



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

COMO VAMOS 2020



PLAN DE ACCIÓN
I Trimestre de 2020
Oficina Asesora de Planeación

INTRODUCCIÓN

Continuando con la Política de realizarle seguimiento a los objetivos y compromisos estratégicos definidos en el Plan Estratégico Institucional 2018 – 2022, se presenta en esta oportunidad el resultado del primer trimestre del Plan de Acción 2020, en el cual se evidencia la secuencia de estos, definiendo metas y actividades específicas que ayudaran a lograr los primeros.

Esta versión de Plan de Acción 2020 permite visualizar el compromiso de la Alta Dirección representada por las Secretarías de Sistemas Operacionales, Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y Secretaría General, y las Oficinas de Asesora de Planeación, Oficina Transporte Aéreo, Oficina Asesora Jurídica, Oficina de Comercialización e Inversión, Oficina Registro Aeronáutico, Oficina de Centro de Estudios Aeronáuticos y Oficina de Control Interno.

Compromiso que permite mostrar una imagen mas amplia hacia la comunidad, enfocada en las obligaciones de cada área, sus valores agregados, logros, esfuerzos y riesgos durante su ejecución, lo que los hace mas dinámicos y de fácil adaptabilidad a los cambios que se susciten a su alrededor.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ÍNDICE GENERAL

1	Plan de Acción Institucional 2020.....	0
2	Metas estratégicas – Objetivos y Compromisos Institucionales:	0
2.1	Institucionalidad.....	3
2.2	Conectividad.....	9
2.3	Competitividad.....	13
2.4	Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental	20
2.5	Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro.....	34
2.6	Desarrollo del Talento Humano en el Sector.....	39
2.7	Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	43
2.8	Transformación Institucional a la Modernidad	50
3	Comportamiento Ejecución Presupuestal	62
3.1	Presupuesto - Gastos de Funcionamiento, Servicio a la Deuda Pública e Inversión.....	62
3.1.1	<i>Situación Presupuestal 2020.....</i>	62
3.1.2	<i>Ejecución Presupuestal.....</i>	63
3.1.3	<i>Metas Presupuestales Vs. Ejecución presupuestal</i>	63
3.1.4	<i>Gastos de Funcionamiento</i>	64
3.1.4.1	<i>Variaciones en la Programación Presupuestal.....</i>	65
3.1.5	<i>Gastos de Inversión.....</i>	65
3.1.5.1	<i>Variaciones en la Programación Presupuestal.....</i>	70
3.2	Reserva Presupuestal 2019 (en ejecución 2020).....	70
4	Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia - Pacto por la Equidad”:	71
5	Resultados	71
6	Observaciones y Recomendaciones	72

ÍNDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020	2
Gráfico 2 - Avances de las actividades del plan de acción 2020 en el primer trimestre	2
Gráfico 3 - Avance I trimestre del 2020 - INSTITUCIONALIDAD	3
Gráfico 4 - Avance I trimestre del 2020 - CONECTIVIDAD.....	9

Gráfico 5 - Avance I trimestre del 2020 - COMPETITIVIDAD.....	14
Gráfico 6 - Avance I trimestre del 2020 - INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	20
Gráfico 7 - Avance I trimestre del 2020 - INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE VALOR.....	34
Gráfico 8 - Avance I trimestre del 2020 - DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR.....	39
Gráfico 9 - Avance I trimestre del 2020 - SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	44
Gráfico 10 - Avance I trimestre del 2020 - TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD.....	51
Gráfico 11 - Comparativo Apropriación 2018, 2019 y Vs 2020.....	63
Gráfico 12 - Metas presupuestales Vs Ejecución presupuestal – I trimestre.....	64
Gráfico 13 - Esquema de la inversión asociada a los objetivos institucionales del Plan de Acción	66
Gráfico 14 - Comportamiento mensual de la ejecución presupuestal de los recursos de inversión	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2020	1
Tabla 2 – Responsables objetivo INSTITUCIONALIDAD	3
Tabla 3 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD	4
Tabla 4 – Responsables objetivo CONECTIVIDAD.....	9
Tabla 5 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo CONECTIVIDAD	10
Tabla 6 – Responsables objetivo COMPETITIVIDAD.....	14
Tabla 7 – Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD	15
Tabla 8 – Responsables objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	21
Tabla 9 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	22
Tabla 10 – Responsables objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE VALOR	35
Tabla 11 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO	35
Tabla 12 – Responsables objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR.....	40
Tabla 13 - . Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR.....	40
Tabla 14 – Responsables objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	44
Tabla 15 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	44
Tabla 16 – Responsables objetivo TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD.....	51
Tabla 17 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD.....	52
Tabla 18 – Situación Presupuestal	62
Tabla 19 – Ejecución Presupuestal	63
Tabla 20 – Metas presupuestales Vs Ejecución presupuestal	63

Tabla 21 – Ejecución Presupuestal Gastos de Funcionamiento.....	64
Tabla 22 - Distribución recursos en los Programas de Inversión.....	65
Tabla 23 - Ejecución mensual del cumplimiento de las metas de ejecución presupuestal.....	66
Tabla 24 - Ejecución presupuestal Programa 2403 - INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO	67
Tabla 25 - Ejecución presupuestal Programa 2409 – SEGURIDAD DE TRANSPORTE.....	69
Tabla 26 - Ejecución presupuestal Programa 2499 - FORTALECIMIENTO DE LAS GESTIÓN Y DIRECCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE.....	69
Tabla 27 – Ejecución Presupuestal Reservas Presupuestales (Por área)	70
Tabla 28 – Indicadores SINERGIA	71
Tabla 29 – Resultados de Plan de Acción	72

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO





1 Plan de Acción Institucional 2020

Este Plan, 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 general.

- **Metas estratégicas – Objetivos y Compromisos Institucionales:** Su seguimiento refleja el avance al cumplimiento de los compromisos y objetivos institucionales trazados en el Plan Estratégico Institucional 2018 - 2022, las cuales con las actividades fueron establecidas por las áreas, conservando el lineamiento hacia la visión 2030.

Comportamiento ejecución presupuestal:

- **Presupuesto - Gastos de Funcionamiento, Servicio a la Deuda Pública e Inversión 2020:** Corresponde a la ejecución de los compromisos y obligaciones presupuestales con corte a 31 de marzo de 2020.
- **Reserva Presupuestal 2019 (en ejecución 2020):** Ejecución de la reserva presupuestal a nivel de obligaciones.
- **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, su fuente son los Gestores de Meta, y servirá como insumo para reportar, los avances de los compromisos incluidos en el PND 2018 – 2022. (Sinergia DNP).

2 Metas estratégicas – Objetivos y Compromisos 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) elementos 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, han asumido el liderazgo frente a los objetivos institucionales, así:

Tabla 1 - Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2020

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	X	X
Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	X	X	X		X		X	

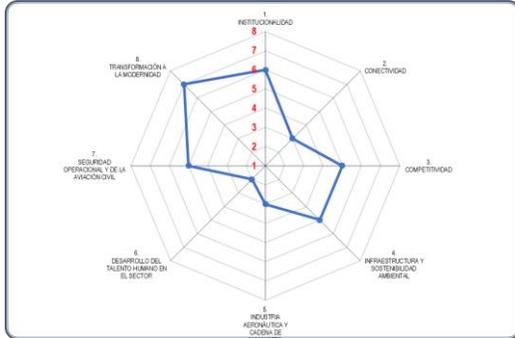
En términos globales, el Plan de Acción 2020 de la entidad se compone de ocho (8) Objetivos Institucionales, los cuales se desarrollan a través de 68 compromisos, 125 metas y 473 actividades de gestión.

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 marzo de 2020 alcanzaron un valor igual o superior a lo programado.

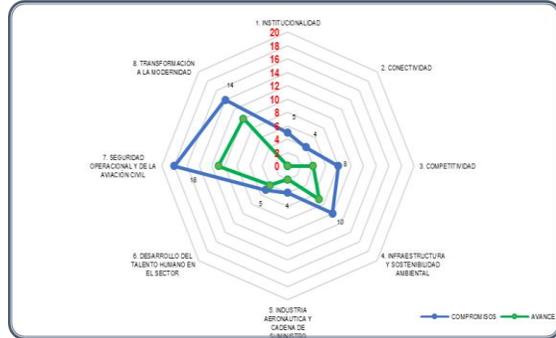
ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020

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



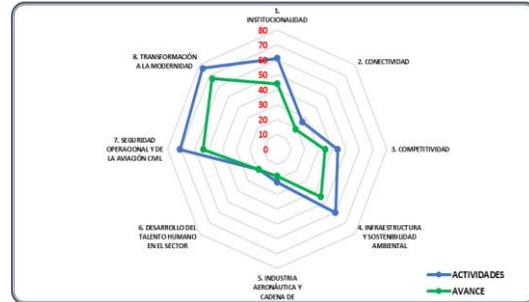
Cumplimiento de los compromisos programados en cada objetivo institucional



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 en el primer trimestre de 2020 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, se evidencia que el avance del primer trimestre corresponde al 18,87%, frente al 17,64% programado.

Gráfico 2 - Avances de las actividades del plan de acción 2020 en el primer trimestre



A continuación, se presentan los avances en la gestión global de los objetivos institucionales que conforman el Plan de Acción 2020:

2.1 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 **29,15%** frente a lo programado del **33,08%**.

Gráfico 3 - Avance I trimestre del 2020 - INSTITUCIONALIDAD



Este objetivo se compone de 5 compromisos, 11 metas y 48 actividades, las cuales tienen como líderes: Secretario (A) de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, Coordinador (A) Grupo de Investigación de Accidentes, Jefe Oficina Asesora de Planeación – OAP, Subdirector (A) General, Coordinador (A) Grupo Feria Aeronáutica, Coordinador (A) Grupo Comunicación y Prensa, Subdirector (A) General, Coordinador (A) Grupo Gestión de Estándares Internacionales, Subdirector (A) General, Coordinador (A) Grupo Gestión de Estándares Internacionales y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias de la entidad, a saber:

Tabla 2 – Responsables objetivo INSTITUCIONALIDAD

Responsable	Metas	Actividades
SECRETARIA (A) DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	1	3
COORDINACIÓN (A) GRUPO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES	2	10

Responsable	Metas	Actividades
OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN - OAP	1	4
SUBDIRECCIÓN (A) GENERAL COORDINADOR (A) GRUPO FERIA AERONÁUTICA	1	6
COORDINACIÓN (A) GRUPO COMUNICACIÓN Y PRENSA	1	4
SUBDIRECCIÓN (A) GENERAL COORDINACIÓN (A) GRUPO GESTIÓN DE ESTANDARES INTERNACIONALES	3	12
SUBDIRECCIÓN (A) GENERAL	1	2
SECRETARIA (A) DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL – SSOAC-OTA-OAP	1	7
DIRECTOR (A) GENERAL	1	3
TOTAL	12	51

A continuación, en la Tabla 3 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 3 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
1	Lograr que el Estado Colombiano reconozca el carácter estratégico de la aviación civil, fortaleciendo las competencias de la autoridad aeronáutica.	1	Fortalecer el valor público de la Autoridad Aeronáutica generando facilidades para los ciudadanos en la expedición de la licencia digital y certificado médico digital logrando la disminución de los tiempos y recursos en estos trámites	87,50 %	87,50 %
		2	Avanzar en un 30% en la autonomía e independencia entre el ente de Investigación de Accidentes y la Autoridad de Aviación Civil.	25,00%	25,00%
		3	Realizar Dos (2) Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.	0,00%	0,00%
		4	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.	6,50%	6,50%
		5	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.	100,00%	100,00%
2	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.	6	Suscribir 4 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU), con otras Autoridades o entidades Internacionales.	20,20%	20,20%
		7	Materializar el aprovechamiento de 3 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU) ya firmados	23,00%	23,00%
		8	Lograr que las empresas prestadoras de servicios aéreos y demás usuarios involucrados en el proceso de inspección, vigilancia y control, cumplan de manera óptima la normatividad asociada a las actividades aéreas civiles, seguridad operacional, de la aviación civil y la facilitación.	56,25%	56,25%
3	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	9	Adjudicar la construcción del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.	9,00%	9,00%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
	víctimas y familiares de accidentes aéreos.				
4	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 - SINEA.	10	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.	21,00%	21,00%
5	Consolidar unidades integrales prestadoras de servicios aeroportuarios descentralizadas que soporten el crecimiento del transporte aéreo en Colombia.	11	Estructurar e implementar el nuevo Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas.	0;00%	0;00%
		12	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0,00%	0,00%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO INSTITUCIONALIDAD				29,15% / 33,08%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				88,12%	



COMPROMISO 1

META 1: Fortalecer el valor público de la Autoridad Aeronáutica generando facilidades para los ciudadanos en la expedición de la licencia digital y certificado médico digital logrando la disminución de los tiempos y recursos en estos trámites.

Actividad 1. Realizar el Desarrollo web en coordinación con el área de Informática: La Meta fue cumplida y excedió el avance de las actividades: el desarrollo web ha Avanzado hasta el 80% frente al 60% programado para el primer trimestre del año 2020.

Actividad 2. Socializar la licencia digital y certificado médico digital a través de la página web de la entidad, instructivos, Circulares informativas y demás herramientas de comunicación con el que cuenta la entidad: De la misma manera el proceso de socialización de la licencia digital y certificado médico digital ha logrado la disminución de los tiempos y recursos en estos trámites avanzando hasta el 95%,% frente al 30% programado para el primer trimestre del año 2020.

Actividad 3. Implementar el trámite con el ciudadano incluyendo la firma electrónica al trámite que aplique, actualizando los procedimientos y comunicaciones dirigidas al ciudadano y la Implementación del trámite con el ciudadano: Esta actividad también avanzó de manera significativa llegando al 95% frente al 20% programado para el primer trimestre del año 2020.

META 2: Avanzar en un 30% en la autonomía e independencia entre el ente de Investigación de Accidentes y la Autoridad de Aviación Civil.

Actividad 1. Definir la estructura organizacional y la organización Interna del Ente de Investigación de Accidentes: La actividad se cumplió de acuerdo con lo programado.

META 3: Realizar Dos (2) Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

En esta meta No se programaron actividades para el primer trimestre del año.

META 4: 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.

Actividad 1. Revisión y análisis de los resultados de la IX Feria: No se publicó el informe de cierre ni los documentos que soporten este informe. Solamente se presenta la Consignación de las utilidades arrojadas por la F-AIR versión 2019 y un acta reuniones realizadas como parte del proceso de liquidación del contrato. Tema: Liquidación F-AIR Colombia 2019. Se resalta que la F -Air se realizó del 11 al 14 de julio de 2019. Se evaluó en el 50% del 100% de lo programado para el trimestre.

Actividad 2. Identificación de acciones derivadas del análisis (aspectos críticos, acciones de mejora, lecciones aprendidas, ampliación de cobertura, entre otras): Los documentos presentados no se ajustan al cumplimiento de las actividades programadas; adicionalmente no se tiene programado avance para el trimestre. En consecuencia no se otorgó ningún puntaje.

Actividad 3. Definición del operador de la F-Air 2021, se presentan los documentos de trabajo de los estudios previos, de las especificaciones técnicas, del estudio de mercado y el formato del proyecto de licitación que busca contratar al operador logístico de la F-AIR COLOMBIA sin diligenciar. Aunque no se tienen programado avance para esta actividad se otorga un avance del trabajo del 30%.

META 5: 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.

La Meta se cumplió de acuerdo con lo programado en cada una de sus actividades.



COMPROMISO 2

META 6: Suscribir 4 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU), con otras Autoridades o entidades Internacionales.

Las actividades correspondientes a esta meta se cumplieron casi completamente en cada una de sus actividades, de acuerdo con lo programado. Por lo anterior se acepta la evaluación propuesta por el Grupo de Gestión de estándares Internacionales de la Subdirección General

META 7: Materializar el aprovechamiento de 3 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU) ya firmados.

Actividad 1. Contactar a las diferentes áreas de la entidad, para socializar los acuerdos MoU firmados. La meta se cumplió de acuerdo con lo programado.

Actividad 2. Solicitar a las áreas de entidad sus necesidades y viabilidad de apoyo a través de estos acuerdos. La meta se cumplió aunque se observa que Ninguna de las actas contiene firmas y sus fechas corresponden a los meses de febrero y a inicios de marzo.

Actividad 3. Presentar propuestas a las Entidades para materializar los acuerdos. La meta se cumplió de acuerdo con lo programado.

Actividad 4. Presentar propuesta al Estado u Organización Internacional de Anexos. La meta se cumplió de acuerdo con lo programado.

Actividad 5. Suscripción del MoU por parte de las Autoridades Aeronáuticas de los países. La meta se cumplió de acuerdo con lo programado.

Se requiere contar con la firma de todas las actas en el corte del 2o trimestre de 2020.

META 8: Lograr que las empresas prestadoras de servicios aéreos y demás usuarios involucrados en el proceso de inspección, vigilancia y control, cumplan de manera óptima la normatividad asociada a las actividades aéreas civiles, seguridad operacional, de la aviación civil y la facilitación.

Actividad 1. Iniciar el 100% de las actuaciones administrativas de las procesos recibidos en cada trimestre: conforme el cuadro de excel, extraído del Aplicativo de Vigilancia Aerocomercial, se puede apreciar que durante el primer trimestre llegaron 87 quejas, de las cuales 21 se alimentaron en el sistema con apertura de investigación y con notificación. Las 66 restantes se quedaron listas para la firma del Jefe de la Oficina, sin embargo en aplicación de la Resolución 748 de 2020 expedida en el marco de la Emergencia Sanitaria Internacional, que entró en vigencia en el período que se realizaba dicha gestión, no pueden ser notificadas por la suspensión de términos en la que se encuentra el sector.

Actividad 2. Sensibilizar a través de campañas el conocimiento y aplicación de las normas: se tenían programadas la sensibilización de 2 campañas y solamente se realizó una; por lo cual se evaluó el 12,5% frente al 25% programado..

COMPROMISO 3

META 9: Adjudicar la construcción del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.

Actividad 1. Supervisar el Contrato de Consultoría 19001298 H3 de 2019: La actividad se cumplió de acuerdo con lo programado.

Actividad 2. Supervisar el Contrato de Interventoría 19001553 H3 de 2019: La actividad se cumplió de acuerdo con lo programado.

Actividades relacionadas con la construcción del centro de investigación de accidentes:

Actividad 3. Gestionar Trámites de Vigencias Futuras y PAA

Actividad 4. Estructurar el proceso contractual de la Construcción

Actividad 5. Estructurar el proceso Contractual de la Interventoría Integral para la Construcción del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.

Para las anteriores actividades la Entidad consideró conveniente aplazar la realización de este Proyecto y sus actividades para el próximo año, teniendo en cuenta el impacto generado por la Emergencia Sanitaria Internacional generada por la propagación del COVID-19.

La coordinación del Grupo de Investigación de Accidentes ajustará el cronograma de acuerdo con las decisiones tomadas respect a este Proyecto.

COMPROMISO 4

META 10: 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.

Actividad 1. Elaborar plan de trabajo en conjunto con el grupo ECSO y grupo PNA COL solamente se presenta un avance de propuesta de reuniones con el grupo ECSO y algunos temas. Se evaluó en el 5%, frente al 100% programado para el 1er trimestre 2020.

Actividad 2. se cumplió con la entrega y adopción del Volumen I nivel estratégico.

Actividad 3. Análisis DOFA tiene algunos soportes de insumos de información pero no está estructurada en su totalidad ni se ha realizado el análisis correspondiente. Se evaluó en el 5%, frente al 100% programado para el 1er trimestre 2020.

COMPROMISO 5

META 11: Estructurar e implementar el nuevo Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas.

Por solicitud de un funcionario de la Subdirección General a la Oficina Asesora de Planeación en correo del 16 de marzo y reiterada por el Subdirector General en correo del 24 de abril en el sentido de retirar es meta bajo su responsabilidad, la Oficina Asesora de Planeación, consideró plenamente justificada la solicitud del Señor Coronel ARNAUD PENENT y procedió a efectuar los trámites pertinentes a fin de atenderla.

META TRANSVERSAL AL OBJETIVO INSTITUCIONALIDAD

META 12: Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022.

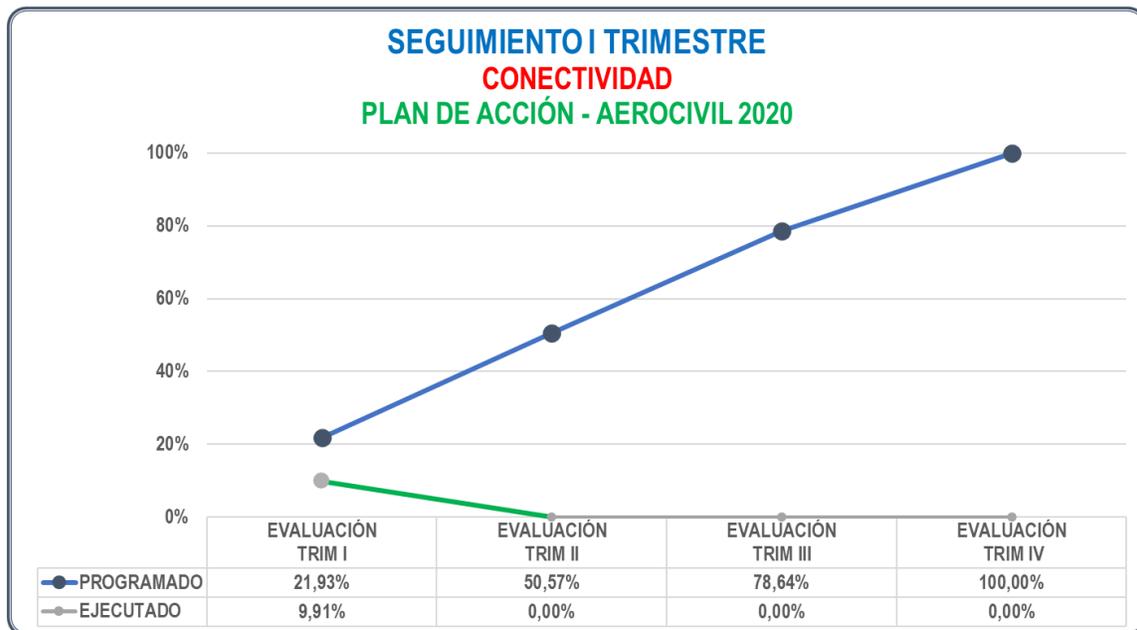
No se programaron actividades en esta meta durante el primer trimestre.

