



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Escriba aquí

RENDICIÓN DE CUENTAS 2019

PLAN ESTRATÉGICO | 20
AERONÁUTICO | 30

Informe
Rendición de Cuentas
Aeronáutica Civil

Bogotá D.C., 26 de noviembre de 2019

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	2
1. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD.....	3
2. MODELO DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA	3
4. PLANES QUE COMPLEMENTAN Y CONTRIBUYEN AL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	5
6. SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	6
7. CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD	7
8. INFRAESTRUCTURA	8
9. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	9
10. LAS AERONAVES NO TRIPULADAS O TRIPULADAS A DISTANCIA.....	11
11. INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO.....	11
12. DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR	12
13. LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	13
14. LAS PETICIONES DE LA COMUNIDAD.....	14
14.1 La Licencia al personal.....	14
14.2 Trámite del concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo.....	15
14.3 La atención al ciudadano	15
14.4 Los Tips del transporte aéreo.....	16
15. LA INFORMACIÓN AL ALCANCE DEL USUARIO	16
15.1 Las estadísticas del transporte aéreo	16
15.2 Los derechos y deberes del ciudadano	16
16. ESPACIOS DE PARTICIPACION CIUDADANA.....	17
17. AVANCES Y CIFRAS DE LA GESTION	17
18. APORTES A LA IGUALDAD DE GENERO Y EMPODERAMIENTO DE LA MUJER 17	
19. CONCLUSIONES Y FINALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA	19



INTRODUCCIÓN.

El estado colombiano en procura de garantizar y mejorar la transparencia del sector público y fortalecer la generación de información, el desempeño, la gestión, responsabilidad y eficiencia de sus entidades y de las autoridades públicas frente a la ciudadanía, estableció la política de Rendición de Cuentas con un marco conceptual y una estrategia amplia que asegura la concordancia de estas acciones y permite ofrecer a los ciudadanos unas mejores y claras explicaciones sobre las actuaciones del sector público.

Esta política de Estado se soporta en diversas disposiciones de orden jurídico y tiene sus cimientos en la Constitución Política de Colombia que establece en el Título I De los principios fundamentales, artículos 1, 2, 3, los principios de Democracia participativa, pluralista y Soberanía popular del cual emana el poder público. En el Título II De los derechos fundamentales, artículo 40, señala el derecho fundamental a conformar, ejercer y controlar el poder público y establece un conjunto de medios para garantizar el ejercicio de esos derechos.

La Rendición de cuentas entonces, se constituye en una herramienta de control social que incluye acciones sobre la evaluación de la gestión en aras de lograr transparencia bajo los principios de buen gobierno y de claridad en el día a día del servidor público.

Con este marco general la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -AEROCIVIL- presenta a consideración de la ciudadanía el presente informe de Rendición de Cuentas de la gestión realizada en el año 2019, como un proceso permanente de comunicación entre la Entidad y los ciudadanos que consolida la gobernanza y propicia el desarrollo y la obtención de productos acorde con las necesidades del sector.



1. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL- es una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Es una entidad del orden nacional con seis (6) Direcciones Regionales y setenta y un (71) aeropuertos; propios, de los cuales dieciséis (15) fueron entregados en concesión.

Misión

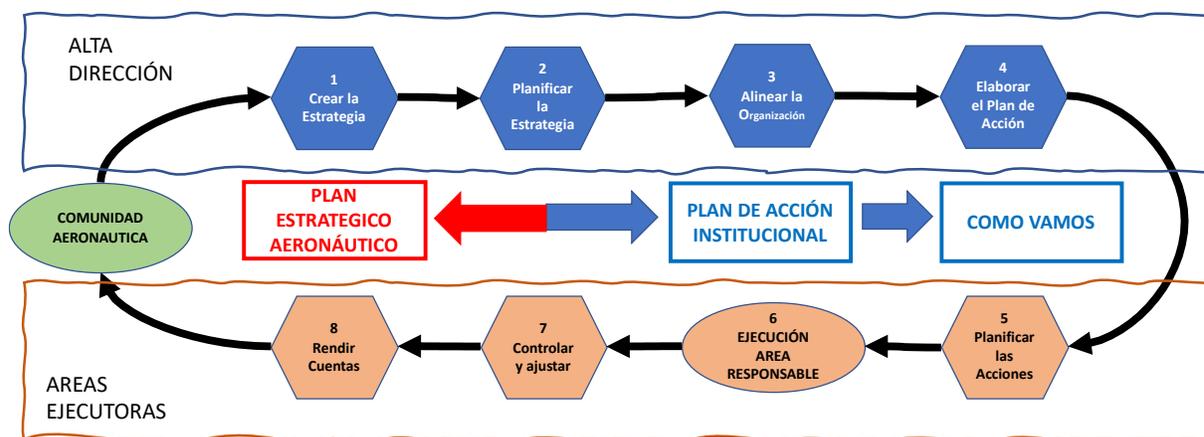
Trabajamos por el crecimiento ordenado de la aviación civil, la utilización segura del espacio aéreo colombiano, la infraestructura ambientalmente sostenible, la conexión de las regiones entre sí y con el mundo, impulsando la competitividad y la industria aérea y la formación de un talento humano de excelencia para el sector.

Visión del sector y de Aerocivil

Al 2030, movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga partiendo del 2018, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia

2. MODELO DE PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

El Modelo de planeación Estratégica está construido sobre la base de los Decretos 260 de 2004 y 823 de 2017, que modificó la estructura de la AEROCIVIL, separando claramente los roles de autoridad aeronáutica, investigador de accidentes y de proveedor de servicios de tránsito aéreo y aeroportuarios, permitiendo racionalizar y simplificar los procesos, procedimientos y servicios, así como lograr un óptimo uso de recursos, para el cumplimiento de los objetivos del Estado.



Bajo este marco normativo se concibió el Plan Estratégico Aeronáutico y su adopción en el Plan Nacional de Desarrollo, así como su incorporación en el Plan Estratégico Institucional, dentro del proceso estratégico de la Alta Dirección, iniciando su materialización en el Plan de Acción institucional para el año 2019, por parte de las áreas ejecutoras, detallando objetivos, metas, indicadores y actividades a realizar para de esta manera asegurar el cumplimiento año a año de lo propuesto en dicho plan.

