



**CONCLUSIONES MESAS DE TRABAJO CON DIRECTIVOS Y SINDICATOS
DE LA AERONÁUTICA CIVIL CON OCASIÓN DE LAS DENUNCIAS
FORMULADAS POR LA REVISTA SEMANA**

Ministerio de Transporte, Diciembre 27 de 2022.

Luego de las denuncias formuladas por la Revista Semana el día 26 del mes de noviembre de 2022, este Ministerio, como cabeza del sector, procedió a recopilar la información divulgada por los medios de comunicación, y a realizar varias mesas de trabajo con directivos, funcionarios y los trece (13) sindicatos de la entidad, además de adelantar solicitudes de acompañamiento e investigación en concurso con la Fiscalía General de la Nación, la Procuraduría General y la Contraloría General de la República, conduciendo a unas conclusiones, que hemos utilizado para construir un plan de acción y de mejoramiento, que deberán ser, con la posesión del nuevo Director de la Aerocivil, Sergio París Mendoza y el Secretario General, doctor John Jairo Morales Alzate, construyéndose así unos derroteros para la entidad:

I. TALENTO HUMANO – SECRETARÍA GENERAL

Se presentaron numerosas quejas, por parte de los voceros de los diferentes sindicatos y asociaciones, frente el área de talento humano de la entidad, en las que se evidenció que el concurso de méritos no se ha materializado, no obstante de ser una necesidad reconocida de tiempo atrás. Advierte este Ministerio que, según lo que se pudo conocer, una cuarta parte de la planta de personal se encuentra vacante, de los cuales 600 empleos no se pudieron proveer en virtud de la ley de garantías, y como tal deberá ser un proceso gradual a 2024, con el aval de la Comisión Nacional del Servicio Civil.

Planta a noviembre 30 de 2022 Aerocivil:

- Cargos provistos:	2.884
- Vacantes definitivas	864
- Vacantes temporales	131
- Total general	3.889

Estado actual de vacantes por dependencias o áreas:



- Inspector Aviación Civil:	22 nombramientos en trámite
- Técnico Aeronáutico (Adtvo)	152 Vacantes en estudio requisitos
- Técnico Aeronáutico ATSEP	25 Nombramientos en trámite
- Técnicos y Auxiliares AIM	Actualizando estudio hojas de vida
- Bombero Aeronáutico	13 Nombramientos en trámite
- Controlador Aéreo	6 Actualización hojas de vida
- Especialista Aeronáutico	13 resoluciones de encargo en trámite
- Profesional Aeronáutico	8 nombramientos en trámite

Recomendaciones para el Plan de Acción:

Primera. Con el fin de formalizar y dignificar el empleo en la Aerocivil, es necesario continuar con el proceso de provisión de los empleos vacantes en la entidad, toda vez que a la fecha están represados más de 200 cargos, lo que afecta el correcto y normal desarrollo de las actividades a cargo de la entidad. **Dentro del Plan de Acción para esta área, se sugieren las siguientes acciones:**

- a) Blindar el concurso de méritos para resolver la provisionalidad, garantizando la función técnica de la Aeronáutica. Se requiere dar celeridad al proceso para la provisión de más de 400 empleos vacantes.
- b) Realizar una auditoría a la dirección de Gestión Humana, para garantizar la transparencia del proceso de encargos y provisión de la planta provisional.
- c) Revisar el concurso del servicio civil para la provisión de la planta definitiva, entendiendo el conocimiento especializado a conservar, evitando generar traumatismos en su proceso y así garantizar el servicio a cargo de la entidad.

II. TECNOLOGÍA PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

En lo que hace a los avances y requerimientos tecnológicos, se concluye:

Primero. Existe una gran preocupación en la Aerocivil, en materia de algunos equipos tecnológicos, por su renovación y actualización. Se requiere con carácter prioritario:

- a) Hacer efectivo el mantenimiento, renovación y modernización de los radares SSR-PSR y radio - ayudas a la navegación aérea.



- b) Tener una visión integral de la infraestructura, para la navegación aérea enfocada en el cierre de brechas y coberturas.

Segundo. Se evidenció falencias de transporte de datos y comunicaciones. Para ello, unido al punto anterior, se propone:

- a) Crear, una red de respaldo de canales y redefinir la topología.
- b) Contratar, al menos tres nuevos radares para que puedan entrar en operación en el año 2024, que contribuyan al control de tránsito y a la soberanía nacional.

Tercero. Es notoria la ausencia de proyectos unificados e integrales de inversión; encontramos dispersas oleadas tecnológicas no como una gran transformación sino como parte de una adquisición fragmentada de equipos, recomendando una revisión del concepto operacional y de allí, el desarrollo integral de un nuevo sistema.

