del Estado en la aplicación de un sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional basado en riesgos, disponiendo 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.	G1. Estructurar el conjunto de especificaciones funcionales para el Sistema de Compilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SCDPS)	100%	100%
H. Actualizar y fortalecer el registro aeronáutico en cumplimiento de los anexos de la OACI.	H1 Depurar el registro aeronáutico	86.08%	100%
I. Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.	I1. Proponer 10 proyectos de actualización, modificación y/o armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	100%	100%
J. Evaluar la situación jurídica de matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de estas	J1. Evaluar 50 matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de estas	64.75%	100%
K. Actualizar la política, el Plan de Implementación y Manual de Seguridad Operacional	K1. Actualizar el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de la Secretaria de Sistemas Operacionales Versión 2	70%	70%
L. Elaborar base de datos para control, análisis y administración del Sistema de información	L1. Base de Datos Actualizada	100%	100%
M. Participar y promover el SMS-QA en las Direcciones Regionales, Administradores Aeroportuarios y personal operativo de los aeropuertos, incluye otras Entidades y Empresas	M1 Manual de SMS socializado	50%	100%
N. Actualizar y elaborar el SMS para aeropuertos Internacionales, cuyo explotador de aeródromo sea la Aerocivil.	N1 . SMS aprobado	100%	100%
O. Armonizar los estándares y reglamentación del SMS para integrarlo al Sistema Integrado de Gestión de Calidad de la Entidad	O1. SMS incluido en el SIG	70%	100%
P. Promover la cultura de seguridad operacional y comunicar sobre investigación de accidentes	P1. Efectuar 8 actividades de promoción de seguridad operacional en diferentes regiones del país	60%	100%
Q. Atender y aprobar la auditoría USOAP, y demostrar el cumplimiento de los lineamientos establecidos por OACI en el área de AIG	Q1. Obtener una evaluación del 85%, como mínimo, de cumplimiento de los estándares OACI en la auditoría.	95%	95%
R. Mejorar el proceso de implementación de las recomendaciones resultantes de la investigación de accidentes.	R1. Gestionar ante SSOAC y enviar a las organizaciones y dependencias a cargo de su cumplimiento, el 100% de las	75%	100%



COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
	recomendaciones de investigaciones de accidentes aprobadas en los 4 Consejos del año 2018, y hasta el IV Consejo de 2019.		

COMPROMISO A

META A1: Las actividades de esta meta tuvieron un avance significativamente alto, alcanzando el máximo programado.

META A2: Se destaca la conformación del equipo ECSO y su puesta en funcionamiento.

META A3: En términos amplios, el compromiso propuesto y los avances reportados demuestran que existe un gran campo de acción para que la Aerocivil desarrolle acciones tendientes a ampliar la capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional, con la participación de todos los involucrados en el sector y la industria.

Se debe continuar con el compromiso, haciendo énfasis en el uso de la información producida, apropiando la tecnología y personal necesario para que los datos sean relevantes y permitan la toma de decisiones soportadas en información confiable y actualizada

COMPROMISO B

META B1: No se evidencian avances para las actividades contempladas en esta meta, debido a que los objetivos del Grupo encargado de la gestión de la meta y los objetivos generales de la entidad se han visualizado desde ópticas diferentes, que no lograron ser alineadas en el transcurso de la vigencia.

Se debe revisar el alcance del compromiso, y sus elementos de verificación, de tal manera que se pueda lograr la alineación entre las acciones del grupo encargado de la gestión y las pretensiones generales de la entidad.

COMPROMISO C

META C1: No se reporta avance, esto como consecuencia que desde la Secretaría de Seguridad Operacional y de Aviación Civil fue solicitada la posibilidad de eliminar el compromiso, bajo el argumento que los resultados no dependen de la gestión de esa Secretaría. Se requiere que la Alta Dirección evalúe y defina las acciones a seguir.

Se debe revisar el alcance del compromiso, y sus elementos de verificación, de tal manera que se pueda lograr la alineación entre las acciones del área encargada de la gestión y las pretensiones generales de la entidad.



COMPROMISO D

META D1: No se reportan avance, quedando la calificación por debajo de la programación propuesta para el trimestre. Es importante dar cumplimiento a la meta, toda vez que involucra el concepto de Estado y en consecuencia actúa sobre la soberanía nacional.

Se debe revisar el alcance del compromiso, y sus elementos de verificación, de tal manera que se pueda lograr la alineación entre las acciones del área encargada de la gestión y las pretensiones generales de la entidad.

COMPROMISO E

META E1: Se reporta avance; sin embargo, no alcanza la meta programada. En este punto es necesario decir que, desde el 12 de abril, el grupo de la SSOAC encargado de gestionar esta meta manifestó que el alcance de las actividades excede el alcance de las metas. Se requiere la definición de la Alta Dirección de la entidad en este aspecto. A la fecha, se han definido el 78% de las actividades del cronograma específico de la Hoja de Ruta para la implementación del GAsEP en Colombia. Se tiene que la Colombia aceptó trabajar en algunas actividades propuestas desde instancias internacionales, actividades que fueron definidas a lo largo del año 2019, sin que se pudiese evidenciar el cumplimiento alcanzado en cada una de ellas

Se debe revisar el alcance del compromiso, y sus elementos de verificación, de tal manera que se pueda lograr la alineación entre las acciones del área encargada de la gestión y las pretensiones generales de la entidad.

COMPROMISO F

META F1: Las evidencias reportadas permitieron demostrar avance, aunque no fueron suficientes para alcanzar y superar la programación.

Se recomienda continuar con el compromiso, toda vez que el sistema de reporte ROE se configura como un instrumento de gestión de riesgos de Seguridad Operacional de alto valor. Se deben ajustar las actividades para la vigencia 2020

COMPROMISO G

META G1: Las actividades de esta meta cumplen con lo programado. Es importante mencionar que durante la vigencia 2019, se intentó la contratación de la solución para la compilación y procesamiento de datos de seguridad operacional, sin embargo, en la etapa de estudios previos se determinó la necesidad de revisar y depurar la calidad de



los datos, por lo que se postergó el ejercicio contractual, hasta tanto se pueda contar con la confiabilidad y seguridad de los datos disponibles.

Se recomienda ajustar las actividades para la vigencia 2020, de tal manera que evidencien la implementación de las especificaciones propuestas.

COMPROMISO H

META H1: De la meta “*Depurar el registro aeronáutico*”, para la presente vigencia se tenía previsto depurar en 150 registros aeronáuticos del total de 393, los 243 registros restantes se depurarán en las vigencias 2020 y 2021, por consiguiente, esta meta debe continuar para el 2020.

Considerando que mantener el registro aeronáutico actualizado y fortalecido redunda en confianza por parte del sector se mantendrá esta Meta para el 2020.

COMPROMISO I

META I1: La programación de actividades fue cumplida satisfactoriamente para el periodo.

Se recomienda continuar con el compromiso, replanteando los elementos de verificación del mismo, puesto que este compromiso se relaciona con el ejercicio de la Autoridad de la Aviación Civil colombiana, y establece los enlaces de cara a la Región y su coordinación a nivel internacional de manera global.

COMPROMISO J

META J1: En cuanto a la evaluación de 50 matrículas de aeronaves, a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de estas, se logró la evaluación de las 50 matrículas propuestas para esta vigencia, de las cuales 10 se encuentran ejecutoriadas.

La depuración del registro de matrículas de aeronaves es un proceso estratégico para tener el parque de aeronaves correcto y el determinar la situación jurídica de las matrículas contribuye a la seguridad del sistema y de las operaciones aéreas, por lo cual esta meta debe continuar.

COMPROMISO K

El SMS se implementa en aquellas organizaciones que están expuestas a riesgos de operación mientras proveen sus servicios; el SMS está ideado para atender situaciones de riesgo que pueden causar daños a la infraestructura, lesiones al personal y una significativa reducción de las habilidades del personal operativo para completar las



tareas con seguridad, la Secretaría de Sistemas Operacionales en su calidad de prestador de servicios debe atender las regulaciones.

El SMS tiene una implementación por etapas, compuesto por 4, cada una con una duración de 1 año a partir de 2019. Esto en concordancia con el cronograma de implementación producto del GAP; permitiendo tener una planeación clara para la SSO, proyectando un seguimiento efectivo y estructurado por parte de la OAP y un control y exigencia objetiva por parte de la Autoridad Aeronáutica SSOAC, así como también un posicionamiento clave dentro del contexto internacional con los resultados que se pretenden obtener ante USOAP (SSP), este último es considerado como un aspecto de impacto transversal ya que al presentar y recibir aceptación de un Plan de Implementación y su respectivo cronograma.

META K1: La finalidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, en adelante SMS, es proporcionar a la Secretaría Sistemas Operacionales, como Prestador de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios un enfoque sistemático para gestionar la seguridad operacional. Mediante la implantación del SMS, el proveedor de servicios garantizará la mejora continua de la seguridad operacional por medio de la identificación de peligros, la recopilación y el análisis de datos y la evaluación continua de los riesgos de la seguridad operacional.

