

2016011697

Bogotá D.C., 5 de mayo de 2016

Coronel

LUIS CARLOS CORDOBA AVENDAÑO

Director General (E)

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Ciudad.-

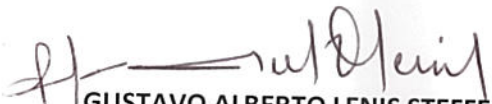
Asunto: Informe de Gestión expuesto en los términos de la Ley 951 de 2005.

Respetado Coronel Luis Carlos:

En atención a lo previsto en la ley 951 de 2005, en la Resolución N° 5674 de 2005 y en la Circular 11 de 2006 proferidas ambas por la Contraloría General de la República, y en la Directiva N° 0006 de 2007 de la Procuraduría General de la Nación; me permito rendir informe de la gestión realizada durante el tiempo que estuve asignado a la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, cargo que desempeñé desde el día 8 de abril de 2014 y hasta el día 19 de abril de 2016.

Sea esta la oportunidad para desearle éxitos en su gestión al frente de la Entidad que lidera la aviación civil en Colombia.

Cordialmente,



GUSTAVO ALBERTO LENIS STEFFENS

ACTA DE INFORME DE GESTIÓN
(Ley 951 de marzo 31 de 2005)

1. DATOS GENERALES:

A. NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE QUE ENTREGA	GUSTAVO ALBERTO LENIS STEFFENS
B. CARGO	DIRECTOR GENERAL
C. ENTIDAD	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
D. CIUDAD Y FECHA	BOGOTÁ D.C., 25 DE ABRIL DE 2016
E. FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN	8 DE ABRIL DE 2014
F. CONDICIÓN DE LA PRESENTACIÓN	RETIRO <u>X</u> SEPARACIÓN DEL CARGO <u>—</u> RATIFICACIÓN <u>—</u>
G. FECHA DE RETIRO, SEPARACIÓN DEL CARGO O RATIFICACIÓN	19 DE ABRIL DE 2016

2. INFORME DE LA GESTIÓN:

2.1 GENERALIDADES

El Decreto 260 de 2004 establece en el artículo 9° las siguientes funciones para la Dirección General de la UAEAC:

1. Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición e implementación de políticas, planes, programas y proyectos del modo de transporte aéreo.
2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro del plan global del transporte, propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
3. Planear, dirigir, administrar y aplicar las políticas particulares de la aeronáutica civil y del modo de transporte aéreo y promover su desarrollo sectorial.
4. Expedir los reglamentos y demás disposiciones necesarias para el desarrollo de la aviación civil y del modo de transporte aéreo.
5. Coordinar y dirigir las acciones de la oficina del Agregado Aeronáutico ante la Organización de Aviación Civil Internacional.
6. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que propendan por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo.
7. Evaluar y controlar programas y proyectos de mercadeo y comercialización encaminados al desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo, orientándolo a la facilitación del transporte aéreo nacional e internacional.

opt

8. Fijar tasas y derechos, conceder autorizaciones, aplicar sanciones y expedir los demás actos que regulan la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL y el modo de transporte aéreo.
9. Suscribir los contratos estatales y comerciales y demás actos necesarios para el desarrollo de sus funciones.
10. Delegar, cuando fuese necesario, la definición de acuerdos para el desarrollo del modo de transporte aéreo, de conformidad con la normatividad vigente.
11. Coordinar con el Ministerio de Transporte el establecimiento de las políticas y criterios para procesos de descentralización institucional.
12. Vigilar, evaluar y controlar el funcionamiento de los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados para garantizar una operación ágil y segura.
13. Desarrollar en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones y convenios sobre aviación civil con entidades nacionales, extranjeras u organismos internacionales.
14. Dirigir la marcha organizacional de la institución, conformar las áreas de gestión, grupos de trabajo y asignar el personal teniendo en cuenta la estructura y las necesidades de servicio.
15. Velar por el bienestar social laboral y promover el desarrollo del talento humano de acuerdo con las normas vigentes establecidas para su administración.
16. Dirigir y coordinar las comunicaciones internas y externas de la entidad.
17. Velar por la consecución, suministro e inversión de recursos para la prestación de servicios.
18. Representar judicial y extrajudicialmente a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL, en los procesos que se instauren en su contra y que esta deba adelantar.
19. Presentar al Consejo Directivo las modificaciones de estructura, planta de personal de la entidad y los demás asuntos de competencia de este.
20. Conocer y fallar en segunda instancia los procesos disciplinarios que se adelanten contra los servidores públicos de la entidad.
21. Las demás que le correspondan de acuerdo a la naturaleza de la dependencia y le atribuya la ley.

Con el fin de abordar el cumplimiento de dichas funciones, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil está conformada orgánicamente de la siguiente manera:

En el ámbito internacional se gestionó la suscripción de Memorandos de Cooperación, Acuerdos de Cooperación Técnica Multinacional, Memorandos de Entendimiento, Acuerdos de Cooperación Técnica Multinacional, con organismos internacionales y autoridades de aviación civil, tales como, la Dirección General de Aviación Civil de Francia (DGAC), Emiratos Árabes y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para el fortalecimiento de los servicios aeronáuticos en las operaciones áreas, aeropuertos, servicios de navegación aérea, investigación de accidentes e incidentes de aviación, expedición de certificaciones multinacionales a organizaciones de

mantenimiento de aeronaves y certificaciones de inspectores multinacionales, como una respuesta efectiva a la globalización, el crecimiento de la industria y el liderazgo en la región .

Se llevaron a cabo misiones de expertos internacionales de la OACI, para planificación de aeródromos, Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC-FAL), vigilancia de los volcanes en aerovías internacionales (IAVW), ATM, gestión de información aeronáutica y meteorología aeronáutica y se efectuaron visitas a aeropuertos y aerolíneas por parte de la Administración de Seguridad en el Transporte (TSA) de Estados Unidos, para el reconocimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Carga (NCSP).

De igual forma se obtuvo la asistencia técnica con apoyo de expertos de la Agencia Coreana NIPA y la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA), en temas de Gestión Ambiental y Seguridad Operacional y se gestionó la consecución de apoyo con recursos humanos través del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), de la Organización Internacional de Aviación Civil.

A su vez, se realizaron 22 eventos de capacitación nacional especializada para las áreas misionales de la Entidad, con expertos internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), beneficiando 407 de funcionarios de la UAEA y se tramitó la participación en 68 diferentes reuniones internacionales con la asistencia de 101 funcionarios de la entidad, logrando el posicionamiento del Estado en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

En relación con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), se estructuraron de Planes de Acción Correctivos (CAPs), puestos a consideración de la OACI, para la respectiva verificación, validación y cierre de los hallazgos y en cuanto al Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) se suscribió el Plan de Mejoramiento del Estado en coordinación con la Sección de apoyo a la implantación y desarrollo – Seguridad de la aviación (ISD-SEC) de la OACI.

1.2. Plan de navegación aérea

El Plan de Navegación Aérea es el instrumento de planificación y desarrollo de los servicios aeroportuarios y la navegación aérea, que responde a las necesidades del transporte aéreo nacional e internacional. La vigencia del documento recientemente elaborado va desde el año 2010 y se extiende hasta el 2026.

El mencionado plan consta de tres volúmenes, a saber: volumen I, requerimientos operacionales; volumen II, instalaciones y servicio; y volumen III, regulación. En el mes de junio del 2014 fue actualizada y publicada la versión 7 del volumen I. En diciembre de 2014 se publicó la versión 1 del volumen III y el volumen II fue actualizado durante el mes de diciembre del año 2015.

1.3. Feria aeronáutica:

Como exitosa fue calificada la séptima edición de F-AIR COLOMBIA 2015 que se encuentra catalogada como la segunda feria más importante de Latinoamérica. La versión más reciente tuvo

off

lugar en el aeropuerto José María Cordova de Rionegro en mes de julio del año 2015 y reportó los siguientes resultados: 244 expositores; 80 aeronaves en exhibición; 27 shows aéreos; 52.056 visitantes; 381 medios de comunicación asistentes con publicaciones en Free Press con un valor estimado de \$6.456.849.237; 32 Conferencias y seminarios; 672 citas de negocios realizadas, con una expectativa de negocios a un año de USD \$66.000.000; 2 aeronaves comercializadas por valor de USD \$21.000.000.

2. Oficina Asesora de Planeación

Con ayuda del trabajo de esta área, se llevó a cabo el control presupuestal de los recursos encargados a la Entidad, se establecieron políticas claras de evaluación de proyectos estructurados por otras áreas y se adelantaron los procesos de planeación estratégica y replanteamiento del sistema interno de gestión de calidad. Durante el periodo de gestión que se sustenta, se dio cumplimiento a todas las disposiciones legales que establecen la estructuración y envío a diversas entidades del Gobierno Nacional de las políticas y metas de la UAEAC en materia presupuestal y para efectuar seguimiento a los planes estratégicos institucionales.

2.1. Ejecución presupuestal:

Al inicio de la vigencia fiscal 2014, la Entidad contó con recursos apropiados por \$921.685.75 millones. En el transcurso del año se hizo una reducción de \$36.862.197,093 (5.8%), quedando una apropiación definitiva de Inversión de \$596.751.8 millones y presupuesto total de \$884.823.6 millones. La ejecución fue del 91% a nivel de compromisos y un 83% a nivel de obligaciones, según se detalla a continuación:

RESUMEN EJECUCION VIGENCIA 2014						
	APROPIACION VIGENTE 2014	APROPIACION BLOQUEADA (APLAZAMIENTOS)	EJECUCION PRESUPUESTAL SIIF Diciembre 31 de 2014			
			COMPROMISOS	%	OBLIGACIONES	%
TOTAL INVERSION	596.752	52.797	527.250	88%	460.478	77%
TOTAL FUNCIONAMIENTO	287.187	0	272.896	95%	269.629	94%
FUNCIONAMIENTO - INVERSION	883.939	52.797	800.146	91%	730.107	83%

En esta vigencia, el proyecto de construcción de calles de rodaje del aeropuerto El Dorado tuvo una reprogramación de recursos por valor de \$ 52.797 millones. Dicha reprogramación no fue ajustada en la apropiación de la vigencia, pero sí fue autorizada por el Ministerio de Hacienda. Descontando este valor la ejecución del presupuesto de inversión ascendió al 84% en obligaciones y respecto del presupuesto total se ubicó en 88%.

off

Vigencia 2015:

Para el año 2015 fueron inicialmente asignados a la Entidad recursos por valor de \$1.113.000 millones. Luego de realizados los incrementos y decrementos posteriores, se obtuvo un presupuesto definitivo de \$1.086.510,9 millones (incluyendo deuda).

Al cierre presupuestal de esa vigencia, la Entidad presentó una ejecución del 96.1% a nivel de compromisos y un 81.6% a nivel de obligaciones, según se detalla a continuación:

	APROPIACION VIGENTE	COMPROMISOS	%	OBLIGACIONES	%
TOTAL INVERSION	782.900	750.172	96%	593.927	76%
TOTAL FUNCIONAMIENTO	302.230	293.331	97%	291.912	97%
FUNCIONAMIENTO - INVERSION	1.085.130	1.043.503	96%	885.839	82%

Vigencia 2016:

Mediante Decreto 2550 de diciembre de 2015 fueron asignados a la Entidad recursos por valor de \$937.737 millones (incluyendo deuda), para la vigencia 2016.

Al 31 de marzo de 2016 el cierre presupuestal de la Entidad presenta una ejecución del 64% a nivel de compromisos y un 16% a nivel de obligaciones, según se detalla a continuación:

RESUMEN EJECUCION VIGENCIA 2016						
	APROPIACION VIGENTE 2016	APROPIACION BLOQUEADA (APLAZAMIENTOS)	EJECUCION PRESUPUESTAL SIIF Marzo 31 de 2016			
			COMPROMISOS	%	OBLIGACIONES	%
TOTAL INVERSION	604.575	20.624	485.264	80%	59.881	10%
TOTAL FUNCIONAMIENTO	332.153	650	110.083	33%	90.448	27%
FUNCIONAMIENTO - INVERSION	936.728	21.274	595.347	64%	150.329	16%

Las reservas constituidas para la vigencia actual, ascienden a 158.035 millones y a 31 de marzo la ejecución de las mismas se encuentra en un 13%.

off

RESUMEN EJECUCION RESERVAS 2015				
	RESERVAS 2015	EJECUCION PRESUPUESTAL SIIF Marzo 31 de 2016		
		OBLIGACIONES	%	PAGOS
TOTAL INVERSION	156.601	19.691	13%	13.653
TOTAL FUNCIONAMIENTO	1.435	554	39%	554
FUNCIONAMIENTO - INVERSION	158.035	20.245	13%	14.207

2.2. Plan estratégico institucional

En sesión del Comité Directivo del 18 de enero de 2016 se impartió aprobación a un nuevo Plan Estratégico Institucional que contiene la misión, la visión, los valores, los principios, los objetivos y los indicadores estratégicos para verificar el cumplimiento de los fines a cargo de la Entidad. Dicho plan está compuesto por los siguientes objetivos:

- Objetivo 1. Mejorar los niveles de seguridad operacional del transporte aéreo.
- Objetivo 2. Mejorar la eficiencia e incrementar la capacidad de los servicios a la navegación aérea y de los servicios aeroportuarios.
- Objetivo 3. Mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación civil.
- Objetivo 4. Minimizar los impactos negativos que puede generar el transporte aéreo sobre el medio ambiente y los recursos naturales.
- Objetivo 5. Fomentar la cobertura y el crecimiento de la aviación civil.
- Objetivo 6. Fortalecer la gestión y eficiencia institucional.

2.3. Plan anticorrupción y de atención al ciudadano

Dando cumplimiento a las disposiciones legales vigentes, en el portal WEB de la Entidad se encuentra publicado el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, tal como lo establece el Decreto 2482 de 2012. Interesados en asegurar la implementación de este plan, la Entidad contrató capacitación para los funcionarios y se publicó el Mapa de Riesgos de Corrupción en los canales virtuales, con el fin de que los diferentes líderes de procesos puedan gestionar el riesgo de forma más eficiente.

El Grupo de Atención al Ciudadano y Atención al Usuario participó en las Ferias Nacionales de Servicio al Ciudadano, a través de los actos públicos organizados por el Departamento de Planeación Nacional como espacio para exponer los componentes de la gestión y los servicios ofrecidos por la Entidad.

opt

Con el fin de fortalecer los procesos de rendición de cuentas de Unidad, el 17 de diciembre de 2015 se realizó una Audiencia Pública de Rendición de Cuentas Sectorial, la cual fue transmitida por RTVC-Sistema de Medios Públicos, con el fin de llegar a la mayor parte de los ciudadanos del país.

Finalmente y nuevamente en cumplimiento de las disposiciones legales existentes, se publicó la resolución No. 912 del 6 de abril de 2016, mediante la cual se adoptó la Política para la Administración y Gestión de Riesgos de Corrupción en la Entidad.