Cuarto. Se halla una incompatibilidad, en las versiones de los centros de control y sala de radar, que no permiten utilizar algunas herramientas necesarias para la prestación del servicio. Para ello, este Ministerio formula dentro del **Plan de Acción**, poner en servicio la tecnología y funcionalidades adquirida en años anteriores.

Quinto. Se debe realizar, el mantenimiento del sistema nacional del espacio aéreo fundamentado en la analítica del Sistema de Mantenimiento Operacional Aeronáutico (SIMOA), como herramienta tecnológica que asegure el mantenimiento de los sistemas y conocer los planes de acción. En relación con el SIMOA, se considera necesaria la adopción de una política de operación y de uso.

Sexto. Se debe garantizar, la estandarización y homogenización de los centros de control y sala de radar del país, donde se gestiona el tránsito aéreo en sus diferentes sectores. Para lograrlo, se sugiere incorporar las siguientes acciones:

- a) Implementar los protocolos de bases de datos y de actualización técnica y de mantenimiento
- b) Implantar el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, el cual tiene el beneficio de guardar seguridad operacional a la aviación civil y, la garantía de la



seguridad aérea, así como lograr que Colombia siga siendo un espacio aéreo seguro para volar.

- c) Reforzar, los instrumentos de ciberseguridad para la infraestructura de servicios a la navegación aérea.

Séptimo. Se debe priorizar, la actualización o cambio de los sistemas de control de las salas de radar de Rionegro, Cali, Villavicencio y San Andrés, los cuales tienen más de 10 años de uso y al no tener la misma versión de los sistemas de los centros de control de Bogotá y Barranquilla, generan incompatibilidades, generando un nivel de carga operacional alto. Así mismo, es necesario para el correcto funcionamiento de la sala radar de Rionegro, la adquisición de consolas y pantallas para todas las posiciones de control, así como la provisión de la señal metereológica de Quibdó, y la actualización del sistema de comunicaciones de la torre de control del aeropuerto de Rionegro, para 5 posiciones de control.

Igualmente, se requiere dar en funcionamiento el Sistema de Vigilancia ADS B, el cual ya se encuentra en mora, y el radar de superficie de la TWR de El Dorado, que desde su adquisición en el año 2016 no ha sido entregado oficialmente al servicio para su uso por parte del prestador de los servicios de tránsito aéreo.

III. SEGURIDAD NACIONAL

Uno de los más importantes y sensibles temas, objeto de varias de las denuncias formuladas por la investigación adelantada por la Revista Semana, es el de la Seguridad Nacional, que nos lleva formular las siguientes observaciones y recomendaciones:

- a) Se requiere una redefinición de la colaboración Civil-Militar, retomando el acuerdo existente desde 2003 entre la Aerocivil y el Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea, con el fin de actualizarlo a las realidades del país y de la interoperabilidad que materializa la colaboración civil-militar.
- b) Se debe solicitar a la Fuerza Aérea Colombiana, su ayuda para adelantar una auditoría a los radares de la Aeronáutica Civil para conocer su realidad actual. En ese objetivo hemos venido trabajando para socializarlo.



- c) Es fundamental adelantar un nuevo diálogo con el Director General de la Policía Nacional, en cuanto al aporte que espera desde la Aviación Civil para la gestión en los aeropuertos, garantizando el servicio y la efectiva vigilancia en las estaciones ubicadas en los cerros. Son numerosos los aeropuertos, que hoy no cuentan con la presencia de miembros de esa institución – Policía Aeroportuaria.

IV. SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

Luego de las reuniones adelantadas con el equipo que hace parte de esta área misional de la Aeronáutica, así como con los voceros de los sindicatos, asociaciones y los representantes de la Fuerza Aérea Colombiana encargados de los temas de radares y navegación aérea, se concluyó:

- a) La existencia de un riesgo en (2) dos licitaciones FIR BQA y, en la adquisición de equipos VHF.
- b) La incompatibilidad en las versiones de los Centros de Control. Así mismo, se advierte de la misma Secretaría, la existencia de falencias de transporte de datos y comunicaciones aeronáuticas.
- c) En cuanto al incremento de las P.Q.R.S., se advierte que las mismas son frecuentes en cuanto a fallas del sistema microondas, toda vez que el ancho de banda es insuficiente para garantizar toda la operación.
- d) Se debe adelantar la pronta revisión de todos los sistemas de navegación, para verificar su funcionalidad y correcta adecuación: radares, ILS's, alquiler de canales, entre otros.
- e) Existe una mala planificación y una falta de comunicación, entre las áreas encargadas de la contratación de infraestructura aeronáutica y una gestión adecuada de proyectos.

En materia de los Radares de aeronáutica civil, encontramos lo siguiente a partir de la reunión con los representantes de la FUERZA AEREA COLOMBIANA:

- a) En la actualidad algunos sistemas de radar secundario y primario, cumplieron su ciclo de vida útil, y se presentan dificultades para conseguir repuestos y repotenciar equipos.