Las actividades 2019 para cumplir el compromiso de “*Actualizar la política, el Plan de Implementación y Manual de Seguridad Operacional*”, se cumplieron para las actividades 1 y 2 al 100%, la actividad 3 tuvo un avance del 50% ya que no se cumplirá con la elaboración y adopción del SMS actualizado definitivo. Lo anterior indica que el avance de la meta es de 70%.

La Secretaría de Sistemas Operacionales planeará nuevas actividades para el Plan de Acción 2020 que apunten al cumplimiento de la meta.

COMPROMISO L

META L1: Las actividades 2019 para cumplir el compromiso de “*Elaborar base de datos para control, análisis y administración del Sistema de información*” se cumplieron al 100%.

La Secretaría de Sistemas Operacionales planeará nuevas actividades para el Plan de Acción 2020, que apunten al cumplimiento de la meta, con el fin de dar continuidad al proceso de acuerdo con lo establecido por la norma para la elaboración de una base de datos actualizada.



COMPROMISO M

META M1: Las actividades para cumplir el Compromiso de *“Participar y promover el SMS en las Direcciones Regionales, Administradores Aeroportuarios y personal operativo de los aeropuertos, incluye otras Entidades y Empresas”* se cumplieron al 100%.

La Secretaria de Sistemas Operacionales planeará nuevas actividades para el Plan de Acción 2020 que apunten al cumplimiento de la meta, con el fin de dar continuidad al proceso de acuerdo con lo establecido por la norma para un Manual de SMS aprobado.

COMPROMISO N

META N1: El SMS tiene como objetivo contener o mitigar preventivamente los riesgos de seguridad operacional antes de tener que enfrentar incidentes serios o accidentes de aviación. Con este sistema de gestión Prestador de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios, la Secretaria de Sistemas Operacionales, gestionará eficazmente sus actividades y demostrará su rendimiento en materia de seguridad operacional. Las actividades de la Meta *“SMS aprobado”* se cumplió al 100%.

La Secretaria de Sistemas Operacionales planeará nuevas actividades para el Plan de Acción 2020 que apunten al cumplimiento del compromiso “Actualizar y elaborar el SMS para aeropuertos, cuyo explotador de aeródromo sea la Aerocivil”.

COMPROMISO O

META O1: Las actividades de incluir el SMS en el SIG se cumplió al 100%.

Para el 2020 se continuará se deben formular nuevas actividades para cumplir el compromiso de *“armonizar los estándares y reglamentación del SMS para integrarlo al Sistema Integrado de Gestión de Calidad de la Entidad”*.

La Secretaria de Sistemas Operacionales se ha propuesto ajustar y alinear las actividades asociadas al SMS al igual que la programación para el cumplimiento de las metas y los compromisos, así que siendo elementos importantes de la seguridad operacional debe priorizarse desde los equipos de gerencia de esta dependencia.

COMPROMISO P

META P1: El análisis de los compromisos asociados en este capítulo, reflejan que hubo avance en todas las actividades propuestas, aunque no se logró la meta propuesta para el periodo, Se cumplieron las actividades propuestas en las regiones del Urabá, Guaymaral, Pereira y Barranquilla, Ibagué, Medellín, Bogotá y Villavicencio. La



cobertura de los eventos alcanzó a los sectores de Fumigación, Escuelas de Aviación, Aviación General, Aviación no regular

Se recomienda mantener el compromiso de promoción la cultura de seguridad operacional y comunicar sobre investigación de accidentes, ajustando las actividades.

COMPROMISO Q

META Q1: Los resultados de esta meta no pueden darse por cumplidos toda vez que la Auditoria no se ha realizado y en consecuencia no hay calificación para comparar con el resultado esperado. El 95% obtenido en la calificación de este trimestre evidencia la gestión que se ha realizado como preparación de cara a la Auditoría.

Se recomienda estructurar un compromiso y sus elementos de medición, de forma que no dependa de la realización de las Auditorias USOAP.

COMPROMISO R

META R1: La meta se reporta cumplida en asocio a las metas C2-C5 del compromiso estratégico de Institucionalidad, porque al presentar los informes de Investigación de Accidentes al Consejo de Seguridad, se están remitiendo directamente las recomendaciones. Las recomendaciones se remitieron a los Consejos I, II y III celebrados en 2019.

Se recomienda mantener el compromiso y actualizar las metas y las actividades

1.1.8. Transformación institucional a la modernidad

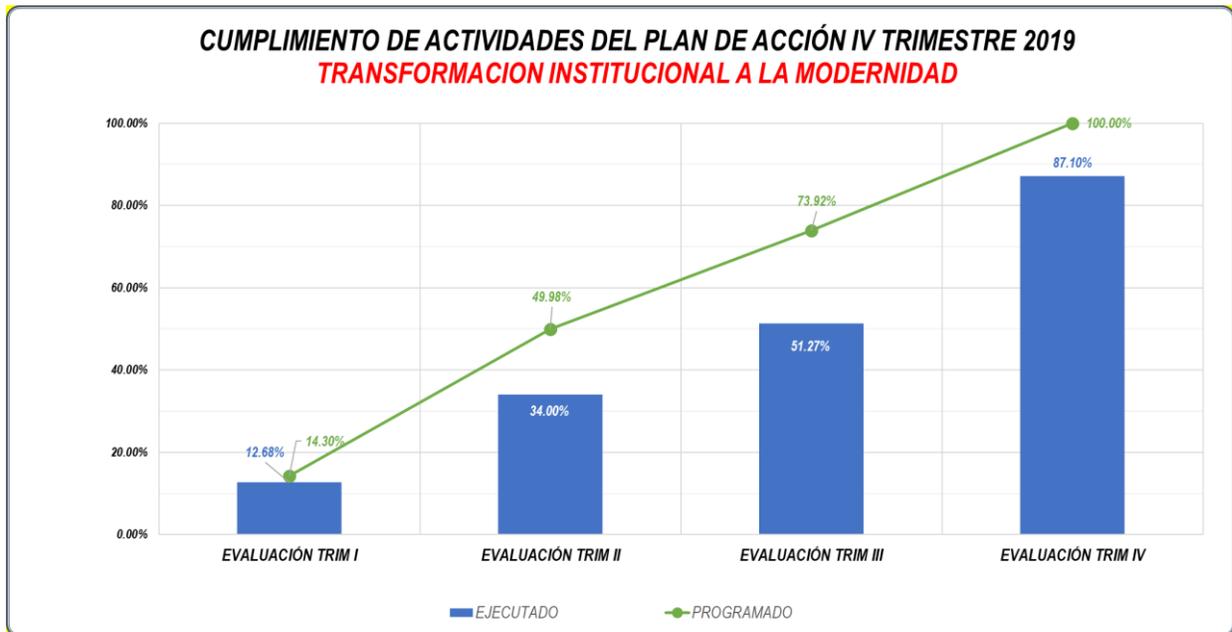
El objetivo institucional corresponde a fortalecerla gestión institucional de la Entidad a través del desarrollo del talento humano, fortalecimiento de la estructura organizacional, implementando un sistema de gestión del conocimiento especializado en la Entidad, afianzando el Sistema Integrado de Gestión, apalancando la transformación institucional a través del PETI, fortaleciendo la política anticorrupción y la gestión jurídica.

En el Gráfico 10 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 87.10% frente a lo programado del 100%.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Gráfico 10. Avance IV trimestre del 2019 Objetivo Institucional TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD



A continuación, en la Tabla 9, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Tabla 9. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD

TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
Talento humano	TALENTO HUMANO: Lograr el desarrollo integral y sostenible del Talento Humano, en línea con el crecimiento de la Aviación Civil en Colombia.	A. Desarrollar el Rediseño Organizacional con el objetivo de responder a las necesidades de talento humano y del crecimiento del Sector y la Industria.	A1. Realizar un estudio de cargas de trabajo conforme al ordenamiento jurídico vigente y acompañado del Departamento Administrativo de la Función Pública.	37.80%	84.80%
Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos	ESTRUCTURA: Adecuar y consolidar la estructura organizacional existente que responda a los roles de autoridad, prestación del servicio y de investigación de accidentes	B. Establecer y desarrollar una estructura organizacional debidamente alineada al Plan Estratégico Aeronáutico 2030 a fin de cumplir con el objetivo principal.	B1 Establecer y desarrollar una estructura organizacional debidamente alineada con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en un 50%	30.81%	100%
Gestión del conocimiento y la innovación integrada	SISTEMA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO: Implementar el Sistema de Gestión del conocimiento especializado en la Entidad que fortalezca los procesos de toma de decisiones informadas.	C. Diseñar, implementar y documentar el Sistema de Gestión del Conocimiento especializado, como proceso estratégico de la entidad.	C1 Implementar en el 50% el Sistema de Gestión del Conocimiento en la Aerocivil	21%	47%
Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos	PROCESOS: Afianzar el Sistema Integrado de Gestión Institucional fortaleciendo la estructura organizacional a través de la actualización de 3 procesos del mapa de procesos de la Entidad	D. Actualización de procesos del Sistema Integrado de Gestión	D1 Implementación de estándares NTC ISO 9001:2015 en las etapas de la Gestión Contractual	56%	100%
			D2 Estandarización y documentación de procesos aplicables en la Gestión de Servicios Generales	54%	100%
			D3 Adelantar reingeniería a los documentos relacionados con la gestión del almacén y seguros, que lidera la Dirección Administrativa	57%	100%
			D4 Implementar estrategia de fortalecimiento a las funciones de supervisión contractual	58%	100%
			D5 Actualizar el proceso de Direccionamiento Estratégico de acuerdo con estándares NTC ISO 9001:2015	60%	100%



TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
			D6 Ejecutar la transición de la versión 3,6 a la versión 4,8 del aplicativo ISOLUCION	75%	100%
			D7 Actualizar el proceso de Gestión de la Educación de acuerdo con estándares NTC ISO 9001:2015	76.5%	100%
Gobierno digital seguridad digital	TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES - TIC'S: Apalancar la transformación institucional y el cumplimiento de las metas institucionales a partir del portafolio de soluciones y proyectos definido por la capacidad de Arquitectura Empresarial y el Plan Estratégico de Tecnología de la Información (PETI)	E. Implementar un sistema de Gobierno de Datos basado en la Arquitectura Orientada a Servicios - SOA para alcanzar una administración integral de la información, que facilite y reduzca los costos de gestión de la información para la entidad.	E1 Implementar el 100% de la Arquitectura Orientada a Servicios - SOA	62%	62%
		F. Implementar una estructura para la integración de aplicaciones utilizadas en la Aerocivil	F1 Integrar y articular el 50% de las aplicaciones utilizadas en la Aerocivil.	31%	64%
		G. Generar cultura de uso y apropiación de las TIC.	G1 Incrementar en un 30% la confianza de los servidores públicos en los sistemas de información	42%	84%
Control interno	CONTROL INTERNO	H. Fortalecer el Sistema de Control Interno.	H1 Cerrar el 100% de hallazgos hasta la vigencia 2018.	72.13%	77.50%
			H2 Fortalecer el Sistema de Control Interno para lograr el feneamiento de la Cuenta Fiscal vigencia 2019	57.20%	85%
		I. Fortalecer la gestión financiera a través de mejores prácticas	I1. Lograr que los Estados Financieros de la Entidad reflejen fielmente todos los aspectos reales y que la ejecución presupuestal de la vigencia se realice en condiciones adecuadas de razonabilidad	67.90%	86%
		J. Adoptar una política de gestión del riesgo integral, que contemplé acciones de	J1. Política de la gestión de riesgo integral adoptada	14%	100%



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	III TRIM	IV TRIM
		mitigación o adopción del riesgo y evalué el costo residual del riesgo asumid			
Integridad, transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción servicio al ciudadano participación ciudadana en la gestión pública racionalización de trámites.	ANTICORRUPCIÓN: Consolidar la política de Anticorrupción y de atención al ciudadano, que desarrollada a través del Plan Anticorrupción garantice la transparencia en las decisiones y generen confianza en la ciudadanía.	K. Revisar y actualizar la Política Anticorrupción y de Atención al Ciudadano	K1. Política Anticorrupción y de atención al ciudadano	23%	50%
Planeación institucional	Posicionar y consolidar el quehacer Jurídico de la entidad frente al sector	L. Revisar y fortalecer la gestión jurídica, teniendo en cuenta los aspectos misionales y de apoyo de la entidad	L1. Fortalecer el proceso de gestión jurídica mediante el mejoramiento de los 4 subsistemas que conforman la gestión jurídica	79.75%	100%
		M. Fortalecer el proceso de control asociado al cumplimiento de las obligaciones y el estado de los procesos incluyendo un control efectivo de los pagos de las obligaciones.	M1. Fortalecer los procesos de control en el cumplimiento de obligaciones	100%	100%
	FORTALECIMIENTO DE LAS DIRECCIONES REGIONALES AERONÁUTICAS	N. Fortalecer la coordinación de las Direcciones Regionales con el nivel central mediante una comunicación permanente a través de los puntos de contacto oficiales	N1. Identificar mediante los informes mensuales de gestión de cada Regional los aspectos relevantes, logros, riesgos y los aspectos a mejorar	68,3%	100%

Cómo vamos
IV Trimestre de 2019



1.1.8.1 TALENTO HUMANO

Lograr el desarrollo integral y sostenible del Talento Humano, en línea con el crecimiento de la Aviación Civil en Colombia.

COMPROMISO A

META A1: Se registra un avance importante en las actividades para el cumplimiento de esta meta, Se han provisionado 206 cargos en los transcurrido del año que representa un avance del 70% en esta actividad, las actividades adicionales se cumplen en la medida que se ejecuten los contratos No. 19000887 y No. 19001072 y se entreguen los productos relacionados con el proyecto de rediseño.

La meta no continua, se debe definir una nueva meta asociada a los resultados del proyecto de rediseño

COMPROMISO B

META B1: Los resultados definidos en las actividades de esta meta, finalizan con la entrega de los informes y conclusiones de los contratos ejecutados No. 19000887 y No. 19001072 que están asociados al proyecto de rediseño

La meta no continua, se debe definir una nueva meta asociada a los resultados del proyecto de rediseño

1.1.8.2 SISTEMA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Implementar el Sistema de Gestión del conocimiento especializado en la Entidad que fortalezca los procesos de toma de decisiones informadas

COMPROMISO C

META C1: Se logró un avance del 47% de esta meta, en la formulación de la política de Gestión del Conocimiento, en las otras actividades durante la presente vigencia no se presentaron avances.

La meta continua, sin embargo, se deben plantear nuevas actividades para esta meta.

1.1.8.3 PROCESOS

Afianzar el Sistema Integrado de Gestión Institucional fortaleciendo la estructura organizacional a través de la actualización de 3 procesos del mapa de procesos de la Entidad



COMPROMISO D

META D1: La Dirección Administrativa cumplió con el 100% de esta meta, adopto, diseño, actualizo y aprobó la documentación del proceso de Gestión de Contratación, gestión vital si se considera que es un proceso transversal del orden nacional de interés de los servidores públicos de la entidad, de los usuarios y ciudadanos que tiene relación con este proceso contractual.

Se realizó la actualización del Manual de Contratación en el que se incorpora un capítulo dedicado a la Supervisión Contractual, que se acompaña de estrategias de apropiación y con una conferencia el día 19 de diciembre de 2019 que involucra el tema del año antijurídico como parte de las responsabilidades de este rol.

La meta no continua, se debe definir una nueva meta asociada a los resultados del proyecto de rediseño.

META D2: Se elaboraron los procedimientos, instructivos, formatos, necesarios para la estandarización y control de la gestión que se realiza en el Grupo de Servicios Generales. Logrando el cumplimiento de la meta al 100%

La meta no continua, se debe revisar el indicador y definir una nueva meta asociada a los resultados del proyecto de rediseño

META D3: Se elaboraron los procedimientos, instructivos, formatos, necesarios para la estandarización y control de la gestión que se realiza en el Grupo de Almacén y Seguros, logrando el cumplimiento de la meta al 100%

La meta no continua, se debe revisar el indicador y definir una nueva meta asociada a los resultados del proyecto de rediseño

META D4: Se establecieron y desarrollaron las estrategias de fortalecimiento a las funciones de supervisión contractual logrando el cumplimiento de la meta al 100%.

Se encuentra en trámite la resolución de adopción de la nueva versión del Manual de Contratación, que contiene un capítulo enfocado a la supervisión de los contratos. Se programó para el día 19 de diciembre de 2019 de 8:00 am a 5:00 pm, en el Auditorio del CEA, capacitación a las diferentes áreas en el proceso de compra pública y daño antijurídico, considerando roles de estructuradores, supervisores o evaluadores.

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y plantear nuevas actividades para esta meta.

META D5: Durante el IV trimestre, el Grupo de Organización y Calidad Aeronáutica, presento a la Oficina Asesora de Planeación culminó la actualización del proceso de



Direccionamiento Estratégico de acuerdo con estándares NTC ISO 9001:2015 y se encuentra aprobado en el aplicativo ISOLUCIÓN que administra el Sistema Integrado de Gestión.

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y plantear nuevas actividades para esta meta.

META D6: Durante el IV trimestre se realizó la actualización del aplicativo ISOLUCION el cual se encuentra disponible para todos los servidores públicos de la Entidad ingresando por la P web de Aerocivil.

en ambiente de pruebas y las observaciones se remitieron a la Dirección de Informática y a ISOLUCION para los fines pertinentes. Se anexan evidencias, los cuales también se encuentran publicados en H:\1012-Calidad Aeronáutica\2019\028.1 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA (SIG)\SIG\Plan de Acción\Soportes II Trim\Migración 4.8.