2.4. Sistema de gestión de calidad

En coordinación con la Subdirección General y a través del apoyo del Equipo MECI-CALIDAD de las Direcciones Regionales, se amplió la cobertura del Sistema Integrado de Gestión a 55 de los 65 aeropuertos del país, correspondiente al 85% de la muestra. Paralelamente la firma *I Solution* puso en producción el nuevo módulo de riesgos-DAFP, incorporando las disposiciones establecidas en la normatividad vigente.

En el marco del mejoramiento continuo de los Sistemas Integrados de Gestión MECI y de Gestión de la Calidad y con una clara estrategia de racionalización, se finalizó en el mes de junio de 2015 el trabajo de la optimización del mapa de procesos, obteniendo una disminución de los mismo que pasaron de 43 en contraste con los 55 que existían anteriormente.

Finalmente, se realizó el cierre de no conformidades abiertas por la Oficina de Control Interno y que fueron detectadas en las auditorías de los años 2012-2013 y 2014, pasando de 250 a 48 hallazgos vigentes. Así mismo, el 17 de diciembre de 2015 se llevó a cabo la revisión por parte de la alta Dirección del Sistema Integrado de Gestión de calidad.

3. Oficina de Transporte Aéreo

La actividad desarrollada a través de esta oficina fue objeto de particular interés durante el periodo de gestión que se analiza, pues desde un primer momento se vislumbró la importante oportunidad de fortalecer las condiciones de operación de la industria mediante una producción normativa estructurada y ajustada a las necesidades actuales del sector, una actividad ordenada y eficiente de investigación y sanción de conductas asociadas a la prestación de los servicios del modo aéreo y una fijación de políticas aerocomerciales que continuaran catapultando al país como uno de los líderes de la región en materia aeronáutica.

Así las cosas, si bien puede predicarse el cumplimiento de los fines y metas establecidos para cada una de las áreas de la Entidad, fue este uno de los frentes de trabajo donde se desplegaron particulares esfuerzos para fortalecer los presupuestos normativos de operación, para controlar la prestación de servicios de las compañías aéreas y para fortalecer y favorecer el crecimiento del tráfico aéreo nacional y desde y hacia Colombia.

En este sentido bien pueden destacarse los siguientes logros de la gestión realizada:

3.1. Movilización de pasajeros - carga - operaciones aéreas

En los últimos años se mantuvo la tendencia de crecimiento del número de pasajeros movilizados, con tasas superiores al 10% para el tráfico nacional e internacional. En el año 2015 se movilizaron 34,1 millones (un 10,2 % más que en el 2014 donde se movilizaron 31 millones de pasajeros), y el crecimiento en el 2104 con relación al 2013 fue del 8,1%. Colombia creció a un ritmo superior a la tasa de crecimiento mundial, la cual durante la última década fue del 5,5%.

Durante el año 2015 en el país se realizaron un total de 1.373.095 operaciones aéreas, de las cuales 343.409 corresponden al aeropuerto El Dorado, con un promedio cercano a las 940 operaciones por día. El nivel de ocupación de pasajeros se mantuvo en el 78,5%.

El transporte de carga aérea fue de 770 mil toneladas en el año 2015 y creció un 3,5% con relación al año 2104, año en el cual se transportaron 744 mil toneladas.

3.2. Calidad de servicio líneas aéreas

Las acciones desarrolladas en materia de control y reglamentación fueron efectivas y condujeron a una mejora sustancial en el cumplimiento anual del servicio prestado por las compañías aéreas. En el año 2014 se tuvo una tasa global de cumplimiento del 80% y en el 2015 alcanzó el 87%. LAN Colombia es la compañía que presenta el mejor indicador de cumplimiento (95%), seguida por Avianca que alcanzó un (90%).

3.3. Normatividad

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) se encuentran en un proceso de armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), propuestos por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP). Lo anterior implica una modificación total de dichas normas, proceso que se ha venido ejecutando durante los últimos 4 años.

El cronograma establecido para la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y la Regulación Aérea Latinoamericana LAR tiene un avance del 60%, quedando pendiente un 40% que deberá cumplirse en el primer trimestre del año 2017.

Regulación relevante expedida por la autoridad aeronáutica:

- Resolución 01375 del 11 de junio de 2015: Fortalece la obligación de las aerolíneas de dar la debida información al usuario en el momento de la reserva, de dar cumplimiento a las

promociones ofrecidas, se crea la figura del retracto de manera específica para el servicio de transporte aéreo y se amplía la del desistimiento.

- Resolución 02466 del 29 de septiembre de 2015: Modifica el deber de información de las aerolíneas para con los usuarios a través de sus páginas WEB en relación con temas como la información de cambios en la reserva y la vigencia de los tiquetes. Se reglamenta el viaje de menores en vuelos internacionales, así como la corrección por errores en el nombre.
- Resolución 2172 del 2 de septiembre de 2015: Fortalece las competencias del Grupo de Atención al Usuario dándole funciones claras de inspección y vigilancia y promueve el arreglo directo entre los usuarios, aerolíneas, agencias de viaje y administradores aeroportuarios.

3.4. Vigilancia y control

Las medidas encaminadas a favorecer a los usuarios del transporte aéreo que se han implementado a lo largo de este periodo, han permitido que los pasajeros reciban un mejor servicio por parte de las aerolíneas y se encuentren prontas soluciones a sus inconformidades sin tener que interponer otro tipo de procedimientos administrativos. Entre junio y diciembre de 2015 las aerolíneas compensaron a los pasajeros por este concepto y por otros pagos (aquellos que se hacen por mera liberalidad de la aerolínea, sin estar obligada a realizarlos) un valor de 22.485 millones de pesos, de los cuales Avianca participa con el 75%, LAN con el 12,5% y Viva Colombia con el 8%.

En los meses de enero y febrero de 2016 las compensaciones alcanzaron los \$8.788 millones, siendo los principales motivos de pago los vuelos cancelados y los vuelos demorados.

Como medidas de vigilancia y control establecidas durante el periodo 2014 – 2016, se realizaron 249 inspecciones administrativas, económicas y financieras a las empresas del sector.

Para la vigencia 2014 – 2016 (abril 20), se impusieron sanciones por valor de \$3.901'958.094, correspondiendo al año 2014 el 33,9% de dicho valor, al 2015 el 54,4% y en lo corrido del 2016 el 11,7%. Al respecto bien puede destacarse que las sanciones impuestas entre 2014 y 2015 presentaron un incremento del 62,23%, siendo las infracciones más comunes: Publicidad Engañosa con el 27% (\$1.065'149.552) y ejercer privilegios no autorizados con el 26% (\$1.010'313.614).

A 31 de diciembre de 2015 se recibieron 48 quejas contra pasajeros insubordinados, dando lugar a la apertura de 36 investigaciones, mientras que las demás situaciones por este mismo concepto se encuentran en etapa de averiguación preliminar.

oft

3.5. Acuerdos bilaterales internacionales

Colombia flexibilizó su política de acceso al mercado en terceras y cuarta libertades del aire, en todas las negociaciones que realiza con otros países y de quintas libertades dentro de la región latinoamericana. Para el periodo 2014 a 2016 (abril), en materia internacional se han desplegado las siguientes acciones:

Acuerdos Aéreos 2014:

- Suscripción acuerdo aéreo entre Colombia y Holanda, Noviembre de 2014.
- Arabia Saudita: se consensuó el acuerdo y se suscribió memorando de entendimiento.
- Nueva Zelanda: se consensuó acuerdo y se suscribió minuta de acuerdo.
- Luxemburgo: se consensuó el acuerdo y se suscribió memorando de entendimiento.
- Austria: se consensuó acuerdo y se suscribió memorando de entendimiento.
- Jordania: se consensuó acuerdo y se suscribió memorando de entendimiento.

Acuerdos Aéreos 2015:

- Acuerdo aéreo entre Colombia y España, marzo 3 de 2015.
- Acuerdo aéreo entre Colombia y Costa Rica, Agosto 20 de 2015.

Revisión de Relaciones Aerocomerciales:

- Surinam: Reunión de consulta, se suscribió memorando de entendimiento, Marzo de 2015.
- Cuba: Reunión de consulta, se modificó el régimen de los servicios aéreos de pasajeros, carga y correo y se suscribió acta de Entendimiento, marzo de 2015.
- México: Reunión de consulta, revisión del régimen bilateral en lo relativo a los temas pendientes del proyecto de Acuerdo sobre Transporte Aéreo, Abril 21 de 2015.
- Brasil: Reunión de consulta Colombia, revisión del régimen de capacidad en los servicios de pasajeros, Mayo 14 de 2015.

3.6. Actividades ante organismos internacionales

- Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI - 39º Periodo de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional "OACI" - Montreal, Canadá, septiembre 27 – 07 de octubre de 2016: Colombia debe pasar a la titularidad del puesto en el Consejo para el próximo trienio (2017-2019). Para conseguir resultados en dicha candidatura se han venido adelantando las gestiones pertinentes con la Cancillería para la valoración de los apoyos recíprocos con otros países e igualmente se han coordinado con la CLAC los apoyos de otros bloques regionales como la Comisión Europea de Aviación civil, Comisión Africana, Comisión Árabe entre otras.

off

- Comisión Latinoamericana de Aviación Civil – CLAC. En la XXI Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, celebrada del 18 al 20 de noviembre del 2014 en la Ciudad de Antigua Guatemala, la CLAC eligió a los Estados que conforman el nuevo Comité Ejecutivo para el periodo 2015-2016, quedando Colombia en la Vicepresidencia. La anterior posición nos dio continuidad en la macro tarea de transporte y política aérea que venimos liderando y nos perfila como presidentes de la comisión para el bienio 2017-2018. Como primeros vicepresidentes y punto focal de la Macro tarea transporte y política aérea trabajamos en la coordinación regional de las posiciones a presentar en el 39 periodo de sesiones de la OACI, entre otros asuntos de interés.

3.7. Desarrollo de rutas y frecuencias

Desde el año 2014 fueron autorizadas 30 nuevas rutas nacionales y 38 nuevas rutas internacionales. Entre las nuevas aerolíneas que llegaron al país se cuenta a TAP Portugal, Avior, Ocean air, TAM, KLM y Turkish Airlines.

3.8. Proyectos de ley en curso que afectan al sector aeronáutico

Teniendo en cuenta el potencial impacto que puedan tener estas propuestas normativas en el desarrollo del sector aéreo y en las condiciones de prestación del servicio, se recomienda prestar especial atención al trámite de los siguientes Proyectos:

- Concepto Proyecto de Ley No. 068 de 2015 Senado, relativo a la propuesta de cielos abiertos para los aeropuertos de las ciudades del Caribe.
- Concepto Proyecto de Ley No. 38 de 2015, modificatorio de la Ley 1340 de 2009.
- Proyecto 067 de 2014 Cámara: “Por el cual se adicionan al código sustantivo del trabajo normas especiales para las tripulaciones y se dictan otras disposiciones.”
- Proyecto 134 de 2014, Cámara: “Por la cual se establece el régimen sancionatorio de transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios y se establecen otras disposiciones.”
- Proyecto 37 de 2015 Cámara, 74 de 2015 Senado: Por medio de la cual se establecen mecanismos de protección al consumidor del servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y se dictan otras disposiciones.”

4. Oficina de Control Interno

En desarrollo de la misión encomendada a la oficina de Control Interno, consistente en la evaluación de la adecuada gestión de las dependencias y la permanente evaluación de los procesos de la Entidad con miras a acreditar el cumplimiento de la misión, los objetivos, las funciones, las políticas y los planes existentes; esta dependencia realizó seguimiento integral a la labor de la administración mediante la implementación y seguimiento de los siguientes mecanismos de evaluación y control: (i) sistema integrado de control interno; (ii) sistema de control de la administración del riesgo; (iii) sistema de evaluación y seguimiento; (iv) sistema de auditorías internas; (v) sistema de seguimiento a los planes de mejoramiento continuo; (vi) evaluación basada en los acuerdos de gestión; (vii) evaluación al proceso de establecimiento de acuerdos de gestión; (viii) evaluación a la ejecución de planes de acción; (ix) evaluación a la ejecución del plan anual de inversión; y (x) evaluación al sistema integral de gestión de la calidad.

Mediante la implementación metodológica de cada uno de estos componentes del sistema integrado de control interno, cuyo reporte se encuentra detallado en el Anexo 4, se realizó seguimiento efectivo al desarrollo de las funciones de las áreas correspondientes al nivel central, a las direcciones regionales y a los aeropuertos adscritos a cada una de ellas. Al respecto, desde la Dirección General se impulsó la participación activa de la Oficina de Control interno en las instancias más importantes de decisión de la Entidad, con el fin de permitir el acompañamiento del área en los principales campos de acción, beneficiando así los procesos de la Entidad y, simultáneamente, favoreciendo la labor de inspección que le asiste a la Oficina.

Como logros principales atribuidos al área de control interno, puede resaltarse la implementación de la metodología de evaluación del nuevo modelo del sistema de control interno, el efectivo seguimiento al plan de mejoramiento pactado con la Contraloría General de la República, el permanente seguimiento al plan de mejoramiento estructurado internamente por las áreas y la implementación del sistema *I Solution* como herramienta que permite sistematizar el seguimiento de los compromisos y acuerdos del sistema de gestión de calidad.

En cuanto a los hallazgos reportados por el sistema integral de auditoría liderado por el área de Control Interno y que constituyen avances importantes para el funcionamiento de la Entidad, vale la pena destacar los siguientes: (i) implementación del sistema de seguimiento a la gestión individual del personal provisional; (ii) establecimiento de los 16 objetivos que conforman el Plan Estratégico Institucional 2015 - 2018; (iii) Diseño e implementación de la metodología para la evaluación de proyectos con base en metas sectoriales; (iv) aumento en el cumplimiento de compromisos derivados del plan de mejoramiento pactado con la Contraloría que permitió el cierre del 83% de hallazgos pendientes del año 2012 y del 76% de los correspondientes a los años 2013 y 2014; (v) concepto sobre el cumplimiento de procesos mediante la medición del Sistema de Control Interno que al cierre de 2015 arrojó un resultado "satisfactorio"; (vi) Determinación del cumplimiento del Plan de Mejoramiento Institucional obteniendo para los años 2014 y 2015 una calificación ubicada en el rango de "adecuada".

opt

En relación con la auditoría realizada al manejo de los recursos asignados a la Entidad, el área de Control Interno resalta como uno de los mejores logros de inversión de la vigencia 2015 la construcción de la nueva torre de control del aeropuerto internacional El Dorado, así como del Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia. En el mismo sentido, la ejecución presupuestal de la Entidad es calificada como "adecuada" para las vigencias 2014 y 2015, resaltando la labor realizada por determinadas áreas de la Entidad cuyo cumplimiento durante los dos periodos fue cercano al 100%.