2.2 Conectividad

El objetivo institucional de conectividad 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 **9,91%** frente a lo programado del **21,93%**.

Gráfico 4 - Avance I trimestre del 2020 - CONECTIVIDAD



Este objetivo se compone de 7 metas y 27 actividades, las cuales tienen como líder la Oficina de Transporte Aéreo – OTA, la Meta 18, Crear el marco normativo que permita la operación de helicópteros para transporte de pasajeros regular y no regular. En el corredor Cartagena - Parque Tayrona, es compartida con la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil SSOAC.

Tabla 4 – Responsables objetivo CONECTIVIDAD

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	13	4
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	14	3
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	15	4
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	16	4
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	17	4
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	18	5
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO SECRETARIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL	19	3
TOTAL	7	27

A continuación, en la Tabla 5 se presentan los 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 5 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo CONECTIVIDAD

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	META 2020	No. META	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
6	Promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo, mediante una política aerocomercial que facilite la conexión global de Colombia y amplie las oportunidades de desarrollo.	13	Suscribir y/o actualizar 7 instrumentos bilaterales, con enfoque liberalizado.	23%	22%
7	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.	14	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.	25%	25%
		15	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.	18%	10%
		16	Contar con al menos 10 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.	25%	9.38%
8	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.	17	Propuesta de política pública para los Servicios Aéreos Esenciales.	25%	3%
9	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.	18	Crear el marco normativo que permita la operación de helicópteros para transporte de pasajeros regular y no regular. En el corredor Cartagena - Parque Tayrona	38%	0.0%
		19	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0%	0%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO CONECTIVIDAD				11,86% / 19,33%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				61,35%	

 **COMPROMISO 6: El Compromiso 6, 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.**

META 13: Suscribir y/o actualizar 7 instrumentos bilaterales, con enfoque liberalizado.

Para alcanzar la meta se planteó adelantar tres actividades en el Primer Trimestre de 2020, así:

1. Coordinación y preparación de evento internacional ICAN 2020.
2. Preparación y envío de modelos de acuerdo y Memorandos de Entendimiento con los diferentes Estados y/o modificaciones entre autoridades.
3. Negociación de Acuerdos Bilaterales con estados interesados.

Con el fin de facilitar la conexión global de Colombia y ampliar las oportunidades de desarrollo, la Aerocivil propuso realizar en Colombia – Medellín la Conferencia Internacional de Negociación de Acuerdos Aéreos de la OACI – ICAN 2020, en el mes de diciembre.

No obstante, se adelantaron contactos con hoteles para cotizaciones, como se muestra en las evidencias, la Dirección General tomó la decisión de cancelar el evento, debido a la situación de pandemia por la que atraviesa el mundo entero y en la cual el sector aéreo es uno de los más afectados. La OTA considera que ejecuto el 30% propuesto como avance.

Con respecto a las actividades 2. Y 3. se adelantaron los documentos y la negociación para los acuerdos con Curacao, India y China. Para cada una de estas actividades que estaba propuesto avanzar un 25%, alcanzó una ejecución de 20% cada una.

 **COMPROMISO 7: 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.**

Existen tres metas asociadas al compromiso 7, la 14, 15 y 16

META 14: 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.

La Actividad 1. Revisión para la Versión Final del Proyecto de Norma RAC3, tenía el compromiso del 100% de su realización en el Trimestre 1 de 2020, el cual se cumplió. Este RAC ahora es el RAC5 y está evaluado en la Meta 24.

META 15: 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.

La actividad 1. Actualizar el mapa de interesados y colaboradores en las regiones, que tenía un compromiso del 100% en el Trimestre 1, se cumplió.

La Actividad 2. Realizar un (1) encuentro Regional con los operadores de los aeropuertos troncales concesionados, así como con las aerolíneas, Cámaras de comercio e Interesados, que tenía un compromiso de 25% para el Trimestre 1, no presentó ningún avance debido a la aparición del Covid-19.

META 16: Contar con al menos 10 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.

Para alcanzar la Meta 16 se plantearon 4 actividades, cada una de las cuales tenía un compromiso de 25% para el Trimestre 1 de 2020:

1. Adecuar y extender el marco regulatorio de las medidas para facilitar la conectividad aérea en el país hoy contenida en la Res. 280 de 2019. Lo cual se está plasmando en el RAC5. Presenta un cumplimiento de 25%, igual al compromiso.
2. Realizar 2 eventos de mesas de conectividad en las regiones para efectos de la aplicación de esta medida. Se realizaron acercamientos con la Gobernación de Bolívar para la realización de la mesa, no obstante, se encuentra aplazada. Alcanza un cumplimiento del 12,5% del 25% programado.
3. Preparar estudios de evaluación y recomendaciones para la mejora de la medida.
4. Realizar recomendaciones de política para asegurar el acceso a los canales de distribución de estos operadores.

Las actividades 3 y 4 no presentan ningún avance.



COMPROMISO 8: 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.

META 17: Propuesta de política pública para los Servicios Aéreos Esenciales, tenía programado un avance de 25% y se ejecutó solo el 3%. Las siguientes son las actividades propuestas:

1. Validación Política y Metodológica con DNP. De un alcance de 25% solo alcanzó 10%. La propuesta de política fue enviada al DNP a finales de 2019. Para el primer trimestre se planteaban mesas de trabajo con DNP para la validación de la política. Debido al poco avance de esta actividad, no es posible adelantar las actividades 2., 3. Y 4.

2. Envío y discusión con Viceministerio de Turismo
3. Socialización con operadores aéreos
4. Publicación Política de Rutas Aéreas Esenciales Vinculada al Turismo

 **COMPROMISO 9: 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.**

META 18: Crear el marco normativo que permita la operación de helicópteros para transporte de pasajeros regular y no regular. En el corredor Cartagena - Parque Tayrona. Esta meta tiene 4 actividades:

1. Censo de helipuertos autorizados.
2. Mesas de acercamiento: Operadores de helicóptero y diferentes actores
3. Revisión de condiciones técnicas para nuevos helipuertos
4. Revisión RAC3 que permita la operación de helicópteros. Concatenar la normatividad existente en las diferentes áreas de la Aerocivil.

La OTA, responsable de esta Meta, no presentó su evaluación en las reuniones de seguimiento realizadas.

META TRANSVERSAL AL OBJETIVO CONECTIVIDAD

META 19: Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022, tiene las siguientes actividades:

1. Definir Metas y actividades 2021
2. Definir actividades para cumplir metas PEI 2022
3. Definir Metas y actividades adicionales al PEI 2022

No programaron avances para el primer trimestre de 2020.

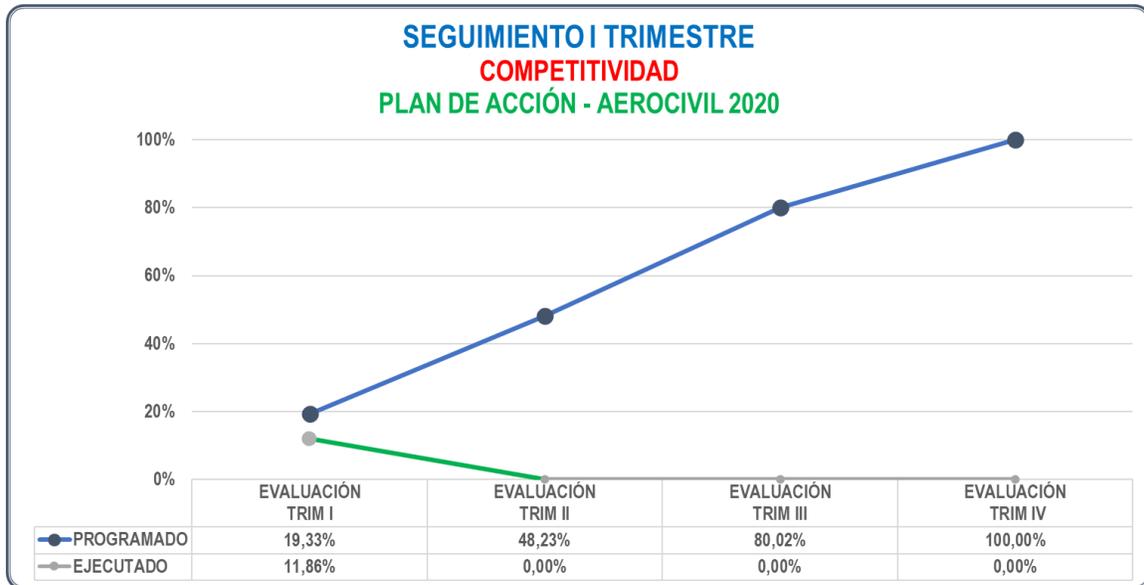
2.3 Competitividad

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. Busca para el sector aéreo entre otros: Simplificar el esquema de costos, contar con mecanismos regulatorios y fórmulas de incentivos al factor de productividad, propiciar

alternativas en la distribución del combustible, lograr un mercado competitivo de prestadores de servicios, contar con mecanismos efectivos de protección del usuario y promover la aviación general.

En el Gráfico 5, se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del **11,86%** frente a lo programado del **19,33%**.

Gráfico 5 - Avance I trimestre del 2020 - COMPETITIVIDAD



Este objetivo se compone de 9 compromisos, 9 metas y 36 actividades, las cuales se encuentran en responsabilidad de las Oficina de Transporte Aéreo y otras compartidas con la Secretaria de Seguridad Operacional, la Oficina de Comercialización e Inversión, la Oficina de Asesora de Planeación y el Grupo de Planificación Aeroportuaria a saber:

Tabla 6 – Responsables objetivo COMPETITIVIDAD

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
OFICINA DE TRANSPORTE AÉREO	7	29
OFICINA DE COMERCIALIZACIÓN E INVERSIÓN	4	18
SECRETARIA DE SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACION CIVIL	1	4
OFICINA ASESORA DE PLANEACION	3	3
GRUPO DE PLANIFICACIÓN AEROPORTUARIA	1	2
TOTAL	16	56

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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 7 – Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
10	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.	20	Realizar tres (3) Estudios sectoriales que brinden conocimiento al transporte aéreo.	8,5%	3,4%
11	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.	21	Adecuar un sistema de clasificación tarifaria del transporte aéreo hacia una equidad en la competitividad	20%	20%
12	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.	22	Promover la actualización del documento CONPES 3163 de 2002	20%	0%
13	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.	23		20%	10%
14	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.	24	Publicación y expedición del RAC 5 (antiguo RAC 3)	60%	27%
15	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.	25	Capacitar y generar acompañamiento a los operadores aéreos y a los funcionarios del grupo de atención al usuario en los diferentes aeropuertos del País, para el debido cumplimiento de la normatividad vigente	4,5%	4,5%
16	Balancear, en el total de ingresos del sector aeroportuario, la participación de los ingresos no regulados, para racionalizar los cobros asociados a las tarifas reguladas para el transporte de pasajeros, equilibrado frente a las necesidades de carga.	26	Actualizar estudio y socializar el sistema de información comercial	28,5%	28,5%
17	Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar éste tipo de servicio.	27	Estructurar el Plan estratégico de Aviación General	12,5%	12,5%
		28	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	NA	NA
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO COMPETITIVIDAD				11,86% / 19,33%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				61,35%	



COMPROMISO 10: 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

META 20: Realizar tres (3) Estudios sectoriales que brinden conocimiento al transporte aéreo.

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron tres (3) actividades, para la actividad No 1 "Análisis de la competitividad brindada desde las inversiones realizadas por la entidad y su

socialización”, se califica un avance de doce cinco 12.5%, de un valor programado de 25%. Para las actividades complementarias dos (2) y tres (3) no se programó avance para este primer trimestre.

Se concertó calificar un doce cinco 12.5%, de avance para la actividad No.1, como resultado del estudio presentado por la Oficina de Comercialización e Inversión, denominado “*Esquema de Costos del Transporte Aéreo*” que contiene el “*Análisis de la competitividad brindada desde las inversiones realizadas por la entidad y su socialización*”, atendiendo su participación en esta actividad.

La Oficina de Transporte Aéreo, señala que hay avance en los estudios sectoriales a cargo de esta oficina, en esta actividad uno (1) pero por la coyuntura los economistas como el coordinador del Grupo de Estudios Sectoriales, por esta coyuntura de la pandemia se encuentran realizando previsiones y estudios para la reactivación del sector que requiere la entidad, por esta razón no han compilado y aportado las evidencias o soportes para sustentar los avances a las actividades y metas a cargo. 1. Realizar el Desarrollo web en coordinación con el área de Informática

Se debe fortalecer la articulación con las dependencias con las que comparten esta meta, por cuanto no se evidencia un trabajo mancomunado. No se identificaron riesgos que afecten el logro de esta meta.



COMPROMISO 11: 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.

META 21: Adecuar un sistema de clasificación tarifaria del transporte aéreo hacia una equidad en la competitividad

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cinco (5) actividades, de acuerdo con los soportes aportados y la sustentación realizada se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 “*Categorizar los aeródromos de conformidad con el análisis de datos*”, se califica un avance de diez (100), de un valor programado de 100%. Para las actividades complementarias dos (2), tres (3), cuatro (4) y cinco (5) no se programó avance para este primer trimestre.

Se concertó calificar un diez 100% de avance para la actividad No.1, como resultado del estudio presentado por la Oficina de Comercialización e Inversión, denominado “*CATEGORIZACIÓN DE LOS AERÓDROMOS DE CONFORMIDAD CON EL ANÁLISIS DE DATOS*”, atendiendo su participación en esta actividad.

La Oficina de Transporte Aéreo, señala que hay avance en los estudios sectoriales a cargo de esta oficina, en esta actividad uno (1) pero por la coyuntura los economistas como el coordinador del Grupo de Estudios Sectoriales, por esta coyuntura de la pandemia se encuentran realizando previsiones y estudios para la reactivación del sector que requiere la entidad, por esta razón no han compilado y aportado las evidencias o soportes para sustentar los avances a las actividades y metas a cargo.

Se debe fortalecer la articulación con las dependencias con las que comparten esta meta, por cuanto no se evidencia un trabajo mancomunado. No se identificaron riesgos que afecten el logro de esta meta.

 **COMPROMISO 12: 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.**

META 22: Promover la actualización del documento CONPES 3163 de 2002.

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cinco (5) actividades. Para la actividad No 1 “Desarrollar el diagnóstico para el documento borrador del CONPES”, se determinó programar un avance del 50% en este primer trimestre, sin embargo, no se presentaron soportes por esta razón se califica encero (0).

La Oficina de Transporte Aéreo, señala que hay avance en los estudios sectoriales a cargo de esta oficina, en esta actividad uno (1) pero por la coyuntura los economistas como el coordinador del Grupo de Estudios Sectoriales, por esta coyuntura de la pandemia se encuentran realizando previsiones y estudios para la reactivación del sector que requiere la entidad, por esta razón no han compilado y aportado las evidencias o soportes para sustentar los avances a las actividades y metas a cargo.

Se debe fortalecer la articulación con las dependencias con las que comparten esta meta en este caso con la Oficina Asesora de Planeación, por cuanto no se evidencia un trabajo mancomunado. No se identificaron riesgos que afecten el logro de esta meta.

 **COMPROMISO 13: 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.**

META 23: Promover la actualización del documento CONPES 3163 de 2002.

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cinco (5) actividades. De acuerdo con los soportes aportados y la sustentación dada, se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 “Desarrollar el diagnóstico para el documento borrador del CONPES”, se califica un avance de veinticinco 25%, de un valor programado de 50%. Para las actividades complementarias dos (2), tres (3), cuatro (4) y cinco (5) no se programó avance para este primer trimestre.

Se concertó calificar un veinticinco 25% de avance para la actividad No.1, como resultado de los estudios y documentos presentados como soportes por la Oficina de Comercialización e Inversión, que se relacionan a continuación: Categorización aeropuertos, Estructura de Costos Operacionales, Estudio Petróleo TRM y Análisis de Costos del Transporte Aéreo, atendiendo su participación en esta actividad.

La Oficina de Transporte Aéreo, señala que hay avance en los estudios sectoriales a cargo de esta oficina, en esta actividad uno (1) pero por la coyuntura los economistas como el coordinador del Grupo de Estudios Sectoriales, por esta coyuntura de la pandemia se encuentran realizando previsiones y estudios para la reactivación del sector que requiere la entidad, por esta razón no han compilado y aportado las evidencias o soportes para sustentar los avances a las actividades y metas a cargo.

El documento final de Desarrollar el diagnóstico borrador del CONPES lo prepara la Oficina de Transporte Aéreo. Se debe fortalecer la articulación con las dependencias con las que comparten esta meta, por cuanto no se evidencia un trabajo mancomunado.



COMPROMISO 14: 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.

META 24: Publicación y expedición del RAC 5 (antiguo RAC 3).

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cuatro (4) actividades. De acuerdo con los soportes aportados y la sustentación realizada, se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 “*Publicación segundo borrador del RAC 5*” se califica un avance de noventa 90%, de un valor programado de 100%; para la actividad No 2 “*Debate del segundo borrador con la industria*” se califica un avance de cero (0), de un valor programado de 100%. Para las actividades adicionales tres (3) y cuatro (4) no se programó avance para este primer trimestre.

Se determina calificar con un noventa 90% de avance para la actividad No.1, como resultado de los y documentos presentados como las versiones trabajadas del RAC5, las reuniones y la presentación que anteceden a la publicación del segundo borrador del RAC5, se tiene prevista reunión con el Director General para presentarle el documento, reunión que estaba agendada por Teams el 31 de marzo de 2020 pero fue aplazada. Con el aval del Director se publica para que la industria lo revise.

Para la actividad No.2 no se presenta avance, porque está supeditada a que termine en un 100% la actividad No. 1, que concluye con el aval del Director General del borrador del RAC5. No se identificaron riesgos que afecten el logro de esta meta.



COMPROMISO 15: 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.

META 25: Capacitar y generar acompañamiento a los operadores aéreos ya los funcionarios del grupo de atención al usuario en los diferentes aeropuertos del País, para el debido.

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cuatro (4) actividades. De acuerdo con los soportes aportados y la sustentación realizada, se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 “*Capacitación funcionarios Aeronáutica Civil Operadores Aéreos, principales Aeropuertos Regional Atlántico*” se califica un avance de dieciocho 18%, de un valor programado

de 18%; para la actividad No 2 “*Debate del segundo borrador con la industria*” se califica un avance de cero (0), de un valor programado de 100%. Para las actividades adicionales, tres (3) y cuatro (4) no se programó avance para este primer trimestre.

Se determina calificar con un dieciocho 18% de avance para la actividad No.1, como resultado de los y documentos presentados, que corresponden a dos (2) actas y listados de asistencia como un informe general que evidencian las capacitaciones realizadas al personal del Grupo de Atención al Usuario en Barranquilla y San Andrés. No se identificaron riesgos que afecten el logro de esta meta.

 **COMPROMISO 16: Balancear, en el total de ingresos del sector aeroportuario, la participación de los ingresos no regulados, para racionalizar los cobros asociados a las tarifas reguladas para el transporte de pasajeros, equilibrado frente a las necesidades de carga.**

META 26: Actualizar estudio y socializar el sistema de información comercial.

Para el cumplimiento de la presente meta se definieron cinco (5) actividades. De acuerdo con los soportes aportados y la sustentación realizada, se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 se califica un avance de cuarenta 40% de un valor programado de 40%; para la actividad No 2 se califica un avance de noventa 25% de un valor programado de 25%; para la actividad No 3 se califica un avance de noventa 25% de un valor programado de 25%; para la actividad No 4 se califica un avance de noventa 25% de un valor programado de 25% y para la actividad No 5 se califica un avance de noventa 20% de un valor programado de 20%.

Se determina calificar con el mayor porcentaje cada una de las actividades de esta meta, conforme a documentos presentados de las cinco actividades así: Actividad No.1 Informe de los aeropuertos potenciales generadores de ingresos y oficio a los Directores Regionales. Actividad No.2 Presentación Guía de reordenamiento; documento el ABC de los aeropuertos en Colombia, Guía de reordenamiento zonas comerciales; documento Lineamientos generales para la explotación publicitaria. Actividad No.3 Informe ingresos por publicidad; Información oferta comercial Leticia; Propuesta espacios en Armenia. Actividad No.4, Requisitos servicios no aeronáuticos; requisitos servicios aeronáuticos; Sistema de Información Comercial. Actividad No.5 Avance diseño documento Catálogo de Servicios en Ingles. Se recomienda que los documentos para su publicación, se encuentren aprobados en el Sistema de Gestión de la Entidad aplicativo ISOLUCION.

 **COMPROMISO 17: Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar éste tipo de servicio.**

META 27: Estructurar el Plan Estratégico de Aviación General. Para el cumplimiento de la presente meta se definieron dos (2) actividades. De acuerdo con los soportes aportados y la sustentación realizada por personal del Grupo de Planificación Aeroportuaria, se califican las actividades de la siguiente forma: para la actividad No 1 “*Desarrollo de documentos precontractuales para la contratación de la consultoría del plan estratégico*” se califica un avance de veinticinco 25%, de un valor programado de 25%. Para las actividad adicional numero dos (2) no se programó avance para este primer trimestre.

Se determina calificar con un veinticinco 25% de avance para la actividad No.1, como resultado de los documentos presentados, que corresponden al proceso contractual como son: Estructuración de la vigencia futura, estructuración del documento técnico y el formato diligenciado de especificaciones técnicas. Este proceso no continuo, fue seleccionado como uno de los aplazados y se realizara en el año 2021. La anterior novedad, debe ser informada por escrito al Jefe de la Oficina Asesora de Planeación para modificar esta meta.