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y plantear nuevas actividades para esta meta.

META D7: El Centro de Estudios Aeronáuticos CEA actualizó la documentación del proceso Gestión de la Educación en el aplicativo ISOLUCIÓN de acuerdo con los estándares de las normas técnicas vigentes, obteniendo en su totalidad la consecución de la meta. Dicha meta continua para el 2020 modificada de acuerdo con las necesidades.

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y plantear nuevas actividades para esta meta.

1.1.8.4 TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES - TIC'S

La Dirección de Informática, que gestiona las TICs, busca apalancar la transformación institucional y el cumplimiento de las metas institucionales a partir del portafolio de soluciones y proyectos definido por la capacidad de Arquitectura Empresarial y el Plan Estratégico de Tecnología de la Información (PETI), con los siguientes compromisos y metas:

COMPROMISO E

META E1: Esta meta presenta un avance del 62% ya reportado anteriormente, quedando dos actividades pendientes (38%), que es el resultado de la implementación de las actividades 1 y 2. Estas actividades se adelantarán el próximo 2020 con el proyecto "*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*".



La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y replantear las actividades para esta meta.

COMPROMISO F

META F1: Esta meta presenta un avance del 64% ya reportado anteriormente, quedando dos actividades pendientes (36%), que es el resultado de la implementación de las actividades 1 y 2. Estas actividades (3 y 4) se adelantarán el próximo año con los procesos de contratación específicos de soporte y mantenimiento sobre cada sistema de información en producción.

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y replantear las actividades para esta meta.

COMPROMISO G

META G1: Esta meta presenta un avance del 84% ya reportado anteriormente. Las actividades (3, 4 y 5), se pueden cumplir con las campañas de seguridad de la información realizadas, Protectores y fondos de pantalla en los usuarios finales, encuestas y correos asociados a los líderes y sistemas de información que se han enviado en estos últimos meses. Adicionalmente, en cada proceso de mantenimiento y soporte a las TI en producción se debe incluir un ítem específico de uso y apropiación. Adjunto evidencia de las encuestas y campañas realizadas.

La meta NO continua.

1.1.8.5 CONTROL INTERNO

Fortalecer el Sistema de Control Interno, estableciendo acciones, métodos y procedimientos de control y de gestión del riesgo, así como mecanismos para la prevención y evaluación de éste.

COMPROMISO H

META H1 y H2: Si bien en el Plan de Acción de 2019, el fortalecimiento del Sistema de Control Interno se registra en cabeza de la OCI, el resultado, cierre de hallazgos, depende de la gestión de todas las áreas que registran hallazgos, que impactan tanto en el fenecimiento de la cuenta como otras debilidades detectadas en las auditorias efectuadas.

En otras palabras, el fortalecimiento del Sistema de Control Interno depende de todas las áreas de la Entidad. Al parecer las oficinas y áreas no se han apropiado de la tarea de la gestión de los hallazgos.



La resolución 00832 de marzo de 2019 de la Aerocivil "*Por la cual se establecen disposiciones respecto a los Equipos de Gerencia al interior de la AEROCIVIL, como estrategia para el fortalecimiento institucional*".

ARTÍCULO TERCERO: METODOLOGÍA. Las reuniones de Equipo de Gerencia son de seguimiento y control a la gestión, deben ser de carácter ejecutivo, donde se entregan y evalúan resultados, se toman decisiones para la mejora y se generan compromisos para verificar su cumplimiento en el siguiente trimestre.

En las reuniones de Equipo de Gerencia del Nivel Central, Regional y de aeropuertos, se deben abordar los siguientes temas:

- 1. Planes, políticas, programas: Verificar el cumplimiento y avance de los planes, políticas y programas de Gestión y Desempeño Institucional a cargo del proceso, enmarcadas en las dimensiones del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, así como las acciones relacionadas con el tratamiento de los hallazgos, no conformidades, discrepancias, observaciones y recomendaciones, detectadas en las inspecciones, auditorías internas y externas.*

Los equipos de gerencia son los responsables de la gestión para el cierre de los hallazgos y el feneamiento de la cuenta. El acta de la reunión debe estar en el ISOLUCION.

Por lo dicho anteriormente, se propone un indicador que refleje la gestión y cierre de los hallazgos tanto de la Contraloría General de la República como de la Oficina de Control Interno. Así mismo, se debe buscar que la gestión sea efectiva, dado que se ha evidenciado la reapertura de hallazgos que habían sido cerrados. La gestión también debe ser preventiva para procurar que no se abran nuevos hallazgos de las mismas características de los anteriores.

Buscando el cumplimiento del Plan de Acción de la próxima vigencia, se plantea que cada una de las áreas tenga una actividad relacionada con la gestión y cierre de los hallazgos de su competencia, con el acompañamiento de la Oficina de Control Interno.

COMPROMISO I

META 11: La Dirección Financiera estima llegar el cumplimiento de esta meta a diciembre en un 86%., cada una de las cuatro (4) actividades se dividió en subactividades para una mayor comprensión y facilitar su medición, el balance es el siguiente:

- Subcuentas ESF* depuradas / Total subcuentas ESF*



- $113 / 133 = 84,96\%$
- Las visitas de acompañamiento a las regionales se hicieron en su totalidad. **Cumplida 100%**
- Base de registro de **atención de usuarios del equipo SIIF**, actualizada a la fecha de corte del presente informe. **Cumplida 100%**
- La actualización de la versión 9.2 JDE, es una actividad finalizada, según se puede evidenciar en Actas de Seguimiento y Circular. **Cumplida 100%**
- Recaudo electrónico.: **Cumplida 100%**
- Facturación electrónica. **Cumplida 100%**
- Revisión, depuración y actualización de información de cargue a la nueva versión JDE. **Cumplida 100%**
- **Puesta en práctica de la sostenibilidad de la información contable**
 - Mecanismo para deterioro de la cartera. Cumplida 100%
 - Comité de sostenibilidad. **Cumplida 100%**
 - La resolución para el aseguramiento de la calidad de la información del proceso contable: el documento propuesto, en su versión final, cuenta con Vo.Bo. de Dirección Financiera, Secretaría General, Coordinación Grupo de Contabilidad y se encuentra en despacho de Dirección General, para firma

La meta continua, sin embargo, se debe revisar el indicador y replantear las actividades que debe realizar la Dirección Financiera para el 2020.

COMPROMISO J

META J1: Se realizó la evaluación y actualización de los riesgos de gestión de los procesos administrativos y financieros en la entidad. Se elaboró el documento de recomendaciones de la política y se tramitó y firmó la política de riesgos y su adopción por resolución, logrando así un cumplimiento de la meta al 100%.

Esta meta no continua. Las metas relacionadas con los cinco (5) componentes del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, se define para cada año, se incorporan al Plan y se publica en el mes de enero.



1.1.8.6 ANTICORRUPCIÓN

Consolidar la política de Anticorrupción y de atención al ciudadano, que desarrollada a través del Plan Anticorrupción garantice la transparencia en las decisiones y generen confianza en la ciudadanía

COMPROMISO K

META K1: La Dirección General con el acompañamiento de la Secretaria General y la Oficina Asesora de Planeación y toda la organización buscan consolidar la política de Anticorrupción y de atención al ciudadano, que desarrollada a través del Plan Anticorrupción garantice la transparencia en las decisiones y generen confianza en la ciudadanía. En ese sentido la política anticorrupción fue elaborada y adoptada en Comité Directivo y se está trabajando en la socialización y adopción de la misma.

Para el Plan de Acción 2020 se sugiere: a) definir claramente el área responsable del tema y b) La Meta debe continuar, pero ser modificada y enfocada junto con los indicadores y actividades al cumplimiento de las actividades del Plan anticorrupción. Las metas relacionadas con los cinco (5) componentes del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, se define para cada año, se incorporan al Plan y se publica en el mes de enero.

1.1.8.7 POSICIONAR Y CONSOLIDAR EL QUEHACER JURÍDICO DE LA ENTIDAD FRENTE AL SECTOR

COMPROMISOS L Y M

META L1 Y META M1: De acuerdo con la proyección de cierre del seguimiento para el Cuarto Trimestre de 2019, se espera que la OAJ dé cumplimiento al Plan de Acción 2019.

Las causas raíz identificadas son la falta de vigilancia en la ejecución contractual y el Incumplimiento de las obligaciones consignadas en el acta de liquidación del contrato, lo cual genera Controversias Contractuales, la más importante en términos de recursos. También aparece la problemática que se presenta por no dar respuesta en dentro del término a los derechos de petición.

Los factores descritos deben ser el foco para la formulación del Plan de Acción para la vigencia 2020. En particular debe fortalecerse la supervisión y seguimiento de contratos, mediante la capacitación a supervisores.