Este planteamiento gráfico secuencial del modelo, permite evidenciar cómo desde la concepción de estos instrumentos de planeación, la comunidad aeronáutica crea y planifica la estrategia alineando la organización y orientando la consecución de los objetivos trazados en el Plan, mediante la elaboración del Plan de Acción Anual (2019), cristalizando las metas y actividades que son ejecutadas por cada área responsable y monitoreadas cada trimestre desde la Oficina Asesora de Planeación, a fin de que cada una pueda ajustar y presentar un balance anual de su gestión.

De esta manera el ciclo del modelo de planeación estratégica nace en la comunidad y retorna a la comunidad para recibir los frutos y cumplir con las expectativas y metas con que ha sido concebido.

3. CONTEXTO DEL PLAN ESTRATEGICO AERONÁUTICO 2030

La Ley No 1955 del 25 de mayo de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “*Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*”, en el Pacto VI. por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, definió la política de la aviación colombiana, adoptando el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como principal herramienta de planeación estratégica del sector.

Su desarrollo se consolida en la ejecución de los objetivos trazados en siete (7) ejes temáticos que lo sustentan: institucionalidad, Conectividad, Competitividad, Infraestructura y sostenibilidad ambiental, Industria Aeronáutica y cadena de suministro, Seguridad operacional y Seguridad de la aviación civil y Desarrollo del talento Humano del sector.

Es la primera vez en la historia de la aviación colombiana que un Plan Nacional de Desarrollo incluye un capítulo especial de planificación estratégica que genere transformación en el transporte aéreo, lo cual conjugado con las expectativas de crecimiento de la economía y del sector a nivel nacional e internacional, abre el camino para mirar con optimismo el futuro y el rumbo de la Aviación Civil Colombiana.

La construcción del Plan Estratégico Aeronáutico a 2030, se sustenta en un ejercicio de análisis a futuro (prospectiva), concebido a partir del compromiso participativo de la Alta Dirección de Aerocivil, un Equipo Metodológico y de Evaluación, un grupo de profesionales expertos de la Entidad en cada tema y la participación del Gobierno Nacional (Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte, entre otras), el sector privado (aerolíneas y otras autoridades de los diferentes gremios), quienes con su acompañamiento y aportes contribuyeron a la formulación de esta importante instrumento de planeación.



4. PLANES QUE COMPLEMENTAN Y CONTRIBUYEN AL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL.

Entre los planes que complementan y contribuyen al sector de la aviación civil se encuentran, entre otros:

- Plan Mundial de Navegación Aérea -GANP- (por sus siglas en inglés)
- Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)- (por sus siglas en inglés)
- Plan Global de Seguridad Operacional (GASP)
- Plan de Seguridad Operacional de la Región SAM – SAMSP
- Plan de Navegación Aérea para Colombia (PNA COL)
- Programa del estado para la Gestión de la Autoridad en Seguridad Operacional en Colombia PEGASO
- PNISAC Programa Nacional de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil
- Plan Estratégico Institucional PEI 2018-2022
- Plan de Acción Institucional Aerocivil 2019 debe estar articulado con los Planes institucionales y estratégicos (Plan Anual de Adquisiciones, Plan Estratégico de Talento Humano, Plan Institucional de Capacitación, Plan de Trabajo Anual en Seguridad y Salud en el Trabajo, Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, Plan Estratégico de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones PETI, Plan de Tratamiento de Riesgos de Seguridad y Privacidad de la Información y Plan de Seguridad y Privacidad de la Información, entre otros)

5. LA INSTITUCIONALIDAD – Hacia un modelo de Autoridad, Prestador de Servicios e Investigación de Accidentes.

En procura de la mejora continua la estructura organizacional de Aerocivil fue transformada mediante la expedición del Decreto 823 de 2017 que modificó su estructura separando las funciones de autoridad, prestador de servicios a la navegación aérea y las de investigación de accidentes, constituyendo un primer paso y un reto a futuro en la consolidación y fortalecimiento de la gobernanza, autonomía y eficiencia, de cara al desarrollo e implementación efectiva de estos nuevos roles, iniciando con la identificación de la necesidad de realizar ajustes en los grupos y procesos para adaptar la entidad al rol de autoridad.

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

En este orden de ideas se resaltan los siguientes logros:

- La estructuración de un proyecto para la construcción de la sede para el Centro de Investigaciones de Accidentes Aéreos – CIAA
- Las Investigaciones de accidentes e incidentes aéreos de años anteriores se encuentran al día.



- Avance en la Implementación del Plan de Acción de Emergencia -PAE- de Aerocivil.
- El Desarrollo de Agenda Académica en el marco de la IX Feria Aeronáutica F-Air 2019 en julio de 2019.
- Puesta en marcha de los Proyectos de inversión de la entidad, dando integralidad a las inversiones en infraestructura y servicios de transporte, seguridad del transporte y fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte.
- El Desarrollo de encuentros con el sector aéreo que actualizan y retroalimentan aspectos de gran importancia en el sector: Foro concesiones aeroportuarias, Foro de aviación no regular y servicios aéreos esenciales y el Encuentro de aeropuertos sostenibles, como parte del desarrollo de la política del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

6. SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL – Un País con mayor nivel de implementación de los estándares internacionales.

Con el propósito de fortalecer el sistema de vigilancia de la seguridad operacional (safety), se está apropiando en el sector la adopción de las mejores prácticas y otros enfoques innovadores, desarrollados por los expertos en seguridad operacional, reduciendo de manera permanente los riesgos y ampliando la capacidad del Estado al pasar de una vigilancia prescriptiva a una vigilancia basada en riesgos.

Uno de los retos para desarrollar un programa de vigilancia de seguridad operacional basado en riesgos, es contar con bases de datos confiables (big data), que permitan tomar decisiones que determinen el tipo de vigilancia de acuerdo con el nivel de riesgo y mejoren el desempeño de los estándares y el cumplimiento eficaz de normas y prácticas recomendadas (SARP's), que son verificadas por la OACI a través de las auditorías USOAP.

Con relación a la Seguridad en la Aviación Civil (security), el reto de Colombia es trazar una hoja de ruta orientada a la implementación de un Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que considere entre otros temas la capacidad del Estado para cumplir con los principales objetivos expuestos en el Plan Global para la Seguridad de la Aviación GASep.

De igual forma mejorar de manera significativa el desempeño y cumplimiento de las Normas y Prácticas Recomendadas (SARPs) que son verificadas por la OACI en las auditorías USAP.