- b) Existen áreas sin cobertura, que deben ser coordinadas para la implementación de sistemas de vigilancia con radares secundarios y primarios.
- c) Se deben establecer claros planes y mecanismos, para asegurar la protección del sistema de control de tránsito aéreo frente a amenazas de Ciberseguridad o en los procesos de gestión de información.

A partir de las observaciones advertidas, se hace evidente la necesidad de implementar el siguiente plan de acción:

- a) Requerir un informe que refleje el diagnóstico del apagado o falla de radares con que cuenta la Aerocivil (que indique su ubicación y las fechas en que se produjeron apagado o fallas). Asimismo, que se presente un informe de cada uno de los radares a reparar (se pudo conocer, 8 de los 13 radares primarios con que cuenta actualmente la entidad a nivel nacional).
- b) Elaborar un plan de mantenimiento profundo en los sistemas de vigilancia, navegación y comunicaciones con un seguimiento continuo desde la Subdirección general, realizado en coordinación con las Direcciones Regionales bajo un seguimiento fastrack.
- c) Fortalecer las acciones de Ciberseguridad alrededor del sistema de navegación aérea y sus procesos, facilitando el acceso a la información desde la Fuerzas Armadas y la Fiscalía.
- d) Constituir un equipo especial, para que se analice la capacidad del sistema y aquello que lo restringe, presentando un Plan de Acción fundamentado en un análisis desde la analítica, acompañado de temas técnico y financiero.
- e) Requerir, con urgencia una auditoría sobre los recursos invertidos en materia de contratación de sistemas de ayudas a la navegación aérea, de los últimos 5 años. Así mismo, establecer los funcionarios responsables de los diferentes proyectos y contratos adjudicados sobre la materia, al igual que realizar una auditoría sobre las supervisiones ejecutadas a los contratos.
- f) El crecimiento de la demanda de la operación aérea de la región antioqueña y, la necesidad de llevar a la última versión el sistema de la Sala Radar de Rionegro y así lograr una interoperabilidad con el Centro de Control de Bogotá, y en el caso que éste no pueda realizar el control de tránsito por un evento adverso, Antioquia pueda tener esa capacidad de atención de contingencias para asumir el control del espacio aéreo de su competencia.



V. PLAN DE ACCION GOBERNANZA

1. Crear un equipo interdisciplinario entre el Ministerio de Transporte, ANI, incluyendo a los controladores aéreos, sindicatos y Aerocivil, para la revisión anterior y futura de los procesos contractuales de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, y determinar posibles responsabilidades.
2. Conformar el equipo interdisciplinario para la vigilancia, revisión, viabilidad y pertinencia de los futuros procesos contractuales de infraestructura aeronáutica desde un concepto operacional redefinido.
3. Garantizar, que la adquisición de componentes técnicos y tecnológicos, que sirven para soportar la prestación de los servicios de tránsito aéreo, sean los que cumplan con las condiciones y requisitos establecidos para sus propósitos.
4. Garantizar, la capacitación nacional e internacional de un equipo interdisciplinario de Controladores Aéreos, personal de apoyo al tránsito aéreo y de ingeniería o técnicos en soporte técnico, que les permita evaluar con precisión y pertinencia la adquisición de componentes técnicos y tecnológicos que sirvan para garantizar la prestación de los servicios de tránsito aéreo
5. Se requiere generar, un proyecto que interconecte los canales de backup punto a punto desde los nodos primarios (nacionales) y secundarios (regionales), con el fin de tener rutas alternas de alta capacidad, para la interconexión de los sistemas de comunicación aeronáuticos. Esto referido al proyecto de red de canales alternos por fibra óptica o a la solución más conveniente.
6. Se requiere, lograr la estandarización y homogenización de los centros de control y las salas radar del país donde se gestiona el tránsito aéreo en sus diferentes fases de control de vuelo.