Es importante anotar que “Mantener la matriz de pagos de sentencias y conciliaciones para la vigencia 2019”, no parece la herramienta más apropiada para cumplir con el objetivo estratégico de Fortalecer el proceso de control asociado al cumplimiento de las



obligaciones y el estado de los procesos incluyendo un control efectivo de los pagos de las obligaciones.

Deben plantearse actividades preventivas, de manera tal que los riesgos no se materialicen y, en todo caso, que la formulación del Plan de Acción contenga actividades estratégicas, que trasciendan las tareas cotidianas de la OAJ.

COMPROMISO N

META N1: La evaluación de este indicador, al cierre de la vigencia 2019 muestra que las Direcciones Regionales Aeronáuticas cumplieron con el reporte mensual del informe de gestión establecido en el sistema Isolución. Sin embargo, se debe desarrollar una cultura de reporte, de tal manera que el diligenciamiento de este instrumento sea establecido dentro del conjunto de indicadores de gestión y se pueda realizar en forma sistemática dentro del aplicativo, para que la información captada esté disponible en el momento requerido y además se genere la alerta respectiva frente al cumplimiento de la tarea, de la misma manera que los demás indicadores vigentes.

Adicionalmente se propone, de cara a la vigencia 2020, que el informe sea complementado con actividades que evidencien la utilización de la información reportada para el mejoramiento de la gestión de las Regionales. También es importante que se monitoree la reacción del Nivel Central frente a la información reportada por las Direcciones regionales y que se genere valor a través del análisis estadístico de los datos reportados, en una relación bidireccional entre el Nivel Central y el Nivel Regional.

Se recomienda incorporar indicadores adicionales que permitan medir, no solo la elaboración de un informe y su remisión, sino que mida el nivel de cumplimiento de las acciones establecidas en los planes de mejoramiento.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



1.2. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL 2019

1.2.1. Situación presupuestal 2019

A través del Decreto 2467 de diciembre de 2018, a la Aeronáutica Civil le fueron asignados recursos para la presente vigencia fiscal por valor de \$1.510.4 millones. (40.3% Funcionamiento, 0.1% Servicio de la Deuda y 59.6% Inversión). En Inversión se encuentra una partida de 100.000 millones Nación con destinación específica, los cuales tendrán movimiento de traslado mediante decisión de la alta Dirección.

Se realizaron movimientos presupuestales mediante traslado presupuestal entre las Cuentas de Gastos de Funcionamiento, aprobados por el Consejo Directivo y el Ministerio de Hacienda en valor de \$\$74.328 millones (12.9%), los cuales permitieron atender necesidades prioritarias de la entidad, como fue el incremento salarial, estabilizar el tema de las incapacidades y licencias de maternidad y paternidad (no de pensiones), los desplazamiento para funcionarios que ejercen labores técnicas y que redundan en la protección de la seguridad operacional, atender el tema de los Seguros y el pago de una sanción causada por extemporaneidad de la declaración de la retención en la fuente año 2019 y los gastos de los servicios de seguridad al Director General del U.A.E. de Aeronáutica Civil.

Tabla 10. Situación presupuestal

	ENERO	MODIFICACIONES	DICIEMBRE 31/19
TOTAL	1.510.490	44.896	1.465.594
FUNCIONAMIENTO	608.459	31.000	577.459
Gastos de personal	327.922	18.000	309.922
Adquisición de bienes y servicios	40.031	13.000	40.031
Transferencias corrientes	217.187	0	204.187
Gastos de comercialización y producción	21.739	0	21.739
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	1.580	0	1.580
DEUDA	1.316	0	1.316
INVERSIÓN	900.715	13.896	886.819

Cifras en miles de millones de pesos.

Así mismo, en Inversión se realizaron movimientos presupuestales por valor de \$183.311 millones (20.7%), logrando la adición en recursos del contrato 18001451 04 H4 2018, los cuales permitirán realizar actividades de relocalización de las redes eléctricas de la plataforma de giro de la cabecera 19 del Aeropuerto de Cartagena; adición convenio interadministrativo 19000873 H3 2019 para cubrir el faltante en la adquisición de predios, vivienda y/o mejoras determinadas en cumplimiento del Auto 0354 de 2015 proferido por el Tribunal Administrativo de Bolívar en virtud de una Demanda de Acción Popular, y adquisición de terrenos previstos para la conexión de la plataforma principal con la plataforma ECO mediante una vía perimetral para el mismo Aeropuerto y adicionar el Contrato 14000160 OK para realizar actividades de suministro



e instalación de mezcla asfáltica, canales laterales para el manejo de las aguas lluvias y de escorrentía y la construcción de la calle de salida rápida del cuartel de bomberos a pista y plataforma del Aeropuerto de Leticia, atender el tema del Aeropuerto del Café y el otro del contrato de concesión OPAIN

Mediante Decreto 2412 de Diciembre 2019, se reducen apropiaciones en cuantía de \$44.895.931.602 (2.97% del total del presupuesto inicial), quedando una apropiación de \$1.465.594 millones.

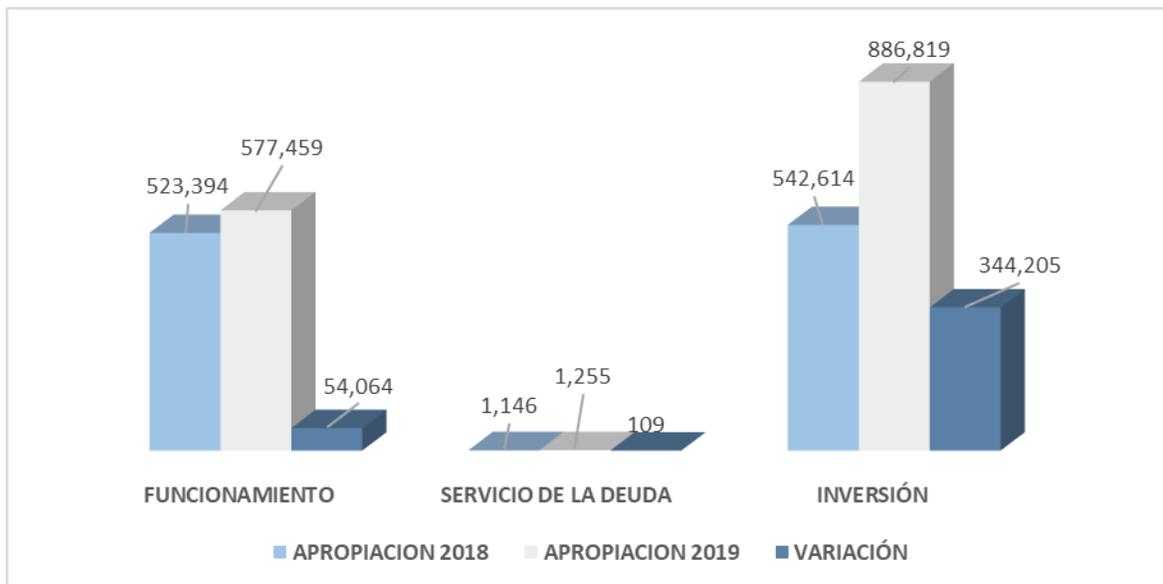
Se transfieren en el primer semestre 2019 a la Nación \$144.0 millones (Art. 16 EOP), los cuales corresponden a los excedentes financieros de la entidad del año 2017 (distribución del CONPES 3953 de diciembre 2018).

En las Apropriaciones de Inversión fueron asignados a la Entidad recursos por valor de \$133.2 millones correspondientes a (excedentes y rendimientos financieros – Recurso 21) en diferentes Proyectos. (ASAE, Región Valle del Cauca, Meta, Cundinamarca, Norte de Santander, Atlántico y Antioquia).

En Otras Transferencias continúan los recursos por valor de \$1.987. Millones correspondientes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, gestión que debe realizar la Dirección Financiera ante el Min hacienda.

El Presupuesto real de Funcionamiento para la vigencia 2019, es de \$462.472 millones de pesos (Sustrayendo lo de transferencia a la Nación \$144.000 y \$1.987)

Gráfico 11. Comparativo Apropiación 2018 Vs 2019



Nota: Datos al corte de septiembre 2018 y 2019



A continuación, se relaciona la ejecución presupuestal de los recursos apropiados a la entidad mediante Decreto 2467 de 28 de diciembre de 2018, "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la nación para la vigencia fiscal 2019, se detallan apropiaciones y se clasifican y definen los gastos".

Tabla 11. Ejecución presupuestal a 31 de diciembre de 2019

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% OBLIG
Funcionamiento	577.459	548.729	95,02%	543.652	94,15%
Servicio a la deuda pública	1.316	1.255	95,35%	1.255	95,35%
Inversión	886.819	825.813	93,12%	551.096	62,14%
Total, General	1.465.594	1.375.797	93,87%	1.096.003	74,78%

Cifras en millones de pesos (incluye Servicio de la Deuda Pública)

Los compromisos presentaron una ejecución presupuestal del 93.87% y 74.78% en obligaciones (Con Servicio de la Deuda Pública)

Ahora bien, se presenta el cumplimiento de las metas presupuestales acordadas con el Ministerio de Transporte.