META TRANSVERSAL AL OBJETIVO COMPETITIVIDAD

META 28: Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022, tiene las siguientes actividades:

1. Definir Metas y actividades 2021
2. Definir actividades para cumplir metas PEI 2022
3. Definir Metas y actividades adicionales al PEI 2022

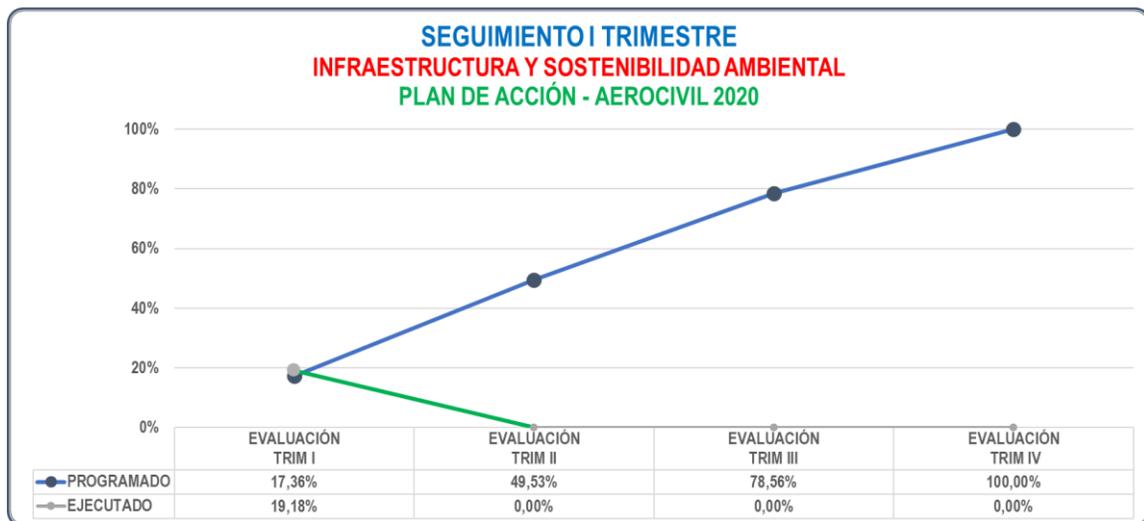
No program avances para el primer trimestre de 2020.

2.4 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 **19,18%** frente a lo programado del **17,36%**.

Gráfico 6 - Avance I trimestre del 2020 - INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL



El objetivo institucional Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental se compone de 10 compromisos, 27 metas y 96 actividades, las cuales tienen como líder el Secretario de Sistemas Operacionales y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias y/o áreas de la entidad, siendo las siguientes:

Tabla 8 – Responsables objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

METAS	Secretaria de Sistemas Operacionales							Secretaria General				Oficina Asesora de Planeación	Oficina Asesora Jurídica	Oficina de Transporte Aéreo		Oficina de Comercialización e Inversión	Direcciones Regionales		
	Despacho - SSO	GGPA	GPA	DSNA	DITEL	DSA	DIA	Despacho - SG	Dirección Administrativa	Dirección Financiera	Dirección de Infraestructura			Grupo de Inmuebles	Grupo estudios sectoriales		Grupo Normas Aeronáuticas	Seis Regionales.	Regional Antioquia
	IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LA QUE SE APOYA AL LÍDER																		
29		3, 4, 5		4, 5, 6	1, 2, 3, 4, 5						5						3		
30				5, 6, 7	1, 2, 4, 5, 7			3, 6									1, 2, 4, 5		
31				1, 2, 3, 4															
32		1, 2		1, 3, 4	2						2								
33		2		1	2														
34				1,3	2, 3													1, 2, 3	
35		1	2		1		1									3			
36	1		3	2												4, 5			
37	3		1, 2, 4																
38				1, 2			3, 4, 5												
39			2								1, 2								
40								1,2,3											
41	1, 2					2		1, 2								1			
42																1, 2			
43		2, 3, 4	3, 4		1, 2	7	1,2,6				5					7			
44																1, 2			
45	1, 2					2		1, 2								1			
46						1, 3, 4							2		2				
47						3, 4, 5, 6								1, 2, 5, 6					
48		1				1, 2													
49		1				1, 2, 3													
51	2,3							1		1	1				2				
52															1				

METAS	Secretaria de Sistemas Operacionales							Secretaria General				Oficina Asesora de Planeación	Oficina Asesora Jurídica	Oficina de Transporte Aéreo		Oficina de Comercialización e Inversión	Direcciones Regionales	
	Despacho - SSO	GGPA	GPA	DSNA	DITEL	DSA	DIA	Despacho - SG	Dirección Administrativa	Dirección Financiera	Dirección de Informática			Grupo de Inmuebles	Grupo estudios sectoriales		Grupo Normas Aeronáuticas	Seis Regionales.
IDENTIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LA QUE SE APOYA AL LÍDER																		
53	1, 2																	
54			1,2,3													3		
55	1, 2, 3																	
Total Metas	8	7	6	8	7	8	5	3	1	1	2	3	2	1	1	1	1	1
Total Actividad	14	13	11	19	17	18	14	6	1	1	2	4	2	1	4	1	11	6
																		3

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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 9 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	META 2020	No. META	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
18	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 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.	29	Aumentar la capacidad, mejorar el desempeño de los sistemas CNS y la automatización para la prestación de los servicios a la Navegación Aérea.	26,96%	26,96%
		30	Mantener los sistemas CNS-MET bajo los parámetros requeridos de disponibilidad, continuidad e integridad	31,00%	31,00%
19	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.	31	Complementar el concepto de operaciones para la Area terminal de Bogotá.	2,50%	2,50%
20	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.	32	Fortalecer la ATFCM.	25,00%	25,00%
		33	Fortalecer el sistema de información meteorológica.	25,16%	25,16%
		34	Desarrollar el concepto operacional todo tiempo para llegadas y salidas en el aeropuerto Jose María Cordova de Rionegro.	18,00%	18,00%
21	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	35	Optimizar la infraestructura y la operación de la Ciudad Región.	25,30%	25,30%
		36	Aumentar o mejorar la capacidad de la Ciudad Región	17,00%	17,00%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	META 2020	No. META	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
	de la actividad del transporte aéreo sin restricciones al desarrollo	37	Articular los diferentes modos de transporte a la operación de los aeropuertos de ciudad region con criterios de intermodalidad.	21,00%	21,00%
		38	Tramitar la Modificación de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Eldorado	25,00%	25,00%
22	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.	39	Gestión predial para la expansión de la infraestructura del aeropuerto de José María Cordova.	0,00%	0,00%
		40	Avance en la ejecución y desarrollo de la infraestructura planificada para aeropuerto de José María Cordova.	0,00%	0,00%
		41	Mantener la Operación del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón con posterioridad a la reversión	25,00%	25,00%
		42	Monitorear y realizar seguimiento a las IP presentados por ANI a la Aerocivil y a las concesiones.	25,00%	25,00%
23	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.	43	Mejorar 15 aeropuertos Troncales en su infraestructura lado aire y tierra	8,72%	8,72%
		44	Monitorear y realizar seguimiento a las IP's presentados por ANI a la Aerocivil y a las concesiones.	28,50%	28,50%
		45	Mantener la Operación del Aeropuerto Rafael Nuñez Cartagena con posterioridad a la reversión.	22,50%	22,50%
24	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.	46	Actualizar el RAC 216 y la Política Ambiental	12,50%	12,50%
		47	Continuar con la fase de diseño y referencia para establecer el nivel de emisiones de CO2 (2019-2020) y formalizar ante la OACI el Plan de Reducción de Emisiones de CO2 y su implementación en el marco de CORSIA	14,50%	14,50%
		48	Caracterización y formulación del Plan de Gestión Social para 5 Aeropuertos a cargo de la Aerocivil	80,00%	80,00%
		49	Aplicación de la metodología para el cálculo del riesgo de desastres con enfoque de multiamenaza en 5 aeropuertos de Colombia	6,25%	6,25%
25	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.	50	Cumplimiento de la ejecución de actividades de intervención de aeropuertos con vocación de turismo, comercio, carga y lazos culturales.	6,50	6,50%
		51	Adelantar las actuaciones ante los gestores, para que estos estructuren y avancen en el proceso para el cierre financiero del proyecto de construcción de pista (1.460 mts), para la contratación dentro de los cronogramas establecidos.	12,00%	12,00%
26	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.	52	Gestionar las fuentes de financiación con las entidades de orden nacional, para los proyectos priorizados del orden territorial	0,00%	00,00%
		53	Fortalecer la infraestructura de transporte aéreo a nivel territorial	41,00%	41,00%
27	Desarrollar plataformas logísticas especializadas aeronáuticas que faciliten y promuevan la intermodalidad del transporte aéreo, y las actividades de soporte a la aviación.	54	Incorporar en los documentos de planificación aeroportuaria el desarrollo de infraestructuras logísticas especializada	17,50%	17,50%
		55	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0,00%	0,00%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL				19,18 % / 17,36%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				110,47%	

**COMPROMISO 18**

META 29: “Para el avance de la presente meta se integraron y pusieron en funcionamiento los nuevos sistemas CNS-MET (Comunicación, Navegación, Vigilancia – Meteorología), para la cual se asociaron siete (7) Proyectos, entre los cuales se destaca el D-ATIS (Data link-automatic terminal information service.- Servicio de información de terminal de enlace de datos automático) que permite el envío de la información meteorológica a todas las aeronaves en forma digital. También, se finaliza el proyecto de las ADS-B (Automatic Dependent Surveillance- Broadcast - Vigilancia Dependiente Automática - Difusión) que nos permite un cubrimiento del 90 % del espacio aéreo a 19000 pies y vigilancia satelital en todos los aeropuertos internacionales.

Se realizaron reuniones entre la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea (DITEL) y la Fuerza Aérea Colombiana – FAC, para la viabilizar la renovación y actualización de los sistemas de vigilancia; allí la FAC precisó que los radares primarios de vigilancia – PSR, de 250 millas no son útiles para aproximación en aeropuertos; por lo tanto, la entidad está evaluando las necesidades conjuntas, incluyendo los requerimientos de la FAC para definir el plan renovación y actualización para los sistemas de vigilancia operados por la Aerocivil.

Para fortalecer los canales de comunicación aeronáutica en las diferentes estaciones y aeropuertos, se asociaron 8 proyectos, que fortalecen la comunicación de la información aeronautica y de voz, dentro de los cuales se destaca el de voz IP a nivel nacional, con el cual se renuevan las comunicaciones de las torres de control, centros de control y estaciones; así mismo, se amplían de los sistemas de multiplexación, sistemas de integración de Comunicaciones - VCS y se robustecen las redes VSAT (Very Small Aperture Terminal) que ofrecen servicios vía satélite.

La Dirección de Telecomunicaciones, en conjunto con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, realizan la identificación y definición de los compromisos asumidos en los proyectos, los cuales permitirán lograr un performance ininterrumpido de la navegación aérea.

Con el fin de fortalecer la capacidad de los sistemas de automatización de la ATM (Air Traffic Management - Gestión del tráfico Aéreo), la cual comprende toda la infraestructura de Comunicaciones, navegación, vigilancia y meteorología en el espacio aéreo a nivel nacional, se socializaron y analizaron los proyectos que aportaron a dicha automatización, para lo cual la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea - DSNA aportó como evidencia acta de mencionada actividad.

Finalmente, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea (DSNA) durante el primer trimestre, avanzó en la estructuración del concepto operacional y del espacio aéreo de las TMA's (Terminal Manouvering Area - Área de Control Terminal) en los aeropuertos de Barranquilla, Pereira, Cúcuta y Bucaramanga. Cumpliendo así con lo planteado en la meta y sus actividades al primer trimestre de 2020,

El avance consolidado de la meta aumentar la capacidad, mejorar el desempeño de los sistemas CNS y la automatización para la prestación de los servicios a la Navegación Aérea, en el I trimestre fue del 26,96%, lo cual está por encima del avance programado que era de 21,75%, demostrando que la **gestión se encuentra superada**.

META 30: Para avanzar en la presente meta, se realizó, por parte de la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, el reconocimiento del estado de los sistemas a través de los indicadores de disponibilidad de equipos (DE) y disponibilidad de servicio (DS), con el fin de diagnosticar el estado de los sistemas CNS - MET y establecer las mejoras requeridas, se anexan como evidencia los indicadores.

Se definió, por parte de la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, (DSNA) el plan de mantenimiento de todos los sistemas CNS-MET, incluyendo estimativos de repuestos y viáticos, que por medio de la Secretaría General, éstos últimos fueron asignados en el primer trimestre del 2020 para que la DSNA implementara dicho plan de mejoramiento y mantenimiento de los sistemas CNS-MET.

Se presentó, por parte de la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, un informe trimestral a la Secretaría General acerca del cumplimiento de la asignación de viáticos, para el plan de mejoramiento y mantenimiento, a corte 31 marzo de 2020.

Se avanzó en la estructuración de los indicadores de niveles de servicio para los sistemas CNS-MET, en conjunto con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea y la Direcciones Regionales, como un producto del contrato SIMOA (Sistema de Información y Gestión del Mantenimiento Aeronáutico). Se anexan actas de seguimiento.

Se realizaron reuniones técnico - operativas de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, para evaluar la eficiencia de los sistemas CNS-MET y se socializaron los resultados de los gastos asociados.

Finalmente, la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea gestionó en el primer trimestre del 2020 las facilidades de los sistemas CNS – MET, relacionando de las facilidades atendidas, las causas y planes acción para levantarlas.

Así, el avance consolidado de la meta de mantener los sistemas CNS-MET bajo los parámetros requeridos de: disponibilidad, continuidad e integridad en el trimestre fue del 31,00%, quedando por encima de lo programado 28,50%, lo que demuestra que la **gestión se encuentra superada**.



COMPROMISO 19

META 31: En cumplimiento de las actividades pactadas dentro del plan de acción 2020 referente a la actualización del concepto operacional (abreviatura ConOps) de la TMA Bogotá (Terminal Manoeuvring Area - Área de Control Terminal de Bogotá) enmarcado dentro de las conclusiones y recomendaciones emitidas por la IATA (International Air Transport Association - Asociación Internacional de Transporte Aéreo) se diseñaron procedimientos que fueron publicados en la enmienda al AIP número 58 por el Grupo de Gestión y Organización del Espacio Aéreo – GASM, entrando en vigor el día 30 de enero del 2020.

Estos nuevos procedimientos están en una fase de prueba lo que llevará a los ajustes requeridos y a la implementación definitiva dentro de las fases posteriores propuestas en el cronograma del plan de acción 2020. Cabe anotar que estos procedimientos y ajustes propuestos por la IATA fueron concertados y socializados con el área operacional del Centro de Control de Área Bogotá (ACC Bogotá). De las 4 actividades que componen la meta para su cumplimiento, 3 no tienen avance programado para este trimestre.

El avance consolidado de la meta fue del 2,50%, quedando por encima del avance programado de 2,50%, demostrando que la **gestión se encuentra superada**.



COMPROMISO 20

META 32: Se mejoró el servicio de gestión de afluencia de tránsito aéreo avanzando en la estructuración de los estudios previos que permitan mantener y brindar soporte técnico al sistema automatizado Metron Harmony; teniendo en cuenta, que el sistema fue instalado en el 2014 y la garantía del contrato ha expirado. Este Sistema apoya la toma de decisiones colaborativas (CDM), que involucra no solo a todos los usuarios del sistema, si no también las visualizaciones específicas, la interfaz con el sistema y las regulaciones; fomentando en gran medida la colaboración entre los participantes entre los cuales se encuentran: el control de tráfico Aéreo (ATC), los AO's (Aircraft Operator – operadores de aeronaves) y los Aeropuertos, entre otros.

Con el fin de actualizar y mantener los sistemas IT que soportan la prestación del servicio del ATFCM, caso específico el software (Metron Harmony), la DSNA definió la necesidad de que se siga contando con este software, y que así mismo se realice la posterior contratación para su actualización y mantenimiento. Se anexa documento con la necesidad.

Para fortalecer los procesos toma de decisiones colaborativas (collaborative decision making - CDM), se estructuró un borrador de la Circular que reglamenta y actualiza las funciones, roles y responsabilidades de la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad de Colombia (FCMU COL), la cual busca consolidar su actuación como CENTRO DE COMANDO PARA LA GESTIÓN DE TRÁNSITO AÉREO DE COLOMBIA (CCCOL) y tiene como misión la integración, dirección, coordinación, adopción de medidas y control para la gestión de afluencia de tránsito aéreo y capacidad de las actividades aeronáuticas en general que se desarrollan en el Sistema Nacional del Espacio Aéreo - SINEA y la red de aeropuertos de Colombia, principalmente en el aeropuerto El Dorado, garantizando la seguridad y eficiencia operacionales, así como su relación con los públicos de interés, que tiendan al mejoramiento de la facilitación aeroportuaria.

El Grupo de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, avanza en la estructuración del Concepto Operacional para la Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad -CONOPS - ATFCM. El documento describe el alto nivel de operaciones para la ATFCM en Colombia; y en sus fases posteriores, describirá la arquitectura del Sistema, las funciones y responsabilidades del personal ATFCM, el rol y las responsabilidades de la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU COL y de los Puestos de Gestión de Flujo (FMP) de las dependencias ATC (Air Traffic Control - control del tráfico aéreo) que correspondan; el proceso de toma de decisiones colaborativas (CDM), los requisitos de planificación de vuelo para la ATFCM, las operaciones y los procesos de implementación de la

ATFCM, incluidos algunos escenarios operacionales probables que describen cómo se realizarían las operaciones ATFCM. El documento pretende ser una herramienta de planificación para el desarrollo de la ATFCM en Colombia. Se espera que el concepto de operaciones evolucione a medida que se reciban y consideren los aportes y recomendaciones de todas las partes interesadas y relevantes.

El avance consolidado de la meta de Fortalecer la ATFCM en el trimestre fue del 25,00%, quedando por encima de lo programado 21,50% demostrando que la **gestión se encuentra superada**.

META 33: La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea aporta los mensajes para aeronaves en vuelo subsónico (SIGMET) recuperados hasta el 05 de febrero de 2020, que incluye la información expedida por el Grupo de Servicios de meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que pueden afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

Esta actividad vinculó 4 proyectos, dado que la meteorología es un factor relevante y que cada día aumenta su importancia dentro de la aeronavegación. Se destacan dentro de estos, los radares meteorológicos para cumplir con el nivel II o medio de información meteorológica. A nivel de AWOS Colombia ha cumplido con la implementación del nivel I de información meteorológica esperando terminar este año la implementación de la tercera fase ya contratada.

Para fortalecer el sistema MET, la Dirección de Telecomunicaciones y ayudas a la Navegación Aérea dado que la meteorología es un factor relevante y que cada día aumenta su importancia dentro de la aeronavegación, se avanza en la instalación del Sistema de observación Meteorológica Automático - AWOS, mantenimiento de los sistemas AWOS, radares meteorológicos banda C de Tasajero, en los aeropuertos de Riohacha y Quibdó para cumplir con el nivel II o medio de información meteorológica, el mantenimiento radares meteorológicos y adquisición de los sistemas de cizalladura de viento para los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y Camilo Daza de Cucuta para contribuir a disminuir las afectaciones por fenómenos meteorológicos adversos.

El avance consolidado de la meta: “Fortalecer el sistema de información meteorológica” en el periodo fue del **25,16%**, la cual se encuentra por encima de lo programado de **25,00%**, lo que demuestra que la **gestión se encuentra superada**.

META 34: Se adelantó el análisis preliminar, documentación para la operación todo tiempo DOC 9365 “Manual Operaciones Todo tiempo” Aeropuerto José María Córdova de Rionegro a Marzo 31 de 2020 y se especificaron los requisitos adicionales para la implementación de procedimientos ILS Cat II y CAT III en el aeropuerto de Rionegro. “Las operaciones de Categorías II y III no deberían autorizarse hasta que las instalaciones y servicios satisfagan las especificaciones de la OACI, cumplan criterios equivalentes o más estrictos o se mitiguen en forma apropiada”.

Adicionalmente, se realizó una reunión el 02 de marzo de 2020, entre los equipos técnico-operacional de la Regional Antioquia, la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea y la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea para determinar los requerimientos técnicos. Unido a lo anterior se realiza, el 03 de marzo de 2020 un taller para determinar con el sector la visión del Aeropuerto José María Córdova al 2030.

El avance consolidado de la meta: “Fortalecer el sistema de información meteorológica” en el trimestre fue del **18,00%**, lo cual está por debajo de lo programado **22,00%** para esta meta, lo que demuestra que la **gestión debe mejorarse**.



COMPROMISO 21

META 35: Se realizan intervenciones en las calles de salida rápida de la pista sur, mantenimiento de las ayudas visuales, el mantenimiento rutinario de las obras civiles del área no concesionada y se avanza en la estructuración del proceso para la adquisición e instalación del ALS de la cabecera 13R del Aeropuerto Internacional El Dorado. Además se realiza el mantenimiento de la Plataforma del SEI del Aeropuerto Guaymaral.

Así mismo, se suscribió contrato para la implementación del Servicio de Dirección de Plataforma del Aeropuerto internacional El Dorado y se acordó el plan de trabajo de actividades, se realizó visita por el contratista a la torre de control para verificar los sistemas de Comunicaciones e infraestructura y observar la operación diurna y nocturna.

Sobre las obras complementarias financiadas por la Aerocivil para ejecución dentro del contrato de concesión de OPAIN S.A., se avanzó en la revisión de los diseños conceptuales, los cuales se encuentran publicados los términos de referencia para la contratación de la interventoría por la ANI. Adicionalmente se avanza en la entrega de las áreas y actividades geotécnicas y de topografía para incorporar estas áreas a la concesión.

El avance consolidado de la meta: “Optimizar la infraestructura y la operación de la Ciudad Región” en el trimestre fue del **25,30%**, lo cual está por encima de lo programado **14,50%**, los que demuestra que la **gestión se encuentra superada**.