7. Resulta indispensable utilizar los estudios y diseños, que se tienen para desarrollar la construcción y dotación de tecnología del Centro de Gestión Aeronáutico para Antioquia CGAA.
8. Se hace fundamental, la revisión de los siguientes contratos de obra que afectan los servicios a la navegación aérea, por graves deficiencias y posibles hechos de corrupción que se presentaron en su suscripción o ejecución:
 - a) Contrato de obra 15000286-OK-2015 Palonegro de Bucaramanga, diseño Fase III construcción obras infraestructura complementaria aeroportuaria
 - b) Contrato 17001099 Armenia, declaratoria siniestro – Objeto: contratar los estudios y diseños de la TWR Plataforma terminal y obras de mantenimiento de la construcción de TWR.
 - c) Contrato de obra 14000152, cuyo objeto es la construcción del terminal torre de control y obras de infraestructura complementarias para el aeropuerto Antonio Nariño de Pasto.
 - d) Contrato de obra 19001314 San Andres, objeto la construcción de la torre de control del aeropuerto.
 - e) Contrato obra 200001073 Cravo Norte, objeto realizar la ampliación y rehabilitación de la pista, calle de rodaje y plataforma adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento y cerramiento lado aire y lado tierra del Aeropuerto de Cravo Norte, Arauca.
 - f) Contrato de obra 2000010898 de 2020, para la ampliación de la pista y adecuación de franjas de seguridad aeropuerto Reyes Murillo de Nuqui.
 - g) Contrato Consultoría 18001727 de 2018 Aeropuerto de Villavicencio, fase II para el mejoramiento de la terminal de pasajeros.
 - h) Contrato de obra 18001562 de 2018 Torre de Control Aeropuerto Popayán.
 - i) Contrato obra 19001319 Aeropuerto Guaymaral, rehabilitación de la calle de salida rápida y plataforma del SEI y mantenimiento áreas lado tierra del Aeropuerto.
 - j) Contrato Interventoría Popayán, urbanismo y vías de acceso internas del Aeropuerto.

Una de las principales inquietudes señaladas en la investigación de la Revista Semana, tiene que ver con esporádicos apagados de algunos de los radares que operan a lo largo



del territorio nacional. Según los controladores aéreos y expertos de la entidad, existe un monitoreo permanente, que impide que dichos funcionarios lo hagan, así como el apoyo que se tiene por parte de la FFAA. Sin embargo, eso no significa que puedan darse hechos de corrupción que permeen las operaciones a cargo de los radares. Al respecto, es importante anotar que existe un Sistema Integrado de Vigilancia entre la Fuerza Aérea y la Aerocivil, en virtud del cual se comparten radares. En todo caso, la Fuerza Aérea tiene radares en zona de frontera para cubrir o blindarse del narcotráfico.

Actualmente, 8 de los 13 radares están dañados parcialmente, pues tienen capacidades instaladas parciales, ya que no funciona la capacidad primaria que es la que permite ver la operación o el tráfico ilegal. Esto ocurre v.gr. en Araracuara desde agosto de 2022 y en Leticia desde 2021. El costo de cada uno es aproximado de \$8 mil millones de pesos para reparar la capacidad primaria. Se propone reforzar y actualizar, el convenio de cooperación interinstitucional entre la Fuerza Aérea y la Aerocivil y las necesidades del Estado, en especial en lo que hace a los Radares de la Aerocivil, respecto de los cuales, este Ministerio sugiere priorizar:

1. La Renovación de los sistemas de radares que cumplieron su ciclo. Para este propósito, la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea dispone de un completo y detallado informe de cada uno de los radares, con su ubicación, año de instalación, marca, PSR Primario, SSR Secundario y las observaciones respecto de cada uno de ellos, así como de la relación de los repuestos requeridos para los Radares Primarios. De manera que se pueda priorizar para la siguiente vigencia fiscal la adición presupuestal para su adquisición o reparación y,
2. Recuperar y mantener la capacidad de radares primarios de la UAEAC, para hacer y lograr el control efectivo del espacio aéreo colombiano.
3. Requerir la presencia de personal de la Fuerza Aérea en dependencias de la Aeronáutica Civil, como apoyo a procesos operacionales, en especial en las siguientes dependencias:
 - Centro de Comunicaciones: para coordinar la información entre la gestión del espacio aéreo (UAEAC) y el control efectivo del espacio aéreo (FAC), garantizando el cumplimiento de la normatividad aeronáutica nacional



- Sala Radar (Red de radares y enlace a la FAC): para apoyar el estado de funcionamiento y conectividad de la señal radar
 - Oficina de Registro (que es la que otorga permisos a aeronaves): coordinar y asesorar a la Aerocivil, en temas referente a los registros otorgados de nuevas aeronaves en el país, con el fin de garantizar el uso lícito del espacio aéreo nacional
 - Torres de Control (controladores de tránsito aéreo): mejorar capacidades de control de tránsito aéreo y conocimiento del sistema propio de la Aeronáutica
 - Personal de Seguridad (inspectores de seguridad aeroportuaria): apoyar la capacidad de seguridad en rampa dentro de los aeródromos de la Aeronáutica.
4. Garantizar la presencia de la Policía Aeroportuaria en los Aeródromos del país y en los ingresos a los Hangares, para lo cual se propone adelantar una urgente reunión con el Director de la Policía Nacional, con el fin de encontrar el mecanismo que permita mantener el control de la infraestructura aeronáutica en los aeropuertos del país, donde desafortunadamente la Policía Nacional ha decidido retirarla, en concreto en los siguientes aeropuertos:
- a) Cartago, Valle del Cauca
 - b) Olaya Herrera de Medellín
 - c) Riohacha, Guajira
 - d) Santa Marta, Magdalena
 - e) Valledupar, Cesar
 - f) Rionegro, Antioquia
 - g) Bucaramanga, Santander
 - h) Barrancabermeja, Santander
 - i) Cúcuta, Norte de Santander
 - j) Cali, Valle del Cauca

Finalmente, ante la preocupación expresada y algunas denuncias de integrantes de los Sindicatos, se hace indispensable revisar y fortalecer las medidas de seguridad en los accesos a los hangares, zonas reservadas del aeropuerto e instalaciones en general, cuyo control es muy precario.