Para una revisión detallada de cada uno de los componentes del Sistema Integrado de Control Interno, así como de los hallazgos que surgieron durante el periodo reportado en el presente informe, se anexa a este documento el informe completo de las auditorías lideradas por la Oficina de Control Interno.

5. Oficina de Comercialización

5.1. Modificación de la tasa aeroportuaria de la ciudad de Cartagena

Teniendo en cuenta que el fomento del turismo y la competitividad hacen parte de la política de estado del actual Gobierno, la Aeronáutica Civil, con el fin de impulsar el desarrollo del turismo de la ciudad de Cartagena, contrató un estudio para evaluar la posibilidad y conveniencia de la reducción de la tasa internacional. El objeto de dicho contrato fue "la asesoría en el análisis del impacto en la modificación de la tasa aeroportuaria por el uso de la infraestructura del aeropuerto Rafael Núñez para el fortalecimiento de la entidad" (Contrato número 15000081-OH-15). Con base en el resultado de este estudio se procedió a reducir la tasa internacional que pasó de US\$93 a US\$38, así como al aumento de la tasa nacional en \$3.000 y se disminuyó la contraprestación que se paga al concesionario, que pasó de un 22,35% al 11,175%.

Así mismo, se modificó la fórmula de indexación de la tasa internacional en el contrato de concesión, tomando como base el comportamiento de la moneda nacional en lugar del dólar. Todas estas acciones fueron oficializadas mediante la expedición de Resolución No. 06160 del 29 diciembre de 2014.

5.2. Concesión aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla

El día 15 de mayo de 2015 se hizo entrega de la Infraestructura, administración y operación del Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, al nuevo concesionario Grupo Aeroportuario del Caribe SAS. En este mismo sentido se expidió la Resolución No. 05720 del 25 de noviembre de 2014 mediante la cual se fijaron los derechos y tasas cedidas al nuevo concesionario del aeropuerto.

5.3. Reversión de la concesión del aeropuerto de San Andrés y Providencia

La Agencia Nacional de Infraestructura ANI, mediante Resolución No.833 de junio 20 de 2014, declaró a la Sociedad concesionaria CASYP S.A la terminación anticipada del contrato de concesión, decisión confirmada mediante la Resolución No. 1216 del 10 de septiembre de 2014 proferida por la misma Entidad. Ante la decisión tomada por parte de ANI, se inició un plan de trabajo de retoma para asegurar la administración, explotación, operación y mantenimiento de los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia, lo cual se produjo a partir del día 17 de febrero de 2015.

5.4. Delta El Dorado

Dando cumplimiento a las obras pactadas en el Delta El Dorado y previstas en el Otrosí No. 7 del Contrato de Concesión No. 6000169-OK-2006, entre las cuales están la construcción del terminal internacional, la construcción del terminal nacional, la construcción de plataformas norte, sur e interior, la construcción viaducto y equipos; durante los años 2014 y 2015 se pagaron con recursos propios a OPAIN los siguientes valores: (i) vigencia 2014, la suma de \$62.251 millones de pesos correspondientes al CAPEX (obras) y OPEX (gastos de operación); y (ii) vigencia 2015, la suma de \$14.083 millones de pesos correspondientes al CAPEX (obras) y OPEX (gastos de operación).

5.5. Consulta previa aeropuerto San Andrés

Teniendo en cuenta que mediante Resolución No.833 de junio 20 de 2014 la ANI declaró a la Sociedad concesionaria CASYP S.A la terminación anticipada del contrato de concesión, decisión confirmada mediante la Resolución No. 1216 del 10 de septiembre de 2014, la UAEAC continuó adelantando ante el Ministerio del Interior el trámite de consulta previa con el fin de que se realicen las obras de intervención en el lado aire del aeropuerto de San Andrés y se pueda ser certificado como aeropuerto Internacional.

Dentro del trámite de consulta previa las comunidades solicitaron el estudio de un experto internacional referenciado por OACI, con el fin de definir las mejores condiciones de intervención para certificar el aeropuerto y la menor afectación de terrenos de las comunidades circunvecinas. En la actualidad y con base en la sugerencia de la dirección de consultas previas del ministerio del interior, se instó a la entidad para reactivar el proceso de consulta previa, teniendo en cuenta el trabajo y actividades adelantadas hasta el momento y que la entidad tiene programado en un corto plazo realizar el levantamiento topográfico en sitio para determinar el impacto predial.

Finalmente, valga la pena resaltar que durante el tiempo de gestión que acá se describe, se diseñó el procedimiento de interacción con ANI, delimitando campos de acción de cada una de las Entidades y reglamentando los comités operativos de conformidad con lo establecido en el convenio 005 del 2013, suscrito entre ambas entidades.

6. Oficina Asesora Jurídica

A través de esta oficina asesora se garantizó el soporte legal de cada una de las acciones de la administración, asegurando la viabilidad de las decisiones adoptadas y guiando las acciones implementadas en procura de la protección de los intereses de la Unidad y de sus directivos.

En ese sentido, la oficina asesora jurídica prestó apoyo fundamental en la labor de consultoría legal mediante el análisis y pronunciamiento respecto de cada uno de los casos puestos a consideración por parte de otras áreas y acompañó la actividad contractual de la Entidad, especialmente mediante la evaluación jurídica de propuestas, revisión de pliegos de condiciones y adendas, asistencia a audiencias, revisión de actos administrativos proferidos en las etapas precontractual, contractual y pos contractual, así como en la emisión de conceptos jurídicos y asesoría en asuntos de trascendencia desde el punto de vista contractual para la Unidad.

Así mismo, favoreció la defensa de los intereses de la Entidad a través de la participación activa dentro de los procesos judiciales y administrativos en los que es parte y que se encuentran en los diferentes despachos judiciales y administrativos del país, tal como se detalla en el reporte anexo (Anexo 6). Valga la pena resaltar que para la ejecución de las acciones tendientes a proteger los derechos de la Entidad, la dirección General contó con el trabajo decidido de todas y cada una de las dependencias pertenecientes al Gobierno Nacional y, particularmente, de las entidades pertenecientes al sector transporte lideradas por el Ministerio del ramo.

Como respuesta a las necesidades de defensa jurídica de la Entidad que en muchos casos desbordaban los alcances y capacidades del Grupo de Representación Judicial asignado a la Oficina Asesora Jurídica, fundamentalmente por la naturaleza especial de los asuntos a cargo, mediante la Resolución 5433 del 4 de noviembre de 2014 fue creado el Grupo de Defensa Constitucional, Tributaria, Ambiental y Vías Gubernativas.

En lo que respecta a la gestión de la cartera, en el periodo comprendido entre octubre de 2014 y febrero de 2016 se iniciaron 103 procesos nuevos, por valor de \$4.224.831.752 y durante el mismo periodo se terminaron 189 procesos logrando el recaudo de \$2.873.442.599.

En octubre de 2014 se hallaban vigentes 192 procesos de cobro, en tanto que al final de la misma – febrero de 2016- están vigentes 232 procesos de cobro por valor de \$51.700 millones, dentro de los cuales sobresalen las obligaciones de la empresa ACSA S.A., por valor de \$35.000 millones y Distrito de Santa Marta por \$7.000 millones, es decir, que solo estas dos obligaciones constituyen el 81% del total de la cartera objeto de cobro por jurisdicción coactiva, en tanto que la cartera ordinaria objeto de cobro asciende \$4.700 millones, esto es, solo el 19% aproximadamente.

En el periodo comprendido entre abril del 2014 y abril del 2016 se logró recaudar un total de \$3.647.628.496 a través de la oficina de cobro coactivo de la Entidad.



Para dar impulso al recaudo de cartera y en procura de favorecer los intereses de la Entidad, se celebró convenio interadministrativo con CISA por valor de \$15.000.000, para apoyar la gestión de investigación de bienes. Dicho contrato culminó exitosamente el 31 de diciembre de 2015 y se encuentra pendiente de liquidación definitiva.

Como principales logros alcanzados a través de esta área, se destaca la expedición de la Política de Prevención del Daño Antijurídico y para la Defensa Judicial, contenida en la Resolución No. 00258 del 6 de febrero de 2015, que permitió el fortalecimiento de la estrategia de administración del riesgo en los procesos estratégicos, misionales, de apoyo y de control de la UEAC, identificando las causas originadoras de los posibles eventos negativos que pueden afectar el cumplimiento de la misión y generando las acciones que conduzcan a consolidar una cultura efectiva de prevención del daño.

En este mismo sentido, se estructuró e implementó el Sistema de Alertas Tempranas para la prevención del daño antijurídico, que busca poner en conocimiento de la Dirección General y de su equipo directivo el seguimiento a los casos detectados por las distintas áreas de la Entidad, relacionados con contratos, actos administrativos y actuaciones, tanto de funcionarios como de particulares sobre las cuales se observa un alto riesgo de daño antijurídico, con el fin de tomar las decisiones que correspondan en cada caso particular.

Teniendo en cuenta los resultados del diagnóstico de las necesidades jurídicas, se expidió circular para establecer el protocolo de administración de los asuntos a cargo de la Oficina Asesora Jurídica con el fin de determinar los temas críticos que de forma obligatoria requieren intervención de la mencionada Oficina. Fue así como se expidió la Circular No. 2015010688 del 20 de mayo de 2015, en donde se definieron los asuntos que no pueden ser tramitados sin concepto legal previo.

Se recomienda a la administración entrante prestar especial interés al informe completo de procesos judiciales y administrativos en curso (Anexo 6), en el cual se explica con detalle el objeto de cada controversia, las acciones adelantadas por la Entidad y las acciones pendientes por realizar al interior de cada uno de los trámites. Resulta de especial importancia el seguimiento a los procesos administrativos, judiciales o arbitrales relacionados con el IDEAM, ACSA, EL CARAÑO, UGPP y el proceso de acciones ejecutadas en contra de los diseñadores de la Nueva Torre de Control del Aeropuerto El Dorado y Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia. En ese mismo sentido, es importante tener en cuenta las directrices emanadas por la Oficina Jurídica en cuanto a las provisiones contables por condenas en contra, las directrices de pago en casos fallados de forma definitiva y la necesidad de emprender el estudio de las eventuales acciones de repetición que deban iniciarse respecto de los casos en que la Entidad ya fue condenada.

7. Centro de Estudios Aeronáuticos

Teniendo en cuenta la importancia que esta administración otorgó a la labor de formación, capacitación y actualización del personal que desde cualquiera de sus especialidades presta servicios a la industria aeronáutica, también fue relevante el esfuerzo que se empleó en el desarrollo

de esta área de la organización, el cual se evidencia en cada uno de los frentes que se describen a continuación:

7.1. Centro de Instrucción Aeronáutica

El primer paso dado con miras al fortalecimiento del CEA como máximo ente de instrucción del sector aeronáutico, fue la obtención del certificado de funcionamiento como Centro de Instrucción Aeronáutica. En efecto, en diciembre de 2014 y luego de cumplir con el cúmulo de requisitos establecidos por la Secretaría de Seguridad Aérea y contenidos en los reglamentos aeronáuticos de Colombia, se determinó que el CEA cumple con todos los parámetros de estructura, programas de instrucción, procesos, planes de capacitación y políticas de investigación necesarios para la formación de funcionarios, aspirantes y demás interesados del sector. Esta certificación se expidió de forma indefinida y se mantendrá siempre y cuando permanezcan vigentes los presupuestos que dieron lugar a su expedición.

7.2. Acreditación del CEA como IES (Institución de Educación Superior)

El trabajo anteriormente descrito sirvió como presupuesto al proyecto de mayor envergadura que ha tenido lugar en el CEA, consistente en perseguir la obtención de la acreditación como centro de instrucción de educación superior, con posibilidad de otorgar títulos en la modalidad de técnicos a los interesados en la formación en cualquiera de las áreas de especialidad requeridas por la industria aeronáutica.

Este proceso, cuyo cronograma y fases de implementación se encuentra detallado en el anexo No. 7, culmina con la aprobación por parte del Ministerio de Educación Nacional respecto de la estructura; los programas de capacitación; la capacidad financiera; la planta docente, directiva y administrativa; y los programas de investigación que permiten al CEA considerarse como ente de formación autónomo y habilitado para formar estudiantes al amparo de la aprobación del mencionado Ministerio.

Durante el año 2015 y en lo corrido del año 2016 se llevaron a cabo las fases de estudio preliminar, recolección de información diagnóstica, descripción de la gestión académica y administrativa, elaboración del estudio de factibilidad para la acreditación, se llevó a cabo el ajuste requerido por la autoridad académica a la estructura de personal del área, se realizó la socialización del proyecto y se efectuó el cargue y radicación de documentos al sistema habilitado por el Ministerio. Así mismo, durante el primer trimestre del año en curso se surtieron todas las labores de socialización y gestión ante las entidades del Gobierno Nacional relacionadas con la aprobación del proyecto.

Actualmente se está a la espera de que el Ministerio de Educación designe los pares académicos encargados de validar la capacidad e idoneidad del CEA para funcionar como Institución de Educación Superior. Tal como se ha indicado, los presupuestos fundamentales para la acreditación ya están dados, correspondiendo a la administración entrante únicamente el seguimiento del



trámite de visitas finales de pares académicos y la obtención del acto administrativo que confiere la calidad de Institución de Educación Superior.

7.3. Simulador ATC

En la vigencia 2015 se produjo la inauguración de las obras civiles, instalación y puesta en funcionamiento del nuevo simulador ATC, que con una inversión de 10.000 millones de pesos pone al servicio de la comunidad aeronáutica unos de los más modernos equipos de capacitación para el control de tránsito aéreo. El simulador está ubicado en una construcción de 496 Mts 2 en la cual se ubica una sala aeródromo con simulador 3D de 360° sin interrupciones, con siete posiciones para controladores, una de supervisión y diversas funcionalidades en entornos reales; una sala radar con diez posiciones de control, una de supervisión y sistemas de comunicación, visualización radar y sistemas de meteorología con entornos simulados; una sala de pseudopilotos con 12 posiciones y sus respectivas pantallas de simulación y sistemas de comunicación que simulan las aeronaves del ejercicio para el controlador; una sala de administración constituida por servidores y racks; y una sala de Briefing totalmente equipada para recibir instrucción teórica y para permitir la discusión de ejercicios entre instructores y estudiantes.

Esta herramienta tecnológica permite dar continuidad a la labor de capacitación de la población de controladores – objetivo fundamental de la administración saliente –, teniendo en cuenta la permanente necesidad de actualización debido a circunstancias tales como la modernización de sistemas y equipos a nivel nacional, así como la urgencia de suplir algunos vacíos en las competencias de gran parte del personal actualmente vinculado, como ocurre por ejemplo con la competencia lingüística de los funcionarios del área.

