



Al Contestar cite Radicado: 2025110000031896 Id: 1631917

Fecha: 2025-03-14 18:59 Folios: 294

Anexos: 1 DOCUMENTOS,

Remitente: SERGIO PARÍS MENDOZA

Destinatario: OFICINA DE CONTROL INTERNO

Bogotá D.C., 14 de marzo de 2025

Doctora

LILIANA MARÍA OSPINA ARIAS

Directora General (E)

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Ciudad

ASUNTO: Acta de Informe Final de Gestión, en cumplimiento Ley 951 de 2005

Respetada doctora Liliana,

En cumplimiento de las disposiciones constitucionales y legales, en especial de lo estipulado en la Ley 951 de 2005 y la Resolución Orgánica 5674 de 2005 de la Contraloría General de la República (CGR), que regulan las obligaciones de los servidores públicos, en su calidad de titulares y representantes legales que administran fondos o bienes del Estado, me permito presentar el **"Informe de Gestión del cargo de Director General, correspondiente al periodo del 27 de diciembre de 2022 al 5 de marzo de 2025"**, conforme al anexo de la Circular 11 de 2006 de la CGR.

Aprovecho también esta oportunidad para expresar mi sincero agradecimiento al Señor Presidente de la República, Gustavo Petro Urrego, por el honor de haberme seleccionado para ocupar el cargo de Director General de la Aeronáutica Civil, institución a la que he dedicado 31 años de mi carrera profesional.

En este contexto, reitero mi plena disposición para ampliar cualquier aclaración que sea pertinente y proporcionar información adicional que se requiera y estaré atento a cualquier convocatoria que se presente y a colaborar activamente desde mi responsabilidad como colombiano y con el compromiso de servicio hacia la aviación, sector que siempre he impulsado.

Cordialmente,



Sergio PARÍS MENDOZA

C.C. 19.458.604

Anexo: Acta de Informe de Gestión y sus anexos.

Copia: Dr. Carlos Hernán Rodríguez Becerra, Contralor General de la Republica. Carrera 69 No 44-35, Bogotá, Correo electrónico: cgr@contraloria.gov.co
Dra. María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra de Transporte mfrojas@mintransporte.gov.co
Dra. Sonia Maritza Machado Cruz, Jefe Oficina de Control Interno.



AERONÁUTICA CIVIL[®]
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

ACTA DE INFORME DE GESTIÓN

Período diciembre 27 de 2022 a 05 de marzo de 2025

Sergio PARÍS MENDOZA

Bogotá D.C., 14 de marzo de 2025

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
1.	DATOS GENERALES: 16
1.1.	NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE QUE ENTREGA: Sergio París Mendoza 16
1.2.	CARGO: Director General..... 16
1.3.	ENTIDAD (RAZÓN SOCIAL): Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil 16
1.4.	CIUDAD Y FECHA: Bogotá D.C., 14 de marzo de 2025 16
1.5.	FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN: 27 de diciembre de 2022 como Director General 16
1.6.	CONDICIÓN DE LA PRESENTACIÓN 16
1.7.	FECHA DE RETIRO, SEPARACIÓN DEL CARGO O RATIFICACIÓN: 06 de marzo de 2025 16
2.	INFORME RESUMIDO O EJECUTIVO DE LA GESTIÓN: 16
2.1.	GESTIÓN GENERAL EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES 16
2.2.	CONSEJO DE SEGURIDAD AERONÁUTICO 16
2.3.	SATENA Y SU INTERNACIONALIZACIÓN 19
2.4.	GESTIÓN DE LA CRISIS DE VIVA AIR Y ULTRA AIR..... 19
2.5.	OPERACIÓN ESPERANZA..... 19
2.6.	RELACIONAMIENTO OACI 20
2.6.1.	Relaciones con las Oficinas Clave de la OACI 20
2.6.2.	Programas y Proyectos de Cooperación OACI..... 20
2.6.3.	Compromiso Ambiental..... 21
2.6.4.	Participación en Proyectos Regionales de la OACI..... 21
2.6.5.	Fortalecimiento de la Relación OACI-Colombia (2023-2024)..... 21
2.7.	Próximos Pasos y Recomendaciones 21
2.8.	EL TRANSPORTE AÉREO COMO PILAR DEL TURISMO EN COLOMBIA 22
2.8.1.	Estrategias de Conectividad y Sostenibilidad..... 22
2.8.2.	Desarrollo de Nuevas Rutas y Mejora de Infraestructura 23
2.8.3.	Colaboración para el Desarrollo del Turismo Sostenible..... 23
2.8.4.	Mesas de Conectividad Aérea con Enfoque Turístico 23
2.8.5.	Memorando de Entendimiento con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo 23
2.9.	EL TRANSPORTE AÉREO COMO ACTOR RELEVANTE EN LA CONECTIVIDAD DE LA COP 1624
2.10.	JUNTA NACIONAL DE BOMBEROS..... 24
2.11.	COMISION INTERINSTITUCIONAL DE LA LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO 24