V. PROCESOS Y GESTIÓN CONTRACTUAL

Surtidas las reuniones con las áreas responsables con los temas contractuales, y teniendo en cuenta las denuncias formuladas en la investigación adelantada por la Revista Semana, así como lo señalado por los voceros de los Sindicatos, se concluye que:

- a) Existen en curso 186 hallazgos entre los años 2018 y 2022, fundamentalmente en materia de contratación;
- b) Debilidades en los procesos de contratación, así:
 - Deficiencias en la planeación y en la estructuración de los proyectos (13 hallazgos).
 - Deficiencias en los estudios y diseños (29 hallazgos).
 - Debilidades en la supervisión e interventoría de los contratos (43 hallazgos).
 - Más de 21 procesos de responsabilidad fiscal.
 - Numerosos contratos con atraso en la ejecución.
 - Revisar la rigurosidad en la ejecución de la contratación.
 - Capacitación en temas pre, contractuales y post – contractuales, como a su vez en supervisión.
 - Falencias en las tareas de supervisión e interventoría.
 - Actualizar la normatividad del manual de contratación.
 - Efectivizar las sesiones del comité de contratación.
- c) Alertar, el estado de las estaciones aeronáuticas y la no existencia del adecuado seguimiento a las contraprestaciones de las concesiones y las tasas recaudadas.

Con fundamento en las evidencias encontradas, se propone adicionar al Plan de Acción, las siguientes actividades:

- a) Fortalecer el equipo estructurador de proyectos y, la labor de la oficina de Gestión de Proyectos
- b) Implementar de manera regular, la capacitación de los supervisores de los contratos y acoger las mejores prácticas en los procesos de interventoría.
- c) Adelantar una veeduría a los procesos de contratación, control de especificaciones, interventoría y supervisión de contratos.
- d) Mejorar el proceso administrativo sancionatorio, para declarar los incumplimientos de los proyectos

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

- e) Acoger las buenas prácticas de regularización de procesos contractuales, que tiene la Agencia Nacional de la Infraestructura, para aplicarlos a aquellos contratos que presenten problemas o cuyos riesgos se han venido incrementando y requieren una gestión administrativa diferente.
- f) Revisar, desde el sistema integrado de gestión, el buen desarrollo de la ejecución contractual, mediante la supervisión, administración, seguimiento, verificación y evaluación del cumplimiento de los contratos de interventoría y los procesos de supervisión.
- g) Especial preocupación revisten los siguientes procesos contractuales.

CONTRATO	FECHA INICIO (DD/MM/AAAA)	FECHA FIN (DD/MM/AAAA)	PROYECTO / OBRA	TOTAL INVERSIÓN	ESTADO (En Ejecución, Terminado)	OBSERVACIONES
18001550-H	5/02/2019	31/12/2022	Contratar los estudios, diseños, demolición y construcción terminal del Aeropuerto de Puerto Carreño, incluye la subestación eléctrica y acometida (vigencias futuras).	\$45.197.371.402	EN EJECUCION	Contrato con prórroga 31 de diciembre de 2022. Requiere recursos \$7.000 millones terminarlo
21001048-H	4/02/2022	23/12/2022	Realizar estudios, diseños, rehabilitación de la infraestructura lado aire y mantenimiento lado aire y lado tierra del aeropuerto de Puerto Carreño, Vichada.	\$10.499.866.239	EN EJECUCION	En estudio de suspensión, prórroga o terminación contractual
19001312-H	10/02/2022	19/11/2022	Realizar la rehabilitación de la pista y calle de rodaje; adecuación de zonas de seguridad;	\$46.502.309.725	TERMINADO	En proceso solicitud de interventoría acta de final y liquidación.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

			construcción del sistema de drenaje y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha. Guajira			
19001314-H	4/02/2020	7/12/2022	Realizar la construcción de la torre de control del Aeropuerto Rojas Pinilla de San Andres	\$14.887.958.085	TERMINADO	En proceso imposición multa por incumplimiento
20001200-H	1/02/2021	15/12/2022	Realizar estudios, diseños y construcción de: twr. edif. Soporte tecn-oper. vía de acceso y obras complementarias, aeropuerto Vanguardia de Villavicencio	\$30.390.178.996	TERMINADO	En proceso imposición multas al contrato de interventoría
20001199-H	29/01/2021	15/12/2022	Realizar la construcción base SEI, Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio	\$7.687.624.508	SUSPENDIDO	En proceso estudio imposición multa o liquidación de mutuo acuerdo