META 36: La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea - DSNA en el periodo de seguimiento, realizó la socialización del resultado del tercer entregable de la consultoría del espacio aéreo en compañía del contratista, documento entregado al comité directivo de la Aerocivil y la señora Ministra de Transporte (e).

La actualización del Plan maestro de la Ciudad Región, presenta a 31 de marzo de 2020 un avance del 35%, en la definición de la metodología, estudio socioeconómico, pronósticos de demanda y el levantamiento topográfico del Aeropuerto de Guaymaral.

Para continuar con la gestión del traslado de los tanques de combustible en el Aeropuerto Internacional el Dorado, se elaboró un borrador de modificación del decreto 1073 de 2015 “*Por el cual se modifica el Decreto único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía 1073 de 2015*”, en materia de los objetivos generales del sector de los combustibles líquidos derivados del petróleo y dictan otras disposiciones.

En el primer trimestre se adelantaron comités operativos entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Oficina de Comercialización e Inversión, los cuales se desarrollaron en los meses de enero, febrero y marzo de 2020.

El avance consolidado de la meta: “Aumentar o mejorar la capacidad de la Ciudad Región” en el trimestre fue del **17,00%**, lo cual está por arriba de lo programado siendo del **12,00%**, lo que demuestra que **la gestión se encuentra superada**.

META 37: Se aporta evidencia de informe ejecutivo y video, para realizar la socialización al interior de la Aerocivil, en Consejo Directivo con la Alcaldía de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca, reunión proyectada para el mes de mayo de 2020, una vez termine la cuarentena por el COVID-19, declarada por el gobierno nacional.

El avance consolidado de la meta: “Articular los diferentes modos de transporte a la operación de los aeropuertos de ciudad region con criterios de intermodalidad” en el trimestre fue del **21,00%**, lo cual esta es igual a lo programado, los que demuestra que **la gestión se encuentra equilibrada**.

META 38: La tendencia de evaluación sobre los niveles de ruido en la operación aérea evidencia que, con la trazabilidad de la implementación del plan piloto y las gestiones realizadas en conjunto con la industria aérea sobre control y seguimiento de cumplimiento a lo estipulado por la configuración, permite establecer una reducción significativa de los niveles de ruido para sectores como Engativá y la pista sur hacia la cabecera 13R colindante con el municipio de Funza.

Las acciones sociales ampliadas establecidas por el Plan Piloto, permitieron reforzar la comunicación, los esfuerzos sostenibles de la entidad, incluso en los casos de manifestaciones de inconformidades. El número de quejas continúa siendo inferior, si se contrasta con el número de población residente en el área bajo la curva de ruido LDN de los 65dBA. Sin embargo, evidentemente el ruido aeronáutico es la principal molestia de la operación del Aeropuerto el Dorado, las quejas recibidas y las inconformidades manifestadas en las reuniones presenciales por parte de la comunidad de Fontibón son una respuesta predecible, por el cambio en la operación de la pista sur, ocupando horarios en los que no había operaciones previamente.

Basado en las conclusiones del documento “*Seguimiento de análisis de Seguridad Operacional del Plan Piloto, para la modificación de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Internacional el Dorado*” la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea ha estudiado y planteado una propuesta para la operación del aeropuerto teniendo en cuenta que las horas críticas de operación están entre 2200 HL y 2359 HL, y entre 05:00HL y 06:00HL, horas en las que el volumen de operaciones se ve disminuido; esta propuesta operacional será socializada en el próximo trimestres con el componente ambiental de Aerocivil y el ANLA. Así mismo, se ha avanzado en la elaborar los terminos de referencia del Estudio de Impacto Ambiental.

El avance consolidado de la meta: “Tramite para la Modificación de la Licencia Ambiental del Aeropuerto Eldorado” en el trimestre fue del **25,00%**, lo cual fue igual a lo programado para esta meta, lo que demuestra que **la gestión se encuentra equilibrada**.

COMPROMISO 22

META 39: “La gestion predial para la expansión de la infraestructura del aeropuerto de José María Cordova” no tuvo programación de avance para el primer trimestre.

META 40: Se realizó seguimiento a los proyectos en ejecución Aeropuerto Mejorado, a través de los Informes de interventoría, supervisión y seguimiento a la inversión del contrato de consultoría, cuyo objeto son estudios y diseños para la prolongación de cabecera 19R, construcción pista 19L-01R y demás obras del lado aire y el lado tierra del Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro, la cual se encuentra suspendida a 31 de marzo de 2020.

El avance consolidado de la meta: “Avance en la ejecución y desarrollo de la infraestructura planificada para aeropuerto de José María Cordova” el avance del indicador es del **0,00%**, lo cual es inferior a lo programado del **2,00%** para esta meta, los que demuestra que la **gestión se encuentra por mejorar**.

META 41: En el trimestre se realizaron 15 mesas de trabajo entre la Aerocivil / ANI / Concesionarios, con el fin de coordinar el proceso de reversión y entrega del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón; adicionalmente se han evaluado los procesos y subprocesos que se deben revisar estableciendo para ello un cronograma.

Mediante Resolución 471 de marzo de 2020, la ANI, suspendió el proceso de reversión en el marco del Decreto 471 de 2020 que declaró la emergencia económica, social y ecológica, generada por el COVID-19, lo que obligará a evaluar en el próximo trimestre el impacto en esta actividad del plan de acción 2020.

El avance consolidado de la meta: “Mantener la Operación del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón con posterioridad a la reversion” en el trimestre fue del **25,00%**, lo cual esta por debajo de lo programado de **27,50%** para esta meta, lo que demuestra que la **gestión se encuentra por mejorar**.

META 42: Se evidencia actualizada la hoja de ruta de la IP Suroccidente. Es preciso señalar que con ocasión del Decreto 471 de 2020 por la emergencia del COVID-19, se suspendieron las consultas previas por el Ministerio de Gobierno, lo que directamente afecta dichas consultas en el aeropuerto de Buenaventura.

Se han coordinado mesas estratégicas entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la Oficina de Comercialización e Inversión y la Secretaria de Sistemas Operacionales; para analizar temas asociados a la consulta previa de Buenaventura e igualmente se han desarrollado reuniones internas en la Aerocivil para avanzar en la gestión.

El avance consolidado de la meta: “Monitorear y realizar seguimiento a las IP’s presentados por ANI a la Aerocivil y a la concesión” del Aeropuerto de Cali en el trimestre fue del **25,00%**, lo cual es igual a lo programado para esta meta, lo que demuestra que la **gestión se encuentra equilibrada**.

COMPROMISO 23

META 43: Se presenta la evaluación ponderada de la participación de los contratos en ejecución y en estructuración, de los 15 proyectos de inversión troncales objeto de esta meta, realizando un Pareto de los contratos de mayor impacto de la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria y la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea

Actualmente se adelanta la actualización de los planes Maestros de los Aeropuertos de Santa Marta e Ipiales. Además, se encuentra en revisión final la actualización de los Planes Maestros de Bucaramanga, Cúcuta, Valledupar, Riohacha, Barrancabermeja, Leticia y Pasto a 31 de marzo de 2020

Al periodo de seguimiento, se han estructurado los procesos contractuales para la actualización de los planes maestros de Yopal, Florencia, Arauca, Saravena y Paipa y se han incluido los indicadores de eficiencia en las especificaciones técnicas.

Para la adquisición predial en los aeropuertos troncales; de Yopal, Bucaramanga y Cali, se dispone de las ofertas y certificados de disponibilidad presupuestal, para Yopal y Bucaramanga, éste último entró los predios en sucesión lo que genera una demora para la adquisición. Los predios para la segunda pista del aeropuerto Cali se han levantado en un 79%:

Para construir el Plan Piloto del modelo de operación aeroportuaria a través del memorando de entendimiento con Airport Council International (ACI) para el Aeropuerto de San Andrés y Providencia, se adelantó visita para recoger información y se proyectaron informes por la Oficina de Comercialización e Inversión y el Grupo de Operaciones de la DSA. Actualmente se esta recopilando información de gastos y operación de los aeropuertos para proceder a consolidar el documento final por parte de ACI.

El avance consolidado: “Meta de mejorar 15 aeropuertos Troncales en su infraestructura lado aire y tierra” en el trimestre fue del **8,72%**, lo cual esta por dejado de lo programado que fué 9,00% , lo que demuestra que la **gestión se encuentra por mejorar**.

META 44: Se evidenció hoja de ruta actualizada y el cronograma de las IP de San Andrés y Providencia y Cartagena. Se celebraron reuniones estratégicas entre el presidente de la ANI y el director de la Aerocivil en los meses de enero y febrero de 2020 para los aeropuertos de Cartagena - San Andrés y Providencia, adicionalmente se celebró una mesa de trabajo para tratar el tema de la IP de San Andrés y Providencia, realizada en el mes de febrero. Los equipos de la Vicepresidencia de Estructuración y la Oficina de Comercialización e Inversión acompañados de la Secretaria de Sistemas Operacionales se reunieron para debatir temas de interés entre las partes.

El avance consolidado de la meta: “Monitorear y realizar seguimiento a las IP’s presentados por ANI a la Aerocivil y a las concesiones” en el trimestre fue del **28,50%**, lo cual es igual a lo programado para esta meta, los que demuestra que la **gestión se encuentra equilibrada**.

META 45: Se realizaron 15 mesas de trabajo entre Aerocivil / ANI / Concesionarios; adicionalmente se han evaluado los procesos y subprocesos que se deben revisar y se estableció un cronograma.

Mediante Resolución 471 de marzo de 2020, la ANI, suspendió el proceso de reversión en el marco del Decreto 471 de 2020 que declaró la emergencia económica, social y ecológica, generada por el COVID-19, lo que obligará a evaluar en el proximo trimestre el impacto de esta actividad del plan de acción 2020. La ANI informa que se encuentra renegociando la prórroga del contrato del Aeropuerto

Rafael Núñez, lo cual obligaría a replantear este tema o darla por cumplida se acordarse la ampliación.

El avance consolidado de la meta: “Mantener la Operación del Aeropuerto Rafael Núñez Cartagena con posterioridad a la reversion” en el trimestre fue del **22,50%**, lo cual esta por debajo de los programado de **27,50%**, lo que demuestra que la **gestión para ésta meta se debe mejorar**.



COMPROMISO 24

META 46: Se elaboró borrador de resolución para adoptar la Política Ambiental de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, que tiene como finalidad administrar, vigilar y controlar el espacio aéreo colombiano, estableciendo políticas que garanticen el funcionamiento de la aviación civil bajo principios de seguridad, oportunidad y eficiencia, prestando los servicios aeronáuticos y aeroportuarios en términos de sostenibilidad ambiental y social.

El avance consolidado de la meta de en el trimestre fue del **12,50%**, lo cual es igual a lo programado, lo que demuestra que la **gestión es equilibrada**.

META 47: El 16 y 17 de marzo del presente año, se celebraron reuniones de seguimiento con las aerolíneas, acompañadas por los expertos OACI. En estas sesiones se socializó el segundo entregable de la consultoría No.19001923 H3 – 2019, en el que se evalúa el costo beneficio de las herramientas seleccionadas, para realizar la captura de información requerida para el cumplimiento de CORSIA dentro del marco de OACI.

El avance consolidado de la meta en el trimestre fue del **14,50%**, lo cual es igual a lo programado para esta meta, lo que demuestra que la **gestión es equilibrada**.

META 48: Se avanzó en la contratación de dos profesionales que adelantan el Desarrollo de la caracterización social y formulación del plan de Gestión social para 5 aeropuertos.

El avance consolidado de la meta de avanzar en tener contar con aeropuertos con caracterización social y Plan de Gestión Social realizados/Aeropuertos con caracterización y Plan de Gestión Social Programada en el trimestre fue del **80,00%**, lo cual esta por encima de los programado de **18,75%** para esta meta, los que demuestra que la **gestión es sobresaliente**.

META 49: Se celebraron contratos de prestación de servicios para elaborar la caracterización social y formulación del plan de Gestión de riesgos para 5 aeropuertos y se avanza en la implementación de la metodología guía del Plan Piloto (Aeropuerto - Tumaco).

El avance consolidado de la meta de avanzar en tener Aeropuertos con Plan de Gestión de Riesgo de desastres en el trimestre fue del **6,25%**, lo cual esta por debajo de los programado de **18,75%** para esta meta, los que demuestra que la **gestión se encuentra por mejorar**.

 **COMPROMISO 25**

META 50: Se recibió la consultoría de los estudios y diseños del Aeropuerto de Nuquí y se estructuraron los procesos para los aeropuertos de Nuquí, Villavicencio y Mompox. En Pitalito se encuentra en ejecución el contrato para la Plataforma y en estructuración un proceso para el mantenimiento de la infraestructura; en Puerto Carreño se encuentra en ejecución la construcción de la terminal aérea y se estructura un proceso de mantenimiento de la infraestructura; para la adquisición predial del Aeropuerto de Tolu se expidió el certificado de disponibilidad presupuestal y se presentaron ofertas para la compra del terreno y se avanza en la ejecución de los proyectos de inversión de mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de las regiones de: Antioquia, Atlántico, Cundinamarca, Norte de Santander, Meta y Valle.

El avance consolidado de la meta de cumplimiento de la ejecución de actividades de intervención programadas por las Direcciones Regionales Aeronáuticas en el trimestre fue del **6,50%**, lo cual está por encima del programado de **4,00%** para esta meta, lo que demuestra que la **gestión se encuentra superada**.

META 51: A marzo 30 de 2020 se realizaron los estudios previos y se remitieron las solicitudes de cotizaciones a once (11) fiducias. Adicionalmente se elaboró un borrador de la Vigencias Futuras con aporte de la Nación, para aportar en el cierre financiero del proyecto de 1.460 mts de longitud de pista, y se ha adelantado seguimiento al trámite de vigencias futuras y aportes de la Región para el cierre financiero del proyecto.

El avance consolidado de la meta: “Adelantar las actuaciones ante los gestores, para que estos estructuren y avancen en el proceso para el cierre financiero del proyecto de construcción de pista (1.460 mts), para la contratación dentro de los cronogramas establecidos” en el trimestre fue del **12,00%**, lo cual estuvo por debajo del programado del **30,00%**, lo que demuestra que la **gestión se encuentra por mejorar**.

 **COMPROMISO 26**

META 52: No se programó avance para gestionar las fuentes de financiación con las entidades del orden nacional, para los proyectos del orden territorial en el I trimestre de 2020.

META 53: El contrato con EnTerritorio para la asistencia técnica a 6 aeródromos se dividió por productos, en el primer trimestre se presentó el plan operativo, además se realizaron las visitas de perfilamiento y se presentó la metodología del proyecto de terminal tipo. El seguimiento de inversión se encuentra sin avanzar, por cuanto el producto se encuentra en observaciones a 31 de marzo de 2020.

Adicionalmente, con el liderazgo de la Oficina Asesora de Planeación, se logró consolidar el acompañamiento de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y la Secretaría de Sistemas Operacionales, para los métodos de priorización de la asistencia técnica e intervención de aeródromos, conforme al artículo 103 del Plan Nacional de Desarrollo – PND. La metodología fue presentada al Comité Directivo y la Resolución a corte 31 de marzo de 2020 quedando pendiente de la firma.

El avance consolidado de la meta: Fortalecer la infraestructura de transporte aéreo a nivel territorial” en el trimestre fue del **41,00%**, lo cual está por encima de los programado siendo del **37,50%** para ésta meta, lo que demuestra que la **gestión se encuentra superada**.



COMPROMISO 27

META 54: Se desarrolló, con el personal de la Secretaria de Sistemas Operacionales – Grupo de Planificación Aeroportuaria, la metodología para las Infraestructuras Logísticas Especializadas – ILE; y se adicionaron sus fases. Adicionalmente el concepto ILE incorporó las especificaciones técnicas de los planes maestros, la estructuración y el plan estratégico de la aviación general a contratar en esta vigencia. Igualmente se ha requerido a los consultores la inclusión de la infraestructura logisitca especializada de los Planes Maestros del Aeropuerto Internacional el Dorado y Santa Marta y se ofició a la ANI por la Oficina de Comercialización e Inversión para la incorporación de las ILE en los procesos de Asociación Publica Privada e Iniciativas Privadas.

El avance consolidado de la meta: “Incorporar en los documentos de planificación aeroportuaria el desarrollo de infraestructuras logísticas especializada – ILE” en el trimestre fue del **17,50%**, lo cual es igual a lo programado para esta meta, lo que demuestra que la **gestión se encuentra equilibrada**.



META TRANSVERSAL AL OBJETIVO INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

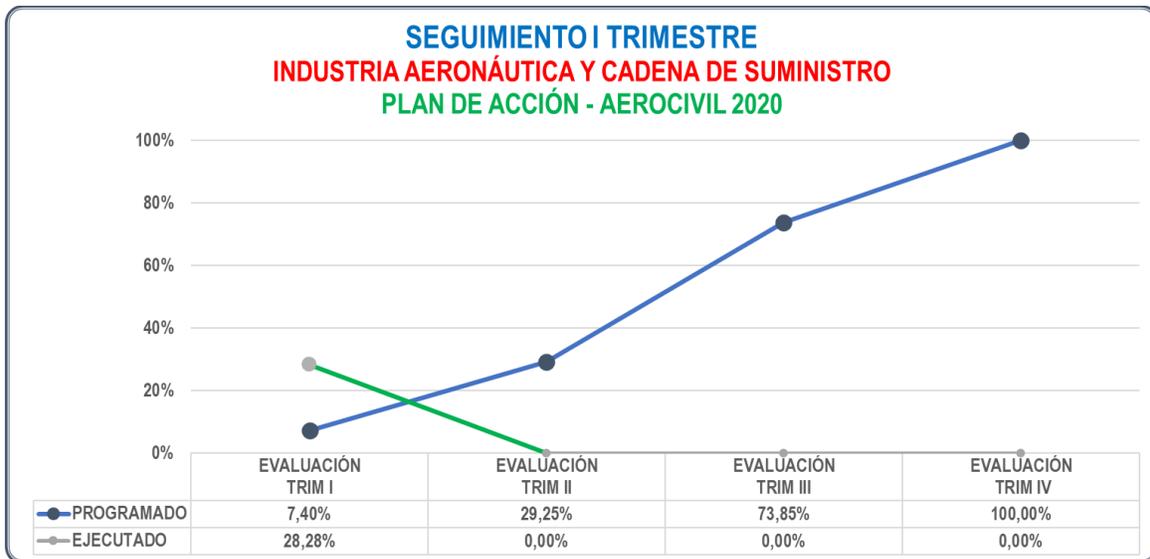
META 55: No se programó avance en el I trimestre de 2020 para definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022.

2.5 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 **28,08%** frente a lo programado del **7,40%**.

Gráfico 7 - Avance I trimestre del 2020 - INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE VALOR



Este objetivo se compone de 4 compromisos, 10 metas y 36 actividades, las cuales tienen como líder la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias de la entidad, a saber:

Tabla 10 – Responsables objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE VALOR

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA	1	3
Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil – Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos	7	26
Subdirección General – Grupo de Gestión de Estándares Internacionales	2	7
TOTAL		

A continuación, en la Tabla 11 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 11 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	META 2020	No. META	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
28	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	56	Desarrollar un encuentro de la triada: Estado - Industria - Academia para discutir las necesidades de cualificación requeridas para el cumplimiento de la visión 2030 y generar recomendaciones en pro del fortalecimiento de la industria	Este indicador se evalúa una vez se desarrolle el encuentro de la triada	0,00%
29	Fortalecer los procesos de certificación de productos aeronáuticos, TAR, TARE, MRO's, entre otros, contribuyendo y	57	Participar en 2 equipos de certificación o recertificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA's), coordinadas por	Este indicador no cuenta con avances	22,00%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	META 2020	No. META	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
	soportando el crecimiento de la industria y del sector.		el SRVSOP de acuerdo a las solicitudes presentadas por los usuarios y/o entes aeronáuticos	Programados para este período	
		58	Certificar o actualizar cuatro (4) Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas bajo estándares del RAC 145	2 Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico Aprobadas (OMA's) certificadas	50,00%
30	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.	59	Certificar mínimo 1 dato técnico en la categoría "Certificado Tipo Suplementario - STC".	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	10,00%
		60	Emitir mínimo una (1) aprobación de fabricación de componentes de aeronaves (PMA's) frente a la demanda.	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	39,50%
		61	Certificar al menos un (1) modelos de aeronaves en categoría EXPERIMENTAL.	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	19,50%
		62	Lograr la actualización al 80% de los procedimientos de Certificación, mediante la guía del inspector de CPA y cumplir el 60% de la capacitación requerida por OACI, como Estado de Diseño.	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	32,75%
		63	Estructurar al menos un (1) acuerdo de reconocimiento mutuo con un autoridad aeronáutica para la industria aeronáutica de piezas partes, componentes y mantenimiento.	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	84,00%
31	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.	64	Realizar consultoría para el desarrollo de la hoja de ruta para el fortalecimiento de la industria aeronáutica	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	25,00%
		65	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	Este indicador no cuenta con avances programados para este período	0,00%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO				28,28% / 7,40%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				382,09%	

Con el fin de evaluar los avances de las metas planteadas del objetivo institucional INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO al primer trimestre de 2020, se realizó reunión de seguimiento con los líderes y servidores públicos que intervienen en el desarrollo de estas actividades el día 17 de abril, en la cual se sustentaron las gestiones realizadas.



COMPROMISO 28

META 56: En primer lugar, se resaltó que el compromiso C28 referente a promover la transformación productiva, está bajo el liderazgo del Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA con el apoyo de la Oficina Asesora de Planeación – OAP y las áreas técnicas que influyen en la industria de piezas, partes, componentes y mantenimiento. De igual forma es importante precisar que para el primer trimestre no se tenían avances programados para la META 56, sin embargo durante el segundo

trimestre de 2020 las áreas responsables deberán definir la agenda del encuentro y la forma en que se llevará a cabo, teniendo en cuenta la contingencia actual de la pandemia COVID 19 y de las restricciones para la realización de eventos masivos.