7.4. TRAINAIR PLUS

Una vez surtido el procedimiento establecido por la OACI, el CEA obtuvo la certificación TRAINAIR PLUS que implica un reconocimiento del CEA como miembro asociado en este programa y le permite hacer uso inmediato de la bolsa de Conjuntos de Material Didáctico, desarrollada por otros Centros de Instrucción miembros del Programa TRAINAIR PLUS. A mediano plazo permitirá desarrollar contenidos en áreas interés y participar en la bolsa como ofertante de estos cursos con el retorno en la inversión que se haga para la preparación de los contenidos. A largo plazo el CEA podrá proyectarse como un Centro de Excelencia Regional, mediante la oferta de los contenidos desarrollados directamente en las instalaciones del CEA, generando ingresos directos para la institución.

7.5. Plan Institucional de Capacitación

A la par del desarrollo de los mencionados procesos estratégicos para el posicionamiento del área como la máxima institución de formación del sector, el CEA siguió adelante con sus labores habituales de capacitación, reportando un total de 13.168 personas instruidas en el periodo



comprendido entre abril de 2014 y abril de 2016, 770 eventos de capacitación y actualización realizados entre abril de 2014 y diciembre de 2015 y 468 programados para ser realizados a lo largo del 2016. Por concepto de la realización de estas actividades el CEA reportó ingresos de 3.000 millones de pesos durante los años 2014 y 2015, verificándose índices porcentuales de ejecución presupuestal del 89% para el 2014, 99% para el 2015 y 67% en lo corrido del 2016.

Teniendo en cuenta la importancia de la función de impartir capacitación a los distintos actores del sector, en atención al impacto de esta labor en la evolución del sector aeronáutico y dada la envergadura del trabajo realizado para fortalecer este centro de instrucción, se recomienda a la administración entrante desplegar todos los esfuerzos necesarios para la culminación de los trámites en curso y el mantenimiento de los logros alcanzados.

8. Oficina de Registro

8.1. Registro Aeronáutico Nacional

Actualmente se encuentran inscritas en el Registro Aeronáutico Nacional con matrícula vigente 2.571 aeronaves, de las cuales 2.113 operan con matrícula colombiana y 458 con matrícula extranjera bajo régimen de permanencia de largo plazo.

A partir del mes de mayo 26 de 2014, la Oficina de Registro implementó la utilización del aplicativo informático Sistema Información Gestión Aeronáutica – SIGA, permitiendo que las labores de registro se realicen en línea para lograr de manera automática la incorporación de los documentos necesarios en los trámites de registro. La utilización de este aplicativo se traduce en una garantía para la seguridad de la información y en la posibilidad de emisión inmediata del folio de matrícula, la constancia de inscripción, el certificado de matrícula y el certificado de tradición y libertad; actos todos que anteriormente se realizaban de manera manual.

No obstante el aplicativo SIGA viene siendo objeto de mejoramiento en coordinación con la Dirección de Informática, con este adelanto tecnológico el país se ubica como uno de los líderes regionales en compilación y publicidad de la información jurídica relacionada con la explotación de aeronaves.

De otro lado, a través del Sistema de Gestión de Calidad, la Oficina de Registro Aeronáutico desarrolla dos procesos misionales: la Gestión del Servicio al Ciudadano y la Gestión de Vigilancia y Control, cuyo desarrollo ha permitido atender los requerimientos asociados al incremento de la flota aeronáutica como consecuencia de la demanda de la industria que se refleja en el significativo aumento del número de pasajeros transportados.

Por concepto de cobro de tarifas registrales con ocasión de la inscripción de derecho de propiedad, explotación, limitaciones al dominio, gravámenes, expedición de certificados de matrícula, certificados de tradición y libertad y de cambios de pintura; ingresaron a la tesorería de la UAEAC \$1.523'460.814 en el año 2014, \$1.910'837.625 en el año 2015 y \$430'299.004 en el primer



trimestre del año en curso, para un total de \$3.864.597.443 durante la totalidad del periodo acá reportado.

Con el fin de optimizar el desarrollo de la labor de registro encargada a la Entidad, la cual se acompaña de labores de análisis documental, certificación de cumplimiento de requisitos legales y verificación del cumplimiento de disposiciones reglamentarias, a partir del año 2014 se implementaron modificaciones relacionadas con la planta de personal de la Oficina de Registro, así como con los procesos desarrollados por los funcionarios asignados al área.

9. Secretaría General

La Dirección General se apoyó en esta Secretaría para cumplir con las funciones asignadas mediante el manual específico de funciones, consistentes en organizar, formular políticas, adoptar planes, programas y proyectos orientados a la optimización del desempeño financiero y administrativo de la Entidad, el desarrollo y bienestar del talento humano y la mejora de la tecnología informática.

En virtud de la adecuada ejecución de los estos procesos de apoyo, también se vio favorecida la buena marcha de la actividad misional, siendo importante resaltar los importantes avances que durante el periodo de gestión se produjeron en materia financiera y en temas administrativos de apoyo. A continuación se describen los principales logros atribuidos a la gestión de la Secretaría:

9.1. Dirección de Talento Humano

Esta Dirección tuvo el reto de gestionar los requerimientos de personal de cada una de las áreas, así como de administrar las necesidades de la población de empleados vinculados actualmente con la Unidad. En desarrollo de este empeño se alcanzaron logros como la actualización de buena parte de los manuales de funciones de la Entidad, los cuales fueron expedidos y publicados con base en las disposiciones legales y reglamentarias que rigen la materia y que se traducen en las Resoluciones N° 605 del 17 de marzo de 2015, N° 1856 del 3 de agosto de 2015, N° 1890 del 4 de agosto de 2015, N° 2220 del 7 de septiembre de 2015, N° 2805 del 26 de octubre de 2015 y N° 754 del 18 de marzo de 2016.

Así mismo, se produjo la expedición de un procedimiento para la provisión transitoria de empleos, que permite dotar de transparencia y agilidad al proceso de gestión de vacantes y encargos en toda la planta y que consta en la Resolución No. 937 del 11 de abril de 2016. Paralelamente se implementó una metodología de evaluación al personal vinculado mediante provisionalidad, que se rige por las directrices que al respecto ha fijado el Departamento Administrativo de la Función Pública, la cual puede consultarse en la Resolución No. 2800 del 26 de octubre de 2015.

Bajo el liderazgo del área se desarrolló el proceso de coaching directivo para el cambio de cultura organizacional que fue ejecutado por la firma Zedero y que permitió la intervención de Jefes de Oficina, Asesores, Directores de Área, Secretarios y Jefes de Oficina. El proyecto contó con 3 fases de intervención y los resultados se incluyen en el Anexo 9. Adicionalmente, esta Dirección

acompañó el proceso de rediseño institucional que pretende la modificación de los procesos, planta y estructura de la Entidad.

Al respecto vale la pena aclarar que si bien la administración anterior también surtió un trámite de rediseño, la administración que lideré se vio en la necesidad de actualizar los estudios que dieron lugar a las conclusiones del anterior estudio y en consecuencia replantear la modificación de estructura y planta debido al actual contexto económico que implica una directiva de austeridad en el gasto.

En efecto, el proyecto de rediseño anterior preveía la creación de 797 cargos que finalmente no contaron con la aprobación mediante decreto presidencial y que ya no podían ser remunerados en las condiciones económicas que se produjeron con posterioridad al cambio de administración.

Así las cosas, conscientes de la nueva realidad y con la idea de obtener una planta más flexible, dinámica y encaminada a fortalecer las áreas técnicas y misionales, se revisaron los presupuestos de estudio anteriormente contratado por la Entidad y se surtió el proceso de levantamiento de cargas de trabajo. Actualmente el proceso se encuentra en fase de Estudio Técnico, el cual ya fue aprobado por el Consejo Directivo en sesión de fecha 16 de marzo del presente año y se encuentra a la espera de aprobación por parte de las distintas entidades gubernamentales que intervienen en su estudio.

Finalmente, a través de esta Dirección se realizó un estudio de la obligación de la Entidad de aportar puntos adicionales para la pensión de los funcionarios vinculados al grupo de bomberos, respecto de lo cual se estableció el real alcance de las disposiciones legales en la materia y la existencia de unos compromisos por concepto de la cotización que se dejó de efectuar en vigencias anteriores. En relación con este tema es importante dar continuidad al proceso adelantado, concretamente surtir el trámite de conciliación y pago de aportes pendientes según se expresa en detalle en el Anexo 9.

No sobra indicar que esta área de trabajo ha desplegado acciones permanentes y concretas en relación con la gestión del talento humano, desarrollando políticas de bienestar, capacitación, atención a la población pre – pensionada y en materia de evaluación del desempeño laboral.

9.2. Dirección Financiera

A través de esta Dirección se materializó la implementación de herramientas para agilizar los análisis sectoriales requeridos para la fijación de indicadores financieros en los procesos de contratación de la entidad, favoreciendo la agilidad y transparencia en los procesos de contratación.

Adicionalmente se logró la reducción de la reciprocidad que se reconoce a las entidades financieras, mediante el ajuste de los convenios bancarios con Davivienda y con el Banco de Occidente, obteniendo con ello un aumento en los rendimientos financieros sobre los recursos que se mantienen en las cuentas de la entidad. En el mismo sentido, se realizó la implementación de pagos



a través de la Cuenta Única Nacional (CUN) que maneja el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con mayores niveles de seguridad y aumento de la agilidad en el reconocimiento y pago a proveedores.

Se realizó el levantamiento, revisión y ajuste de procedimientos financieros, como la contraprestación de las concesiones, así como la integración de los procedimientos en un solo macro proceso financiero. Se logró la depuración del 98% de las partidas conciliatorias con antigüedad superior a los seis (6) meses que estaban vigentes a 31 de diciembre de 2014. Gran parte de estas partidas conciliatorias tenían registro desde el año 1999. A 31 de marzo de 2016 se depuró el 2% restante, quedando solo partidas conciliatorias correspondientes al año 2015.

La gestión del área permitió la depuración de cartera prescrita por \$6.709 millones de pesos, a través del estudio y aprobación del Comité de Sostenibilidad Contable. Con esta depuración, la cartera con mora superior a los 5 años pasó de \$18.574 millones a 31 de diciembre de 2014, a \$11.865 millones a diciembre de 2015.

Tuvo lugar la revisión, ajuste e implementación del cálculo de los intereses moratorios sobre la cartera adeudada a la entidad; de igual manera, con la reclasificación de los intereses moratorios a cuentas de orden se logró subsanar un hallazgo de la Contraloría relacionado con el registro de dichos intereses. Se llevó a cabo la depuración de la cuenta de inventarios en el nivel central y en los Aeropuertos de San Andrés, Armenia, Riohacha y Cali.

Se trabajó en el fortalecimiento de los canales electrónicos para el recaudo de la facturación, mediante: a) la incorporación de la opción del recaudo de facturas vencidas con la consiguiente liquidación de sus intereses; b) el desarrollo de la herramienta para el recaudo de servicios no facturados; c) el desarrollo de la solución para la facturación con código de barras para el pago controlado a través de las entidades financieras; y d) el estudio de sistemas electrónicos alternos para el recaudo 24x7 en aeropuertos, quioscos o cajeros de recaudo.

Se produjo una reducción significativa de los tiempos de espera en el trámite de exención del impuesto de timbre por salida del país, al trasladar la revisión del derecho de exención a las aerolíneas, hecho que se oficializó mediante la expedición de la Resolución 1545 del 2 de julio de 2015.

Finalmente, debe reportarse la reducción de la comisión por recaudo de tasa aeroportuaria que se le reconoce a las aerolíneas que estaba en el 5% para tasas nacionales y 6% para tasas internacionales, y quedó en el 2% para las dos categorías con la expedición de la Resolución 882 del 6 de abril de 2016. Adicionalmente se logró la descentralización del manejo de los viáticos, a través de cajas menores asignadas a la Dirección General, Secretaría General, Secretaria de Seguridad Aérea, Secretaria de Sistemas Operacionales y CEA haciendo mucho más eficiente el trámite de comisiones de funcionarios.

9.3. Dirección de Informática

Esta Dirección trabajó en frentes relacionados con la seguridad de la información manejada por los usuarios, la extensión del alcance de la cobertura de servicios y en el fortalecimiento de la red de datos corporativa.

A través de área se dio apoyo a los procesos de implementación de nuevas tecnologías de equipos y sistemas aeronáuticos que se requirieron en el proceso de construcción y modernización de la nueva torre de control del Aeropuerto El Dorado y el Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia.

Adicionalmente brindó soporte eficiente a los usuarios a través de procesos de renovación de software y hardware y mediante la presencia continua en centros de cómputo y puestos de trabajo gracias a la mesa de ayuda contratada y liderada por la Dirección.

Teniendo en cuenta que el ministerio de hacienda, mediante el Decreto 2674 del 2012, ordenó el registro de la información financiera en el SIIF Nación y se prohíbe que las entidades hagan uso de módulos externos que cumplan con las mismas funciones del sistema SIIF nación, a la desactualización tecnológica del software JDE y las recomendaciones presentadas en el informe del área financiera, se tomó la decisión a partir de enero de 2016 de:

1. Suspender cualquier actividad de registro en el aplicativo JDE relacionado con el presupuesto, las cuentas por pagar, los pagos y el registro contable.
2. Mantener el registro de operaciones en el JDE para los módulos de facturación, cartera, cuentas por cobrar, recaudo en cajas y recaudo electrónico, y activos fijos, almacén e inventarios, para lo cual se requiere contratar el mantenimiento de los mismos.

Igualmente se dio inicio al proyecto "Módulos complementarios al SIIF nación" En donde se hace evaluación en cada área con el fin de determinar la mejor manera de complementar dicho aplicativo.

9.4. Dirección Administrativa

A través de la Dirección Administrativa se acompañó todo el proceso de estructuración, adjudicación, contratación y seguimiento a la ejecución de los proyectos de inversión de la Entidad. En desarrollo de esta labor se hizo evidente la necesidad de ajustar las disposiciones del manual de contratación para ponerlo al día en materia normativa. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1510 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, se adelantaron las gestiones tendientes a actualizar el manual y se revisaron de forma integral las disposiciones de orden legal y reglamentario, así como los actos administrativos internos vigentes sobre la materia.



Posteriormente se realizó la divulgación del proyecto con las áreas comprometidas con la ejecución del presupuesto, con miras a obtener la retroalimentación de los operadores. A la fecha se encuentra en revisión jurídica el proyecto de acto administrativo para su expedición.

Simultáneamente, se revisaron los parámetros de evaluación de riesgos a los que están sujetos los proyectos de contratación, especificando las características de los contratos tipo para ajustarlos a las necesidades de previsión.

Los planes anuales de compra fueron elaborados oportunamente conforme a un esquema de deberes y necesidades, publicados tanto en la página del SECOP como en la página web de la entidad.