Tabla 12. Metas Presupuestales Vs ejecución presupuestal

		Meta Trim IV %	Resultado %	Cumplimiento de la Meta
Funcionamiento	Compromisos	94,84%	93,12%	98,2%
	Obligaciones	91,13%	62,14%	68,2%
Inversión	Compromisos	100,00%	95,02%	95,0%
	Obligaciones	96,98%	94,15%	97,1%
ENTIDAD	Compromisos	97,42%	93,87%	96,4%
	Obligaciones	97,42%	74,78%	76,8%

Total, Entidad: Sin Servicio de la Deuda Pública

1.2.2. Gastos de Funcionamiento

Presentan una ejecución en compromisos del 95.02% y unas obligaciones del 94.15%.

Tabla 13. Ejecución Presupuestal Gastos de Funcionamiento

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
FUNCIONAMIENTO	577.459	548.729	95,02%	543.652	94,15%
Gastos de personal	340.228	324.155	95,28%	324.155	95,28%
Adq. bienes y servicios	52.496	49.812	94,89%	46.752	89,06%
Transferencias corrientes	158.824	149.233	93,96%	147.308	92,75%
Gastos de comercialización y producción	23.461	23.242	99,06%	23.150	98,67%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	2.450	2.286	93,32%	2.286	93,32%

Cifras en millones de pesos



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Los Gastos de Personal y Adquisición de Bienes y Servicios presentan ejecución acorde con la programación de obligaciones laborales y aquellas necesidades que requeridas por las áreas.

Los Gastos de Personal tuvieron movimientos presupuestales, a través de la modalidad de traslado presupuestal, con el fin de atender el pago de las incapacidades y licencias de maternidad de los servidores públicos, gastos de nómina por provisión de cargos vacantes, incremento salarial que se autorizó para esta vigencia y demás necesidades de gasto de acuerdo con la priorización que haya determinado la entidad, y demás compromisos de la entidad con respecto a la nómina.

Los Gastos de Adquisición de Bienes y Servicios, en esta vigencia fiscal atienden la contratación de prestación de servicios para desarrollar actividades relacionadas con la administración o funcionamiento de la entidad, concepto que se venía afectando en los Gastos de Personal. Además, el tema de los Servicios Públicos y Viáticos (desplazamiento de los funcionarios), los conceptos de Aseo y Transporte, y demás necesidades propias de la Cuenta que benefician el funcionamiento de la entidad.

Las transferencias Corrientes muestran el concepto de Excedentes Financieros transferidos a la Nación por valor de \$144.000 millones, el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales \$1.987 millones, las cuotas a la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil – CLAC \$72 millones y a la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI \$852 millones, y otros conceptos de sentencias y conciliaciones \$10.333 millones. El concepto de Incapacidades y Licencias de Maternidad presentó un incremento en valor, quedando este con una apropiación de \$1.579 millones. Asimismo, se completó el pago de la cuota de Fiscalización y Auditaje en valor de \$770 millones, quedándole una apropiación de \$2.193 millones, pendiente que la Dirección Financiera realice el trámite ante MinHacienda para el pago de este concepto. Esta cuenta de transferencias corrientes presentó una ejecución del 93.96% en compromisos y obligaciones del 92.75%.

La cuenta Gastos de Comercialización, es atendida por el Grupo Seguros de la Dirección Administrativa, este proceso fue adelantado mediante contratación de los mismos todo riesgo daños materiales protección bienes e intereses patrimoniales propiedad de la Aerocivil o aquellos por los cuales sea legalmente responsable. Adicionalmente, se atiende el concepto de tasas. Esta cuenta presenta compromisos de 99.06% y obligaciones del 98.67%.



1.2.2.1. Variaciones en la Programación Presupuestal

Tabla 14. Variaciones – Movimientos Presupuestales - Gastos de Funcionamiento

ACUERDO	VALOR	OBJETO	DETALLE
Acuerdo No. 001 – febrero 20 de 2019 Funcionamiento	\$679.647.274	MODIFICACIONES	De Gastos de Personal a Transferencias Corrientes
Acuerdo No. 002 – abril 5 de 2019 Funcionamiento	\$11.000.000.000	MODIFICACIONES – DISTRIBUCIÓN INTERNA	Dentro de Transferencias Corrientes (De Sentencias se redistribuye entre Conciliaciones y Laudos Arbitrales).
Acuerdo No. 003 - abril 24 de 2019 - Funcionamiento	\$2.500.000.000	MODIFICACIONES	Dentro de Adquisiciones de Bienes y Servicios (Para desplazamientos de los funcionarios – programa técnico)
Acuerdo No. 004 – junio 18 de 2019 - Funcionamiento	\$57.419.000.000	MODIFICACIONES – Levantamiento Previo Concepto y Traslado Pptal.	Dentro de los Gastos de Funcionamiento (Gastos de Personal – Adq.. Bienes y Servicios – Transferencias Corrientes y Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e intereses de mora.
Acuerdo No. 006 - septiembre 2 de 2019 Funcionamiento	\$206.894.000	MODIFICACIONES	Gastos de Funcionamiento – Adq. de Bienes y Servicios - Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora y Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora (Sanciones Administrativas)
Acuerdo No. 008 - Octubre 03 de 2019 Funcionamiento	\$1.722.458.665	MODIFICACIONES	Dentro de Gastos de Personal - Adquisición de Bienes y Servicios y Gastos por Materiales y Suministros y Adq servicios.
Acuerdo No. 009 - Noviembre 28 de 2019 Funcionamiento	\$800.000.000	MODIFICACIONES	Dentro de Gastos de Personal - Adquisición de Bienes y Servicios y Gastos por Materiales y Suministros y Adq servicios

1.2.3. Gastos de Inversión

La inversión de la entidad está distribuida en tres programas presupuestales diseñados para atender la infraestructura y los servicios de transporte aéreo, la seguridad de transporte y el fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte.

Tabla 15. Distribución recursos en los Programas de Inversión

CATEGORÍA	No. PROYECTOS	INVERSIÓN
2403- Infraestructura y servicios de transporte aéreo	29	839.304
2409 - Seguridad de transporte	2	13.073
2499 - Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Transporte	3	34.442
TOTAL	34	886.819

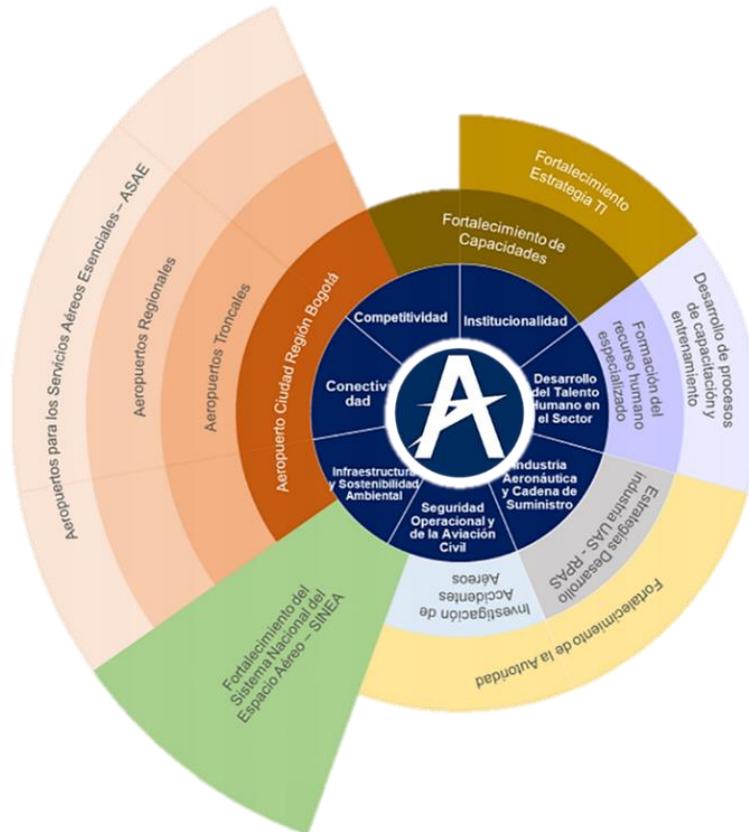
Cifras en millones de pesos

Para ejecutar estos recursos, la entidad dispone de treinta y tres (34) proyectos de inversión que le apuntan a los objetivos institucionales para la aplicación de los objetivos y compromisos trazados en los diferentes planes de desarrollo (PND), de los



Planes Estratégicos Sectoriales y del Plan Estratégico Institucional (PEI). En ese sentido los resultados obtenidos en la ejecución de los compromisos plasmados en los diferentes Planes, y el dinamismo del crecimiento del mercado del transporte aéreo, sirvieron como punto de partida para construir el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y sentar las bases para su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo 2018- 2022 “*Pacto por Colombia pacto por la equidad*”.