Se resalta además la necesidad de llevar a cabo este encuentro de la triada: Estado – Industria – Academia, para aunar esfuerzos que le permitan a la industria aeronáutica actual, resurgir del impacto económico negativo que actualmente está viviendo.

COMPROMISO 29

META 57: no tenía programados avances en el primer trimestre, sin embargo, reportaron avances del 22% por cuanto asignaron a una inspectora de aeronavegabilidad para participar en el proceso de certificación de una OMA con la empresa ECOCOPTER.

META 58: Para esta meta se tenía programado un avance del 10%, sin embargo se realizaron gestiones en un 50%, ya que durante los primeros tres meses lograron realizar la certificación de 2 organizaciones de mantenimiento aprobadas bajo la norma RAC 145 de las empresas AVAPERU y STANDARAEREO (se precisa que los oficios de los permisos de funcionamiento reemplazan por la contingencia los certificados de funcionamiento que usualmente se expiden).

COMPROMISO 30

META 59: tenía programado un avance del 1%, sin embargo, logró un avance del 10% toda vez que realizó en su totalidad la revisión de la viabilidad de la información técnica radicada por el fabricante AVIDYNE y los operadores aéreos nacionales HELISTAR y HELICOL para el desarrollo del proyecto de diseño, elaboración, presentación y certificación de un STC.

META 60: también tenía una programación de avance del 1% para el primer trimestre, sin embargo se lograron evidenciar avances del 39,5%, dado que realizaron gestiones para tres actividades de las 4 establecidas para el cumplimiento de la meta, logrando iniciar el proceso de certificación de PMA, con el taller aeronáutico AEROTAPIZ, quienes están desarrollando “insolation blanket” para ser utilizado en aeronaves de transporte comercial de pasajeros, revisando la viabilidad de la información técnica radicada, realizando visitas a las instalaciones del solicitante e iniciando la evaluación el Manual de Calidad Proceso de Fabricación Blanket. *(Se precisa que se encuentran pendientes relacionar las evidencias correctas, dado que según lo reportado por el equipo durante la reunión de seguimiento, éstas se encuentra almacenadas en el BOG7 de la entidad).*

META 61: cuenta con un avance del 19,50% dado que se efectuó la revisión documental y la visita a la empresa DELTA ZULÚ, quienes se encuentran fabricando la aeronave Z3.

META 62: se logró un avance del 32,75% para la actualización de la Guía del Inspector CPA, logrando ajustar los formatos de calidad aprobados en el sistema de gestión de la calidad ISOLUCION, se realizó la revisión general de la guía quedando pendiente la aprobación final del Manual del inspector CPA actualizada. Se encuentra pendiente reprogramar las capacitaciones y las diferentes opciones de formación online, dada la contingencia presentada por el COVID 19.

META 63: cuenta con un avance del 84%, dado que el Grupo de Gestión de Estándares internacionales ha gestionado avances en dos líneas de acción asociadas a los acuerdos de reconocimiento mutuo con la FAA y con la EASA. El de la FAA se fundamenta en un reconocimiento inicial y facilitación a las partes producidas o reconocidas por la FAA y desde allí construir un escenario colaborativo en la medida que exista un acercamiento entre las autoridades. Para el caso del acuerdo con EASA, este acuerdo parte de un modelo firmado con México y desde allí se ha construido un modelo que contiene elementos adicionales de cooperación para varias áreas de la entidad, con el fin de fortalecer los procesos de certificación y de otras áreas complementarias.

De igual forma, se han realizado diferentes mesas de trabajo por medio de canales virtuales, tanto con la FAA como con EASA, en la cuales han participado algunos funcionarios de otras áreas de la entidad. Al 31 de Marzo de 2020 los acuerdos estaban en revisión de cada una de las organizaciones externas (tanto la FAA como EASA) para darles una revisión y obtener así autorizaciones sobre los borradores de acuerdo.

Es importante mencionar que el cumplimiento de esta meta, se verá afectada por la emergencia del COVID-19, dado que todas las autoridades y las organizaciones han decidido posponer las actividades hasta nuevo aviso, debido a las restricciones que se están dando como consecuencia de la emergencia sanitaria, la realidad económica del sector y las perspectivas para el resto del año 2020.

Es importante precisar que el Grupo de Certificación de Productos Aeronáuticos reporta un avance del 100% en la actividad No. 1 de esta meta que hace referencia a *desarrollar la hoja de datos del certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves VLA como insumo para el portafolio de servicios que desarrolla la industria aeronáutica y su actualización de ser necesario*, sin embargo, se evalúa un avance del 90% toda vez que se hace necesario socializar este entregable con el Grupo de Estándares Internacionales, a fin de darle un valor agregado a los acuerdos de reconocimiento con otras autoridades que beneficien la industria aeronáutica nacional.



COMPROMISO 31

META 64: Se logró evidenciar un avance del 25%, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

Durante el primer trimestre se actualizaron los anexos a los nuevos formatos de calidad, se revisaron y ajustaron los estudios previos y especificaciones técnicas teniendo en cuenta las observaciones recibidas el año pasado que se consideraron pertinentes acogiendo buenas prácticas y se actualizó el estudio de mercado a datos vigentes del presente año, teniendo en cuenta además nuevas cotizaciones recibidas para su actualización.

Los ajustes antes mencionados se desarrollaron con el apoyo y el asesoramiento permanente de la Dirección Administrativa, logrando llevar a cabo una mesa de trabajo el pasado 27 de febrero, en la cual se presentaron sugerencias que fueron acatadas y ajustadas en los documentos precontractuales.

En cuanto a la actividad No. 2, que hace referencia al desarrollo del proceso precontractual y contrato, se reporta un avance menor al programado, toda vez que aunque se logró radicar el

proceso en el Dirección Administrativa el pasado 19 de marzo y posteriormente fue convocado a comité de contratación el 26 de marzo y 2 de abril de 2020 para recomendar su publicación, se informó que este proceso contractual se debe aplazar para la vigencia 2021, dadas las condiciones adversas frente a la contingencia que se presenta actualmente con la pandemia COVID 19, siendo necesario evaluar el replanteamiento de esta meta en el plan de acción del 2020.

META TRANSVERSAL AL OBJETIVO INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

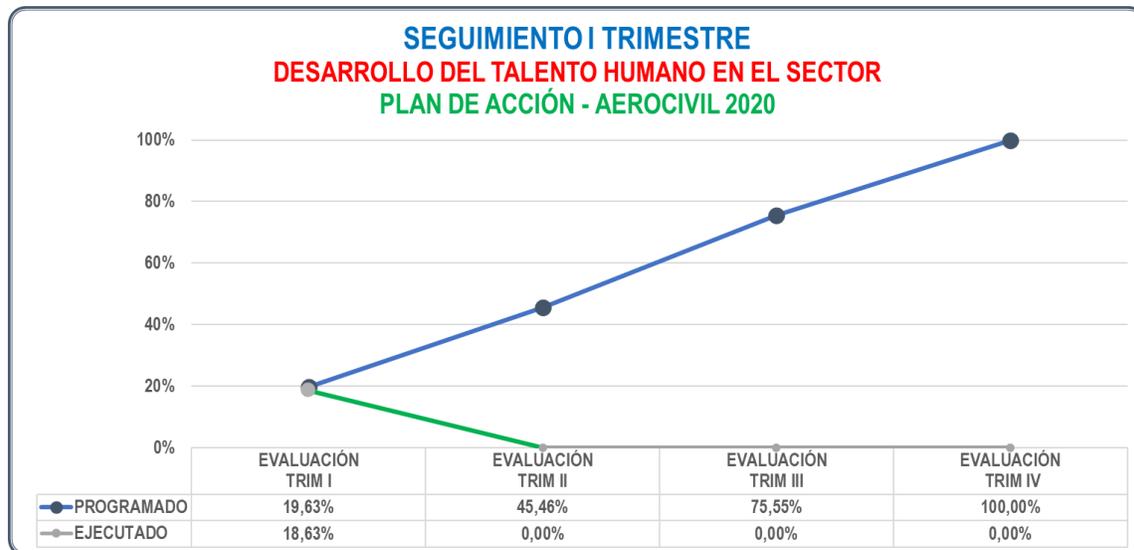
META 65: esta meta no cuenta con actividades programadas para el primer trimestre de 2020, objetivo de esta evaluación. Sin embargo, las áreas técnicas que gestión este objetivo solicitan se realice una revisión de las metas del plan de acción actual y de los futuros de conformidad con la contingencia que se está viendo actualmente frente al COVID 19.

2.6 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 **18,63%** frente a lo programado del **19,63%**.

Gráfico 8 - Avance I trimestre del 2020 - DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR



Este objetivo se compone de 5 compromisos, 10 metas y 36 actividades, las cuales tienen como líder al Jefe Oficina Aeronáutica - Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA), Jefe de Oficina Aeronáutica - Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA); Director (A) De Servicios Aeroportuarios; Coordinador (A) Grupo De Gestion Ambiental Y Control Fauna, Director (A) Administrativa – CEA; Secretario (A) General; Director (A) Talento Humano y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias de la entidad, a saber:

Tabla 12 – Responsables objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
JEFE OFICINA AERONAUTICA - CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS (CEA)	7	25
JEFE DE OFICINA AERONAUTICA - CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS (CEA) DIRECTOR (A) DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS COORDINADOR (A) GRUPO DE GESTION AMBIENTAL Y CONTROL FAUNA	2	8
DIRECTOR (A) ADMINISTRATIVA - CEA SECRETARIO (A) GENERAL DIRECTOR (A) TALENTO HUMANO	1	3
TOTAL	10	36

A continuación, en la Tabla 13 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 13 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
32	Disponer de un Sistema de Gestión del Talento Humano que permita responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad.	66	Desarrollar el 100% el Plan Institucional de Capacitación - PIC y oferta Académica orientada a la formación en la gestión aeronáutica integral y fortalecimiento institucional con mediación virtual.	30,50%	30,50%
		67	Un modelo tipo construido para Fortalecer la cobertura de Formación de Talento Humano en las Regionales Aeronauticas del País, incluyendo su desarrollo en ambientes virtuales	0,00%	0,00%
33	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.	68	9 productos de investigación, desarrollados que contribuyan al fortalecimiento de los procesos de ciencia, tecnología e innovación en la industria Aeronáutica y al desarrollo del Talento Humano, incluyendo el proyecto de creación del Centro de investigaciones aeronáutico	4,80%	4,80%
34	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.	69	Construir un nuevo conjunto de material didáctico normalizado para fortalecer la oferta académica del Programa de la Membresía Trainair Plus	20,00%	20,00%
		70	Fortalecer la oferta Académica del CEA, a través del Desarrollo de la Cátedra de Sostenibilidad Ambiental, Cambio Climático del Sector y CORSIA, incorporando los elementos que directa o indirectamente influyan en el Sistema ambiental y en la infraestructura y operación aeroportuaria y aeronáutica.	40,00%	40,00%
		71	Estructurar e implementar un Programa de Proyección social, que beneficie las comunidades localizadas en las áreas de influencia aeroportuarias	29,00%	29,00%
		72	Implementar el Proceso de fortalecimiento de las Unidades de Instrucción ATS	40,00%	40,00%
35	Cualificar el talento humano desarrollando el Marco Nacional de Cualificaciones de la aviación civil para asegurar las competencias y propiciar la movilidad laboral en el país y en la región.	73	Construir el Catálogo de Cualificaciones para el Sector de Aviación Civil	22,00%	22,00%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
36	Promover la suscripción de convenios con entidades extranjeras, para propiciar el intercambio de experiencias y conocimientos.	74	Diseño de Plan de posicionamiento Nacional e Internacional de la Oferta de Servicios Educativos para apoyar Suscripción de Convenios Internacionales que incluya Módulos de Cooperación Académica	0,00%	0,00%
		75	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0,00%	0,00%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR				18,63 % / 19,63%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				94,91%	



COMPROMISO 32

META 66: Desarrollar el 100% el Plan Institucional de Capacitación - PIC y oferta Académica orientada a la formación en la gestión aeronáutica integral y fortalecimiento institucional con mediación virtual.

Actividad 1. Estructuración de los cronogramas de actividades académicas y Programas de formación. Se programó el 100%. La Meta se cumplió en el 100% y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 2. Desarrollo de las actividades Académicas de Formación PIC - Oferta Académica. Se programó el 5%. La meta se cumplió de acuerdo con lo previsto. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 3: Seguimiento y consolidación de Informe de resultados del PIC y Oferta Académica, Personal Capacitado de la Entidad y Sector. Se programó el 30%. La meta se cumplió de acuerdo con lo previsto y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 4. Adquisición y/o ajuste de la plataforma virtual para el fortalecimiento de los procesos de capacitación con mediación en ambientes virtuales. Se programó el 10%. La meta se cumplió de acuerdo con lo previsto y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

META 67: Un modelo tipo construido para Fortalecer la cobertura de Formación de Talento Humano en las Regionales Aeronáuticas del País, incluyendo su desarrollo en ambientes virtuales. Para el primer trimestre de 2020 NO se programó el cumplimiento de ninguna actividad.



COMPROMISO 33

META 68: 9 productos de investigación, desarrollados que contribuyan al fortalecimiento de los procesos de ciencia, tecnología e innovación en la industria Aeronáutica y al desarrollo del Talento Humano, incluyendo el proyecto de creación del Centro de investigaciones aeronáutico.

Actividad 1. Determinación de las oportunidades para el desarrollo de procesos de investigación enmarcados en cualquiera de las líneas de investigación institucionales (seguridad operacional; seguridad de la aviación civil; gestión de la aviación y protección del medio ambiente). Se programó el 100%.

Los documentos soporte corresponden a un Acta de una reunión cuyo objetivo fue la elaboración del Plan de trabajo del 2020 Con 3 puntos en la Agenda: i) Balance de vinculación de contratistas, ii) Elaboración del Plan de Acción 2020 y iii) Compromisos de los miembros del equipo de trabajo para el año 2020. Se considera que aunque en el contenido se trata el tema de algunos productos de investigación, este soporte no corresponde al resultado de la actividad cual es Determinar las oportunidades para el desarrollo de procesos de investigación enmarcados en cualquiera de las líneas de investigación institucionales. Por tanto se considera que la meta no se cumplió.

Actividad 2. Elaboración y publicación de los productos de investigación. Se programó el 12%. La meta se cumplió de acuerdo con lo previsto. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

COMPROMISO 34

META 69: Construir un nuevo conjunto de material didáctico normalizado para fortalecer la oferta académica del Programa de la Membresía Trainair Plus.

Actividad 1. Definición de área de la temática del CMDN: Se programó el 100%. La Meta se cumplió en el 100% y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

META 70: Fortalecer la oferta Académica del CEA, a través del Desarrollo de la Cátedra de Sostenibilidad Ambiental, Cambio Climático del Sector y CORSIA, incorporando los elementos que directa o indirectamente influyan en el Sistema ambiental y en la infraestructura y operación aeroportuaria y aeronáutica.

Actividad 1. Construcción y Diseño Curricular de Plan de Estudios. Nivel Básico: Se programó el 100%. La Meta se cumplió en el 100% y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

META 71: Estructurar e implementar un Programa de Proyección social, que beneficie las comunidades localizadas en las áreas de influencia aeroportuarias.

Actividad 1. Identificación de las necesidades y grupo objetivo en las comunidades aledañas al Aeropuerto EL DORADO: Se programó el 100%. La Meta se cumplió en el 100% y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 3. Definición de la oferta Académica y actividades de intervención con las comunidades en un Aeropuerto. Se programó el 30%. La Meta se cumplió de acuerdo con lo programado. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

META 72: Implementar el Proceso de fortalecimiento de las Unidades de Instrucción ATS.

Actividad 1. Definir cronograma de entrenamientos para personal ATC en las Unidades de Instrucción. Se programó el 100%. La Meta se cumplió en el 100% y se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 2. Aplicación de los lineamientos del Manual de instrucción y Entrenamiento en el Puesto de trabajo para ATS. Se programó el 100%. La Meta se cumplió de acuerdo con lo programado. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

COMPROMISO 35

META 73: Construir el Catálogo de Cuaificaciones para el Sector de Aviación Civil.

Actividad 1. Caracterización del Sector Aeronáutico:

-  Plan de Trabajo para el proyecto de construcción del Catálogo de Cualificaciones para el Sector de Aviación Civil.
-  Análisis sobre características socioeconómicas, tecnológicas, ocupacionales, tendencias, normativas y regulación.
-  Cadena de valor.

Se programó el 100%. La Meta se cumplió de acuerdo con lo programado. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

Actividad 4. Seguimiento y Medición las fases de construcción del Catálogo de Cualificaciones para el Sector de Aviación Civil, acorde al Plan Técnico y Financiero. Se programó avanzar en el 10%. La Meta se cumplió de acuerdo con lo programado. Se adjuntaron los soportes necesarios para su realización.

COMPROMISO 36

META 74: Diseño de Plan de posicionamiento Nacional e Internacional de la Oferta de Servicios Educativos para apoyar Suscripción de Convenios Internacionales que incluya Módulos de Cooperación Académica. Para el primer trimestre de 2020 NO se programó el cumplimiento de ninguna actividad.

META TRANSVERSAL AL OBJETIVO DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

META 75: Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022. Para el primer trimestre de 2020 NO se programó el cumplimiento de ninguna actividad.

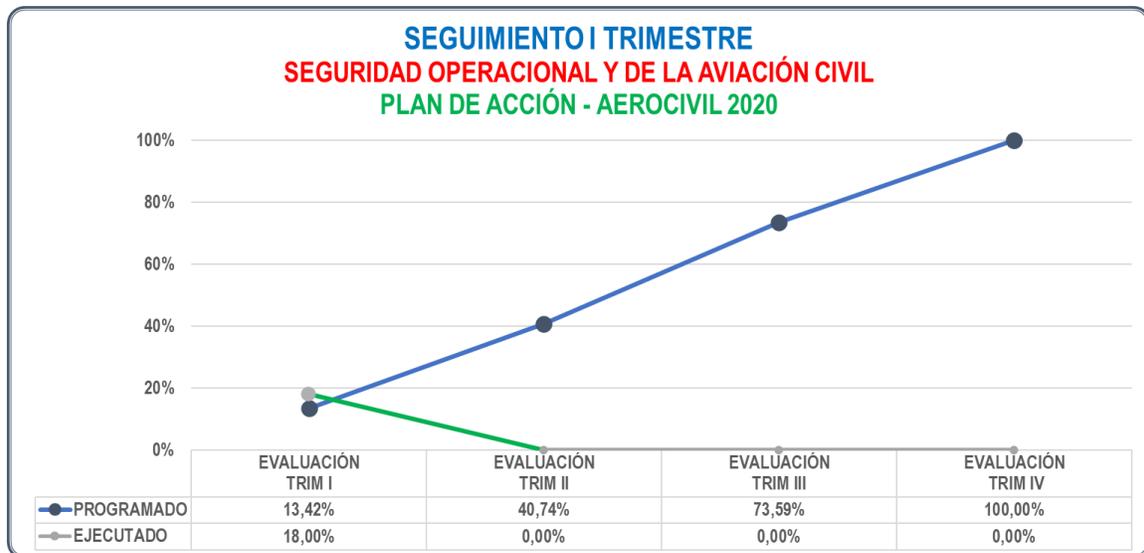
2.7 Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

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 Secretaría 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 **18.0%** frente a lo programado del **13,42%**.