Adicional a los anteriores logros se destaca:

- La consolidación del Programa del Estado para la Gestión de Autoridad en Seguridad Operacional – PEGASO, que orienta los esfuerzos al cumplimiento de las normas y métodos recomendados por OACI, para propiciar que las funciones de gestión de la seguridad operacional apoyen directamente la operación segura de las aeronaves
- Se ha armonizado el 90% de la totalidad de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR.



- La Creación del Equipo Colombiano de Seguridad Operacional – ECSO-, cuyo objetivo principal está dirigido a incrementar los esfuerzos para promover y mantener los niveles de la seguridad operacional de la aviación civil en Colombia, buscando que la operación y el espacio aéreo colombiano se conviertan en uno de los más seguros de la región.
- Con relación a la seguridad de la Aviación Civil -AVSEC-, no se han presentado actos que afecten a la seguridad de los pasajeros y la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria

7. CONECTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD – Una amplia red de transporte aéreo que integra lo social, lo regional, lo troncal y la visión global del País.

Colombia se ha convertido en los últimos años en uno de los principales mercados aéreos en la región. El impacto generado por la liberalización progresiva de la política hacia los cielos abiertos se refleja en los 37,8 millones de pasajeros movilizados en 2018, y los 34 millones de pasajeros en el período enero-octubre 2019 con expectativas de 38,6 millones de pasajeros en el año 2019.

El mercado de transporte de carga ha venido evolucionando con más dinamismo en el ámbito internacional que en el nacional; en el año de 2018 se movilizaron 842.059 toneladas con una variación mensual del 5,3%.

Un balance general de la aplicación de la política aerocomercial adoptada en el Acuerdo No 010 del 13 de febrero de 2019, permite evidenciar los siguientes resultados:

- Se fortaleció la conectividad Internacional, pasando de 46 Acuerdos Bilaterales suscritos (inicio de 2018) a 62 suscritos hasta septiembre de 2019 y se esperan grandmesases resultados en la reunión de ICAN que se está celebrando entre el 2 y el 6 de diciembre.
- Se afianzó la conectividad Nacional e Internacional así:
En el período agosto 2018- octubre de 2019 se autorizó el incremento de 70 frecuencias en las rutas nacionales de Bogotá -Cali-Bogotá: 35 frecuencias y Bogotá Medellín-Bogotá: 35 frecuencias y 44 incrementos de frecuencias en 11 rutas internacionales.
- Se aprobó la adición de 41 rutas nacionales y 51 rutas internacionales, entre otras:

Nacionales

- ✓ Pereira- Quibdó- Pereira
- ✓ Villavicencio- Puerto Carreño
- ✓ Medellín-Armenia-Medellín
- ✓ Bogotá-Cúcuta-Bogotá
- ✓ Bogotá-Villavicencio-Bogotá

Internacionales

- ✓ Medellín-Orlando-Medellín.
- ✓ Barranquilla – Aruba – Barranquilla
- ✓ Cartagena – Aruba – Cartagena
- ✓ Medellín – Curazao – Medellín
- ✓ Buenos Aires – Bogotá – Buenos Aires



- Para propiciar la competencia, Aerocivil autorizó el permiso de operación, para servicios de transporte internacional a las siguientes empresas:
 - ✓ Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. - Plus Ultra para operar en las rutas Curazao-Barranquilla y Madrid-Cartagena - Cali-Madrid
 - ✓ Vuela Aviación, S.A. (Volaris Costa Rica) para operar en la ruta San José (Costa Rica)-Medellín
 - ✓ Jetsmart Airlines SpA para operar en la ruta Santiago-Bogotá y Santiago-Cali
 - ✓ Avian Líneas Aéreas S.A. continuadora de Marcair Jet S.A. en la ruta Córdoba-Bogotá
 - ✓ Aerolitoral S.A. DE C.V para operar la ruta México-Cali
 - ✓ EZ AIR B.V. para operar la ruta Curazao-BarranquillaY a seis (6) empresas nacionales para la prestación de servicios de carga, aerotaxi, ambulancia y fumigación.
- En aras de facilitar la conectividad aérea en las regiones apartadas del país Aerocivil expidió la Resolución 0280 de 2019 por la cual se adoptan medidas tendientes a prestar este servicio a través de aerotaxis
- Se afianzó y consolidó la conectividad regional mediante la promoción de nuevas rutas y frecuencias realizando siete (7) *mesas de conectividad regional aérea* en Villavicencio, Cauca, Nariño y Tolima, y mesas conjuntas para: Vaupés, Vichada, Guaviare y Guainía; Arauca y Casanare; y Valle y Chocó, con la participación de autoridades locales, cámaras de comercio, gremios económicos y operadores
- Se fortaleció la política para el Sosténimiento de la infraestructura de aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales – ASAE, mediante la implementación del artículo 103º del PND, mediante el cual Aerocivil podrá realizar inversiones en Aeropuertos propiedad de las entidades territoriales
- Se continua con el desarrollo de la política de los servicios aéreos esenciales de pasajeros y carga, para incrementar la oferta de servicios en las regiones aisladas del país.
- Adicionalmente se afianzó la relación entre Aerocivil y ANI mediante la coordinación de mesas estratégicas entre ANI – Mintransporte - Aerocivil con el propósito de llevar a cabo conjuntamente y de manera integral los proyectos a desarrollar.

8. INFRAESTRUCTURA - Las decisiones de hoy visionando la infraestructura del mañana en un sistema nacional del espacio aéreo eficiente.

El propósito: dotar al país de infraestructura moderna y acorde con el crecimiento de la demanda. En tal sentido:

- Se llevó a cabo la implementación del Plan de Regularización Integral – PRI, como plan de choque a fin de resolver situaciones críticas, en los contratos de los aeropuertos de Pasto, Leticia, Armenia, San Andrés y Providencia, llegando a la finalización de las obras.
- Se continuó con intervenciones en estos y otros aeropuertos no concesionados tales como: Popayán, Ipiales y Buenaventura, entre otros, en Mejoramiento de la infraestructura.
- Se puso en operación nueva infraestructura aeroportuaria en Ibagué y Yopal.