Las pólizas de seguro fueron renovadas a tiempo, las condiciones técnicas de los clausulados fueron revisadas en su integridad, los valores asegurados fueron actualizados superando 11 años de rezago en esta labor, garantizando de esta manera el adecuado amparo de los bienes de la entidad, incluyendo una proyección de los costos a asegurar con la nueva torre de Control El Dorado y CGAC.

En el año 2015 se obtuvo la devolución de primas pagadas en vigencias anteriores, correspondientes a saldos por inactividad de aeronaves del orden de los \$107 millones de pesos.

En cuanto a los siniestros sufridos por la Entidad, se generó una base de datos con las reclamaciones finiquitadas y en curso con miras a establecer el adecuado seguimiento y proteger los intereses institucionales.

En cumplimiento a lo acordado por el gobierno nacional por las federaciones y confederaciones sindicales de los años 2014 a la fecha, se identificaron las necesidades de los funcionarios para la prestación del servicio del transporte, optimizando los limitados recursos presupuestales para el efecto y dando prioridad a las rutas técnicas de aquellos servidores ubicados en las áreas estratégicas.

En lo que atañe al trámite de procesos sancionatorios, de conformidad con las normas vigentes se adelantaron los trámites sancionatorios por incumplimiento de los contratos, los cuales a la fecha se comportan como se detalla en el Anexo 9.

9.5. Investigaciones Disciplinarias

A finales del año 2014, el grupo de Investigaciones Disciplinarias contaba con un gran volumen de procesos abiertos que alcanzaba un número de 418 expedientes distribuidos entre los diferentes abogados que conforman el equipo de trabajo, los cuales realizaban en promedio 15 decisiones al mes.

Tras la revisión de los expedientes, se identificaron como riesgos predominantes para el trámite de denuncias la prescripción de las acciones, la inactividad procesal y el gran volumen de procesos a los que no se les había practicado pruebas.

Frente a estos riesgos se adelantaron varias jornadas de evaluación de las indagaciones e investigaciones en curso, producto de las cuales fue archivado un gran volumen de procesos, separándolos de aquellos que en atención a su contenido y estado fue posible continuar adelantando.

Con el fin de garantizar el dinamismo de los procesos disciplinarios a cargo de la oficina, se implementó un método de gestión consistente en el establecimiento de metas mensuales por funcionario, donde se identificaron las providencias que cada instructor debe proyectar, haciendo posible la toma de las decisiones de fondo.

En el transcurso del año 2015, el promedio mensual de decisiones proferidas por la Oficina asciende a 103 autos, tal como se desprende el reporte incluido en el Anexo 9.

9.6. Gestión inmobiliaria

El grupo Administración de Inmuebles creado mediante Resolución 3379 del 3 de junio de 1996, administra y lleva el inventario de los bienes inmuebles de propiedad de la Entidad, garantizando la disponibilidad de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica. En ejercicio de esta función el Grupo Administración de Inmuebles desarrollo las siguientes actividades relevantes:

Actualización del inventario de 32 aeropuertos de los 72 existentes, objeto de construcción, ampliación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

Levantamiento topográfico, socialización predial y recopilación de documentos de titulación de 40 predios para la implementación del proyecto de ampliación de los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto Providencia y Santa Catalina: De 39 predios requeridos para la implementación del plan maestro se han adquirido 9, en proceso de adquisición 7, se encuentran 13 con limitación jurídica para la adquisición, se están buscando alternativas jurídicas para adquirirlos. En área de terreno se ha adquirido un 62% del proyecto.
- Aeropuerto El Alcaraván Yopal: De 26 predios requeridos para la implementación del plan maestro se han adquirido 3, en proceso de adquisición 6, se encuentran 17 con limitación jurídica para la adquisición, se están buscando alternativas jurídicas para adquirirlos. En área de terreno se ha adquirido un 4% del proyecto.
- Aeropuerto El Rafael Núñez Cartagena: Nos encontramos en espera de la respuesta por parte del EDURBE a la oferta formal de compra del predio donde se conforma la RESA de la cabecera 01 de la pista del Aeropuerto.
- Aeropuerto Alfonso Vásquez Cobo Leticia: Se encuentra en trámite de avalúo del predio de propiedad del Ministerio de Defensa, a fin realizar el trámite respectivo para la adquisición del predio para la Implementación del plan maestro del aeropuerto.
- Aeropuerto Golfo De Morrosquillo Tolú: Nos encontramos en estudio técnicos y adquisición de documentación para la adquisición predial según requerimiento para la implementación del plan maestro.

- Aeropuerto Dorado II Bogotá: Se solicitó la afectación por utilidad pública de los predios que están en influencia del plan maestro.

Así mismo, brindó apoyo técnico a la Oficina Asesora Jurídica en la recuperación de la propiedad en los siguientes aeropuertos:

- “Aeropuerto El Caraño” de Quibdó, Regional Valle: Proyecto ampliación de pista fase I, en este aeropuerto fue necesario realizar actividades de campo para establecer las características de 48 predios que se encuentran en el área de influencia del proyecto, resultado de acta actividad se consolidó Censo Predial, De Obras Civiles Y Poblacional.
- Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, Regional Atlántico: Teniendo en cuenta los procesos jurídicos y denuncias de ocupaciones por parte de terceros, fue necesario brindar apoyo técnico en los siguientes aeropuertos:
- Aeropuerto Gerardo Tovar López de Buenaventura, Regional Valle: Con el propósito de implementar el Plan Maestro del citado aeropuerto y consolidar las políticas del Gobierno Nacional, se realizaron los estudios catastrales, cartográficos y análisis de títulos de los terrenos que conforman el Aeropuerto, con el objetivo de organizar las tareas tendientes a la recuperación de los predios ocupados por terceros (consejos comunitarios).

10. Secretaría de Sistemas Operacionales

10.1. Plan maestro El Dorado II

En el año 2014, con base en las evaluaciones realizadas internamente en la Entidad y en las recomendaciones que se encontraban planteadas en la “consultoría del análisis técnico de la ubicación y construcción de un aeropuerto complementario al aeropuerto El Dorado”, se tomó la decisión de cambiar la alternativa seleccionada para la ubicación de este aeropuerto, pasando de la opción denominada “aeropuerto complementario” a la opción denominada “El Dorado II”, y por tanto se procede a la presentación y aprobación del proyecto ante la Presidencia de la República. Posteriormente en el año 2015 se contrató la elaboración del estudio para la viabilidad técnica, operacional, urbanística y ambiental del polígono propuesto y su correspondiente Plan maestro, el cual fue finalizado en el mes de marzo de 2106. Actualmente la ANI se encuentra en el proceso de dar apertura a la fase de estructuración técnica, legal y financiera para la conformación de la APP que asegure la continuidad al proyecto.

10.2. Planes maestros otros aeropuertos

En el aeropuerto José María Córdova de Rionegro se contrató la Consultoría para la actualización del Plan Maestro del aeropuerto y la viabilidad operacional técnica predial, ambiental, urbanística y social del polígono propuesto, para la segunda pista.

Se aprobaron mediante resolución los planes maestros para los aeropuertos de Montería, Carepa, Quibdó, Corozal, Tolú y Villavicencio.

A la fecha se encuentran en actualización los planes maestros para los aeropuertos de Florencia, Leticia y Pasto. Se da apoyo también a la elaboración de los planes en los aeropuertos Olaya Herrera de Medellín y Barranquilla.

10.3. Servicios a la Navegación Aérea

Los siguientes son los principales proyectos desarrollados por el área en el periodo 2104 – 2016:

Se implementó el Plan de vuelo digital, procedimiento establecido ante la necesidad de recibir y tramitar los planes de vuelo vía web. Este procedimiento permite agilizar los trámites de los usuarios ante las oficinas AIS/AD a nivel nacional. El sistema está conectado con los aplicativos de la entidad, lo que permite llevar controles sobre permisos y aeronavegabilidad, tanto del personal aeronáutico como de las mismas aeronaves. Es una tecnología dirigida a la aviación general.

El Nuevo Centro de Control Barranquilla inició sus operaciones el día 15 de mayo de 2015, cuenta con una posición de supervisión de radar, 7 posiciones de control, dos posiciones de FILTER, una posición para reproducción de grabaciones de video y audio, un simulador con una posición de Supervisor y 2 de control radar. Adicionalmente se instalaron posiciones de control vinculadas al ACC Barranquilla en las torres de control de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Valledupar, Riohacha y Montería, buscando que los procesos de coordinación entre las dependencias se realicen de manera automática.

El nuevo centro de control cuenta con la capacidad de procesar los sistemas de vigilancia ADS-B, con antenas instaladas en Barranquilla, Montería, Cerro Kennedy, San Andrés y el MLAT instalado en Barranquilla, el sistema es una importante mejora en la seguridad operacional de la FIR Ernesto Cortissoz.

Se implementó el sistema automatizado de gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM), "METRON HARMONY", este sistema permite regular la afluencia de tránsito con base en una planificación pre táctica donde se anticipan eventos previsible que pueden causar reducciones de capacidad de servicio de los sistemas aeroportuarios y del espacio aéreo. A la fecha se cuenta con la implementación del Flow llegadas y se dio inicio a la implementación del flow salidas, el cual estará listo en el segundo semestre de 2016.

Instalación del sistema de Coordinación de Slot "PDC SCORE". Mediante este sistema se regula la demanda de tránsito aéreo con base en una planificación estratégica de las operaciones aeroportuarias, garantizando un equilibrio con la capacidad de servicio proyectada del sistema aeroportuario para las diferentes temporadas de planificación establecidas por la IATA, a nivel internacional.



En la actualidad se han realizado ajustes de tipo técnico y normativo con las dependencias respectivas. De acuerdo con las recomendaciones de la IATA se está coordinando la conformación del comité y sub comité de coordinación de slot.

Implementación del sistema de Gestión de Capacidad GATE TO GATE "RAMS PLUS". Este sistema permite hacer los análisis correspondientes para gestionar y mejorar la capacidad de los recursos del aeropuerto y el espacio aéreo de acuerdo al crecimiento de la demanda, haciendo uso de funcionalidades de modelamiento y simulación acelerada de operaciones aéreas. Es una herramienta de planificación y validación de nuevos conceptos operacionales aeroportuarios, de pista y de espacio aéreo.

10.4. Rediseño del espacio aéreo de Bogotá

Con el objeto de optimizar la capacidad y eficiencia del aeropuerto El Dorado y la TMA en Bogotá, se lleva a cabo en el primer semestre del año 2015 el convenio de cooperación con IATA para el rediseño del espacio aéreo de Bogotá. El convenio se encuentra en desarrollo y debe finalizar en el mes de diciembre de 2016.

Este proyecto mejora la capacidad operativa del aeropuerto, incrementando el número de operaciones a 90 por hora. Este objetivo se logra con la introducción de los procedimientos PBN, la reducción de la distancia de separación entre aeronaves en la TMA, implementar operaciones simultáneas de las dos pistas, optimizar las operaciones en tierra, actualizar los manuales de regulación y operación y la gestión del cambio, cultura y entrenamiento de los controladores.

Conjuntamente con el Ministerio de comercio (Viceministerio de Turismo) y la aerolínea Avianca, se ha venido evaluando la posibilidad de desarrollar una segunda etapa, rediseñando las TMA's del resto del país (BAQ, BGA, CLO, CUC, MDE). El proyecto se encuentra en su fase exploratoria.

10.5. Desarrollo Aeroportuario

Infraestructura aeroportuaria:

En la actualidad se encuentran en el proceso de construcción para la modernización de su infraestructura, los aeropuertos de Ibagué, Leticia, Yopal, Pasto, Aguachica y Providencia. Los porcentajes de programación y ejecución de cada uno de estos aeropuertos, son los siguientes:

Ibagué:	Proyectado = 38,79%	Ejecutado = 39,03%
Leticia:	Proyectado = 2,37%	Ejecutado = 7,466%
Yopal:	Proyectado = 42,92%	Ejecutado = 37,90%
Pasto:	Proyectado = 50,61%	Ejecutado = 48,54%
Aguachica:	Proyectado = 56,27%	Ejecutado = 56,54%
Providencia:	Proyectado = 0,89%	Ejecutado = 0,29%

off

Con base en el concepto de 15 de febrero de 2016 entregado por la oficina asesora jurídica donde se establece que el plazo de revisión de estudios, diseños u otras causas no imputables al contratista no hacen parte del plazo contractual, se definió una nueva programación de obra (porcentajes relacionados en el párrafo anterior) y unos nuevos plazos contractuales. Los nuevos plazos para cada uno estas obras son:

Ibagué:	70 días	Fecha de terminación de la obra:	23 de enero de 2107
Leticia:	120 días	Fecha de terminación de la obra:	31 de julio de 2018
Yopal:	70 días	Fecha de terminación de la obra:	24 de marzo de 2107
Pasto:	70 días	Fecha de terminación de la obra:	23 de enero de 2107
Aguachica:	103 días	Fecha de terminación de la obra:	31 de agosto de 2106

Las obras en los aeropuertos de Ibagué, Leticia, Yopal y Pasto están requiriendo adiciones presupuestales para su adecuada funcionalidad. Las adiciones son generadas por mayores cantidades e ítems no previstos, en el momento nos encontramos en la definición de dichos ítems y presupuestos para iniciar los trámites correspondientes.

Uno de los objetivos principales de la inversión realizada son las obras de mantenimiento para la búsqueda de la certificación como aeropuertos para la operación internacional, de acuerdo con la normativa del RAC. Las obras de mantenimiento y adecuación de las pistas, franjas y resas, se realizan en los aeropuertos de Cúcuta, Leticia, Santa Marta y Bucaramanga.

Los porcentajes de programación y ejecución de cada uno de estos aeropuertos, son los siguientes:

Cúcuta:	Proyectado = 66,34%	Ejecutado = 65,33%
Santa Marta:	Proyectado = 46,82%	Ejecutado = 41,39%
Bucaramanga (Convenio alcaldía):	Proyectado = 92,51%	Ejecutado = 86,82%
Bucaramanga (Aerocivil):	Proyectado = 3,22%	Ejecutado = 2,06%

Como se comentó anteriormente, en estos aeropuertos también se hicieron las prórrogas y reprogramaciones, así:

Cúcuta:	103 días	Fecha de terminación de la obra:	1 de agosto de 2106
Santa Marta:	70 días	Fecha de terminación de la obra:	3 de octubre de 2016
Bucaramanga:	70 días	Fecha de terminación de la obra:	2 de abril de 2107

Para las obras de certificación del aeropuerto Matecaña de la ciudad de Pereira se realizó un convenio por \$ 50 mil millones donde además de las obras de adecuación y ampliación de pista y plataforma, se construyó la nueva torre de control, el Centro de gestión y las bodegas de carga, ésta obra fue inaugurada en el mes de julio del 2105, el convenio fue prorrogada hasta el 31 de diciembre de 2016 para obras de urbanismo y tercera fase de ampliación de la plataforma. Adicionalmente quedan pendientes para proceso de certificación los aeropuertos de El Dorado en Bogotá, Bonilla Aragón de Palmira, Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Rafael Núñez de Cartagena y José María



Cordova de Rionegro, estos aeropuertos se encuentran concesionados y son de control de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

El aeropuerto Gustavo Rojas de San Andrés, actualmente se encuentra en proceso de reconstrucción y mantenimiento de la pista, su ejecución está en un 19,67% con una programación de 19,67%. La obra debe finalizar en el mes de diciembre de 2016. Este aeropuerto también debe ser certificado y por tanto es necesario realizar las obras necesarias para la modificación en el eje de pista. Para este proceso se realizaron los estudios preliminares a través de un experto de OACI, estudios que fueron socializados con la comunidad. Conjuntamente con ANI se ha definido seguir adelante con el APP propuesto, donde se incluyan como parte del mismo, realizar los estudios de detalle fase III de la alternativa presentada por el experto y el plan maestro correspondiente.

El Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta cuenta con una pista de longitud de 1.700 metros con un ancho de 38 metros, y se encuentra categorizado bajo la clave de referencia 3C. Con el fin de mejorar las características físicas para la operación de aeronaves de mayor envergadura en el aeropuerto de Santa Marta, se pretende rediseñar las características del lado aire del aeródromo con clave de referencia 4C. Para ello, la Aeronáutica Civil suscribió el contrato interadministrativo No. 14000173 OK de 2014 con la Fundación Universidad del Valle quienes presentaron varias alternativas de diseño para el mejoramiento de la infraestructura del lado aire del aeropuerto para subir la clave de referencia a 4C.

Una vez realizados y evaluados los análisis de tráfico aéreo, estudio predial, el traslado de la vía férrea, el estudio de evaluación de obstáculos y el estudio ambiental y oceanográfico, la Entidad concluyó que la mejor alternativa era la de girar la pista en 4 grados en el sentido anti horario. El desarrollo de esta alternativa implica la construcción de una nueva pista que ingresará al mar en unos 350 metros aproximadamente.

Esta alternativa es más viable que prolongar la actual pista, teniendo en cuenta que la prolongación requiere que parte de la pista ingrese al mar en 800 metros aproximadamente, además de una parte de la vía perimetral.

La alternativa de girar la pista en 4 grados requiere del desarrollo de las siguientes obras:

1. Construcción de una nueva pista de 2.200 metros de longitud por 45 metros de ancho.
2. Construcción Franjas de Pista de 150 metros en total.
3. Construcción Zonas de Seguridad Extremo de Pista.

Dentro de esta alternativa, se contempla que la pista actual sirva como futura calle de rodaje, lo que aumentaría la eficiencia de las operaciones. Igualmente, la zona alrededor de la que sería la futura calle de rodaje permitirá multiplicar por tres la capacidad actual de la plataforma principal.

El proyecto tiene un costo aproximado de \$240.000 millones a pesos 2015, que se realizaría en dos fases. La primera por valor de \$70.000 millones aproximadamente que contempla la adquisición de predios y obras preliminares. La segunda fase tiene un valor de \$ 169.000 millones que contempla



las obras de construcción. Este valor total no incluye el traslado de 3 kilómetros de la actual vía férrea necesario para la construcción de la pista, el cual según lo informado por la ANI está valorado aproximadamente en USD 5 millones por kilómetro, es decir, un total de 15 millones de dólares. En conversaciones sostenidas con la gobernación del departamento del Magdalena se ha comprometido a participar en la inversión de esta obra a través del sistema de regalías. En el momento se trabaja conjuntamente con ellos para definir el plan de trabajo.

En el mes de diciembre de 2015 fue inaugurada la torre de control del aeropuerto El Dorado y el centro de gestión aeronáutico de Colombia (CGAC). La obra requirió una inversión cercana a los \$ 153 mil millones y es considerada la torre más moderna de Latinoamérica.

En este mismo aeropuerto se encuentra en la actualidad en ejecución la calle de rodaje "Mike", la obra tiene un avance en la ejecución del 50,96%. El contrato viene siendo ejecutado por la sociedad Alpha Mike SAS (Conalvias), contrato iniciado el 13 de marzo de 2014 y con fecha de finalización del 20 de junio de 2016. Con base en el avance de obra y la fecha de terminación del contrato, es necesario definir antes de esta fecha si se hace o no la prórroga en tiempo para este contrato.

Siguiendo los lineamientos definidos en el Plan nacional de desarrollo, donde se busca implementar mecanismos para garantizar el acceso aéreo a comunidades que no cuentan con otro medio de transporte y con el objeto de continuar con los estándares de seguridad aérea, se realizaron convenios con los entes regionales (propietarios de los aeropuertos) y se contrataron las obras de mantenimiento para los aeropuertos de Bahía Solano, Capurganá, Puerto Inírida, San José del Guaviare, Sogamoso y Puerto Leguizamo.

La ejecución de cada uno de estos aeropuertos, es la siguiente:

Bahía Solano: Finalizada la obra, en trámite una adición presupuestal por valor de \$ 2.195 millones para el mantenimiento de la calle de rodaje y plataforma.

Capurganá: Finalizado

San José del Guaviare: Finalizada la obra, en trámite una adición presupuestal por valor de \$ 1.410 millones para mantenimiento y mejoramiento de zonas de seguridad.

Puerto Inírida: 54,26%. Contrato suspendido por trámite de la adición para San José del Guaviare.

Sogamoso: Finalizado

Puerto Leguizamo: Sin avance, incumplimiento de contrato.

La Primavera: Se realizaron los estudios donde se terminó que la obra necesaria a realizar era de construcción de la pista y no mantenimiento, por lo anterior no se ejecuta.

Bajo el mismo lineamiento del plan nacional de desarrollo se contrataron las obras de mantenimiento en los aeropuertos de propiedad de la entidad y que se encuentran ubicados en las poblaciones de Puerto Carreño, Trinidad, Tame, Arauca, Guaymaral, Florencia, San Vicente del Caguan, Villavicencio, Mitú, Puerto Asís e iniciando obras en el momento en Nuquí y Guapi.

La ejecución de cada uno de estos aeropuertos, es la siguiente:



Puerto Carreño: Finalizado
Trinidad: Finalizado
Tame: Finalizado
Arauca: Finalizado
Villavicencio: Finalizado
Puerto Asís Finalizado
Mitú: 24,49%, incumplimiento de contrato
Guaymaral: 61,05%, incumplimiento de contrato
Florencia: 30,21%, incumplimiento de contrato
San Vicente del Caguan: 20,60%, incumplimiento de contrato

Los aeropuertos que presentan incumplimiento de contrato corresponden a los consorcios Aeropistas y Krasia. Los integrantes de estos consorcios, MSB solutions y Jaime Vargas Galindo fueron declarados con inhabilidad sobreviniente por haber sido objeto de imposición de dos multas y un incumplimiento durante una misma vigencia fiscal. Como los contratistas no han querido ceder su participación en los contratos, se procede a la terminación de los mismos.

El contrato de obra para el aeropuerto de Providencia también se encuentra afectado por esta inhabilidad ya que MSB solutions forma parte del consorcio Providencia 2016; sin embargo en este caso el contratista manifestó su intención de ceder su participación a la firma Geinpro SAS. Es necesario proceder a la revisión para certificar que la firma cumple y la obra se puede seguir ejecutando sin contratiempos.

En el aeropuerto de Ipiales fueron terminadas las obras de construcción de la nueva pista, calle de rodaje y plataforma. Este aeropuerto podrá atender aeronaves tipo Charlie y se espera cuente con rutas de operación comercial, así mismo por su ubicación fronteriza se ha solicitado sea un aeropuerto binacional.

Otras obras de mantenimiento finalizadas en los años 2014 y 2015 fueron los cerramientos para los aeropuertos de Flandes, Condoto, Florencia, Mariquita, Ibagué, Plato, Armenia, Popayán, Ipiales, Nuquí. Mantenimiento en terminal, torre de control, cuartel de bomberos e infraestructura complementaria para los aeropuertos de Neiva, Florencia y Puerto Asís. Mantenimiento general del aeropuerto de Yopal, mantenimiento del terminal del aeropuerto de Popayán, mantenimiento de la pista y plataforma del aeropuerto de Mompos, mantenimiento y la demarcación de la pista del aeropuerto de Villagarzón, y mantenimiento de la pista y plataforma del aeropuerto de Puerto Asís, mantenimiento de la pista del aeropuerto de Tolú.

Finalmente y mediante convenio firmado con la gobernación del Valle se realizó el mantenimiento de la pista, ampliación de la plataforma y adecuaciones de las plataformas de viraje, en el aeropuerto Santa Ana de Cartago.



Como consecuencia de los problemas encontrados en los estudios realizados por las Universidades se procedió por parte de la dirección de desarrollo aeroportuario a solicitar al área jurídica proceder a iniciar acciones extrajudiciales y judiciales a la universidad nacional con los convenios 13000027 OJ y 14000005 OK y a la Universidad de Pamplona con los convenios 13000182 OH, 14000173 OK y 13000156 OH. La oficina jurídica recomienda evaluar la posibilidad de hacer efectivas las garantías pactadas a favor de la entidad dentro de los convenios interadministrativos en la medida aún se encuentran vigentes y podrían amparar el riesgo asegurado de los diseños.

Para el contrato de obra No. 14000008-OK – Aeropuerto de Mompox, se suscribe el acta de entrega y recibo definitivo de obra condicionada, en la cual se dejaron una serie de observaciones al trabajo realizado, las cuales debían ser corregidas por el contratista en el menor tiempo posible con el objetivo de suscribir el acta de recibo final. Ante el incumplimiento del contratista para la corrección de las observaciones establecidas en dicha acta de entrega se procede a un proceso en audiencia por posible incumplimiento, realizándose audiencia el 19 de agosto de 2015, inspección técnica el 24 de noviembre de 2015, reanudación de audiencia el 16 de febrero de 2016 y 22 de marzo de 2016 donde se notificó la resolución 00772 del 22 de marzo de 2016, “Por medio de la cual se decide una actuación administrativa del contrato No. 14000008-OK-2014, celebrado entre la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL y, la UNION TEMPORAL SAN BERNARDO.”, dentro de la parte resolutive de la mencionada resolución, en el artículo segundo se impone a cargo del contratista una obligación de pago a título de clausula penal por la suma de MIL UN MILLONES NOVENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS VEINTICUATRO PESOS (\$1.001.095.824). El 18 de abril de 2016 se notificó la resolución 1051, por medio de la cual se resolvía una solicitud de nulidad presentada por el contratista, en esta resolución se evidencia que hay inconsistencia en la práctica del procedimiento administrativo y se ordena la nulidad de todo lo actuado y retrotraer la actuación administrativa a partir de la etapa probatoria.

Se otorgaron 15 días hábiles para la práctica de todas las pruebas, entre ellas la práctica de una inspección técnica, el testimonio del interventor y la exhibición de los expedientes administrativos y contractuales.

El día 22 de abril de 2016 se practicó la inspección técnica a la pista, de ella se levantó una acta en la cual el contratista explicaba la metodología de intervención a la pista. Para el 28 de abril de 2016, la dirección de desarrollo informó que se expidieron los NOTAM correspondientes y el contratista empezará las labores de corrección tendientes a reparar los pendientes del acta de entrega y recibo definitivo de obra, las cuales se programan efectuar entre el día 2 de mayo al 18 de junio de 2016.

Proyectos ambientales

Fue diseñado e implementado el proyecto para modelación de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Este sistema denominado Sistema de Vigilancia y Control Ambiental SVCA, consta de un total de 40 puntos de monitoreo, 28 de los cuales son puntos fijos y otros 12 móviles cubriendo de esta forma toda la extensión del aeropuerto El Dorado. Estas estaciones se encuentran operando y



transmitiendo en línea y en tiempo real. El sistema Integra las bases de datos de radar y sistema de información de vuelos del Aeropuerto y las estaciones inteligentes de monitoreo de ruido. La operación del SVCA, los resultados y reportes a partir de la correlación de niveles de presión sonora con eventos aéreos, dan pie al diseño e implementación del protocolo sancionatorio correspondiente y la modelación de medidas mitigadoras de ruido, protocolo que debe ser implementado en las próximas semanas.

El 24 de agosto de 2015 con resolución No. 1034 la ANLA modifica la licencia ambiental del aeropuerto Eldorado en las condiciones en que se encuentra operando, es decir nos permite operar el aeropuerto Eldorado en un horario nocturno con restricciones de direccionalidad permitiendo garantizar condiciones óptimas de seguridad y no generar impactos adicionales a la población del área de influencia Eldorado

Aeropuerto del Café

Mediante documento CONPES 3586 se declaró la importancia de la ejecución del proyecto aeroportuario y se dieron instrucciones precisas para su financiación, la suscripción de convenios entre las entidades involucradas y las actividades que cada una de ellas debía ejecutar. El convenio estableció las obligaciones en cabeza de la Asociación Aeropuerto del café, quedando ésta encargada de velar por el adecuado desarrollo y ejecución del proyecto y por tanto la disposición de los recursos, la suscripción de los contratos y la interventoría asociada a los mismos, los cuales eran competencia exclusiva de la Asociación. A diciembre de 2014 no se había cumplido con los objetivos previstos, no obstante haberse iniciado las obras en 2013, estas se encontraban en ejecución parcial y algunas presentaban deterioro, inestabilidad y/o deformaciones. Así las cosas y gracias al estudio de *"pre factibilidad financiera y legal y la conceptualización de un esquema de negocio para desarrollar la Etapa I del proyecto"* contratado por la Aerocivil con la Financiera de Desarrollo Nacional (F.D.N.), donde se establece que el proyecto no es autosostenible desde una perspectiva financiera y no genera beneficios socio económicos debido principalmente al reducido volumen de tráfico de pasajeros, al elevado nivel de inversión y al importante número de aeropuertos ya existentes en esta zona del país; el convenio 9000180 OK 2009 no se siguió ejecutando.

En el 2015 la entidad contrató nuevamente a la Financiera de Desarrollo Nacional para realizar un estudio que permitiera la identificación y articulación de fuentes de financiación del orden nacional, departamental y municipal para la construcción del proyecto, nuevamente con miras a buscar alternativas y fortalecer los insumos técnicos para la toma de decisiones para lo que restaba del proyecto. El estudio arroja como conclusión que existen dos posibles fuentes de financiación que son la departamental y municipal, con regalías y la venta de activos de Inficaldas e Infimanizales (entre los que se encuentran los terrenos de La Nubia), se excluye la fuente financiación nacional por no contarse con la disponibilidad de recursos en el presupuesto general de la nación, acorde con el marco de gastos de mediano plazo; sin embargo debe evaluarse este tema por el ofrecimiento



existente por valor de \$70.000 millones por parte del presidente de la república. Este trámite que debe continuar y poder así definir la continuidad del proyecto por parte Aerocafé.