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
2.12. COMISIÓN INTERSECTORIAL PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	25
2.13. CONSEJO SUPERIOR DE TURISMO.....	25
2.14. COMISIÓN COLOMBIANA DEL ESPACIO	26
2.15. MIEMBRO ACCIONARIO DE LA CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA - CIAC	27
2.16. AGENDA LEGISLATIVA Y PROYECTOS DE LEY LOGROS Y AVANCES	27
2.17. COMPLEMENTO DE LA AGENDA LEGISLATIVA Y PROYECTOS DE LEY: RUTAS DE PROTECCIÓN AL USUARIO Y ASUNTOS TRIBUTARIOS	29
2.18. CONSTRUCCIÓN LADO AIRE DEL AEROPUERTO DEL CAFÈ – ETAPA I.....	30
2.19. AVIACIÓN NO TRIPULADA.....	32
2.20. COOPERACIÓN CIVIL-MILITAR.....	33
2.21. CIBERSEGURIDAD.....	33
2.22. PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DE LA VIGILANCIA AERONÁUTICA EN COLOMBIA	33
2.23. LOGROS DE LAS DIRECCIONES REGIONALES AERONÁUTICAS	35
2.23.1. Dirección Regional Centro –sur.....	35
2.23.2. Dirección Aeronáutica Norte:	35
2.23.3. Dirección Aeronáutica Noroccidente:.....	35
2.23.4. Dirección Aeronáutica Regional Nororiente:	36
2.23.5. Dirección Aeronáutica Regional Oriente:	36
2.23.6. Gestión Social en los Aeropuertos:.....	36
2.23.7. Ejercicio presupuestal y desempeño financiero Direcciones Regionales	36
2.24. LOGROS DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO (COMPLIANCE).....	37
2.25. OTROS LOGROS OFICINA ASESORA JURÍDICA	39
2.26. LOGROS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS SOCIALES	42
2.27. PLANES MAESTROS DE RIONEGRO Y ARMENIA.....	44
2.27.1. Plan Maestro Aeroportuario Aeropuerto José María Córdova - Rionegro	44
2.27.2. Plan Maestro Aeroportuario El Edén de Armenia	45
2.28. PLAN DE AUSTERIDAD	47
2.29. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2022 – 2026	48
2.29.1. Construcción del Plan Estratégico Institucional 2022 – 2026.....	49
2.29.2. Mesas Estratégicas para la Construcción del Modelo Aeronáutico y su Impacto Social	49
2.29.3. Compromisos Institucionales y Marco Legal	50
2.29.4. Mesas de Trabajo al interior de Aerocivil con cada una de las áreas.....	50

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
2.29.5. Avances en el Cumplimiento de Metas del Plan Estratégico Institucional 2022-2026	50
2.30. PLAN DE ACCIÓN 2025	52
2.31. PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030	54
2.32. MOVILIZACIÓN DE PASAJEROS Y CARGA.	55
2.32.1. Movilización de pasajeros	55
2.32.2. Transporte Aéreo de Carga:.....	56
2.33. COMBUSTIBLE SOSTENIBLE DE AVIACIÓN (SAF).....	58
2.34. PRODUCTOS DE ANALÍTICA	61
2.35. DESARROLLOS TECNOLÓGICOS DE LA OFICINA DE ANALÍTICA	62
2.36. ESTUDIOS DE SECTOR Y DE MERCADO PROCESOS CONTRACTUALES AEROCIVIL	63
2.36.1. Estudios de Sector y de Mercado en Procesos Contractuales Aerocivil.....	63
2.36.2. Gestión Integral y Soporte a los Procesos Contractuales.....	63
2.36.3. Logros en Estudios de Impacto y Analítica Aeronáutica	65
2.37. NUEVA FORMA DE GESTIÓN DE COMUNICACIONES CORRESPONSALES	66
2.38. INDUSTRIA AERONÁUTICA	67
2.38.1. F-AIR 2023	68
2.38.2. Evento de Facilitación Mundial.....	69
2.38.3. F-DRONE	69
2.38.4. Feria de ALS	69
2.39. CAPACIDAD DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y GESTIÓN EFECTIVA DEL SMS.	70
2.40. REVITALIZACIÓN DEL SISTEMA DE VIGILANCIA AERONÁUTICA	70
Fuente: DTANA - Aero civil.....	75
2.41. A-CARS - AIRCRAFT COMMUNICATIONS ADDRESSING AND REPORTING SYSTEM ..	75
2.42. TORRES DIGITALES SUECIA	76
2.43. CIBERSEGURIDAD TO	77
2.44. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (ACDM).....	78
2.45. SISTEMA DE COMUNICACIONES BARRANQUILLA VHF – ER/FIR BAQ (Very high frequency – extending range)	78
2.45.1. Sistemas de Comunicaciones de Voz (VCS) – ANÁLOGOS A DIGITALES	81
2.46. DIGITALIZACIÓN MONITOREO REDES DE COMUNICACIONES.....	82
2.47. SEMILLERO DE JÓVENES PROFESIONALES EN LA AERONÁUTICA CIVIL: FORTALECIENDO LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA	85
2.48. SLOTS – CONFERENCIA BOGOTÁ - ATFCM	86
2.49. PLAN PÉTALO – FLOW	87