- Se certificó y puso en operación el ILS del aeropuerto de Pereira.
- Se realizaron obras en los aeropuertos de Puerto Leguízamo (ampliación de la pista), Necoclí y Vigía del Fuerte (construcción pista y cerramiento).
- Se realizaron Estudios y Diseños en los aeropuertos de Vigía del Fuerte y Puerto Leguízamo (obras de plataforma de viraje y adecuación de canales).
- Se construyó la Plataforma de Viraje y se amplió la pista y las franjas de seguridad del aeropuerto de Neiva.
- Se realizaron Estudios y Diseños para construcción y/o ampliación de edificaciones y obras complementarias y se avanza en la construcción y ampliación del aeropuerto de Pitalito.
- Se certificaron los aeropuertos internacionales Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro de Bucaramanga. Estos se suman al Alfonso Bonilla Aragón de Cali (2017), Matecaña de Pereira (2017) y Rafael Núñez de Cartagena (2018).
- Con el propósito de promover la competitividad se está trabajando en el Proyecto para la financiación, diseño, construcción y operación de nuevos tanques de recibo de combustible Jet A1 en el aeropuerto internacional el Dorado con la premisa de no aumentar los costos, buscando la eficiencia del aeropuerto Internacional El Dorado. Se fortaleció la
- En cumplimiento del Proyecto Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional, la Aerocivil ha priorizado aeródromos que serán objeto de Asistencia Técnica, para preinversión, estructuración de proyectos y acompañamiento a las Entidades Territoriales en la búsqueda de fuentes de financiación en función de sus recursos disponibles.
- Se suscribió el Convenio asistencia técnica asuntos aeronáuticos, aeroportuarios y en estructuración de proyectos Fase III a los Municipios: Necoclí, Bahía Solano, Sogamoso, Miraflores, Inírida y Barbosa.
- Asistencia técnica aeronáutica a seis (6) entidades territoriales incluye estructuración de un “proyecto tipo de terminal aérea territorial”.
- Se fortaleció la política para los ASAE, mediante el artículo 103º del PND, por el cual podremos realizar inversiones en aeropuertos propiedad de las entidades territoriales.

9. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL – Una nueva visión de la sostenibilidad integral colocando al centro a la comunidad.

El crecimiento dinámico del transporte aéreo se asocia directamente a un aumento en el impacto ambiental y social de la aviación, que pone en riesgo la sostenibilidad del sistema y plantea desafíos en los compromisos de Colombia para enfrentar el calentamiento global, basados en medidas de compensación basadas en mercados (MBM), mejoras tecnológicas operacionales y la utilización de energías alternativas, cuya utilización mitigue ese impacto; de ahí la importancia de que cada decisión que se tome en la aviación civil conduzca a un futuro sostenible.

La aviación comercial es responsable del 2% de los gases de efecto invernadero generados por la acción humana que se lanzan a la atmósfera y del 3% incluyendo otros gases



contaminantes. A más de lo anterior el número de aviones de pasajeros en 2034 será el doble del que había en 2014 llegando hasta las 35.749 unidades (de las cuales más de 31.000 todavía deben ser construidas).

Por tanto, Aerocivil consciente de estos nuevos desafíos ha encaminado sus esfuerzos a:

- Desarrollar el Plan Estratégico Ambiental del sector, incorporando el CORSIA como elemento integrado de la política ambiental.
- Determinar una Metodología para la evaluación del riesgo con enfoque multiamenaza – Caso Aeropuerto La Florida – Tumaco: Con el fin de determinar los riesgos ocasionados por peligros naturales o antrópicos que afectan la infraestructura aeroportuaria se planteó un ejercicio piloto que permita lograr la disminución de la vulnerabilidad ante las amenazas a las que está expuesta el área de este aeropuerto dada su exposición a diversas amenazas y a las características socio económicas del municipio.
- Actualizar el Plan de Acción de emisiones de CO2 del sector transporte aéreo realizado en el año 2012, en el que Aerocivil diseñó estrategias que permiten la disminución de la huella de carbono a través de acciones como:
 - ✓ La renovación de flota
 - ✓ Actualización aerodinámica
 - ✓ Reducción peso aeronaves
 - ✓ Optimización de la gestión del tránsito aéreo.
 - ✓ Mejores prácticas en la operación en tierra.

Con la actualización de dicho Plan se espera evidenciar los resultados de disminución de CO2 con la implementación de las actividades antes mencionadas.

Por otra parte se tiene previsto:

- Realizar la transición del RAC 34 a RAC 216 – componente atmosférico: Se actualizará el RAC 34, generando directrices para la implementación de acciones sostenibles que permitan mitigar las emisiones de CO2 del sector transporte aéreo.
- Desarrollar grupos de investigación para fortalecer mercados de carbono y biocombustibles: Se prevé crear un grupo de investigación interdisciplinario entre Ministerio de Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, Aerocivil, IATA y operadores aeroportuarios con el propósito de diseñar estrategias que permitan visualizar a partir del año 2020 la cadena productiva de mercados de bonos de carbono a nivel nacional para el sector transporte aéreo.
- Estructurar estrategias para la certificación ambiental: Se están realizando estrategias que contemplan la adecuación de la infraestructura y mejoras en la prestación de los servicios aeroportuarios, que permitan la acreditación en la certificación ambiental ACA (Airports Carbon Accreditation), para medir la huella de carbono de los aeropuertos.
- Elaborar medidas para la adaptación al cambio climático del sector transporte aéreo: Con el objetivo de incorporar e implementar acciones de adaptación para la prevención frente a los riesgos climáticos, actualmente se está elaborando el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres y Adaptación al Cambio Climático para el Sector de Transporte Aéreo, bajo los lineamientos metodológicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible,



Ministerio de Transporte, el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

10. LAS AERONAVES NO TRIPULADAS O TRIPULADAS A DISTANCIA – El reto de integrar la innovación al Sistema Nacional del Espacio Aéreo.

La integración de las aeronaves no tripuladas o tripuladas a distancia ha propuesto un reto al país, en lo que a la generación de mercado y aseguramiento de la seguridad operacional se refiere. Por tal motivo durante la vigencia 2019, se inició un proceso de planeación estratégica que permita entender las necesidades del sector y entender cuáles son las inversiones que deben realizarse, agregando valor para la ciudadanía y la aviación.

Durante la primera mitad del año se realizó un proceso de investigación y formación, en el que se destaca la investigación de servicios de gestión de tráfico para aeronaves no tripuladas (UTM), sistemas de defensa contra UAS (C-UAS), y utilización de UAS en desastres naturales entre otros.

Las distintas disposiciones de las autoridades como la FAA y OACI entre otras, propiciaron que se integrara el proceso colombiano para alcanzar un ambiente de ejecución lo suficientemente claro para la implementación de las tecnologías previamente planteadas.