Gráfico 12. Esquema de la inversión asociada a los objetivos institucionales del Plan de Acción



El presupuesto de inversión presenta una ejecución del 93.12% en compromisos y del 62.14% en obligaciones presupuestales, aumentando un 53.86% en compromisos y un 54.60% en obligaciones respecto al segundo trimestre de 2019

Tabla 16. Ejecución mensual del cumplimiento de las metas de ejecución presupuestal

INVERSIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT	OCT	NOV	DIC
Compromisos	16,10%	28,90%	29,80%	33,00%	34,90%	39,26%	43,60%	45,09	49,71%	54,60%	59,15%	93,12%
Obligaciones	0,00%	0,10%	1,70%	4,10%	5,60%	7,54%	9,60%	11,65%	15,50%	19,70%	24,91%	62,14%

Podemos observar que los compromisos a partir del primer trimestre presentan un movimiento de ejecución muy leve. Vienen siendo afectados por la ejecución de la



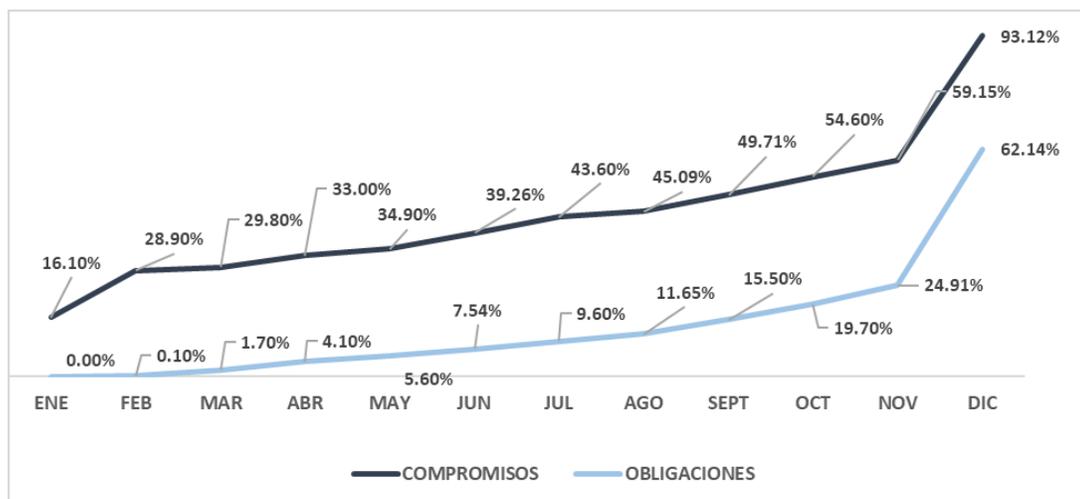
reserva presupuestal constituida 2018 y por motivos internos de procedimientos de la entidad.

El proceso de vigencias futuras aprobadas y autorizadas en el 2018, para el 2019 tuvo un valor de \$305.162 millones. De esta cuantía solo se registraron contrataciones por valor de \$190.578 millones. No se registraron \$114.584 millones, debido a adjudicaciones por menor valor y algunas no utilizadas, esto significó un 12.72%.

El proceso de vigencias futuras aprobadas y autorizadas en el 2018, para el 2019 tuvo un valor de \$305.162 millones. De esta cuantía solo se registraron contrataciones por valor de \$190.578 millones. No se registraron \$114.584 millones, debido a adjudicaciones por menor valor y algunas no utilizadas, esto significó un 12.72%.

En esta vigencia 2019 se tramitaron Vigencias Futuras 2020 en cuantía de \$325.414 millones, las cuales hasta enero 2020 se registrarán los valores reales utilizados, con el fin de conocer los ajustes a aplicarse en el SUIFP del DNP para liberación de recursos.

Gráfico 13. Comportamiento mensual de la ejecución presupuestal de los recursos de inversión



Se cuenta con 34 Proyectos de Inversión, enmarcados dentro de componentes operativos de la función del estado hacia la satisfacción de necesidades sociales, ambientales y/o económicas y el aprovechamiento de oportunidades; con este enfoque que tienen se parte de identificar necesidades reales, las que se consolidan y deben dar resultado a través de la Infraestructura y Servicios de Transporte Aéreo, Seguridad de Transporte y Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte.

A continuación, se detallan los porcentajes de ejecución de los programas presupuestales, en función de los proyectos de inversión que lo componen:



Tabla 17. Ejecución presupuestal Programa 2403
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Consolidación del aeropuerto el Dorado ciudad región Bogotá, Cundinamarca	151.300	94,94%	84,26%
AEROPUERTOS TRONCALES	321.488.	95,06%	61,69%
Aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	20.912	91,62%	81,34%
Aeroportuarios y a la navegación aérea del aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro	10.205	99,42%	48,36%
Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	15.940	99,22%	95,85%
Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	10.694	95,04%	6,57%
Aeropuerto internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	5.053	85,51%	50,38%
Aeropuerto Antonio Nariño de pasto	23.000	96,73%	66,58%
Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	11.228	89,42%	84,10%
Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujó de San Andrés y Providencia	30.000	88,15%	62,54%
Aeropuerto San Luis de Ipiales	12.885	96,09%	57,97%
Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	6.926	97,75%	82,22%
Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	18.000	91,12%	76,44%
Aeropuerto Alfredo Vázquez Cobo de la ciudad de Leticia	55.120	98,83%	25,24%
Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán	21.788	96,10%	58,88%
Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	10.000	89,10%	82,60%
Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar	10.000	89,10%	82,60%
Aeropuerto internacional El Edén de la ciudad de Armenia	38.000	95,91%	73,73%
Aeropuerto el Alcaraván de Yopal	15.400	95,97%	63,99%
OTROS SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	216.980	91,4%	40,2%
Apoyo a las entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	6.400	80,97%	80,97%
Implementación de estrategias para el desarrollo de la industria aérea RPAS en Colombia a nivel nacional	1.936	11,82%	9,87%
Fortalecimiento del sistema de navegación aérea nacional	108.644	85,60%	73,50%
Construcción de una pista de aterrizaje (HITO 1: 1460X30M) EN PALESTINA	100.000	100,00%	2,00%
REGIONALES	139.498	29,70%	5,30%
Región Antioquia	22.000	83,13%	58,52%
Región Atlántico	25.268	97,09%	79,88%
Región Cundinamarca	38.000	97,48%	83,53%
Región Norte de Santander	20.069	99,55%	88,05%
Región Meta	22.000	98,96%	43,57%
Región Valle del Cauca	12.161	83,45%	70,77%
CENTRO ESTUDIOS AERONÁUTICOS – CEA	10.038	79,24%	76,40%

Los proyectos presentados en la



Tabla 17 representan el 94.6% (\$839.304 millones) de los recursos de inversión \$886.819 millones. Las Direcciones Regionales Aeronáuticas ejecutan recursos en coordinación con el nivel central en los aeropuertos de su jurisdicción, en todo lo que se refiere a su infraestructura aeroportuaria, prestación de servicios aeroportuarios y a la navegación aérea.

Los proyectos referidos se agrupan de acuerdo con las necesidades prioritarias a atender con el programa, así:

- 18 proyectos para atender necesidades de 20 aeropuertos, denominados Aeropuertos Troncales.
- 6 proyectos para atender la necesidad de 49 aeropuertos agrupados por Direcciones Regionales, y 1 proyecto adicional para enfocar acciones hacia la infraestructura aeroportuaria propiedad de las Entidades Territoriales.
- 2 proyectos de inversión que atienden las necesidades de organización del espacio aéreo, con una participación del 15,99% de los recursos.
- 1 proyecto de inversión orientado al desarrollo de los procesos de formación del talento humano especializado, a través del cual se financia el personal docente y los programas curriculares que el desarrollo de competencia de ciudadanos que aspiran a vincularse o están vinculados a las empresas y organizaciones del Sector Aeronáutico del País.
- 1 proyecto de inversión formulado por la entidad, que permitirá apoyar la iniciativa regional del Departamento de Caldas.

En cada uno de estos proyectos de inversión existe una sinergia entre Nivel Central y Regionales, se pueden atender necesidades de manera integral con el fin de ser oportunos, eficaces y eficientes en la prestación de servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

Finalmente se puede decir en este aspecto que la Aeronáutica Civil ha contribuido con la orientación del gasto de acuerdo con la formulación de los proyectos de inversión y encaminados a los programas presupuestales en cumplimiento de directrices del DNP y a la programación presupuestal.



Tabla 18. Ejecución presupuestal Programa 2409
SEGURIDAD DE TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
SEGURIDAD DE TRANSPORTE	13.073	83,7%	61,5%
Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	1.072	94,77%	59,95%
Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	12.001	82,71%	61,68%

Los proyectos presentados en la Tabla 18 representan el 1.5% (\$13.073 millones) de los recursos de inversión.