PROCESOS DE INCUMPLIMIENTO							
NÚMERO CONTRATO	OBJETO CONTRATO	DEPENDENCIA	CONTRATISTA	TIPO DE CONTRATO	FECHA CITACIÓN DD/MM/AA	TIPO ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA	ESTADO (escoga de la lista desplegable, cuando esta en acto administrativo ejecutoriado .indicar en observaciones si se emitió oficio para pago o si se pago)
20001073 2020	REALIZAR LA AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE PISTA, CALLE DE RODAJE Y PLATAFORMA, ADECUACION DE FRANJAS DE SEGURIDAD, MEJORAMIENTO DEL CERRAMIENTO Y MANTO DEL LADO AIRE TIERRA AEROPUERTO CRAVO NORTE - ARAUCA	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUARIO	CONSORCIO G&O CRAVONORTE	OBRA	9/07/2020	MULTI	TERMINADO CON SANCIÓN
20001073 2020 -cadu	REALIZAR LA AMPLIACIÓN Y REHABILITACIÓN DE PISTA, CALLE	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUARIO	CONSORCIO G&O CRAVONORTE	OBRA	26/01/2020	CADUCI	TERMINADO CON DECLARATORIA DE CADUCIDAD



MINISTERIO DE TRANSPORTE

		DERODAJE Y PLATAFORMA, ADECUACION DE FRANJAS DE SEGURIDAD, MEJORAMIENTO DEL CERRAMIENTO Y MANTO DEL LADO AIRE TIERRA AEROPUERTO CRAVO NORTE - ARAUCA						
	19001314 2019	REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL DEL AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA DE SAN ANDRÉS	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUA	CONSORCIO GUADALUPE CL	OBRA	18/05/	MULT	TERMINADO CON SANCIÓN
	20001089 de 202	"REALIZAR LA AMPLIACIÓN DE LA PISTA, ADECUACIÓN DE FRANJAS DE SEGURIDAD Y MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO REYES MURILLO DE NUQUI, CHOCO"	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUA	KMA CONSTRUCCION ES SAS	OBRA	9/11/2	MULT	ELABORACIÓN AUTO DE PRUEBAS
	18001562 de 201	CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL DEL AEROPUERTO	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUA	CONSORCIO AEREO OBEX EP	OBRA	19/08/	CLÁUS PEN/ ANTIC	REVISIÓN PRUEBAS



MINISTERIO DE TRANSPORTE

	GUILLERMO LEÓN VALENCIA DE POPAYÁN - CAUCA (VIGECIAS FUTURAS) "LOTE 2"							
19001313 2019	REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL DEL AEROPUERTO EL EMBRUJO DE PROVIDENCIA	SECRETARÍA SERVICIO AEROPORTUA	MUÑOZ Y HERRERA ASOCIADOS	ING	OBRA	PENDIEN	DECL ÓN INCUMPL TO (ANTIC	EN REVISIÓN
19001315 2019	REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO	DIRECCIÓ INFRAESTRUC AEROPORTU	KMA CONSTRUCCION ES S.A.S		OBRA	PENDIEN	MULT	EN REVISIÓN
18001727 2018	ESTUDIOS DISEÑOS ARQUITECTONICOS Y CIVILES A FASE III PARA EL MEJORAMIENTO DE LA TERMINAL DE PASAJEROS, AREAS COMPLEMENTARIAS CUARTEL SEI DEL APTO DE VILLAVICENCIO	DIRECCIÓ INFRAESTRUC AEROPORTU	CEMOSA INGENI ERIA Y CONTR OL S.A.S		CONSU LTORÍ A	26/02/	CLÁUS PENAS	EN REVISIÓN



MINISTERIO DE TRANSPORTE

10	19001319 2019	REALIZAR LA REHABILITACION DE LA CALLE DE SALIDA RAPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS AREAS LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUA	CONSORCIO AEROPUERTOS DE COLOMBIA	OBRA	PENDIEN	INCUMPL TO EJECU	AUDIENCIA DE DESCARGOS PROGRAMADA PARA EL 20 DE DICIEMBRE
11	20001200 2020	REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE: TWR, EDIF. SOPORTE TECN-OPER, VIA DE ACCESO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AEROPUERTO VANGUARDIA DE VILLAVICENCIO	SECRETARIA SERVICIO AEROPORTUA	CONSORCIO OBRAS VILLAVICENCIO MI	OBRA	PENDIEN	CLAUS PENAS	EN REVISIÓN