Teniendo en cuenta las necesidades de los diferentes actores del sector de los UAS, durante el segundo semestre del 2019, se inició entonces un proceso de acercamiento a la comunidad a través de eventos especializados, en los que se identificaron puntos críticos del sector y se desarrolló una planeación para la vigencia 2020.

Dicha planeación permitirá: 1) la ejecución de una campaña de acercamiento y sensibilización del público respecto a la seguridad operacional, 2) la implementación de medidas que aumenten la evaluación y aprobación de operaciones y 3) el desarrollo de estudios que generen un mejor ambiente de entrega para la implementación de las tecnologías anteriormente mencionadas. Estas medidas permitirán ejecutar los recursos del proyecto de una forma más segura, sin afectar el cronograma del mismo, logrando así una mayor certeza y efectividad en su desarrollo.

11. INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO – Encadenamiento productivo de una industria nacional aeronáutica en consolidación.

El transporte aéreo en el mundo ha presentado un desarrollo acelerado y dinámico en las últimas décadas, lo que plantea retos en el fortalecimiento de la cadena de suministro que incluye aeronaves, componentes, fabricantes de materias primas, proveedores de la industria, compañías aéreas y los proveedores de mantenimiento, reparación y revisión, los cuales son la base fundamental para que el crecimiento esperado del transporte aéreo cuente con las herramientas y las capacidades necesarias para que se conviertan en una realidad.



Ante este panorama, el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 definió el eje estratégico de la industria aeronáutica y cadena de suministro para *“Potenciar la industria aeronáutica como un importante proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región y como punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves”*, con el cual la entidad ha logrado, entre otras cosas, la certificación de 3 modelos de Aeronaves Categoría Liviana - ALS, siendo las primeras aeronaves que pueden prestar servicios de fumigación diseñadas, producidas y certificadas en Colombia, así como la certificación de 6 FSTD’s (Dispositivos de entrenamiento de simulación de vuelo), posicionado aún más a Colombia como un HUB respecto a los simuladores.

De igual forma, el Gobierno Nacional ha venido adoptando medidas macroeconómicas y desarrollando un trabajo sistemático para lograr un entorno empresarial competitivo, que fomente la creación de nuevas empresas y estimule el crecimiento de las existentes en las distintas regiones de Colombia. Lo anterior, convirtió la industria aeronáutica de piezas, partes componentes y mantenimiento en un objetivo para el desarrollo de las industrias en movimiento y para promover la transformación productiva de forma activa, logrando la identificación de barreras de crecimiento y la definición de una matriz de trabajo para eliminar en el corto plazo los obstáculos priorizados atribuibles al sector público. Frente a lo anterior, la entidad está comprometida con gestionar alternativas de solución con lo que respecta a la homologación de certificación de productos para fines tanto civiles como militares, en la generación de acuerdos binacionales para posicionar nuestra industria en la región, en la armonización de la reglamentación RAC – LAR para el personal aeronáutico y en Marco Nacional de Cualificaciones de la aviación civil.

Adicionalmente se desarrollará una hoja de ruta para la industria aeronáutica con la que se espera definir los lineamientos necesarios a fin de lograr un reconocimiento de Colombia en el sector aeronáutico productivo, el fortalecimiento del proceso de certificación de productos aeronáuticos de la región, y se abran nuevas oportunidades para el desarrollo industrial nacional, no solo en el sector aeronáutico sino a nivel de los sectores complementarios, teniendo en cuenta que hoy el transporte aéreo se ha convertido en un motor de desarrollo de la economía a nivel mundial.

12. DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR – Para cada profesión hay espacio en la aviación.

La articulación y eficiencia de los actores que intervienen en el fomento del desarrollo integral y sostenible del Talento Humano para el Sector Aeronáutico, requiere la consolidación y armonización de la tríada Estado-Industria-Academia orientada a cerrar las brechas del sistema de Gestión de Talento Humano y lograr atender las necesidades que demanda el desarrollo del Sector Aeronáutico en Colombia al 2030.

En ese sentido el Marco Nacional de Cualificaciones para el Sector Aeronáutico, como instrumento para el desarrollo, clasificación y reconocimiento de competencias necesarias en el desarrollo laboral de la aviación civil, se constituye en elemento esencial para el



fortalecimiento de la oferta educativa del sector, bajo el liderazgo del Ministerio de Educación Nacional y la Aeronáutica Civil.

Por otra parte, para consolidar la investigación en los campos aeronáuticos y aeroespaciales, se está trabajando en el desarrollo de productos de investigación que contribuyen al desarrollo tecnológico e innovación en la industria Aeronáutica y en el desarrollo del Talento Humano y se continúa con la gestión del Trámite para la Obtención de Registro Calificado en 1 Tecnología-IES y la promoción de la suscripción de convenios con entidades extranjeras, para propiciar el intercambio de experiencias y conocimientos.

13. LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD - Una gestión institucional fortalecida con vocación al usuario en entorno digital.

La Entidad ha sustentado su actuar misional, en la determinación de un octavo eje de transformación institucional a la modernidad, como soporte y apoyo transversal fundamental al desarrollo del plan 2030. Este eje se ejecuta a través siete (7) subsistemas que recogen el actuar institucional en: Talento humano, Estructura, Capacitación entrenamiento, procesos, Tecnologías de la información, control interno, y política anticorrupción.

Con el desarrollo de este eje se busca:

- Determinar la línea de acción a seguir por la Institución como organización de tal forma que encaje dentro del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.
- Examinarnos desde la estructura, los macroprocesos, procesos y procedimientos para transformarnos en una institución más robusta, eficiente, innovadora y ligera.
- Desarrollar las políticas de gestión y desempeño en las dimensiones de la gestión del talento humano, el servicio al ciudadano, el gobierno digital, la gestión documental, el control interno, la transparencia, acceso a la información y lucha contra la corrupción.
- Explorar los riesgos del entorno y los internos asociados a la ejecución del Plan de Acción.

El Plan de Acción de este eje se formuló mediante un ejercicio participativo de las diferentes áreas de la Entidad a fin de realizar un Diagnóstico de la situación de los Subsistemas a través de la construcción de una matriz DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas, Amenazas).

El desarrollo de lo anterior permite que los comités institucionales de gestión y desempeño realicen su seguimiento a los Planes Estratégicos Institucionales, Planes de Acción anual y a las acciones y estrategias adoptadas para la operación del MIPG.