Gráfico 9 - Avance I trimestre del 2020 - SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL



Este objetivo se compone de 18 compromisos, 25 metas y 95 actividades, las cuales tienen como líder la Secretaría General y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias de la entidad, a saber:

Tabla 14 – Responsables objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
Secretaría de Seguridad Operacional y de Aviación Civil	10	35
Secretaría de Sistemas Operacionales	5	17
Oficina de Registro Aeronáutico	2	7
Grupo de Investigación de Accidentes	8	36
TOTAL		

A continuación, en la Tabla 15 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 15 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
37	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.	76	Validar al 100% las estructuras de datos que permitan definir perfiles de riesgo (reactivo, accidentes e incidentes graves)	20%	20%
		77	Compilar al 100% las recomendaciones generadas del ECSO (Insumo)	40%	40%
		78	Documentar al 60% la estructura de la vigilancia basada en riesgos para la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil Operacional y de la Aviación Civil	1,25%	1,25%
38	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.	79	Lograr la implementación Efectiva (EI) del 80% de los Planes de acción correctivos de la Auditoría de USOAP realizada en 2017, en lo que compete a la SSOAC y lograr la implementación Efectiva del 10% de corrección de los hallazgos de la Auditoría de USOAP realizada en 2020, en lo que compete a la SSOAC.	43%	43%
39	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.	80	Llevar a cabo una (1) misión de exportación de conocimiento a los países SAM mediante el SVRSOP	4%	4%
40	Desarrollar el Programa del Estado para la gestión de la autoridad en seguridad operacional, PEGASO.	81	Alcanzar un Programa Estatal de Gestión de la Autoridad en Seguridad Operacional (PEGASO) 25% Sostenible (planificado).	40%	53%
41	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.	82	Implementar el 20% de la hoja de ruta del Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil de Colombia -GASEP en lo que corresponde a las tareas propias del Estado.	10%	10%
42	Fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SeMS).	83	80% Recopilación de datos de seguridad de la aviación civil de aeropuertos internacionales descritos en el RAC 14.	10%	10%
43	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.	84	Contar con 4 herramientas de compilación de datos de obligatorio reporte Generar, junto con Dir. Informática, proceso pecontractual para Gobierno, depuración y calidad de datos en lo que compete a Autoridad	65%	65%
44	Actualizar y fortalecer el registro aeronáutico en cumplimiento de los anexos de la OACI.	85	Depurar y actualizar en el 100% el registro de aeródromos y helipuertos civiles	0%	0%
45	Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.	86	Proponer 10 proyectos de actualización, modificación y/o armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	30%	30%
46	Evaluar la situación jurídica de matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de las mismas	87	Evaluar 100 matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de las mismas	30%	40%
47	Actualizar la política, el Plan de Implementación y Manual de Seguridad Operacional	88	Implementar la Gestión de Riesgos del SMS de la SSO como Proveedor de servicios a la aviación dandogestión a los reportes MOR.	25%	25%
48	Elaborar base de datos para control, análisis y administración del Sistema de información	89	Alimentación y administración de base de datos para control, análisis y aseguramiento de la Seguridad Operacional.+	7,5%	7,5%
49	Participar y promover el SMS-QA en las Direcciones Regionales, Administradores Aeroportuarios y personal operativo de los aeropuertos, incluye otras Entidades y Empresas	90	Socializar el reporte MOR y promover la Gestión de Riesgos del SMS en las Direcciones Regionales, Administradores Aeroportuarios y personal operativo de los aeropuertos.	0%	0%
50	Actualizar y elaborar el SMS para aeropuertos Internacionales, cuyo explotador de aeródromo sea la Aerocivil.	91	Realizar la aplicación del 60% del Sistema de Seguridad Operacional SMS-QA para aeropuertos internacionales.	0%	0%
51	Armonizar los estándares y reglamentación del SMS para integrarlo al Sistema Integrado de Gestión de Calidad de la Entidad	92	Armonizar e integrar al 60% los estándares y reglamentación del SMS al Sistema Integrado de Gestión de Calidad de la Entidad.	0%	0%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
52	Mejorar los niveles de seguridad operacional a través de la investigación de accidentes.	93	Gestionar ante SSOAC y enviar a las organizaciones y dependencias a cargo de su cumplimiento, el 100% de las recomendaciones de investigaciones de accidentes aprobadas en los 4 Consejos del año 2018, y hasta el III Consejo de 2019.	18,75%	18,75%
		94	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0%	0%
		95	Finalizar el 100% de las investigaciones de accidentes e incidentes graves (eventos), ocurridos en el año 2019.	20%	20%
		96	Finalizar el 20% de las investigaciones de accidentes e incidentes graves (eventos), ocurridos en el año 2020.	0%	0%
		97	Implementar el Plan de Acción de Emergencia de Aerocivil.	50%	50%
		96	Elaborar y difundir Circular Informativa sobre Atención a Víctimas de Accidentes Aéreos y sus Familias.	0%	0%
53	Promover la cultura de seguridad operacional y comunicar sobre investigación de accidentes	98	Efectuar 8 actividades de promoción de seguridad operacional en diferentes regiones del país	14%	12,5%
54	Atender y aprobar la auditoría USOAP, y demostrar el cumplimiento de los lineamientos establecidos por OACI en el área de AIG	98	Obtener una evaluación del 85%, como mínimo, de cumplimiento de los estándares OACI en la auditoría.	0%	0%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL				18% / 13,42%	
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE				134,115%	



COMPROMISO 37

META 76: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido. El avance de las actividades permite definir el avance del indicador en un porcentaje igual a 20%, demostrando que el trabajo adelantado hasta el momento puede ser cumplido con el esfuerzo de todos los involucrados. Las evidencias aportadas permiten establecer además, la posibilidad de integrar las diversas fuentes de información disponibles en la Entidad, de cara a perfeccionar los perfiles de riesgo operacionales.

META 77: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido superando la programación. El avance de las actividades permite definir el avance del indicador en un porcentaje igual a 40%. Se cuenta con evidencias que demuestran la interacción de la Aeronautica Civil y el Equipo Colombiano de Seguridad Operacional ECSO. El indicador está definido como un documento de recomendaciones, por lo que se sugiere que el grupo de trabajo enfoque el esfuerzo a compilar las recomendaciones del Equipo ECSO para producir el documento propuesto.

META 78: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido superando la programación. La actividad 1 presentó un avance superior a lo programado y es la permite reportar el avance. Respecto del acercamiento al indicador, y a partir de las evidencias, puede decirse que existe dificultad para el cumplimiento de obtener el Documento Estructura de Vigilancia Basada en Riesgos, como consecuencia de las limitaciones para el desplazamiento de los funcionarios a recibir las capacitaciones. Debe revisarse la estrategia y la posibilidad de cumplir con el objetivo del compromiso.

 **COMPROMISO 38**

META 79: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido superando la programación. Particularmente la actividad 1 demuestra un avance del 55% comparado con el 18% programado. El valor refleja exclusivamente el trabajo de la Secretaría de Seguridad Operacional, por lo que se recomienda integrar el resultado de las demás áreas involucradas en el cumplimiento del compromiso. Con las evidencias y resultados, el avance del indicador se ubica en el 43% reflejando que existe un plan de mejora que se está implementado, con orientación a alcanzar el resultado propuesto.

 **COMPROMISO 39**

META 80: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido. Particularmente la actividad 1 demuestra un avance del 10%. Con las evidencias y resultados, el avance del indicador se ubica en el 4% justificado en la remisión de la lista de expertos al SVRSOP.

 **COMPROMISO 40**

META 81: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido. El avance del indicador se tasa en un 40% y la gestión en un 53%. Se destaca que fue emitido el Plan Colombiano de Seguridad Operacional PCSO.

 **COMPROMISO 41**

META 82: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido superando la programación. Particularmente la actividad 1 demuestra cumplimiento a través de la definición de las actividades que corresponden al rol de Autoridad. La actividad 4 tenía un avance programado que no fue alcanzado, debido a que no se puede dar inicio al seguimiento de las actividades definidas en el primer trimestre del año. Por esta razón, es oportuno proponer la reprogramación de la actividad. El cumplimiento de la actividad 1 permite ubicar el avance del indicador en un 10%, igual al avance de la gestión.

 **COMPROMISO 42**

META 83: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se cumplieron respecto del cronograma establecido. El avance del indicador se tasa en un 10% y la gestión en un 10%. El formato ROE fue actualizado incluyendo los resultados de las pruebas de escritorio y se encuentra disponible en línea.

 **COMPROMISO 43**

META 84: Las actividades propuestas para el Primer Trimestre de la vigencia 2020 se reperaron la programación del periodo. Se evidencia el avance de las 4 herramientas de compilación de datos de reporte obligatorio, y la generación de los tableros para presentación de la información procesada.

El avance general de la gestión y del indicador es del 65%. Se prevé que con las iniciativas presentadas y la participación activa de la Dirección de Informática pueda alcanzarse de manera anticipada el objetivo general, al poner en producción los reportes en línea para la comunidad aeronáutica propiciando la cultura del reporte y favoreciendo por este medio la actividad de pronósticos para establecer la vigilancia basada en riesgos.

COMPROMISO 44

META 85: Esta meta no reporta avances durante el trimestre. La Oficina de Registro Aeronáutico no aportó evidencias para la valoración de las actividades que están incluidas en el Plan de Acción. Sin embargo remitieron correo electrónico al Jefe de la Oficina Asesora de Planeación justificando las razones por las cuales no fue posible cumplir con la programación.

COMPROMISO 45

META 86: Este compromiso avanza a un ritmo superior a lo programado para el trimestre. Se cuenta con 3 propuestas de actualización de Reglamentos Aeronáuticos debidamente radicados en Normas Aeronáuticas para su revisión, lo cual es el 30% de la meta programada.

COMPROMISO 46

META 87: Esta meta reporta avances del 40% en la gestión durante el trimestre. La Oficina de Registro Aeronáutico no aportó evidencias para la valoración de las actividades que están incluidas en el Plan de Acción. Sin embargo remitieron correo electrónico al Jefe de la Oficina Asesora de Planeación justificando las razones por las cuales no fue posible cumplir con la programación.

COMPROMISO 47

META 88: Esta meta se gestiona desde la Secretaría de Sistemas Operacionales y cuenta con el apoyo del Grupo SMS-QA. La gestión está valorada en 25%, siendo la actividad 3 la que no tuvo avance para el periodo. Las demás actividades cumplieron con el cronograma propuesto. El indicador avanza igual que la gestión hasta un 25%. En general se evidencia que el Grupo SMS - QA de la Secretaría de Sistemas Operacionales ha avanzado en la estructuración del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de la Secretaría de Sistemas Operacionales Versión 2, y es factible el cumplimiento de la meta total dentro de la vigencia.

COMPROMISO 48

META 89: Esta meta se gestiona desde la Secretaría de Sistemas Operacionales y cuenta con el apoyo del Grupo SMS-QA. La gestión está valorada en 7,5%, siendo la actividad 1 la que tuvo avance para el periodo, según la programación. El indicador también se valora en 7,5% de manera consistente con la gestión. Se destaca el trabajo adelantado en la depuración de reportes de seguridad operacional, el cual contó con apoyo de la Secretaría de Seguridad Operacional, en el sentido de suministrar datos para análisis por parte del Proveedor de Servicios. Se construyó un tablero de control que permite visualizar la incidencia de los eventos de seguridad y la proyección o tendencia de los mismos, como elemento de juicio para la toma de decisiones.

 **COMPROMISO 49**

META 90: Esta meta se gestiona desde la Secretaria de Sistemas Operacionales y cuenta con el apoyo del Grupo SMS-QA. Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar. Se requiere definir las actividades detalladas, debido a que el Grupo SMS-QA reporta un conjunto de actividades diferentes a las que reposan en el archivo de la Oficina Asesora e Planeación.

 **COMPROMISO 50**

META 91: Esta meta se gestiona desde la Secretaria de Sistemas Operacionales y cuenta con el apoyo del Grupo SMS-QA. Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar. La actividad que debía reportar avances no cumplió con la programación. Esta meta es importante para asegurar la permanencia de la Certificación de los aeropuertos de Cúcuta y Bucaramanga, a la vez que se trabaja para la certificación de los aeropuertos de San Andrés y El Dorado. Para el segundo trimestre se espera recuperar el ritmo y equilibrar el cronograma.

 **COMPROMISO 51**

META 92: Esta meta se gestiona desde la Secretaria de Sistemas Operacionales y cuenta con el apoyo del Grupo SMS-QA. Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar.

 **COMPROMISO 52**

META 93: Esta meta se gestiona desde el Grupo de Investigación de Accidentes. El avance de la gestión para el trimestre se relaciona directamente con las evidencias aportadas de la actividad Remitir el 100% de las recomendaciones de los Informes Finales de Accidentes e Incidentes Graves aprobados en el IV Consejo de 2019, a las entidades encargadas de su cumplimiento, lo que permite establecer la calificación en 18,75%.

META 95: Esta meta se gestiona desde el Grupo de Investigación de Accidentes. El avance de la gestión para el trimestre se relaciona directamente con las evidencias aportadas de la actividad Presentar cinco (5) Informes Finales 2019 al I Consejo de Seguridad Aeronáutico 2020, lo que permite establecer la calificación en 20%

META 96: Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar, debido a que los informes se presentan en la sesión del mes de junio.

META 97: La gestión de esta meta reporta un avance equivalente al 50%. Se soporta con el cumplimiento de las actividades 1 y 2 que se relacionan con la presentación de una nueva propuesta de Plan de Acción de Emergencias. Para el resto de la vigencia se debe obtener la aprobación y realizar la difusión del PAE.

META 96A: Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar. La mayor actividad está programada para el segundo trimestre de la vigencia.

 **COMPROMISO 53**

META 98: El avance de la gestión e esta meta se ubica en un 12,5% respecto de lo programado. Se pudo cumplir con el un Seminario de Seguridad Operacional en la Regional Norte de Santander. Quedó pendiente el evento propuesto en Cali. El indicador se ubica en 14%, porque se cumplió una de las ocho actividades programadas..

 **COMPROMISO 54**

META 98A: Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar. La mayor actividad está programada para el segundo trimestre de la vigencia, dependiendo de la realización de la Auditoria USOAP.

 **META TRANSVERSAL AL OBJETIVO SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL**

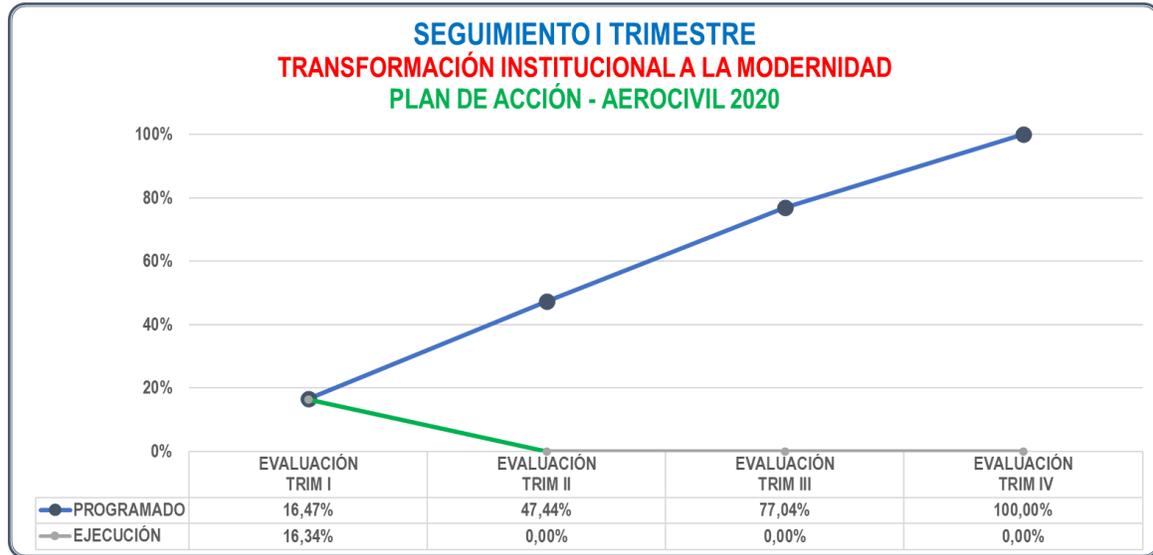
META 94: Para el periodo no se cuenta con programación ni avances que reportar.

2.8 Transformación Institucional a la Modernidad

El objetivo institucional corresponde a fortalecer la 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 **16,34%** frente a lo programado del **16,47%**, para el I trimestre de 2020.

Gráfico 10 - Avance I trimestre del 2020 - TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD



Este objetivo se compone de 14 compromisos, 25 metas y 93 actividades, las cuales tienen como líder la Secretaría General y así mismo se encuentran en responsabilidad de las diferentes dependencias de la entidad, a saber:

Tabla 16 – Responsables objetivo TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD

RESPONSABLE	METAS	ACTIVIDADES
DIRECCIONES REGIONALES	1	12
OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN	3	6
OFICINA DE CONTROL INTERNO	1	2
OFICINA ASESORA JURÍDICA	2	7
CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS	1	4
SECRETARÍA GENERAL	2	6
GRUPO DE ARCHIVO GENERAL	1	4
DIRECCIÓN DE TALENTO HUMANO	4	17
DIRECCIÓN ADMINISTRATIVA	5	17
DIRECCIÓN FINANCIERA	2	5
DIRECCIÓN DE INFORMÁTICA	3	13
TOTAL	25	93

A continuación, en la Tabla 17 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 (Gráfico 1 - Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades Plan de Acción 2020).

Tabla 17 - Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
56	Desarrollar el Rediseño Organizacional con el objetivo de responder a las necesidades de talento humano y del crecimiento del Sector y la Industria.	99	Gestionar ante el Gobierno Nacional la aprobación de un Estudio Técnico de Fortalecimiento Institucional	42%	42%
57	Establecer y desarrollar una estructura organizacional debidamente alineada al Plan Estratégico Aeronáutico 2030 a fin de cumplir con el objetivo principal.	100	Adecuar la planta de personal al nuevo modelo de operación de la Entidad, en el marco del proyecto de Fortalecimiento Institucional.	5,36%	9,36%
		101	Definir y desarrollar una estrategia de gestión para el cambio y la transformación cultural de la Entidad	No se programó avance para I trimestre	20%
58	Diseñar, implementar y documentar el Sistema de Gestión del Conocimiento especializado, como proceso estratégico de la entidad.	102	Definir el Sistema de Gestión del Conocimiento en la Aerocivil	No se programó avance para I trimestre	No se programó ejecución I trimestre
59	Actualización de procesos del Sistema Integrado de Gestión	103	Ejecutar las actividades necesarias para de implementación de requisitos ISO 9001:2015 en el proceso de Gestión de las Compras y Contrataciones Públicas	23,6%	50%
		104	Actualizar y mejorar el Proceso GDIR 2.4 del Sistema Integrado de Gestión - SIG en el aplicativo ISOLUCIÓN	25%	25%
		105	Diseñar e implementar herramienta de seguimiento y medición de los Servicios Generales prestados en la Aeronáutica Civil	Avance a partir del segundo trimestre de 2020	30%
		106	Presentar propuesta de autoseguro para los riesgos en la Aeronáutica Civil	Avance a partir del tercer trimestre de 2020	15%
		107	Diseñar e implementar de plan de mejora para control de inventarios	Avance a partir del segundo trimestre de 2020	28,50%
		108	Recibir e ingresar al almacén los bienes entregados como resultado del proceso de reversión, de los aeropuertos de la ciudad de Cali y Cartagena	Avance a partir del tercer trimestre de 2020	9%
		109	Modernizar el archivo de gestión de la UAEAC en 12.036 ML, en etapa de inventario de archivos, para elaborar los 8 instrumentos archivísticos, adecuándolo la normatividad vigente a Nivel Nacional.	31%	29,60%
		110	Actualizar cuatro (4) procesos de apoyo	10%	25%
		111	Medir el nivel de satisfacción de los clientes	25%	14%
60	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.	112	Implementar una solución para la Arquitectura de Interoperabilidad que permita administrar integralmente la información.	0%	14%
61	Implementar una estructura para la integración de aplicaciones utilizadas en la Aerocivil	113	Integrar, articular y lograr la interoperabilidad interna y externa de 10 servicios y/o sistemas de información utilizados en la Aerocivil.	0%	0%
62	Generar cultura de uso y apropiación de las TIC.	114	Incrementar en un 30% el uso y apropiación de los sistemas de información.	0%	4%
63	Fortalecer el Sistema de Control Interno.	115	Fortalecer el Sistema de Control Interno para lograr el feneamiento de la Cuenta Fiscal vigencia 2019	62,50%	62,69%

No. COMP	COMPROMISO PLAN 2030	No. META	META 2020	AVANCE INDICADOR	EJECUTADO I TRIM
64	Fortalecer la gestión financiera a través de mejores prácticas	116	Socializar, sostener y mejorar la política de aseguramiento de la calidad de la información producto del proceso contable, para obtener estados financieros razonables.	22%	10%
		117	Generar alertas sobre la ejecución presupuestal de la entidad, para facilitar la toma de decisiones oportunas que permitan optimizarla.	20%	22%
65	Adoptar una política de gestión del riesgo integral, que contemple acciones de mitigación o adopción del riesgo y evalúe el costo residual del riesgo asumido.	118	Adoptar, implementar y hacer seguimiento de la política de gestión del riesgo integral en los procesos	12,50%	10%
66	Revisar y actualizar la Política Anticorrupción y de Atención al Ciudadano	119	Un (1) Documento de "Agenda por la Transparencia" elaborado y gestionado ante la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República dirigido a implementar la Política Anticorrupción y de Atención al Ciudadano.	20%	20%
67	Revisar y fortalecer la gestión jurídica, teniendo en cuenta los aspectos misionales y de apoyo de la entidad	120	Implementar el 50% de los tres (3) mecanismos del Plan de Acción de la política para mitigar el daño antijurídico 2020-2021.	25%	25%
68	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.	121	Realizar actualización y seguimiento a la matriz de pagos de Sentencias y Conciliaciones.	25%	25%
69	Fortalecer la coordinación de las Direcciones Regionales con el nivel central mediante una comunicación permanente a través de los puntos de contacto oficiales	122	Identificar mediante los informes mensuales de gestión de cada Regional los aspectos relevantes, logros, riesgos y los aspectos a mejorar	25%	0%
		123	Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022	0%	0%
TOTAL EJECUTADO/ PROGRAMADO EN EL OBJETIVO TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD					16,34% / 16,47%
TOTAL CUMPLIMIENTO CON RESPECTO AL OBJETIVO EN EL I TRIMESTRE					99,22%



COMPROMISO 56

META 99: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 6 actividades, de las cuales tres tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se presentó el estudio técnico de fortalecimiento institucional al comité Directivo de la entidad el 10 de febrero de 2020, posteriormente, el 17 de marzo de 2020 se presenta el mismo ante el Consejo Directivo de la Aerocivil del cual hace parte la Ministra de transporte, siendo esta una primera presentación, quedando el compromiso de volver a presentar el estudio a Consejo Directivo una vez el DAFP realice la presentación de las recomendaciones del estudio, que se les presentó el mismo 17 de marzo y será oficialmente radicado al DAFP en el siguiente trimestre, para que inicie el proceso de revisión técnica y se fije una nueva reunión para recibir los nuevos comentarios de la revisión preliminar del estudio.

Con este estudio técnico se pretende: una separación definitiva del rol de autoridad y del proveedor de servicios, crear cerca de 442 nuevos empleos, definir los grupos internos de trabajo, contar con un manual de funciones de acuerdo con las necesidades de la entidad, la elaboración de cuadros funcionales para los niveles misionales y reducir la dispersión de grados salariales.

Es importante advertir del posible riesgo relacionado con la imposibilidad de cubrir 41 vacantes producto de la aprobación del Decreto 163 de febrero 7 de 2020, en el cual se amplió la planta en 180 nuevos cargos, dado que se requiere de la habilitación de los controladores dada la necesidad, para poder realizar dicha provisión y para ello que es necesario un entrenamiento práctico, por lo cual deberá desplazarse la fecha para la realización de los mismos, dadas las medidas que por emergencia sanitaria se presentan desde mediados de marzo. El avance para el I trimestre fue del **42%**, mostrando que la **gestión se encuentra para mejorar**.