El equipo del Ministerio pudo determinar que gran parte de la problemática denunciada tanto por la Revista Semana, como por los sindicatos y otras denuncias, se concentra en el tema contractual y en los actos administrativos de delegación de la ordenación del gasto, a saber:

- Sin limite de cuantía: los Jefes de las siguientes Oficinas: Asesoría Jurídica, Planeación, Comunicaciones y Relacionamiento Institucional; Gestión de Proyectos; Analítica; Control Disciplinario interno; el Director Técnico de Investigación de Accidentes, el Secretario General y el Subdirector General; los Secretarios del Centro de Estudios Aeronáuticos y el de Tecnologías de la Información. En el caso de los Directores de Transporte Aéreo, Autoridad a los Servicios Aéreos, Servicios a la Navegación Aérea, Servicios Aeroportuarios,



Seguridad de Aviación Civil, Área y Operaciones de Navegación Aérea, además del de Telecomunicaciones, Operaciones Aeroportuarias, Infraestructura y Concesiones Aeroportuarias, y los Secretarios de Autoridad Aeronáutica y Servicios Aeroportuarios, la cuantía límite de contratación a su cargo es de hasta \$3.623.000.000. Mientras que los Directores Regionales, hasta de \$500 millones

En cuanto al grueso de la contratación de la entidad, ésta se concentra en las siguientes áreas y números de contratos:

- Dirección General: 2 contratos por \$50.226.279.185
- Secretaría General: 41 contratos por \$10.829.709.887
- Secretaría de Tecnologías de Información: 28 contratos por \$27.606.955.016
- Secretaría de Servicios Aeroportuarios: 3 contratos por \$122.013.827.237
- Director Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias: 11 contratos por \$8.113 millones
- Director Telecomunicaciones: 10 contratos por \$7.500 millones
- Directora Operaciones Aeroportuarias: 16 contratos por \$31.461 millones
- Total Contratos: 126 contratos por \$259.535 millones

Recomendación: concentrar los procesos contractuales en las secretarías competentes para la ordenación del gasto a nivel central e incrementar los controles sobre la ordenación del gasto promoviendo una desconcentración con control de las 6 regionales de la Aeronáutica.

VI. AREA JURÍDICA Y LEGAL

En materia de procesos judiciales, se pudo tomar nota de un número muy elevado de procesos de diferente naturaleza:

- Procesos activos por acción:
 - = Reparación Directa: 134
 - = Controversias contractuales: 77
 - = Nulidad y restablecimiento del derecho: 104
 - = Laborales: 53
 - = Civiles Ordinarios: 27
 - = Penales: 111



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Procesos penales por licencias: 84
- Valor de las Pretensiones
 - = Demandado: \$3.109.843.291.894
 - = Demandante: \$ 58.867.715.744
- Recaudo: porcentaje de abonos sobre cartera inicial: 24.64%
- Valor Cartera: \$41.659.918.638
- Procesos relevantes por monto:
 - = Aeropuertos del Caribe: \$ 35.823.364.900
 - = Alcaldía Santa Marta: \$ 7.009.894.250
 - = Consorcio aeropistas: \$ 2.206.350.728
 - = Municipio de Cúcuta: \$ 1.524.675.900
 - = Oceanair Linhas Aéreas SAS \$ 789.979.575
 - = Cartera en cobro coactivo: \$ 55.283.456.485

VII. PROCESOS DISCIPLINARIOS

Inventario de procesos: 808 noticias radicadas, 206 indagaciones, 206 investigaciones, además de 70 procesos por irregularidades en la contratación. En materia de los problemas estructurales y de institucionalidad, existe una evidente falta de personal.

Dentro del Plan de Acción, se recomienda incluir las siguientes acciones:

- a) Solicitar control preferente por parte de la Procuraduría General de la Nación para los procesos disciplinarios a cargo de la oficina de control disciplinario de la Aerocivil, y
- b) Reestructurar la oficina de control interno disciplinario, con personal de tiempo completo y de planta, con competencias en la materia, y la implementación de un plan de choque para superar la congestión de procesos disciplinarios en curso.

VIII. SECRETARIA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

Con respecto al tema de las licencias falsas, tal como lo denunció la investigación de la Revista Semana, estos hechos corresponden a los años 2011 y 2012, en los que se encontró lo siguiente, que fue contrastado con la Fiscalía General de la Nación:



- a) Se condenó al jefe de licencias de la época a 9 años de cárcel por cohecho, prevaricato y concurso.
- b) 140 pilotos fueron objeto de investigación, de los que quedaron 102 procesos vigentes, con 18 condenados.