14. LAS PETICIONES DE LA COMUNIDAD

14.1 La Licencia al personal

Entre las inquietudes recurrentes que llegan a la secretaría de seguridad Operacional y de la Aviación Civil, se encuentran las relacionadas con las licencias al personal aeronáutico por demoras en entregas, trámites, canales de comunicación, entre otras.

De manera general, es importante aclarar que el Grupo de Licencias al Personal tiene una gran interacción con los usuarios del sistema aeronáutico nacional, pues es a través de este canal único de atención donde se gestionan más de 60.000 licencias a nivel nacional, así como los requisitos para mantenerlas vigentes (chequeos de pericia, verificaciones de la competencia, nuevas habilitaciones, etc.).

Por la simple proporción de partes interesadas en este proceso, se justifica que existan más solicitudes en torno al proceso de licencias que a cualquier otro proceso en la entidad. Adicionalmente, la interacción de los múltiples actores (Grupo de licencias, Dirección de Investigación criminal e Interpol, Subdirección General, Dirección de informática, usuario, empresa de mensajería, etc), hace que la sincronía de las acciones para entregar un servicio efectivo, sea probado en cada solicitud.

Dentro de los aspectos a resaltar en la gestión del grupo de licencias se encuentran:

- Con la realización 100% del proceso de registro y biometrías en línea (proceso completado en el 2019), los usuarios NO deben acercarse personalmente a la UAEAC para adelantar tramites de su licencia (se realiza a través de la página web). No obstante, lo deben hacer para presentar exámenes teóricos.
- Actualmente se encuentra en proceso de PRUEBAS FINALES Y CORRECCIÓN DE PRODUCTO NO CONFORME la emisión de la licencia digital (enviada vía correo electrónico). Se emitirán licencias en formato digital y digital + físico. En este orden de ideas, se reducirán considerablemente los tiempos de gestión de las licencias. Se espera tener implementada la licencia digital en diciembre de 2019.
- Se mejoraron los procesos y a través de un análisis de costos, se lograron reducir las tarifas de la gestión de las licencias al menos un 50% (costo final para el usuario). Estas nuevas tarifas entrarán en vigencia una vez se implemente la licencia digital.
- En la actualidad, SI LA DOCUMENTACIÓN ES CORRECTA, la evaluación de una licencia (tramite interno grupo de licencias al personal), demora en promedio 6 días hábiles, los exámenes teóricos, presentados a través del sistema élite, se pueden programar dentro de la misma semana, las biometrías son gestionadas dentro de los tres días de recibo de la solicitud. Existen deficiencias en el registro de horas de los pilotos asociados al sistema SIGA y la migración de la información.
- A fin de mejorar los canales de comunicación con el usuario, se implementaron los correos electrónicos: pel.verification@aerocivil.gov.co - biometrias@aerocivil.gov.co
- La Entidad ha avanzado en la digitalización del proceso, de forma que ofrece los servicios de expedición, duplicados y convalidación de licencias - Registro de bitácora -



Certificación de horas de vuelo: lo anterior busca agilizar las actuaciones frente a la entidad; el tutorial se puede observar en el siguiente link:

<https://m.youtube.com/watch?v=QBwgmE6Kmek>

14.2 Trámite del concepto técnico de evaluación de obstáculos por altura, interferencias radioeléctricas y usos del suelo.

Evidentemente el desarrollo del territorio conlleva una mayor demanda de este tipo de trámite, una estrategia de la Entidad es trabajar de mano con el territorio en los planes de ordenamiento Territorial, buscando que en estos se incluya el establecimiento de superficies libres y limitadoras de obstáculos como prerrequisitos para la autorización de alturas en áreas de influencia del aeródromo - Zona despejada de obstáculos (OFZ) - Zona Libre de Obstáculos y en general las alturas de las construcciones en las áreas de influencia de los aeródromos o helipuertos, incluyendo los edificios, bodegas, hangares sencillos, línea de hangares, líneas de alta tensión, terminales de carga, fábricas, bodegas, silos y construcciones en áreas de servidumbre Aeroportuaria y Aeronáutica y las que por su actividad puedan llegar a constituirse en un obstáculo, o generar la presencia de aves.

Por otra parte, la entidad está trabajando en agilizar este trámite, se espera que en el 2020 podamos establecer un sistema de seguimiento a los trámites realizados como un esfuerzo hacia la digitalización del mismo.

Todos los trámites como política de gobierno están en el marco de Vive Digital, y se constituye en el plan de tecnología para los próximos cuatro años en Colombia, que busca que el país dé un gran salto tecnológico mediante la masificación de Internet y el desarrollo del ecosistema digital nacional.

El Plan responde al reto de este gobierno de alcanzar la prosperidad democrática gracias a la apropiación y el uso de la tecnología. Vive Digital le apuesta a la masificación de Internet. Está demostrado que hay una correlación directa entre la penetración de Internet, la apropiación de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), la generación de empleo y la reducción de la pobreza. El plan Vive Digital conlleva entonces importantes beneficios sociales y económicos, los que se esperan deriven para la aviación civil.

14.3 La atención al ciudadano

El servicio al ciudadano, es un fin esencial del Estado. El artículo 2° de la Constitución Política de 1991 resume una visión presente en todo el texto, al tiempo que vincula la prosperidad general y la realización de todos los principios, derechos y deberes constitucionales con el buen servicio prestado por el Estado a sus asociados, al darles a todas estas declaraciones la misma fuerza jurídica y política.

La Aerocivil tiene conformado el Grupo de Atención al Ciudadano el cual tiene entre sus funciones la de recibir las quejas y los reclamos que ingresen a la entidad por los diferentes medios, ofreciendo un servicio garantizando la efectividad de los derechos y deberes de los ciudadanos y facilitando la participación ciudadana.



14.4 Los Tips del transporte aéreo

La Aerocivil en su rol de Autoridad y Prestador de Servicios a la Navegación Aérea frente a sus principales clientes, las empresas de transporte aéreo y los usuarios del servicio, es objeto de diferentes solicitudes y consultas de la comunidad por los canales de atención al ciudadano o por las redes sociales.

En el año 2019 las inquietudes recurrentes se centraron especialmente en temas como: Prestación del servicio de transporte aéreo frente a faltas recurrentes de los operadores, diferencia entre la función de vigilancia y sanción de la SuperTransporte y la Aerocivil, estado de procesos sancionatorios, nuevas rutas y falta de rutas en algunos aeropuertos, y problemas de Sobredemanda o sobreventa, inherentes a las funciones que desempeña la Oficina de Transporte Aéreo.