Estos proyectos de inversión atienden las necesidades en el campo de la investigación de accidentes e incidentes aéreos con tecnología y expertos. Además, desarrolla actividades que permiten alcanzar un efectivo encadenamiento del Sector, fortaleciendo los programas de certificación y vigilancia a la aviación de la industria aeronáutica en riesgos y de la coordinación internacional con las diferentes autoridades aeronáuticas mundiales.

Tabla 19. Ejecución presupuestal Programa 2499
FORTALECIMIENTO DE LAS GESTIÓN Y DIRECCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMP	% OBLIG
Total	34.442	79,82%	62,98%
Fortalecimiento de las gestión y dirección del sector transporte	21.009	84,38%	71,89%
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	998	91,94%	63,40%
Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	12.435	71,15%	47,89%

Los proyectos presentados en la Tabla 19 representan el 3.9% (\$34.442 millones) de los recursos de inversión.

Estos proyectos de inversión atienden las necesidades frente a la implementación del Plan Estratégico de Información PETI, desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo, capacitación de los funcionarios de la entidad y desarrollo de proceso de competencias laborales, entre otros. Además, atiende documentos de planeación coordinados con la Alta Dirección, de los cuales ya se está gestionando el referido al Plan Sectorial de Gestión de riesgos de Desastres, Ambiental mitigación y adaptación al Cambio Climático, Hoja de la Ruta para la Industria y el mantenimiento sedes. Implementación de acciones que mejoren la vida laboral de los servidores de la entidad, gestión de seguridad en el trabajo y bienestar social y familiar.



1.2.2.2. Variaciones en la Programación Presupuestal

ACUERDO	VALOR	OBJETO	DETALLE
Acuerdo No. 005 - agosto 28 de 2019 Inversión	\$20.011.154.709	Modificaciones	Dentro de Proyectos de Inversión Rionegro e Ipiales y Cartagena - Leticia
Acuerdo No. 007 - 03 Octubre de 2019 Inversión	\$100.000.000.000	Modificaciones	Dentro 2403 - Región Antioquia y Nuevo proyectos Palestina
Acuerdo No. 011 - Diciembre 10 2019 Inversión	\$63.300.000.000	Modificaciones	Dentro del 2403 movimientos entre proyectos de inversión.

1.2.4. Ejecución Reservas Presupuestales

La reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2018 presenta una ejecución (a corte 31 de diciembre de 2019) presenta una ejecución de obligaciones del 98.6%.

Tabla 20. Ejecución presupuestal Reservas Presupuestales (Por Área)

DESCRIPCIÓN	RESERVA CONSTITUIDA (ENERO 2018)	OBLIGACIONES	% EJEC
Dirección de infraestructura aeroportuaria	160368	157.725	98.4%
Dirección de telecomunicaciones y ayudas a la navegación aérea	26.172	26.172	100,0%
Dirección de servicios aeroportuarios	8.069	7.982	98.9%
Secretaría general	2.210	2.210	100.0.%
Dirección de talento humano	357	357	99.9%
Dirección de informática	2.140	2.140	100.0%
Secretaría de seguridad operacional y de la aviación civil	113	109	97.2%
Centro de estudios aeronáuticos- cea	142	142	100,0%
Subdirección general	179	155	86,7%
inversión	199.754	196.997	98.6%
Adquisición bienes y servicios	3.591	3.454	96.2%
Gastos de comercialización y producción	232	216	93,1%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	9	9	100,0%
Funcionamiento	3.832	3.679	96.0%
Servicio de la deuda	29	29	100,0%
Total, General	203.616	200.705	98.6%

Cifras en millones de pesos

1.3. METAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PND 2018 - 2022

El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” tiene como objetivo las bases de legalidad, emprendimiento y equidad que permitan lograr la igualdad de oportunidades para todos los colombianos, donde el transporte aéreo cuenta con tres (3) indicadores así:



Tabla 21. Indicadores SINERGIA

INDICADOR	A diciembre 2019
Número de aeropuertos Internacionales certificados	100.0%
Número de acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados) que aportan a la competitividad del turismo y el comercio exterior. LB 46 + 15 = 61	100.0%
Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física (torres de control, terminales, pistas y plataformas) 10	100.0%

*Nota: Se encuentra en trámite la solicitud de ajuste de LB de 3 a 5 Aeropuertos Certificados. (Cuatrienio 9, 2019: 1, Total se llevan 6)

**Nota: Se está superando la meta definida para 2019 (LB 46 + 29 = Meta 75 Cuatrienio) – Celebro 22 (68) Acuerdos.

*** Nota: Meta Cuatrienio 10 Aeropuertos; Metas 2019: 2 "Información tomada del aplicativo Sinergia - Se reporta la terminación de obras en Providencia y Villa garzón."

Lo anterior información puede ser consultada en el siguiente enlace:

<https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicEntidadP/38/24/33>

2. RESULTADOS

Compromisos Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 97.42%, siendo su ejecución del 93.87%, alcanzó el 96.4% en el cumplimiento de la meta propuesta a nivel entidad. (Sin Servicio de la Deuda Pública)

Obligaciones Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 97.42%, siendo su ejecución del 74.78%, alcanzó el 76.8% en el cumplimiento de la meta propuesta a nivel entidad. (Sin Servicio de la Deuda Pública)

Compromisos Estratégicos: A la fecha de corte el avance de gestión de las actividades planteadas alcanzó el 63.67% Vs programado 69.20%. Contempla los compromisos estratégicos que reflejan la pertinencia y compromiso con la entidad hacia el logro de los objetivos institucionales y el cumplimiento de necesidades priorizadas de inversión.

Componente de Inversión: Se toma el mismo de la ejecución presupuestal Compromisos 93.12% y Obligaciones 62.14%.

Tabla 22. Resultados Plan de Acción

Componente del Plan de Acción	TRIM IV
Proyectos de Inversión (Eventos fichas)	100.0%
Ejecución Presupuestal: Compromisos	93.87%
Ejecución Presupuestal: Obligaciones	74.78%
Compromisos Estratégicos	85.99%
Indicadores PND	100.0%
Avance Cumplimiento Plan Acción	90.93%

Compromisos y Obligaciones sin Servicio Deuda Pública



3. RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES

Para tener en cuenta para el 2020, todas las áreas deben planificar y hacer una distribución racional de sus compromisos estratégicos y la programación de sus actividades a lo largo del año.

Asignar adecuadamente los porcentajes de ponderación de las actividades que generan hitos de impacto para la meta y el compromiso.

Definir las actividades correctamente en función de los indicadores propuestos por compromiso.

De manera genérica, es importante mencionar que los resultados reportados, están relacionados con las gestiones adelantadas por cada grupo involucrado.

Se evidencia que en varios casos la fórmula de los indicadores no refleja la gestión realizada, y se corre el riesgo que tampoco determine el avance real de la meta estratégica planteada. En este caso se recomienda revisar las fórmulas de los indicadores para presentar en la vigencia 2020 unos indicadores totalmente coherentes con la gestión y los resultados esperados.

Compromisos estratégicos: Con el fin de preparar el Plan de Acción 2020, se recomienda realizar un ejercicio juicioso por parte de las áreas, sobre las metas y actividades que están en curso, y que por su impacto estratégico se consideren deben continuar de tal manera que contribuyan al logro de la meta, el compromiso estratégico y por ende al objetivo institucional.

Ejecución Presupuestal: Socializar ante el Comité Directivo las debilidades y/o alertas sobre la situación presupuestal que presenta la entidad, con el fin planificar las necesidades reales para 2020.

A las áreas se les recomienda darle un repaso a todos los contratos que se encuentran en ejecución, con el fin de poder resolver inquietudes en puntos críticos que están llevando a una baja ejecución especialmente en las obligaciones.

Ejecución Reserva: Al igual que la ejecución del presupuesto de la vigencia, las áreas ejecutoras deben realizar en coordinación con el Grupo de Presupuesto de la entidad, la revisión y depuración de lo que posiblemente vaya a ser constituido como reserva presupuestal no inducida.

Vigencias Futuras y modificaciones presupuestales: Revisar todos los compromisos que se tienen programados y que aún no se han puesto en marcha. Es importante resaltar que por los tiempos que demanda el proceso pre y contractual,



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

después de que haya sido autorizado el trámite de vigencias futuras, estaríamos con tiempos en contra de este.

De llegar el caso, de no ser utilizadas a tiempo, informar con justificación a la OAP con el fin de realizar trámite ante el DNP para liberación de recursos.

Principio de anualidad del Gasto: Se recuerda que los compromisos se deben ejecutar en su totalidad en la presente vigencia, salvo que cuenten con la correspondiente vigencia futura, por lo tanto, no existen argumentos para sustentar interrupciones en los servicios que requiere la Entidad para su normal funcionamiento.

Coherencia de la Información: La información registrada por las áreas en los aplicativos internos y externos como SIIF, SUIFP, SPI, deben guardar consistencia entre sí. La información soporte debe ser lo suficientemente clara y detallada que permita la comprensión y análisis de los datos registrados.

OAP- Grupo Programación y Seguimiento a Proyectos de Inversión