COMPROMISO 57

META 100: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales dos tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se tenía programado cubrir 21 vacantes de las cuales se cubrieron 29 vacantes, además se estableció un nuevo procedimiento de Convocatoria Interna para los nombramientos provisionales; en cuanto al avance del Manual de funciones y competencias laborales, se presentaron las observaciones encontradas al consorcio que ejecuta dicho contrato, las cuales ya fueron así mismo recibidas por la entidad; se están revisando los perfiles que conformarían el nuevo manual de funciones y para finales del mes de mayo se tiene programado contar con el mismo; finalmente, con base en la definición de este, se realizará la nueva distribución de los grupos internos de trabajo. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. El avance para el I trimestre fue del **9,36%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 101: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 4 actividades, de las cuales tres tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, en el mes de enero de 2020, se realizó la revisión y ajustes a los documentos entregados por el Consorcio, como parte de la consultoría contratada “Priorización necesidades o situaciones de intervención para el cambio por proceso y por eje transversal de gestión” y “Metodologías diferenciadas por grupo y proceso para la Gestión del Cambio”, con ocasión a esto ya se tiene la programación y las Direcciones regionales cuentan con el material desarrollado para que pueda hacerse efectiva esta sensibilización, a pesar de que se tenía prevista una parte de la estrategia en el orden virtual, se migrará el 100% a la virtualidad tanto para el nivel central como para 3 regionales; así mismo, se han adelantado desde el mes de enero reuniones que corresponden a desarrollar la segunda fase de la estrategia junto con compensar que es el aliado estratégico; igualmente se han diseñado y priorizado las necesidades de intervención, trabajando las matrices de cubrimiento poblacional de manera virtual y finalmente se diseñó el documento de metodología diferenciadas por grupo y proceso. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. El avance para el I trimestre fue del **20%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

COMPROMISO 58

META 102: La presente meta cuenta con 4 actividades, esta no tiene avance programado para el I trimestre de 2020, aun así, se avanzó en coordinación con DAFP en la validación del documento de caracterización. No se relacionan riesgos asociados a la fecha.

 **COMPROMISO 59**

META 103: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales dos tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se realizó el plan de actividades para el cumplimiento de requisitos ISO 9001:2015, con el fin de certificar del proceso de Gestión de las Compras y Contrataciones Públicas, incluyendo su metodología de control, siendo éste socializado y aprobado en reunión el 30 de marzo de 2020. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. El avance para el I trimestre fue del **50 %**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 104: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 4 actividades, de las cuales cuatro tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, en el marco del proceso GDIR 2.4 “Gestión de la educación”, el cual tiene en total 141 documentos para revisar, actualizar y mejorar en el año, el primer trimestre, fueron aprobados 23 documentos en SIG, de los cuales 14 son nuevos y 9 actualizados, adicionalmente se revisaron procedimientos y formatos asociados; así mismo se actualizaron 3 indicadores de gestión del proceso “Evaluación de la calidad docente”, “Cumplimiento PIC” y “Nivel de deserción”, este último en estudio pasa su mejoramiento con ocasión a los requerimientos por habernos convertido en una institución de educación superior. Adicionalmente, se aprobaron dos riesgos de gestión “Oferta académica no alineada con las necesidades del mercado” y “Posibilidad de formar el recurso humano con bajos niveles de calidad”; y finalmente, no hay hallazgos ni no conformidades ya que se está dando cumplimiento a lo establecido. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. El avance para el I trimestre fue del **25%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 105: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 5 actividades, de las cuales dos tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se definió el formato para control y consolidación; y la caracterización de las solicitudes de requerimientos internos con la información registrada del 2019; adicionalmente, se definieron planes de mejora para el servicio de aseo y transporte acuerdo con el análisis. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. El avance para el I trimestre fue del **30%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 106: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales una tiene avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se realizó el estudio de metodología para evaluar el estudio del nivel del riesgo; y así mismo se recibió por su parte el primer informe de tolerancia al riesgo. Soportes con los cuales los corredores iniciaron la elaboración del benchmarking en materia de seguro, el cual se espera recibir en su totalidad en el mes de junio de 2020. No se relacionan riesgos asociados a la fecha. Se solicitará a los corredores enviar el plan detallado con cronograma de actividades y entregables en previsión de posibles riesgos. El avance para el I trimestre fue del **15%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 107: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales una tiene avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se realizaron visitas de diagnóstico a 4 regionales de acuerdo con cronograma, que permitirán a las regionales establecer los planes de mejora para el control de inventarios. Como posible riesgo asociado se puede tener la no posibilidad de realizar las visitas in-situ necesarias para el diagnóstico, aun así, en caso de extenderse el tiempo de aislamiento a nivel nacional posterior al 11 de mayo de 2020,

con ocasión del COVID-19 se reprogramarían los diagnósticos faltantes. El avance para el I trimestre fue del **28,50%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 108: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales una tiene avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se efectuaron 3 mesas de trabajo con comercialización, así mismo, se les envió oficio el día 31 de marzo, solicitando información sobre el proceso y estado de reversión. Esta actividad depende de terceros internos y externos.

Por parte de la Oficina de comercialización se realizaron 15 mesas de trabajo, entre AEROCIVIL, ANI y concesionarios, se estableció un cronograma y se evaluaron procesos y subprocesos que se deben revisar. Posteriormente, la ANI, mediante Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, suspendió el proceso de reversión en el marco del decreto 569 del 15 de abril de 2020, el cual declaró la emergencia económica, social y ecológica generada por el COVID-19, obligando a evaluar en el II trimestre el impacto de esta actividad en el Plan de Acción. El avance para el I trimestre fue del **9%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 109: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 4 actividades, de las cuales dos tienen avance programado para el I trimestre. De acuerdo con lo anterior, se realizó Análisis (Diagnóstico) y se adelanta la elaboración de dos instrumentos archivísticos; lo anterior, de conformidad con el cronograma establecido contractualmente; de igual manera, se viene consolidando la información para continuar la elaboración de la totalidad de los instrumentos archivísticos y la actualización de estos. Así mismo, se tiene un avance significativo en la actualización de las Tablas de Retención Documental -TRD-, cuyo objetivo es encaminar la organización de la gestión documental de la entidad. A 31 de marzo de 2020 han sido aprobadas 29 Tablas de Retención Documental y fueron presentadas al Comité Institucional de Gestión de Desempeño, recibándose observaciones por su parte las cuales serán subsanadas.

Dentro de los riesgos asociados se encuentra una posible baja en el ritmo de las reuniones necesarias con ocasión al coronavirus posterior al 31 de marzo de 2020, por lo cual se están adaptando las nuevas metodologías de trabajo virtual para los diagnósticos en las regionales y el avance de TDR con las coordinaciones, insumo fundamental para el avance del proceso en la entidad. El avance para el I trimestre fue del **29,60%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 110: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con dos (2) actividades de las cuales una tiene avance del 25% sobre| 25% y la otra actividad no contempla un porcentaje de avance programado para este primer trimestre, la meta para 2020 es actualizar cuatro (4) procesos de apoyo. Para el cumplimiento de la actividad 1, se trabajó en los siguientes procesos: Gestión de Talento Humano GBIR 2,0 y Gestión Administración de Bienes GBIE-1.0, se realizó reunión con los gestores del proceso y se trabajaron 7 procedimientos; la Dirección de Talento Humano para determinar el plan de trabajo realizó reunión el 19 de febrero de 2020.

La actividad 2 no tenía programado avance para este trimestre, sin embargo, proporcionaron soportes del trabajo realizado y se califica un 25% de avance. El proceso Gestión de Talento Humano - GDIR-2.0 en las revisiones realizadas a los documentos, se actualizó 3 procedimientos y

se definieron 4 nuevos. Gestión Documental y de Archivo - Se actualizaron 5 documentos. Gestión Administración de Bienes - Se actualizaron 3 documentos.

El propósito fundamental de esta actualización, es vincular en la caracterización de los procesos como en su parte documental, todas las funciones que están dispuestas en su marco normativo. No identifican situaciones generadoras de riesgos, que impidan el cumplimiento de esta meta durante el año 2020. El avance para el I trimestre fue del **25%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

META 111: Para el cumplimiento de la presente meta, se cuenta con dos (2) actividades de las cuales una tiene avance del 20% sobre| 25% programado y la segunda actividad complementaria de la primera con cero avance de un 25 % programado. Se explica este incumplimiento en la decisión de la alta dirección de disponer del presupuesto que se tenía para estas actividades y meta para atender otros gastos con mayor prioridad. La meta y sus actividades se reprogramaran para la vigencia 2021

Se estructuró el proceso precontractual, pero se incluyó el proyecto en la matriz del programa 2499 "PROYECTOS DE INVERSIÓN APLAZADOS 2020", por esta razón la encuesta ya no se realizará durante el presente año, se cancela este proceso dado que se incluyeron encuestas presenciales y en la actual coyuntura de salud que presenta el país no se pueden garantizar las actividades presenciales en aeropuertos, lo que podría generar un riesgo en la ejecución del contrato. No se identificaron eventuales riesgos que afecten el logro de estas metas. El avance para el I trimestre fue del **14%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 60

META 112: Para el cumplimiento de la presente meta, se cuenta con cuatro (4) actividades de las cuales la primera actividad tiene avance del 35%, sin que se tuviera programada avance alguno en este trimestre. Las tres actividades restantes de igual manera no tenían programado avance. Se otorga esta calificación de avance, ya que se cuenta con el análisis y diseño documento que pasa a la fase de aprobación.

Se logró este avance, con la estructuración del documento SGD ORFEO BASADO EN API REST de solución de interoperabilidad, por la Dirección de Informática, quedando pendiente su aprobación. El avance para el I trimestre fue del **14%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 61

META 113: Esta meta cuenta con cuatro (4) actividades que para este trimestre no se consideró programar avance. Pone de presente el Director de Informática, que se tienen avances importantes en la integración de los 10 sistemas de información de la entidad, para esta integración se define una política y el diagnóstico y evaluación de los sistemas que se pueden integrar y que puedan inter operar.

Los inicialmente identificados para esta integración e interoperatividad son: SITAP, ISOLUCION, SIGA. Para actividad No. 3 se adelantaron encuestas y se programaron 24 capacitaciones, Se

adelanto la capacitación en la herramienta TEAMS en forma virtual con una participación de 800 personas.

COMPROMISO 62

META 114: Esta meta cuenta con cinco (5) actividades, no se consideró programar avance para este primer trimestre. Sin embargo la Dirección de Informática presento avance de la actividad tres (3) al conseguir Integrar, articular y lograr la interoperabilidad interna y externa de 10 servicios y/o sistemas de información utilizados en la Aerocivil.

De igual manera se presentó un avance del 15% de la actividad cuatro (4), como resultado de la designación del veedor para la seguridad de la información, que será divulgado de manera oficial a toda la entidad al igual que sus roles como parte del desarrollo del Modelo de seguridad y privacidad de la información. El Director de Informática no identifico eventuales riesgos que afecten el logro de estas metas, señalo es posibles retrasos por la virtualidad. El avance para el I trimestre fue del **4%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

COMPROMISO 63

META 115: Para el cumplimiento de la presente meta, se cuenta con dos (2) actividades de las cuales la numero 1 tiene avance del 100% y la numero 2 del 25 % sobre un porcentaje programado del 25%. Sobre esta meta y sus actividades se presentaron diferencias del como evaluar este primer trimestre, para la primera actividad calificada al 100 % se consideró que el Plan de auditoria 2020, se presentó al Comité Institucional de Control Interno- CICI aprobado y firmado por el Director General.

En la revisión inicial no fue clara la identificación de las auditorías a los procesos que tienen injerencia directa en fenecimiento de la cuenta, se contemplan también como actividades realizadas los informe de ley que se considera también parte de este propósito. La evaluación se dio considerando que de las auditorias e informes programados para este primer trimestre de 37 se realizaron 33 otorgándose el 25% de avance como se había programado.

Al revisar la definición del compromiso 63 y de la meta 115, es claro que hay un alcance “Fortalecer el Sistema de Control Interno para lograr el fenecimiento de la Cuenta Fiscal vigencia 2019”. Por esta razón se solicitó a la Jefe de la Oficina de Control Interno, la relación de las auditorías relacionadas en el Plan de Auditorias 2020 de los procesos que tienen injerencia directa en el fenecimiento de la cuenta, para determinar la línea base de evaluación.

Frente a este requerimiento se señal que el Plan incluye auditorías al proceso financiero como al de contratación y entendiendo que estos dos proceso son transversales a la entidad, se está auditando desde el origen de la información contable.

La Jefe de la Oficina de Control Interno, identifica como un posible riesgo, el que no cuenten con el presupuesto necesario para realizar las auditorias en sitio a los aeropuertos y regionales lo que obligaría a realizarlas documentalmente y no en sitio principalmente al verificar la ejecución de de

los contratos de la entidad. El avance para el I trimestre fue del **62,69%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.

COMPROMISO 64

META 116: Para el cumplimiento de la presente meta, se cuenta con dos (2) actividades de las cuales la numero 1 tiene avance del 10% de un total programado del 10% cumple y la numero 2 un avance del 10 % sobre un porcentaje programado del 25%.

Se obtiene la calificación de avance del 10% en su primera actividad, como resultado de la sensibilización que realizó la Dirección Financiera de la resolución 4389 del 31 de diciembre de 2019, que adoptó la política de aseguramiento de la calidad de la información, divulgada a través del correo institucional el día 17 de enero de 2020, a todos los servidores públicos y contratistas de la Entidad dicha política.

Como parte del plan de trabajo se tiene programado realizar, posterior a esta socialización, seis (6) sesiones de trabajo durante el segundo, tercer y cuarto trimestre de 2020. En la evaluación de la segunda actividad se califica con un 10% de un 25% programado, considerando que se aportaron los borradores de las conciliaciones que ha venido trabajando el equipo contable, que se firmaran una vez se tengan las cifras definitivas a incorporar en los estados financieros. El avance para el I trimestre fue del **10 %**, mostrando que la **gestión se encuentra para mejorar**.

META 117: Para el cumplimiento de la presente meta, se cuenta con tres (3) actividades, se consigue para la actividad uno (1) un avance del 25% de un % programado del 25%; para la actividad dos (2) con un porcentaje programado de 25% se logra un cumplimiento del 25%. La actividad tres (3) no tiene programado avance para este trimestre, sin embargo, la Dirección Financiera aporta soportes que permitieron registrar un avance en esta actividad del 10%.

Se evidencia en los soportes que la Dirección Financiera prepara y envía a los directivos por correo los formatos que conforman la gestión financiera, de igual forma los informes de seguimiento mensual de la ejecución presupuestal de gastos de inversión, inclusive, teniendo en cuenta la importancia del análisis de este temas, los informes de ejecución se están entregando semanalmente. Así mismo, se realiza el seguimiento no solo de la apropiación de la vigencia actual, sino que además se incluye la ejecución de la reserva presupuestal.

La Secretaría General propuso la creación de un grupo de apoyo para el Plan de Regularización Integral Presupuestal - PRIP, en el cual la Dirección Financiera apoya con la realización del seguimiento semanal de la ejecución presupuestal frente a lo programado en el Plan Anual de Adquisiciones - PAA.

La actualización documental de la Dirección Financiera permite mejorar la gestión del proceso financiero, por tal motivo, la Dirección Financiera ha desarrollado mesas de trabajo para la revisión de la documentación del proceso. Resultado de esas mesas de trabajo se realizó la actualización del formato GFIN-7.0-12-051

Frente a eventuales riesgos que impidan el cumplimiento de las metas, la Directora Financiera señalo, que tendrá impacto en la ejecución de los gastos de inversión debido a la reducción considerable de los ingresos como resultado del cierre de la operación aérea. El avance para el I trimestre fue del **22%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 65

META 118: Para el cumplimiento de la presente meta, se definieron dos (2) actividades, de las cuales la numero 1 tiene avance del 20% de un total programado del 25% y la actividad numero 2 no contaba con avance programado para este primer trimestre.

Se aportó como soporte para la evaluación de la actividad No. 1, el Acta No.2 del Comite Institucional de Gestión y Desempeño del 27 de marzo de 2020, en el numeral 3.3 se relaciona “Exposición y aprobación de la Política de Riesgos”. En la sección temas a tratar se indica: Se realizó presentación del documento de Política de Administración de Riesgo, el cual ha sido coordinado por la OAP y se recibieron aportes de la Secretaría General y Oficina de Control Interno. Por solicitud de los miembros del Comité se remitirá el documento para revisión y observaciones, según lo acordado se recibirán comentarios hasta el miércoles 1 de abril de 2020.” El avance para el I trimestre fue del **10%**, mostrando que la **gestión se encuentra para mejorar**.



COMPROMISO 66

META 119: Para el cumplimiento de esta meta, se propusieron tres (3) actividades, se consigue para la actividad uno (1) un avance del 25% de un % programado del 25%; para la actividad dos (2) con un porcentaje programado de 25% se logra un cumplimiento del 25%. La actividad tres (3) no tiene programado avance para este trimestre.

Se aportó como soporte para la evaluación de la actividad No. 1, el Acta No.2 del Comite Institucional de Gestión y Desempeño del 27 de marzo de 2020, en el numeral 3.5. “Agenda por la Transparencia”. En la sección temas a tratar se indica: “La Secretaria General realizo presentación (Punto 5. Presentación agenda T), la cual hará parte integral del acta.”

Se calificó esta actividad con el 25% de acuerdo con lo programado, teniendo en cuenta que el 75% es la ejecución de la documentación con las áreas respectivas según el cronograma aprobado por dicho Comité el 27 de marzo de 2020. No se identificaron eventuales riesgos que afecten el logro de estas metas. El avance para el I trimestre fue del **20%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 67

META 120: Esta meta cuenta con cinco (5) actividades, se consigue para la actividad uno (1) un avance del 100%. Las actividades No. 2, No.3 y No. 4 no se evaluaron porque no tenían programado avance para este trimestre y la Oficina Jurídica no indico avances. Para la actividad número cinco (5), se evalúa con el 25% de un % programado del 25%.

Como soporte para la evaluación de la actividad 1, la Oficina Asesora Jurídica presenta el informe enviado a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, el cual constituye la línea base para poder medir el impacto de la ejecución de las estrategias que a emprendido la entidad, principalmente con capacitación y sensibilización de los servidores públicos que intervienen en el proceso de contratación de la entidad principalmente hacia los supervisores de los contratos.

Para la evaluación de la actividad 2, se remitió a los miembros del comité directivo el informe del trámite de los derechos de petición recibidos al interior de la Entidad durante el primer trimestre del año 2020, de acuerdo con el informe remitido por el Grupo de Atención al Ciudadano. El avance para el I trimestre fue del **25%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 68

META 121: Esta meta cuenta con dos (2) actividades, en la primera actividad se califica un avance del 25% de un total programado de 25%. Para segunda se actividad se califica un avance del 25% de un total programado de 25%,

Para esta calificación se aportaron los siguientes soportes:



La matriz de los pagos que realizó la entidad durante el primer trimestre del año 2020 por concepto de sentencias, conciliaciones, laudos arbitrales y costas procesales



La matriz de los pagos que realizó la Entidad durante el primer trimestre del año 2020 por concepto de sentencias, conciliaciones, laudos arbitrales y costas procesales

No se identificaron eventuales riesgos que afecten el logro de estas metas. El avance para el I trimestre fue del **25%**, mostrando que la **gestión se encuentra bien**.



COMPROMISO 69

META 122: El avance se realizará a partir del segundo trimestre de 2020, con ocasión a la reasignación que del responsable se tendrá para esta meta.



META TRANSVERSAL AL OBJETIVO INSTITUCIONAL

META 123: Para el cumplimiento de la presente meta se cuenta con 3 actividades, de las cuales ninguna tiene avance programado para el I trimestre. Aun así, durante a formulación del Plan de Acción para 2020, se avanzó en este tema y a la fecha las áreas están trabajando en la definición del Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022. No se relacionan riesgos asociados a la fecha.

3 Comportamiento Ejecución Presupuestal

3.1 Presupuesto - Gastos de Funcionamiento, Servicio a la Deuda Pública e Inversión

3.1.1 Situación Presupuestal 2020

Mediante el Decreto 2411 de diciembre de 2019, a la Aeronáutica Civil le fueron asignados recursos para la presente vigencia fiscal 2020 por valor de \$1.639.9 millones. (38.8% Funcionamiento, 0.1% Servicio de la Deuda y 61.2% Inversión).

Tabla 18 – Situación Presupuestal

	ENE a MAR
TOTAL	1.639.872
FUNCIONAMIENTO	635.884
Gastos de personal	375.805
Adquisición de bienes y servicios	54.584
Transferencias corrientes	180.683
Gastos de comercialización y producción	22.391
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	2.421
DEUDA	1.165
INVERSIÓN	1.002.823

Se transfieren en el primer trimestre 2020 a la Nación \$100.0 millones (Art. 16 EOP), los cuales corresponden a los excedentes financieros de la entidad del año 2018 (distribución del CONPES 2019).

En las Apropriaciones de Inversión fueron asignados a la Entidad recursos por valor de \$149.719 millones correspondientes a (excedentes financieros– Recurso 21) en diferentes Proyectos. (CONSOLIDACIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO CIUDAD REGIÓN BOGOTÁ, CUNDINAMARCA, FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL y CONSTRUCCIÓN DE UNA PISTA DE ATERRIZAJE (HITO 1: 1460X30M) EN PALESTINA)

En Otras Transferencias existen recursos por valor de \$2.047. Millones correspondientes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, gestión que debe realizar la Dirección Financiera ante el Min hacienda para su ejecución.

El Presupuesto con el cuenta los Gastos de Funcionamiento para la vigencia 2020, es de \$533.837 millones de pesos (descontando lo de transferencia a la Nación y lo del Fondo de Contingencias \$100.000 y \$2.047 millones).

Gráfico 11 - Comparativo Apropriación 2018, 2019 y 2020



Nota: Datos al corte de Marzo 2018 a 2020

3.1.2 Ejecución Presupuestal

Segun Decreto 2411 de 2019 y comportamiento a 31 de Marzo de 2020.

Tabla 19 – Ejecución Presupuestal

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% OBLIG
Funcionamiento	635.884	223.732	35,18%	204.537	32,17%
Servicio a la deuda pública	1.165	0	00,00%	0	00,00%
Inversión	1.002.823	474.710	47,34%	18.795	1,87%
Total General	1639.872	698.442	42,59%	223.332	13,62%

Presentó ejecución en compromisos del 42.59% y 13.62% en obligaciones (incluye Servicio de la Deuda Pública).