Con relación a las PQRSD recibidas por el Grupo de atención al ciudadano, de un total de 33.228 PQRSD, la Dirección de Estándares de Vuelo registró el 39%, Dirección de Infraestructura Aeroportuaria 16%, Oficina de Transporte Aéreo, 15%; Dirección de Servicios a la Navegación Aérea 11%, Dirección de Talento Humano, 5%, Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, Oficina de Registro y la Oficina de Comercialización e Inversión, cada una el 4%; por su parte la Dirección de Servicios Aeroportuarios el 2%.

El Grupo de Atención al usuario de la Oficina de Transporte Aéreo, realizó 12.160 intermediaciones logrando arreglos directos y casos de éxito frente a usuarios del transporte aéreo en virtud de la vigilancia que ejerce esta Oficina, sobre la aplicación del contrato de transporte.

15. LA INFORMACIÓN AL ALCANCE DEL USUARIO

15.1 Las estadísticas del transporte aéreo

Con el ánimo de contribuir con la industria aérea y mantener al ciudadano informado sobre las estadísticas que se obtienen en el ejercicio de las diferentes actividades de la aviación civil, Aerocivil coloca a disposición del público las estadísticas del transporte aéreo en Colombia en sus diferentes modalidades.

Es así como se dispone de información relacionada con el desempeño del transporte aéreo: informes mensuales de pasajeros, carga, boletines financieros, estudios y publicaciones, bases de datos de la información, datos sobre la calidad del servicio de transporte aéreo, así como informes trimestrales del comportamiento y crecimiento de la aviación.

15.2 Los derechos y deberes del ciudadano

La Aerocivil en procura de mejorar el servicio, resguardar los derechos de los usuarios de transporte aéreo y al mismo tiempo generar conciencia sobre las obligaciones de los mismos, expidió la Resolución No 04498 del 15 de noviembre de 2001, la cual establece las normas que deben ser cumplidas por el viajero y el transportador.



En cumplimiento de esa norma realiza divulgación permanente sobre los derechos y deberes de los usuarios de transporte aéreo a través de las redes sociales, en aspectos como retracto, desistimiento, compensaciones por incumplimiento de las aerolíneas, atribuibles a las mismas, afectaciones del vuelo y equipaje.

16. ESPACIOS DE PARTICIPACION CIUDADANA

La Aerocivil cuenta con diferentes canales de comunicación y mecanismos de participación ciudadana que le permite a la comunidad aeronáutica y al público en general establecer contacto directo con la Entidad para conocer información relativa a su actividad misional

Presencial: En las diferentes sedes de la Entidad.

Telefónico: a través del pbx 4251000

Correo electrónico: contacto@aerocivil.gov.co

Página web: www.aerocivil.gov.co

17. AVANCES Y CIFRAS DE LA GESTION

Mediante la expedición del Decreto 2467 de diciembre de 2018 “por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2019, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos”, le fueron asignados a la Aerocivil recursos para la presente vigencia de 2019 por valor de \$1.510.490 millones, de los cuales el 59.6% corresponde a Inversión, 40.3% a Funcionamiento y 0.10% al Servicio de la Deuda.

Distribución Presupuesto Aerocivil 2019 (Millones de pesos)

CONCEPTO	APROPIACIÓN	% DE PARTICIPACIÓN
INVERSIÓN	900.715	59,6%
FUNCIONAMIENTO	608.459	40,3%
DEUDA PÚBLICA	1.316	0,1%
TOTAL, GENERAL	1.510.490	100

Fuente: Oficina Asesora de Planeación

En inversión, la reformulación de los proyectos llevó a la entidad a pensar en unidades funcionales integrales, de gestión y de resultados, donde el alcance de cada proyecto articula y engrana todo lo pertinente con la seguridad operacional, desde como prestador de servicios, Autoridad e Investigación de Accidentes e Incidentes. Al igual, la atención a todas las necesidades priorizadas en cada uno de los aeropuertos en cumplimiento de normas nacionales e internacionales

18. APORTES A LA IGUALDAD DE GENERO Y EMPODERAMIENTO DE LA MUJER

A partir de las acciones estipuladas en la Resolución para la implementación de la política pública de equidad de género en el sector Transporte, se alcanzaron entre otros, los siguientes logros:



- Divulgación de la campaña digital sobre Violencias Basadas en Género, del 25 de febrero al 8 de marzo de 2019.
- Realización del Conversatorio Derechos Humanos de la Mujer y Prevención de Violencias de Género en alianza con la Secretaría Distrital de la Mujer, en el marco de la conmemoración del Día Internacional de la Mujer, 8 de marzo de 2019, 20 participantes.
- Socialización a la comunidad aeronáutica de la Resolución No.2830 de julio 2019 mediante la cual se conforma el Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte, agosto de 2019.
- Realización del Curso Acción y Género en alianza con la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP, 14 y 20 de agosto de 2019, 20 participantes.
- Conformación del Grupo de Reflexión y Equidad de Género de la Aerocivil, 20 de agosto de 2019, 20 participantes.
- Organización del seminario Participación Ciudadana en alianza con la Escuela Superior de Administración Pública – ESAP, 25 y 27 de septiembre de 2019, 40 participantes.
- Realización del seminario Marco de Actuación del Servidor Público con perspectiva de Derechos Humanos: Trata de personas, en alianza con la Defensoría del Pueblo, 11 y 12 de septiembre de 2019, 40 participantes.
- Propuesta para el sector transporte del desarrollo e implementación de la ONU MUJERES: Training Centre UNWOMEN.ORG, 20 de septiembre de 2019. Desarrollo del Proyecto: El rostro femenino del Sector Transporte

Por otra parte, con el objetivo de promover la equidad de género y el empoderamiento de la mujer en el desarrollo estratégico del sector aéreo y crear conciencia en las jóvenes y mujeres de las oportunidades de crecimiento personal y profesional en el sector aeronáutico, se realizó en el mes de noviembre del presente año el Primer Encuentro de Mujeres de la Aviación, con una visión a 2030.

En este Encuentro se reflexionó sobre las perspectivas y desafíos en el ámbito nacional e internacional para las mujeres en la aviación, por ello se centró en el liderazgo y la transformación.