10.6. Telecomunicaciones

La Gestión realizada durante el periodo 2014 a abril 15 de 2016, correspondió al cumplimiento de las funciones asignadas a la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, entre los principales proyectos desarrollados por esta área, son:

Comunicaciones

Equipos para renovar la red de comunicaciones satelital (VSAT): Se buscó complementar la Red Satelital VSAT que se encuentra en funcionamiento y garantiza la prestación de los servicios aeronáuticos, las afluencias del Tránsito Aéreo a Nivel Nacional y la cobertura necesaria de comunicaciones para los aeropuertos en zonas Selváticas; se ha ampliado la capacidad y los servicios aeronáuticos y corporativos de los diferentes aeropuertos en Datos AFTN/AMHS, Datos Radar, ATS, VHF y Extensiones. Con este proyecto adquieren, instalan y ponen en servicio una red de comunicaciones satelital en 39 estaciones, incluyendo dos estaciones de control, una en Bogotá y una secundaria en Barranquilla.

Es importante que al finalizar la ejecución del proyecto se revisen en detalle y se reciban a satisfacción las estaciones, especialmente lo relacionado con la calidad de las instalaciones y las obras civiles, evitando así que se presente alguna dificultad a futuro. El suministro de equipos y enlaces satelitales se considera ha sido ejecutado de manera adecuada.

Equipos para ampliar los sistemas VHF ER (alcance extendido) y VHF PARA TORRES (transceptores): Complementándose con un sistema de gestión operada desde: el centro de control de Bogotá ACC, Barranquilla ACC, Cali, Medellín, Cúcuta, Bucaramanga, Villavicencio y Yopal para su espacio aéreo de nivel superior e inferior. Este proyecto es fundamental para la estabilidad de todas las operaciones de comunicaciones a nivel nacional lo que permitirá siempre tener contingencia en las frecuencias. Adicionalmente se revisaron todas las demás frecuencias para lograr que se tuvieran con una cobertura y una disponibilidad de más del 95% a nivel nacional.

Para el normal desarrollo de estos proyectos es necesario protocolizar el convenio con el ejército que se encuentra en trámite. El convenio busca autorizar la instalación de los equipos de VHF de alcance extendidos en los cerros que se encuentran controlados y operados las fuerzas militares (J8).

Equipos para comunicaciones de voz y datos a nivel nacional: El sistema de comunicación de voz (VCCS) es un sistema que permite realizar la interacción entre los diferentes sistemas de comunicaciones aeronáuticas, como recurso de comunicación con los operadores aeronáuticos, ya sean ellos controladores de tránsito aéreo, oficiales de AIS/COM/MET y personal técnico. El sistema permite el acceso y operación remota de estos diferentes recursos a través de una terminal de



usuario que posee una interfaz humana – máquina (HMI) por medio de la cual el personal operativo de la Entidad accederá de manera fácil e intuitiva a estos diferentes recursos de comunicaciones. Adquisición de una sala técnica especializada con centro de monitoreo y gestión para el CGAC (NOC) con el fin de que se integre en su infraestructura con el Centro de monitoreo y gestión ubicado en el nuevo CGAC.

Adquisición, instalación y puesta en funcionamiento del sistema de comunicaciones y mensajería aeronáutica AMHS para el aeropuerto El Dorado y su correspondiente gestión con los demás aeropuertos del país. Este proyecto se desarrollara en mayo de 2016 después que se tenga estabilizada la operación de la transición a la torre de control.

Dentro del proyecto estratégico de tecnología de información aeronáutica se incluye el banco de datos NOTAM OPMET el cual permitirá el intercambio de datos e información aeronáutica AIM con la región CARSAM conforme a los requerimientos operacionales de la OACI. Este proyecto será desarrollado en el segundo semestre del 2016.

Ayudas a la navegación aérea

Adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de los sistemas VOR/DME para los aeropuertos de Montería, Pereira, Bucaramanga y Buenaventura. Para los aeropuertos de San Andrés y Neiva fueron adquiridos únicamente los sistemas DME, actualizando los VOR's existentes. En Puerto Inírida se instalará un DVOR/DME de ruta para la región.

EL VOR/DME instalado en la Estación Polo nuevo fue recibido el 13 de mayo del 2014, la garantía finaliza el 13 de mayo de 2017. En visita realizada a la estación se detectaron fallas en las obras civiles, en los sistemas de cableado y se detecta mala calidad en la instalación realizada en el contrapolo. El enlace de radio mono canal no licenciado no se ha puesto en servicio, no lo han podido hacer funcionar y por lo tanto el sistema de gestión remota no puede tampoco funcionar. La Supervisoría de la UAEAC ha hecho los reclamos respectivos y la firma ENTELCOM ha "prometido" realizar los arreglos respectivos; sin embargo es necesario hacer el seguimiento y tomar las definiciones para proceder al reclamo de la garantía, de ser necesario.

Adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de los sistemas ILS para los aeropuertos de Cúcuta y Armenia. En el aeropuerto de Pasto será instalado en el segundo semestre del presente año, el Glide slope. En Barranquilla se renovará el sistema ILS a categoría II.

Para la operación en categoría III del aeropuerto El Dorado se adquirió un sistema ILS para la pista sur el cual se integrará a los sistemas de meteorología y luces de pista categoría III, proyecto que será desarrollado en el presente año. A finales del 2016 la pista sur del aeropuerto EL Dorado será recategorizada.



Sistemas de vigilancia aeronáutica

Simulador ATC: Utilizado por el CEA para formar integralmente a los estudiantes de control de tránsito aéreo y a los ya operativos de torre de control de acuerdo a los estándares nacionales e internacionales. La finalidad es que el sistema de simulación radar permita el reentrenamiento en un ambiente controlado sin afectación a la operación y que los nuevos estudiantes de control de tránsito aéreo puedan cumplir con sus prácticas de su desarrollo formativo en el área.

El proyecto adjudicado en el año 2014 consistió en la adquisición de un simulador integrado radar, No radar y Aeródromo a 360° tipo LED de ultra alta definición. El simulador ATS permite el ingreso a la base de datos de todos y cada uno de los procedimientos existentes en el país, para cada uno de los aeropuertos en los que evoluciona el tránsito a nivel Nacional. Cuenta también con una base de datos con el performance actual de la flota que evoluciona en Colombia, así como en el exterior, adaptada a su realidad; permite la visualización de afluencia, Fajas de progreso de vuelo electrónica, alarmas, debe permitir realizar procedimientos PBN basados en sistemas convencionales CNS y nuevas tecnologías CNS (VDL – DCL- CPDLC - GNSS (ABAS, GBAS, SBAS) – VIGILANCIA AERONAUTICA (MLAT y ADS-B), incorporando la realización de ejercicios conjuntos o independientes de acuerdo a lo requerido por los instructores, entre torre, no radar y radar.

Sistema de multilateración (MLT): A finales del año 2015 se adjudicó el contrato para la adquisición, instalación y puesta en servicio de los sistemas de MLAT para las aproximaciones a los aeropuertos de Cúcuta y Olaya herrera, estos sistemas estarán instalados al finalizar el 2016 y serán integrados a los demás sistemas de MLAT instalados en el Aeropuerto El Dorado.

Sistemas ADS B: Al finalizar el 2016 se tiene programado instalar este tipo de estaciones en los aeropuertos de Puerto Leguizamo y la estación de Isla Malpelo en el pacifico como estrategia de vigilancia no convencional para esta parte del territorio nacional.

En los sistemas de radares se realizó el diagnóstico, reparación y puesta en funcionamiento del Sistema de Accionamiento Mecánico (PIVOT) del Sistema Radar PSR/SSR Villavicencio. En el Tablazo se articuló un sistema de radar primario y secundario para dar vigilancia a la zona terminal de Bogotá y mejorar la aproximación. Se encuentra en ejecución la actualización, instalación y puesta en funcionamiento de la cabeza Radar PSR/SSR en Carimagua, este radar cubre los Llanos orientales y las rutas del sur del país.

Se instaló y se puso en operación el radar de superficie en El Dorado, este radar gestionará el movimiento en superficie de las pistas, calles de rodaje y plataformas del aeropuerto y mejorará la conciencia situacional del control del tráfico aéreo.

El radar de Santana ubicado en el municipio de El Tambo (Cauca) sufrió un atentado terrorista en el año 2012. Se procede a la reclamación correspondiente del siniestro ante la aseguradora AIG seguros para la reposición, instalación y puesta en funcionamiento de los sistemas de



comunicaciones, energía y vigilancia radar primario (PSR) y radar secundario (MSSR), para lo cual se firma un contrato llave en mano con AIG y ENTELCOM SAS en beneficio de la Aerocivil. El proceso se inicia desde el 5 de febrero del 2103 y finaliza el próximo 30 de abril. A la fecha, el sistema PSR/MSSR Santana opera normal, se realizó la integración en modo de prueba (BYP) de los datos radar en el ACC BOG (Centro de Control de Tráfico Aéreo) y Sala de Vigilancia Cali durante la última semana de febrero 2016 y en la segunda semana de marzo 2016 respectivamente. Se finalizó satisfactoriamente las pruebas SAT (Pruebas de Aceptación en Sitio) del sistema radar PSR/MSSR el día 27/FEB/2016. A la fecha, el sistema PSR/MSSR Santana opera normal. Se realizó el vuelo de comisionamiento (test flight) con resultados satisfactorios. El día 15/MAR/2016 el sistema radar Santana se integra al sistema MRT (MultiradarTracking) del ACC BOG. Se finalizó el entrenamiento técnico (On the Job Training) al personal del Grupo de Soporte de la Dirección Aeronáutica Regional Valle, quienes velaran por el mantenimiento de este sistema radar.

No obstante lo anterior, es necesario continuar con el proceso iniciado a la fecha y relacionado con la reclamación de la calidad de las obras civiles y en las edificaciones conexas con el radar, dicha reclamación debe hacerse hacia la misma aseguradora.

El Centro de control de barranquilla fue terminado en marzo del 2015, este centro le permite a los controladores de la regional atlántico tener unos mejores espacios de trabajo con herramientas de última tecnología. El sistema de MLAT todavía no está funcionando por que no ha sido integrado al sistema de gestión del centro de control, se está evaluando su posibilidad para trasladarlo a otra región.

Se entregaron para funcionamiento las torres de control de Pereira y Olaya Herrera, lo que beneficia a los controladores a tener un mejor espacio de trabajo.

Sistemas de meteorología

Entre los años 2014 y 2015 fueron instaladas estaciones meteorológicas de superficie de última generación para 23 aeropuertos. Adicionalmente se renovaron los sensores de las pistas de El Dorado incluyendo medidores de alcance visual de pista, radiómetros de microonda pasiva, sensores ultrasónicos de viento de último recurso para las posiciones de torre y la plataforma MET console, integrando toda la tecnología meteorológica aeronáutica en un solo sistema.

Sistema de análisis y pronósticos para el CNAP: Con la adquisición y puesta en operación de un sistema de monitoreo y pronósticos meteorológicos para el CNAP, se generan pronósticos, boletines, avisos, advertencias que sumado a un adecuado conocimiento circunstancial, su difusión oportuna atiende la demanda de información meteorológica aeronáutica, necesaria para garantizar la seguridad aérea en el espacio aéreo colombiano.

Puesta a punto del radar meteorológico de Pasto y la adquisición, instalación y puesta en funcionamiento del radar meteorológico para la isla de San Andrés.



Energía y sistemas electromecánicos

Adquisición, instalación y puesta en servicio de sistemas ininterrumpidos de (Ups) a nivel nacional en 17 aeródromos y estaciones aeronáuticos.

Adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de sistemas de luces de aproximación para el aeropuerto de Cúcuta, Pasto e Ibagué, en este último se instaló el sistema de iluminación de plataforma y calles de rodaje.

Adquisición, instalación y puesta en funcionamiento de la subestación eléctrica y sistemas complementarios para el aeropuerto de Villagarzón.

Adquisición, instalación de más de 600 aires acondicionados para los estaciones aeroportuarias de la entidad y aeropuertos REGIONALES.

En el mes de mayo se dará inicio a la instalación del sistema de luces CAT 3 para la pista sur del aeropuerto el dorado. La instalación ha sufrido retrasos por la necesidad de coordinar las operaciones y obras que realizan Opain y Codad en el aeropuerto. Deben continuar las mesas de trabajo conjunta y buscar los mínimos perjuicios para las operaciones aéreas, las obras de pista y la instalación del sistema de luces en la pista.

Nueva Torre de Control y Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia

Como fue comentado anteriormente en el mes de diciembre de 2015 fue inaugurada la obra. En el mes de febrero y hasta mes de marzo se da inicio al periodo de transición para la operación. Por parte de la Dirección de Telecomunicaciones se adelantó la Planeación Adquisición e instalación de toda la infraestructura tecnológica en materia de medios, canales de comunicaciones (vía Satélite, Microondas, Fibra óptica, y otros) sistemas de vigilancia convencional y no convencional, radar SMR ,procesamiento de los datos radar, sistemas de navegación ILS Cat 3 , Sistemas de Meteorología, Telefonía ATC, sistemas de afluencia del tráfico aéreo ATFM , sistema Harmony, sistemas de luces cat3 para la pista sur del Aeropuerto, los servicios correspondientes a las plataformas tecnológicas de prestación de los servicios a la navegación aérea. Se capacitó el personal de controladores de tráfico aéreo y técnicos de las diferentes áreas de soporte con lo cual se logró exitosamente el traslado definitivo el día 1 de abril de 2016 la operación a la nueva torre de control EDR. El 30 de abril fue entregada para el inicio de demolición por parte de OPAIN (ANI).

La nueva torre de control ha tenido observaciones relacionadas con la visualización desde la torre por parte de los controladores por la viga horizontal en cuatro paneles críticos de la misma. Para el análisis de esta situación se pidió la visita y análisis de un experto de la OACI, quién conceptuó que es necesaria la mitigación de este obstáculo bajando el piso técnico en todas las posiciones operacionales excepto la de supervisión que conserva la altura actual. Queda pendiente de la



ejecución de la recomendación que en el momento se encuentra en el proceso de trámites presupuestales y diseños de la modificación.

La transición del CGAC también se encuentra en ejecución desde el mes de enero, el plan es finalizar en el mes de julio, cuando debe entrar en operación el nuevo CGAC. En el momento se encuentran los equipos instalados y listos, en fase de entrenamiento en el puesto de trabajo el personal de controladores y técnicos aeronáuticos. A partir del próximo mes de mayo se estarán instalando por parte de la empresa INDRA las nuevas consolas y los servicios aeronáuticos para estar a punto en el mes de julio.

10.7. Seguridad y supervisión aeroportuaria

Como complemento a la mejora de la infraestructura aérea y aeronáutica, se realizaron acciones y planes tendientes a asegurar las condiciones de seguridad en los diferentes aeropuertos del país y dar cumplimiento a las normas establecidas para este fin.