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
2.50.	MISIÓN NAVIDAD 87
2.51.	AEROLÍNEAS NUEVAS 88
2.52.	MESAS DE CONECTIVIDAD 89
2.53.	ACUERDOS BILATERALES Y MULTILATERALES..... 90
2.54.	ACUERDOS DE COLABORACIÓN ENTRE OPERADORES AÉREOS (INTERCAMBIOS, CÓDIGOS COMPARTIDOS Y FLETAMENTOS) 90
2.55.	ICBF – CIRCULAR DE NIÑOS NINAS Y ADOLESCENTES 90
2.56.	MIGRACIÓN: ÁFRICA, CUBA 90
2.57.	SEGURIDAD OPERACIONAL 91
2.57.1.	Desde la Infraestructura Aeroportuaria 91
2.57.2.	Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación del Transporte Aéreo..... 91
2.58.	FORO MUNDIAL DE FACILITACIÓN 2024 92
2.59.	PREPARACIÓN AUDITORIA USAP 93
2.60.	PREPARACIÓN AUDITORIA USOAP 93
2.61.	REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA EN CONCORDANCIA CON LA REGLAMENTACIÓN MUNDIAL..... 93
2.62.	EJERCICIO DE LA FACULTAD SANCIONATORIA..... 95
2.63.	ESTANDARES INTERNACIONALES PARA LA INDUSTRIA AERONÁUTICA..... 95
2.64.	PROYECTO DE MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO - TOLÚ-SUCRE 96
2.65.	MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA - AEROPUERTO DE TOLÚ 96
2.66.	CONSULTORÍA PARA LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO..... 96
2.67.	AEROPUERTO REYES MURILLO – NUQUÍ..... 97
2.68.	OBRAS DE MEJORAMIENTO - AEROPUERTO SANTA ANA DE CARTAGO 97
2.69.	OPERACIÓN DE BARRANQUILLA 97
2.70.	AEROPUERTOS SOCIALES 99
2.71.	TORRE DE POPAYÁN 100
2.72.	NUEVO TERMINAL DE PROVIDENCIA..... 100
2.73.	TORRE DE CONTROL DE PROVIDENCIA 101
2.74.	AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA DE SAN ANDRÉS 102
2.74.1.	Mantenimiento lado tierra y lado aire 102
2.74.2.	Terminación de la Torre de Control 102
2.74.3.	Sala VIP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andres..... 102
2.74.4.	Predio Garden 103
2.75.	AEROPUERTO DE TIBÚ NORTE DE SANTANDER 103