Es así como transformación se entiende como un componente de cambio y adaptación en la búsqueda de un equilibrio entre la tradición de aquello que se viene haciendo y la innovación, acompañado de una renovación, criterios ampliamente debatidos alrededor de la aviación y el papel que debe generar a la mujer en esta actividad.

Entendiendo estos conceptos de liderazgo, transformación, renovación y entorno, el Encuentro avanzó orientado al contexto empresarial, de forma tal que se incorporan los elementos de la administración y la logística necesarios para el desarrollo de la aviación en el liderazgo y concepto propio de la gestión, para lo cual debe existir un enfoque de la mujer y del género en el desarrollo de las distintas actividades de la aviación, desde la academia hasta los 7 elementos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030. Esa forma de ver el tema permite entonces entender para cada uno de los elementos estratégicos, pero especialmente para aquel relacionado con el talento humano, en el sentido de avanzar en la reducción de la brecha de género en el sector aeronáutico como un elemento primordial esencial de



cambio y de adaptación a los nuevos entornos y megatendencias de una industria como la del transporte aéreo en constante transformación.

Se concluyó que la industria aeronáutica tiene el gran compromiso de generar políticas y estrategias que permitan direccionar, planificar y generar conciencia aeronáutica de cara a las falencias que marcan diferencias y dificultan la sana competitividad de la mujer.

Por otra parte, desde la Extensión y la Proyección Social, la Aerocivil desarrolla el Taller Meteo, actividad recreativa y formativa dirigida a niños y adolescentes entre los 7 y 15 años, de esta forma se posibilitan escenarios para el reconocimiento y enaltecimiento de los valores y desempeños de los hombres y mujeres de nuestra Entidad, así como el fortalecimiento de nuestra Identidad Institucional.

19. CONCLUSIONES Y FINALIZACIÓN DE LA AUDIENCIA

El transporte aéreo juega un papel determinante en el crecimiento de la economía del País, de tal manera que la mirada a futuro sobre su posicionamiento en el sector depende en parte de la implementación de políticas públicas que propicien la materialización de sus objetivos. El crecimiento en la demanda de pasajeros y de carga exige un desarrollo de la infraestructura acorde tanto en su expansión física como en la provisión de servicios, y el mejoramiento en la conectividad entre sí y con el resto del mundo, se convierten en elementos críticos, en un contexto nacional e internacional cada vez más competitivo.

La aviación civil colombiana cuenta con una institucionalidad sólida, integrada y fortalecida, cumpliendo un rol estratégico y un excelente desempeño en su misión de autoridad, vigilancia técnica y económica, armonizando sus funciones como prestador de servicios y unidad de investigación de accidentes, en una única organización que está presente en el ámbito nacional e internacional.

Lo anterior le ha permitido lograr los más altos estándares de seguridad operacional y de la aviación civil, señalados por el ente rector internacional OACI y la FAA de los EEUU, y por supuesto en el cumplimiento de lo señalado en el Libro V del Código de Comercio y demás normas nacionales.

La conectividad per se implica una mayor integración de los mercados nacionales e internacionales tanto de carga como de pasajeros, propicia el desarrollo económico y tiene efectos considerables en el comercio, el turismo y la calidad de vida de la población, entre otros.

El desarrollo de la infraestructura aeronáutica y la conectividad, deben disponer de un marco regulatorio e institucional sólido que genere confianza en el sector, que promueva la competitividad, impulse el crecimiento de la industria y afiance la gestión del conocimiento y desempeño del talento humano.



La facilitación en los aeropuertos basada en la simplificación, unificación y armonización de procesos y estandarización de procedimientos, así como el fortalecimiento de las comunicaciones y flujos de información; y la aplicación de mejores prácticas en seguridad operacional (safety) y seguridad de la aviación civil (security), en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector, serán necesarias para alcanzar las metas y objetivos propuestos en el presente Plan.

La Implementación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como instrumento formulador de la política de transporte de la Aviación Civil en Colombia durante los próximos años asegura el desarrollo eficiente, ordenado y seguro de la aviación civil colombiana.

De la misma manera la continuidad en el desarrollo y ejecución del Plan de Navegación Aérea – PNA COL como instrumento de planificación de los servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios, alineado al Plan Mundial de Navegación Aérea – GANP, fortalece el cumplimiento de las funciones de Aerocivil en el sector.

Con el desarrollo del Proyecto de Servicios Aéreos Esenciales se robustecerá el acompañamiento y apoyo a las Entidades Territoriales, para que asuman de manera responsable las inversiones en esos aeropuertos mediante las diferentes formas de financiación propuestas por el Gobierno Nacional.

La permanente actualización de los Planes Maestros de los aeropuertos permitirá ajustar las estimaciones de demanda y todo el ejercicio de análisis de capacidad y niveles de servicio, base fundamental para reformular los Planes de inversión en los aeropuertos.

El fortalecimiento de la Autoridad y el control de la Aeronáutica Civil, se constituye en un punto fundamental pues conlleva necesariamente que Aerocivil maneje sus propios recursos. En ese sentido es necesario trazar lineamientos de política orientados a asegurar que los recursos generados por la aviación civil, se inviertan en el sector de transporte aéreo, para financiar, entre otros, el déficit de gastos de personal y gastos generales.

El tema del relevo generacional se constituye en un gran reto para el desarrollo del Talento Humano en el sector aeronáutico. Es necesario el trabajo de todos para efectivamente gestionar el conocimiento que permita lograr ese desarrollo integral y sostenible del Talento Humano en el sector. Importantísimo es trabajar sobre la base de la tríada que marca el sendero que se debe seguir para continuar manteniendo y fortalecer la articulación entre el Estado, la Academia y la Industria. Este relevo generacional se debe basar en esa experticia del personal que está actualmente trabajando en el sector, que debe ser llamado a la academia para que, en un gran plan de contingencia, se generen espacios de transferencia del conocimiento y de la experticia a estas nuevas generaciones.

La OACI en el programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación, hace ese llamado y plantea el tema de relevo generacional sobre la base del fortalecimiento del bilingüismo y, ante todo, del reto que plantean las nuevas tecnologías y la automatización que están marcando hoy por hoy el sector del transporte aéreo.



Se reitera la importancia de que ese capital que hoy se tiene en la industria, pueda llegar a la academia para generar no solamente un conocimiento desde los temas de la presencialidad en el aula de clase sino también en el entrenamiento en el puesto de trabajo bajo ese modelo dual que es el que marca la formación por competencias que son los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional en el marco de la formación inicial y las recurrencias del personal aeronáutico.