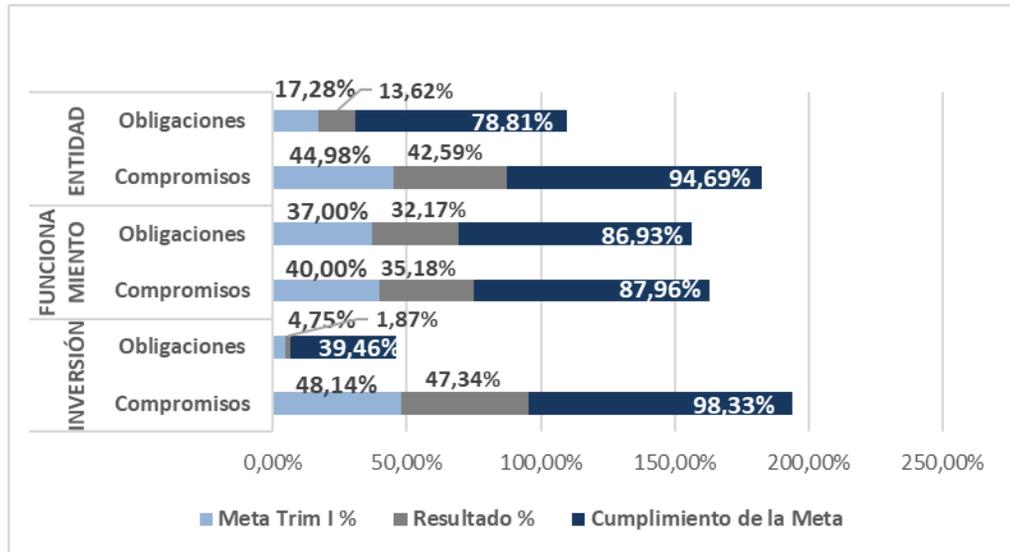
3.1.3 Metas Presupuestales Vs. Ejecución presupuestal

Tabla 20 – Metas presupuestales Vs Ejecución presupuestal

		META TRIM I	RESULTADO	CUMPLIMIENTO DE LA META
Funcionamiento	Compromisos	40,00%	35,18%	87,96%
	Obligaciones	37,00%	32,17%	86,93%
Inversión	Compromisos	48,14%	47,34%	98,33%
	Obligaciones	4,75%	1,87%	39,46%
ENTIDAD	Compromisos	44,98%	42,59%	94,69%
	Obligaciones	17,28%	13,62%	78,81%

No incluye Servicio de la Deuda Pública

Gráfico 12 - Metas presupuestales Vs Ejecución presupuestal – I trimestre



3.1.4 Gastos de Funcionamiento

Estos gastos presentan una ejecución del 35.18% y obligaciones del 32.17%

Tabla 21 – Ejecución Presupuestal Gastos de Funcionamiento

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
FUNCIONAMIENTO	635.884	223.732	35,18%	204.537	32,17%
Gastos de personal	375.805	74.017	19,70%	73.996	19,69%
Adq. bienes y servicios	54.584	28.584	52,37%	9.429	17,27%
Transferencias corrientes	180.683	100.510	55,63%	100.510	55,63%
Gastos de comercialización y producción	22.391	20.618	92,08%	20.598	91,99%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	2.421	3	0,11%	3	0,11%
Cifras en millones de pesos					

Los Gastos de Personal su ejecución transcurre acorde con la programación de obligaciones laborales.

Adquisición de Bienes y Servicios, se atienden todas aquellas necesidades que son requeridas por las áreas, Atraves de esta misma cuenta se 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 \$100.000 millones, el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales

\$2.047 millones, la cuota de fiscalización y Auditaje \$2.259 millones, las cuotas a la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil – CLAC \$74 millones y a la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI \$878 millones, y otros conceptos de sentencias y conciliaciones \$24.033 millones. El concepto de Incapacidades y Licencias de Maternidad \$1.651 millones. Presenta una ejecución del 55.63% en compromisos y obligaciones.

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, \$22.391 millones. Esta cuenta presenta compromisos de 92.08% y obligaciones del 91.99%.

3.1.4.1 Variaciones en la Programación Presupuestal

A la Fecha no se ha presentado modificaciones presupuestales.

3.1.5 Gastos de Inversión

Este presupuesto de Inversión muestra una ejecución del 47.34% y del 1.87% en obligaciones. El porcentaje que refleja los compromisos se debe a la contratación que viene de vigencias anteriores y que fueron objeto de mecanismo de vigencias futuras.

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

Tabla 22 - Distribución recursos en los Programas de Inversión

CATEGORÍA	No. PROYECTOS	INVERSIÓN
2403- Infraestructura y servicios de transporte aéreo	29	917.273
2409 - Seguridad de transporte	2	42.550
2499 - Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Transporte	3	43.000
TOTAL	34	1.002.823
Cifras en millones de pesos		

Para ejecutar estos recursos, la entidad a través de estos proyectos de inversión le apunta a los objetivos institucionales para la aplicación de los objetivos y compromisos trazados en los diferentes planes de desarrollo (PND), Planes Estratégicos Sectoriales y 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 13 - Esquema de la inversión asociada a los objetivos institucionales del Plan de Acción

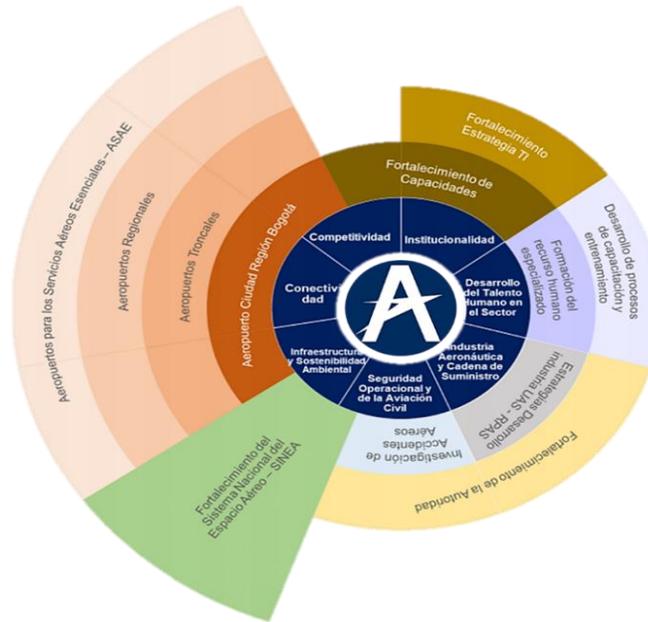


Tabla 23 - Ejecución mensual del cumplimiento de las metas de ejecución presupuestal

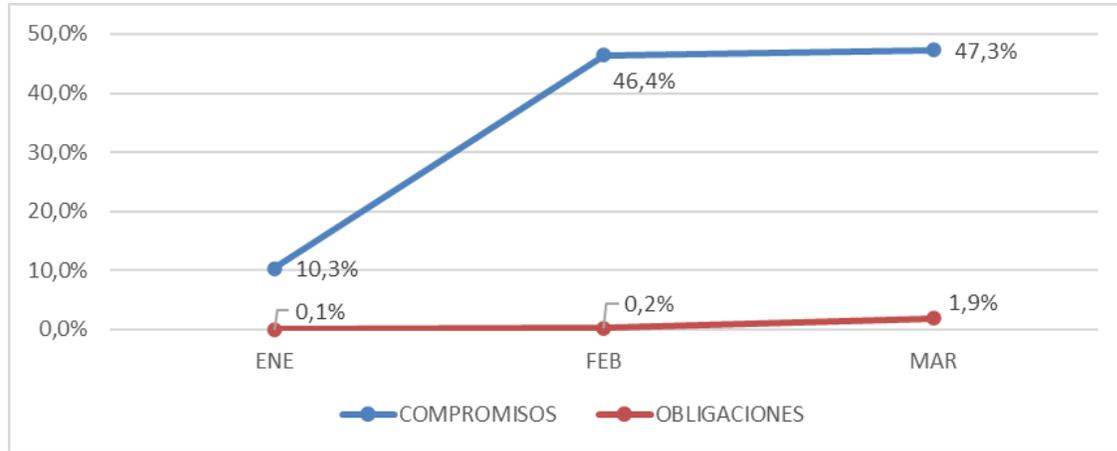
INVERSIÓN	ENE	FEB	MAR
Compromisos	10.3%	46.4%	47.3%
Obligaciones	0,1%	0,2%	1,9%

La inversión presenta una ejecución del 47.34% y del 1.87% en obligaciones

Podemos observar que los compromisos en este primer trimestre presentan un movimiento de alto debido al registro de contratos celebrados en las vigencias anteriores y que fueron soportados con vigencias futuras. Las obligaciones se están viendo afectadas por la ejecución de la reserva presupuestal constituida 2019.

El proceso de vigencias futuras aprobadas y autorizadas en el 2018, y 2019 para 2020 tuvo un valor de \$543.057 millones. De esta cuantía solo se registraron contrataciones por valor de \$431.544 millones. No se registraron \$111.513 millones, debido a adjudicaciones por menor valor y algunas no utilizadas, esto significó un 20.5%.

Gráfico 14 - Comportamiento mensual de la ejecución presupuestal de los recursos de inversión



Estos 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 24 - Ejecución presupuestal Programa 2403 - INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Consolidación del aeropuerto el Dorado ciudad región Bogotá, Cundinamarca	101.422	59,61%	0,75%
AEROPUERTOS TRONCALES	365.537	62,44%	1,07%
Aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	24.075	39,05%	0,63%
Aeroportuarios y a la navegación aérea del aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro	21.040	1,56%	0,13%
Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	25.600	81,94%	0,25%
Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	15.880	2,08%	0,80%
Aeropuerto internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	17.486	65,91%	0,25%
Aeropuerto Antonio Nariño de pasto	37.662	91,43%	0,89%
Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	6.618	27,40%	3,16%
Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andrés y Providencia	23.065	89,07%	2,70%
Aeropuerto San Luis de Ipiales	8.350	31,20%	4,11%
Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	7.704	32,14%	0,50%
Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	27.104	53,12%	0,08%
Aeropuerto Alfredo Vázquez cobo de la ciudad de Leticia	46.854	86,48%	1,36%
Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán	25.053	80,88%	1,24%
Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	15.220	64,19%	0,09%

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar	20.216	65,80%	0,06%
Aeropuerto internacional El Edén de la ciudad de Armenia	30.309	69,95%	1,48%
Aeropuerto el Alcaraván de Yopal	13.300	32,89%	3,75%
OTROS SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	195.000	34,58%	3,20%
Apoyo a las entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	10.000	24,47%	0,00%
Implementación de estrategias para el desarrollo de la industria aérea RPAS en Colombia a nivel nacional	10.000	3,45%	0,33%
Fortalecimiento del sistema de navegación aérea nacional	125.000	51,71%	4,97%
Construcción de una pista de aterrizaje (HITO 1: 1460X30M) EN PALESTINA	50.000	0,00%	0,00%
REGIONALES	243.240	33,45%	1,70%
Región Antioquia	51.900	4,41%	0,53%
Región Atlántico	30.920	8,37%	0,88%
Región Cundinamarca	87.380	57,47%	1,95%
Región Norte de Santander	25.040	15,01%	1,94%
Región Meta	36.640	50,61%	2,29%
Región Valle del Cauca	11.360	34,88%	4,90%
CENTRO ESTUDIOS AERONÁUTICOS – CEA	12.075	52,98%	6,97%

Los proyectos presentados en la Tabla 24, representan el 91.5% (\$917.273 millones) de los recursos de inversión \$1.002.283 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.
- 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 25 - Ejecución presupuestal Programa 2409 – SEGURIDAD DE TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	%	
		COMPROMISOS	OBLIGACIONES
SEGURIDAD DE TRANSPORTE	42.50	29,11%	1,83%
Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	5.000	23,25%	1,80%
Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	37.550	29,89%	1,84%

Los proyectos presentados en la Tabla 25 representan el 4.2% (\$42.550 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 26 - Ejecución presupuestal Programa 2499 - FORTALECIMIENTO DE LAS GESTIÓN Y DIRECCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMP	% OBLIG
TOTAL	43.000	42,85%	4,95%
Fortalecimiento de las gestión y dirección del sector transporte	25.000	40,61%	8,17%
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	3.000	3,60%	1,23%
Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	15.000	54,41%	0,32%

Los proyectos presentados en la Tabla 26 representan el 4.3% (\$43.000 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.

3.1.5.1 Variaciones en la Programación Presupuestal

No se han presentado modificaciones ni variaciones en este presupuesto

3.2 Reserva Presupuestal 2019 (en ejecución 2020)

La reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2019 presenta una ejecución (a corte 31 de marzo de 2020) a nivel de obligaciones del 18.8%.

Tabla 27 – Ejecución Presupuestal Reservas Presupuestales (Por área)

DESCRIPCIÓN	RESERVA CONSTITUIDA (ENERO 2020)	OBLIGACIONES	% EJEC
Consolidación del aeropuerto el Dorado ciudad región Bogotá, Cundinamarca	16.150	7.189	44,5%
AEROPUERTOS TRONCALES	107.295	15.474	14.4%
Aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	2.149	815	37,9%
Aeroportuarios y a la navegación aérea del aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro	5.211	368.	7,1%
Aeropuerto Almirante Padilla de Rihacha	538	80	14,9%
Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	9.461	510	5,4%
Aeropuerto internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	1.775	139.	7,9%
Aeropuerto Antonio Nariño de pasto	6.933	1.277	18,4%
Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	598	54	9,0%
Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andrés y Providencia	7.686	4.088.	53,2%
Aeropuerto San Luis de Ipiales	4.912.	141.	2,9%
Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	1.075	111	10,3%
Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	2.642	1.213	45,9%
Aeropuerto Alfredo Vázquez cobo de la ciudad de Leticia	40.563	3.214.	7,9%
Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán	8.110	619.	7,6%
Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	1.637	681	41,6%
Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar	649	56	8,7%
Aeropuerto internacional El Edén de la ciudad de Armenia	8.430	8.430	15,9%
Aeropuerto el Alcaraván de Yopal	4.924	769.	15,6%
OTROS SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	111.128	13.588	12.2%
Implementación de estrategias para el desarrollo de la industria aérea RPAS en Colombia a nivel nacional	38	10.	27,7%
Fortalecimiento del sistema de navegación aérea nacional	13.090	3.578	27,3%
Construcción de una pista de aterrizaje (HITO 1: 1460X30M) EN PALESTINA	98.000	10.000	10,2%
REGIONALES	31.095.	10.550	33,9%
Región Antioquia	5.413	1.810.	33,4%
Región Atlántico	4.350	4.227	97,2%
Región Cundinamarca	5.304	3.088	58,2%
Región Norte de Santander	2.308	231	10,0%
Región Meta	12.187	497	4,1%
Región Valle del Cauca	1.533.	697.	45,5%
CENTRO ESTUDIOS AERONÁUTICOS – CEA	284.	135	47,3%
SEGURIDAD DE TRANSPORTE	2.897	503	17.4%
Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	373.	29.	7,9%
Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	2.524	474	18,8%

DESCRIPCIÓN	RESERVA CONSTITUIDA (ENERO 2020)	OBLIGACIONES	% EJEC
FORTALECIMIENTO DE LAS GESTIÓN Y DIRECCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE	5.801	2.704	46.6%
Fortalecimiento de las gestión y dirección del sector transporte	2.624	1.462	55,7%
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	285	188.	66,1%
Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	2.892	1.054	36,4%
inversión	274.651	50.143	18.3%
Adquisición de Activos No financieros	91.	87	95.8%
Adquisiciones diferentes de activos	2.965	2.315	78.1%
Sentencias	1.926	0	0%
Servicios financieros y servicios conexos, servicios inmobiliarios y servicios de leasing.	92	54	58.5%
Funcionamiento	5.074	2.456	48.4%
Total, General	279.725	52.599	18.8%

4 Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia - Pacto por la Equidad”:

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 28 – Indicadores SINERGIA

INDICADOR	A Marzo 2020
Número de aeropuertos Internacionales certificados	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	0%

Lo anterior información puede ser consultada en el siguiente enlace:

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

5 Resultados

Compromisos Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 44.98%, siendo su ejecución del 42.59%, alcanzó el 94.69% en el cumplimiento de la meta propuesta a nivel entidad. (Sin Servicio de la Deuda Pública)

Obligaciones Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 17.28%, siendo su ejecución del 13.62%, alcanzó el 78.81% 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 18.86% Vs programado 17.64%. 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 47.34% y Obligaciones 1.87%.

Tabla 29 – Resultados de Plan de Acción

COMPONENTE DEL PLAN DE ACCIÓN	TRIM IV
Proyectos de Inversión (Eventos fichas)	50.00%
Ejecución Presupuestal: Compromisos	42.59%
Ejecución Presupuestal: Obligaciones	13.62%
Compromisos Estratégicos	18.86%
Indicadores PND	33.33%
Avance Cumplimiento Plan Acción	31.68%
Compromisos y Obligaciones sin Servicio Deuda Pública	

6 Observaciones y Recomendaciones

1. Fortalecer el trabajo de equipo, en aquellas metas transversales donde se encuentran vinculadas varias secretarías y oficinas, para que el directivo responsable realice la articulación entre las partes.

- Se recomienda establecer un cronograma de trabajo entre el líder de la meta y las áreas de apoyo en el cual queden consignadas las responsabilidades y roles que tenga cada quien, con el fin de fortalecer las actividades y metas programadas en este Plan de Acción. Para esto, es muy importante una estrecha comunicación con el apoyo (s) de la OAP – GPSPi a efectos de apoyar y verificar la dinámica de trabajo compartido durante el desarrollo de dichas actividades, podría ser mediante una o dos mesas de trabajo durante el trimestre.

Dentro de estos cronogramas determinar exactamente cual es la participación de la OAP.

2. Asegurar la participación de los responsables de las metas en el cumplimiento de las mismas en el seguimiento del P.A.

Se sugiere desde el Grupo de Programación y Seguimiento a Proyectos de Inversión, que se incluya en los Acuerdos de Gestión de los Directivos el compromiso de liderar y participar de los seguimientos al Plan de Acción, como una medida del desempeño del área, buscando el beneficio de la entidad. De vital importancia que se aseguren sobre su Desarrollo, que sean los responsables los que participen y den cuenta sobre el avance y cumplimiento de las actividades en el momento del seguimiento.

3. Ajustes de metas y actividades por efectos del COVID 19 en el segundo trimestre 2020.

Aunque en las diferentes reuniones de evaluación de las metas del primer trimestre de 2020, realizadas a inicios del mes de abril, los apoyos de OAP comunicaron a cada responsable la necesidad de conocer si el impacto generado por el COVID 19 afecta el cronograma planteado en el plan de acción del 2020, la OAP-GPSPi solicitara que las áreas responsables evalúen el cumplimiento de la programación de las metas y actividades del Plan de Acción.

4. Claridad con la Meta relacionada con las Direcciones Regionales

Debe revisarse la pertinencia e impacto que sobre el Plan de Acción tienen las metas y actividades asignadas a las Direcciones Regionales, debido a que no se observa un aporte significativo al compromiso estratégico de la Entidad. Se recomienda como alternativa, considerar para la evaluación los compromisos concertados en sus Acuerdos de Gestión.

Se hace indispensable definir claramente el responsable de la gestión de los compromisos y metas asociados con las Direcciones Regionales, de tal forma que se tenga un canal de comunicación efectivo desde el Nivel Central para los seguimientos del Plan de Acción, o en su defecto, asignar la responsabilidad a cada Director Regional lo que puede generar una dispersión de esfuerzos divergencia respecto de los objetivos institucionales.

5. Soportes y evidencias clasificadas y oportunamente

El líder responsable del objetivo respectivo, siendo su responsabilidad, el suministrar la documentación soporte de los avances de las metas y actividades durante el seguimiento del primer trimestre 2020, se observó que algunas de las áreas que lo conforman no la subieron a las carpetas creadas para el fin, de acuerdo con las instrucciones impartidas que en su gran mayoría obedecieron a archivos que se encuentran en las oficinas, sin poder tener acceso en el momento. Queda el compromiso para el líder, que una vez se pueda acceder a las dependencias se coordinara con el apoyo de la OAP-GPSPI subirla durante el segundo trimestre 2020.

Es importante tener en cuenta que para el próximo seguimiento, se sugiere ir teniendo lista la documentación del Segundo periodo e ir subiendo a las carpetas que se habilitaran para ello.

6. Meta Transversal a todos los objetivos. Definir el Plan de Acción 2021 y 2022 a seguir para cumplir los compromisos del PEI 2022

Para darle inicio a la estructuración del Plan de Acción 2021 y 2022, se recomienda ir avanzando en la ejecución del cronograma planteado en el Plan de Acción 2020, teniendo en cuenta los ajustes a realizarse por el efecto del COVID-19.

7. Ejecución Presupuestal:

Socializar ante el Comité Directivo las debilidades y/o alertas sobre la situación presupuestal que presenta la entidad, con el fin de establecer las necesidades priorizadas que serán atendidas, ajustando si es necesario, la apropiación presupuestal en esta vigencia 2020.

A las áreas se les recomienda revisar el avance de todos y cada uno de los contratos que se encuentran en ejecución, con el fin de identificar de manera concreta los puntos críticos y

determinar las acciones a seguir minimicen el riesgo de continuar con la baja ejecución especialmente en las obligaciones.

8. Ejecución Reserva:

De la misma manera es necesario que en la ejecución presupuestal de la vigencia, las áreas ejecutoras realicen la revisión de los contratos en ejecución y que estén denotando criticidad de no pago en la vigencia. Den a conocer al Directivo respectivo el evento, con el fin de promover alternativas de solución inmediata.

9. Vigencias Futuras y modificaciones presupuestales:

Es necesario 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 demandan los trámites y las etapas del proceso pre y contractual, después de que haya sido autorizado el trámite de vigencias futuras, se corre el riesgo de no contar con suficiente tiempo para la suscripción de compromisos e inicio de su ejecución.

10. 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.

11. Coherencia de la Información:

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