Sin embargo, las denuncias presentadas exigen las siguientes medidas:

- o Establecer un programa de **Compliance** o cumplimiento normativo acompañado por un externo, al entender que, cómo persona jurídica de derecho público es considerada un sujeto responsable frente a los distintos deberes que el Estado establece, así como también políticas éticas internas y con terceros.
- o Establecer un proceso de auditoría externo, similar a una revisoría fiscal en todo el proceso de licencias al personal y de Registro Aeronáutico público en forma de advertir riesgos y blindar los procesos.
- o Solicitar colaboración internacional OACI (Naciones Unidas), FAA (Estados Unidos) o EASA (Unión Europea), para acompañar un fortalecimiento y un monitoreo continuo del proceso de licencias al personal Aeronáutico.

IX. SECRETARÍA DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS

En las reuniones realizadas con los funcionarios a cargo de servicios aeronáuticos, además de las investigaciones de la Revista Semana y las reuniones con los voceros de los sindicatos, se pudo observar lo siguiente:

- a) Riesgo en cuanto al radar de Carimagua - falla dada por descargas fallas en receptores Tierra/Aire.
- b) Hallazgos de la Contraloría General de la República, en su mayoría por adición de tiempo y dinero en numerosos contratos, entre otros, los siguientes:
 - Vigilancia Aeroportuaria AVSEC.
 - Construcción de la Torre de Control de Villavicencio.
 - Cuarto de Bomberos SEI ADZ.



- Aeropuertos de Providencia, San Andrés, Puerto Carreño y Riohacha, entre otros.
- c) Riesgo evidenciado: en su mayoría, el personal a cargo de estos procesos son contratistas externos, y más grave aún, sus contratos vencen el 30 de diciembre de este año, por lo que la contingencia debe asociarse a las vacantes en la planta de la entidad.

Dentro del Plan de Acción trazado por este Ministerio, se propone:

- Implementar planes de seguridad en los aeropuertos, con procedimientos debidamente establecidos
- Solicitar tanto al supervisor como a la interventoría, informe en cuanto al proceso de Villavicencio y de los otros aeropuertos objeto de procesos contractuales
- Formulación de acciones mitigatorias para disminución o cierres de hallazgos sobre supervisión e interventorías.
- Revisar el control al tema de la “*Prestación de Servicios*” y las vacantes en la planta de la entidad

X. RED AEROPORTUARIA

En relación con la red aeroportuaria, se proponen las siguientes acciones:

- Instruir a la Autoridad Aeronáutica con la finalidad de:
 - Realizar una auditoria profunda a la red aeroportuaria.
 - Solicitar los métodos utilizados, para los estudios de seguridad y verificación de antecedentes del personal de seguridad aeroportuaria, que labora en todo el sistema aeroportuario.
 - Revisar e instruir a los concesionarios, frente a la emisión de carnets de acceso a las áreas restringidas.
- Por intermedio de la CISA (Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil) (Decreto 1400 de 2002 y siguientes), solicitar la revisión de riesgos y recomiende las acciones de mitigación pertinentes dado el nivel de riesgo o su materialización.
- La Subdirección, debe tener la responsabilidad táctica en cada Aeropuerto y en la Dirección Regional, en cuanto la verificación en campo de la implementación



de las acciones correctivas desde la seguridad de la aviación, que contribuyan a las acciones del Estado.

XI. CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS - CEA

En la reunión con los directivos y funcionarios del Centro, se evidenció la necesidad de redefinir los objetivos estratégicos del CEA, pero ligados con los objetivos estratégicos de la Entidad; e igualmente, consolidar la planta o el equipo docente y fortalecer las actividades en materia de investigación científica, como a su vez ampliar los programas académicos, convenios nacionales e internacionales, y buscar como llegar a las regiones fortaleciendo así el talento humano y satisfaciendo sus necesidades.

Una propuesta importante, sería revisar los costos de las matrículas que son asumidos por estudiantes o los usuarios de los servicios del CEA, para que se ajusten y de esta manera ampliar el número de matrículas y hacer más universal la tarea del Centro.

CONCLUSIÓN

No cabe duda que la operación debe mantenerse y ser segura. El crecimiento de la aviación requiere, una reflexión y una reingeniería del sistema nacional del espacio aéreo, de la red aeroportuaria y de la Aerocivil. Repensar el concepto de operación, de procesos y de estrategias para sostener, mantener, rehabilitar y desarrollar una plataforma integral que soporte el crecimiento futuro, libre de vicios e ineficiencias contribuyendo a los fines del estado para una paz total.

Con el inicio de esta administración a cargo del Dr. Sergio Paris Mendoza, se inicia una nueva era en la Aeronáutica Civil, donde debe priorizarse la institucionalidad, la defensa de la historia y el prestigio nacional e internacional de la entidad, y para ello es indispensable devolverle a la Aerocivil su carácter esencialmente técnico.

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZALEZ

Ministro de Transporte