En el año 2014 se suscribe el nuevo contrato de seguridad y vigilancia destinado a la operación aeroportuaria, protección de perímetros y vigilancia de estaciones aeronáuticas y ayudas a la navegación aérea, este contrato que en el momento se encuentra vigente incrementa la cobertura para las instalaciones nueva torre de control y CGAC, ade Tunja, VOR San José y lote de Acacias, son en total 500 puestos de vigilancia.

En la actualidad se encuentra en desarrollo el proyecto para adquirir, instalar y poner en funcionamiento el Centro Situacional de Gestión de Crisis del país. Este centro busca a través de circuitos cerrados de televisión, el monitoreo y control desde Bogotá para los aeropuertos de El Dorado, Cali, Rionegro, Cartagena, Bucaramanga, Barranquilla, Neiva y Cúcuta, para este fin se adquieren 323 cámaras que permitirán maximizar el nivel de vigilancia de los aeropuertos internacionales de país.

Para la mejora de la infraestructura de vigilancia se adquieren 12 máquinas de rayos X para los aeropuertos de Puerto Asís, San Vicente, Leticia, Condoto, Otu, Remedios, Guapi, Tumaco, Saravena, Tame, San Andrés y Cali. Adicionalmente se realizó el mantenimiento de máquinas L3 a 9 aeropuertos y máquinas Rapiscan a 16 aeropuertos del país, teniendo así 25 aeropuertos a nivel nacional con cubrimiento y mantenimientos necesarios para el correcto funcionamiento.

El control y seguimiento a los procesos de seguridad, la adquisición de mejores tecnologías y el incremento de vigilancia de nuestros aeropuertos, permite evitar situaciones que pongan en riesgo la seguridad y evitar actos de interferencia ilícita, en consecuencia hemos venido teniendo una disminución en este aspecto; en el año 2014 tuvimos 4 actos, en el año 2015 fueron 2 y en el presente año no hemos tenido ningún acto.



Con relación a los equipos para extinción de incendios, se adquirieron 5 nuevas máquinas que fueron ubicadas en los aeropuertos de Barrancabermeja, Florencia, Armenia, Tame y Leticia. Para el adecuado funcionamiento de los equipos en los otros aeropuertos, hasta el año 2015 se hacen mantenimientos correctivos en 91 equipos y se proyectan para este año 45 más. Se tiene adicionalmente el mantenimiento preventivo en 90 máquinas y para el 2016 esperamos poder realizarlo en 45 máquinas adicionales.

Finalmente y como cumplimiento de sus funciones principales, el área de seguridad aeroportuaria realiza 64 inspecciones de seguridad y aprueba 49 planes operacionales de seguridad en los aeropuertos concesionados y 32 en los aeropuertos propios.

11. Secretaría de Seguridad Aérea

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos fundamentales de esta administración fue el fortalecimiento de los estándares de seguridad en la operación de todos los actores de la industria aeronáutica, la Secretaría de Seguridad Aérea fue otra de las áreas que tuvo un papel preponderante dentro de los planes de acción y los comités de seguimiento y gestión liderados por la Dirección.

En efecto, la aviación moderna se ve permanentemente enfrentada a nuevos retos para encarar los frecuentes cambios que conlleva la frenética competencia, los avances tecnológicos, el aumento del uso del modo aéreo y el desarrollo de estrategias comerciales de los operadores para mantenerse en el mercado y crecer su participación en el local y/o internacionalmente. Todos estos factores implican modernización o aumento de flotas, incorporación de nuevas y largas rutas y contratación acelerada de personal nacional y extranjero.

Estos nuevos escenarios deben ser enfrentados de forma eficiente, contribuyendo al fortalecimiento de la industria, pero ante todo evitando poner en riesgo la seguridad aérea. Con este contexto claro, la labor directiva se concentró en evaluar la forma en que estaba siendo llevada a cabo la labor de autoridad de la Entidad y en introducir todos los cambios y procesos que se describen a continuación con miras a robustecer su papel de autoridad e introducir cambios significativos en la forma de operación de los diversos actores de la industria.

11.1. Inspección regular de empresas, procedimientos y personal de vuelo

Conscientes de la importancia de asegurar condiciones óptimas de operación del modo aéreo, fue un empeño constante el diseño e implementación de planes y programas de inspección, intervención y sanción a empresas y pilotos con el fin de determinar no solamente el estado real de operación del sector, sino de modificar cualquier factor que incidiera negativamente en la seguridad de las operaciones aéreas. Con este objetivo, se evaluó y modificó la organización de las áreas a cargo de la secretaria, el perfil de los funcionarios que lideran este proceso misional y se estructuró e implementó una nueva metodología de inspección a las empresas y personas operadoras de la actividad.



En efecto, a partir del segundo semestre del 2014 se implementó una metodología para la puesta en marcha del programa de vigilancia y control que se tradujo en un trabajo de dos frentes: por un lado, en la definición interna de roles y procedimientos para la puesta en marcha de la vigilancia con miras a la planificación de auditorías según perfiles de inspectores, tipos de aviación y ubicación geográfica de los operadores; y de otro, en la estructuración del plan anual de inspecciones elaborado en atención al tipo de aviación, a los índices recientes de ocurrencia de accidentes e incidentes y nuevamente a la ubicación geográfica de cada tipo de actividad. La ejecución de los planes propuestos tuvo un 100% de cumplimiento de los objetivos planteados para el año 2015 y reporta un avance del 32% en lo corrido del 2016.

La realización de este tipo de auditorías no previstas por los usuarios y que ascendieron a un promedio de 50 por año, supuso en cada caso un trabajo previo de verificación documental llevado a cabo en conjunto con la oficina de Transporte Aéreo, la validación de antecedentes y la organización de un equipo de trabajo que en sitio verificó condiciones técnicas de operación y dispuso de forma inmediata medidas correctivas o de tipo sancionatorio en procura de la protección de los usuarios del transporte aéreo. En desarrollo de este plan de auditorías y en el periodo comprendido entre abril del 2014 y abril del 2016 han sido realizadas 1613 auditorías a las empresas del sector.

Paralelamente, a través de los inspectores vinculados a la secretaría se realizaron todas las visitas y chequeos solicitados por las empresas operadoras con el fin de certificar para operación sus equipos y procedimientos.

11.2. Estándares para la operación aérea

En lo que toca con el fortalecimiento de parámetros operacionales fijados por la Secretaría y en uso de la visión de futuro que demanda el trabajo en la industria aeronáutica, se ejecutaron acciones para estar a la vanguardia del sector como el diseño e implementación preliminar del PBN (PERFORMANCE BASED NAVIGATION) como herramienta para facilitar la armonización y la operación de procedimientos y operaciones aéreas a través del espacio aéreo. En conjunto con la implementación de operaciones de descenso continuo y procedimientos de aproximación con guía vertical, mediante la aplicación de aproximaciones estabilizadas, se reduce efectivamente el riesgo operacional en vuelo.

La implementación del PBN por parte de la Secretaria, armoniza la operación aérea colombiana con los acuerdos establecidos con la IATA para la formación de inspectores de seguridad, en procura de que en un futuro cercano el personal este en capacidad de certificar a todas las empresas para la operación PBN.

Una vez implementado de manera generalizada, se verificarán mejoras directas a la organización y gestión del espacio aéreo, así como en otras actividades de implementación tales como es la conciencia situacional, el equilibrio entre demanda y capacidad del espacio aéreo y aeródromos,



operaciones de aeródromo, provisión de la información meteorológica y publicación de información en el AIP.

11.3. Investigación y sanción a operadores

En relación con las investigaciones adelantadas por concepto de infracciones de tipo técnico, la secretaría inició las actuaciones administrativas derivadas del plan de auditoría anteriormente descrito, así como de las denuncias presentadas por los usuarios del sector. En desarrollo de esta labor de autoridad se iniciaron 46 investigaciones durante el año 2015 y 18 en los meses transcurridos del año 2016. Valga la pena resaltar que los esfuerzos de esta área se han concentrado igualmente en poner al día el trámite de investigaciones iniciadas durante los años 2012 y 2013, los cuales no habían sido impulsados y cerrados por lo que se requirió un plan de descongestión del área mediante la vinculación de personal y la estructuración de planes de trabajo que actualmente se traducen en un avance adecuado de las investigaciones abiertas a partir del año 2014 y en el cierre definitivo de todas las actuaciones administrativas que se encontraban abiertas con anterioridad a dicha fecha, las cuales se encuentran al día hasta el mes de diciembre del año 2013.

11.4. Capacitación e intervención a la industria

En desarrollo del programa de gestión de la seguridad operacional se diseñó y publicó el Programa de Seguridad para el Estado y se trabajó en el fortalecimiento de la actividad de vigilancia al personal aeronáutico mediante la revisión, implementación y seguimiento al Programa de Gestión Operacional, Alcohol y Drogas. Se realizó la evaluación de 16 sistemas de gestión de seguridad operacional de diferentes proveedores de servicios del sector aéreo y se brindó asesoría para la implementación de los mismos al interior de las empresas.

Desde el primer semestre del año 2015 se realizaron talleres informativos dirigidos a la industria, relacionados con la gestión del riesgo operacional y se reglamentó el Reporte Obligatorio de Seguridad Operacional (MOR), con el fin de unificar parámetros de seguimiento al comportamiento de la prestación de servicios vinculados con la industria aeronáutica.

11.5. Investigación y reporte de causas de accidentes

En lo que atañe a la investigación y reporte de causas de accidentes e incidentes durante el periodo de gestión que se reporta, se produjeron 16 informes de accidentes, 11 informes de incidentes graves y a la fecha se encuentra en curso la elaboración de 28 informes que aún no han sido concluidos pues se encuentran en etapa de recaudo de evidencias. Todos los informes producidos cuentan con exposición de las causas probables del evento y las correspondientes recomendaciones que han sido avaladas por los Consejos de Seguridad realizados con la regularidad requerida por las disposiciones vigentes.



11.6. Estructura y procesos

Con el fin de apoyar las investigaciones en curso relacionadas con irregularidades en la expedición de licencias de habilitación para pilotos, y simultáneamente para fortalecer y asegurar la observancia de requisitos indispensables en los trámites que se surtieran a partir de abril de 2014, se implementó un rediseño del procedimiento de solicitud y trámite de licencias que incluyó supresión de trámites, traslado de áreas, fortalecimiento de soporte tecnológico y evaluación del personal asignado al proceso.

En cuanto al personal de inspectores de seguridad aérea asignado a los frentes de operaciones y aeronavegabilidad, a partir del año 2014 la Dirección de Talento Humano inició procesos de renovación de planta por edad de retiro forzoso, a su vez que ingresó personal nuevo con perfiles acordes a la demanda actual de la industria. En efecto, en atención a la gran cantidad de procesos que actualmente cursan con los diferentes operadores, se hace necesario permanecer en el empeño de asegurar personal de inspección que cumpla requisitos básicos de formación y experiencia.

El resultado de las acciones que han sido descritas permite afirmar una reducción de la tasa de accidentalidad de la aviación regular y la ausencia de accidentes de la aviación comercial, en contraste con un aumento continuo del tráfico de carga y pasajeros y la existencia de nuevas rutas tanto en el tráfico local como en el internacional.

12. Direcciones Regionales

En la actualidad la Entidad cuenta con 5 direcciones regionales para el cumplimiento de su misión a nivel nacional, a través de las cuales se garantiza el adecuado estado y funcionamiento de las pistas y terminales de cada uno de los aeropuertos a nivel nacional.

En ese sentido, la labor de las regionales ha consistido en velar por la adecuada prestación del servicio en todos los lugares del país mediante el permanente seguimiento a las condiciones físicas y operacionales de los aeropuertos, así como a realizar seguimiento local a cada una de las obras de infraestructura que se desarrollan a lo largo y ancho del país.

En la búsqueda de un mejor control de su funcionamiento, así como para permitir la coordinación de actividades y la agilidad en la respuesta a sus necesidades, a partir del año 2015 se tomó la decisión y de asignar la responsabilidad del seguimiento técnico y operativo de estas dependencias a la Subdirección General. Este cambio administrativo condujo al establecimiento de una metodología de control permanente, mediante la realización de reuniones semanales virtuales con miras al cumplimiento de compromisos asociados al funcionamiento de los aeropuertos y de seguimiento a la ejecución presupuestal. Como logro a resaltar, producto de la mencionada metodología de trabajo, sobresale el porcentaje de ejecución presupuestal que para el año 2015 ascendió al 99% en el presupuesto asignado a estas dependencias.



CONCEPTO GENERAL

Sin duda alguna, en la actualidad la seguridad aérea constituye el principal criterio de gestión de ésta autoridad aeronáutica y en consecuencia la mayor parte de los esfuerzos del equipo de trabajo se tradujo en el fortalecimiento de los estándares que enmarcan la operación aérea, obviamente mediante la intervención directa de los procedimientos, estándares, equipos y sistemas tecnológicos de operación; pero también a través de acciones indirectas pero igualmente cruciales como la modernización de la infraestructura física aeroportuaria, el fortalecimiento de las normas que rigen el sector, el afianzamiento de procesos en todas las áreas y la capacitación y desarrollo del personal vinculado a la Entidad.

A pesar de que existen importantes retos en la materia, las actuales condiciones operacionales permiten señalar la ausencia de accidentes de aviación comercial regular desde el año 2010, en contraste con el incremento constante de las operaciones aéreas y un movimiento de pasajeros con tasas muy superiores a los promedios regionales y mundiales.

Conscientes de la importancia de mantener y optimizar las condiciones actuales de seguridad en la operación, el trabajo de la administración saliente se concretó en: (i) inversión en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, (ii) fortalecimiento de las competencias de funcionarios asignados a áreas misionales, (iii) adopción de estándares internacionales emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, (iv) optimización de procesos de control, vigilancia y sanción a la operación que desarrolla la industria, (v) adopción de una política aerocomercial exitosa e (vi) implementación de procedimientos y tecnologías de apoyo para hacer aún más eficiente y segura la operación aérea en el país.

Los requerimientos continuos de las más reconocidas compañías aéreas a nivel mundial para operar en nuestro territorio, así como el crecimiento de la industria al interior del país, son sólo algunos de los indicadores de los logros obtenidos en este periodo, que lejos de ser exclusivamente propios, redundan en altos estándares en materia de seguridad operacional y en el liderazgo que nuestro país ejerce en el contexto regional.

Se recomienda a la administración venidera que mantenga los esfuerzos por mantener las mejoras que se introdujeron, conduzca los procesos que se requieran para la conclusión de los proyectos descritos que se encuentran en curso y enfoque su trabajo futuro en el desarrollo y fortalecimiento de los frentes de trabajo a los que se hizo mención especial a lo largo del presente informe.

Me suscribo cordialmente reiterando mis deseos de éxito en la gestión que ahora emprende y manifestando mi permanente disposición para colaborar en que Usted considere pertinente,



GUSTAVO ALBERTO LENIS STEFFENS