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
2.76.	POLÍTICA DE MANTENIMIENTO LADO AIRE Y LADO TIERRA 104
2.77.	REGULARIZACIÓN DE CONTRATOS DE OBRA COMPLEJOS 105
2.78.	COMITÉ TÉCNICO DE OBRAS INCONCLUSAS..... 107
2.79.	GESTIÓN SOCIAL EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR AEROCIVIL 108
2.79.1.	Actividades de Fin de Año - 2024: Tomas Sociales 109
2.79.2.	Articulación con Entidades Locales 112
2.79.3.	Consultas Previas 112
2.80.	INTERNACIONALIZACION DEL AEROPUERTO DE YOPAL –APLICACION LEY 2368 DE 2024 112
2.81.	FORTALECIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS 114
2.82.	RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS 115
2.83.	ENERGÍAS ALTERNATIVAS 116
2.84.	MANEJO ADECUADO DE RESIDUOS..... 117
2.85.	GESTIÓN DE RUIDO – CENTRO DE MONITOREO AEROAMBIENTAL 117
2.86.	ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO..... 118
2.87.	CONSERVACIÓN DE RECURSOS NATURALES..... 118
2.88.	PELIGRO AVIARIO 118
2.89.	SISTEMAS DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL - CENTRO SITUACIONAL DE CRISIS 119
2.90.	INICIATIVA PRIVADA DE SAN ANDRÉS..... 120
2.91.	INICIATIVA PRIVADA CARTAGENA BAYUNCA 121
2.92.	IP CIUDELA AEROPORTUARIA CARTAGENA DE INDIAS 121
2.93.	CONCESIÓN OPAIN – AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO 123
2.93.1.	Habilitación del Puente Aéreo (t2) - Aeropuerto Internacional El Dorado..... 123
2.93.2.	Entrega y recibo del Aeropuerto Internacional El Dorado 124
2.93.3.	Recursos de la Aerocivil del otrosí 7 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 “OPAIN” por reintegrar..... 124
2.93.4.	Energía solar El Dorado 125
2.93.5.	Ejecución de las plataformas en comodato con las fuerzas militares en el Aeropuerto El Dorado..... 125
2.93.6.	Hangar de mantenimiento: Contrato arrendamiento Avianca OPAIN en el Aeropuerto El Dorado..... 125
2.94.	CONCESIÓN SACSA..... 125
2.95.	CONCESIÓN OINAC 126
2.96.	BARRERA ANTI-RUIDO EN CARTAGENA..... 126
2.97.	DESAFECTACIÓN DE PREDIOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NORORIENTE PARA BASE BOMBEROS SEI DEL AEROPUERTO DE VALLEDUPAR..... 126

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
2.98.	LOTE HB – CENIT – REGIOTRAM..... 127
2.98.1.	Contrato de Arrendamiento lote HB..... 127
2.99.	GESTIÓN CRISIS DE COMBUSTIBLE..... 129
2.99.1.	Seguimiento al combustible en aeropuertos concesionados y no concesionados por la crisis 129
2.99.2.	Comportamiento del combustible en el Aeropuerto Internacional El Dorado ... 131
2.100.	INGRESOS CONCESIONES 131
2.101.	CONTRAPRESTACIONES DE LAS CONCESIONES 133
2.101.1.	Contrato de concesión 058-CON-2000 – Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón..... 133
2.102.	Contrato de concesión 6000169OK-2006 – Aeropuerto Internacional El Dorado 134
2.103.	Contrato de concesión 8000011OK-2008 – Aeropuertos Centro norte..... 134
2.104.	Contrato de concesión APP001-2023 – Aeropuerto Internacional Rafael Núñez 134
2.104.1.	Contrato de concesión APP003-2015 – Aeropuerto Internacional Ernesto Cortisoz 135
2.105.	INGRESOS DERIVADOS DE LAS CONTRAPRESTACIONES DE LAS CONCESIONES.... 135
2.112.	INMUEBLES 149
2.113.	GESTIÓN HUMANA 150
2.113.1.	Acuerdos singulares sindicales vigencia 2023-2024..... 150
2.113.2.	Fortalecimiento institucional Gestión de incorporación de nuevos cargos 151
2.113.3.	Grupo provisión empleos de carrera administrativa..... 153
2.113.4.	Gestión de incorporación de la CNSC..... 155
2.114.	MANUAL DE CONTRATACIÓN 157
2.115.	INFORME DEPURACIÓN DE BIENES MUEBLES 157
2.115.1.	Bajas de inventarios realizadas durante el mes de diciembre 2022..... 157
2.115.2.	Bajas de inventarios realizadas durante la vigencia 2023 157
2.115.3.	Bajas de inventarios realizadas durante la vigencia 2024 159
2.115.4.	Bajas de inventarios realizadas en la vigencia 2025 160
2.115.5.	Relación de reclamaciones indemnizadas..... 161
2.116.	RELACIÓN DE RECLAMACIONES AUTORIZADOS 161
2.117.	RELACIÓN DE DECISIONES SANCIONATORIAS Y AFECTACIONES DE SINIESTRO.... 161
2.118.	GESTIÓN INVENTARIOS CONSOLIDADO ACTIVOS FIJOS CONCESIONES 166
3.	SITUACION DE LOS RECURSOS:..... 168
3.1.	BIENES MUEBLES E INMUEBLES:..... 170
3.1.1.	Inventario bienes muebles 170
3.1.2.	Bienes inmuebles 172
4.	PLANTA DE PERSONAL: 173

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
5.	PROGRAMAS, ESTUDIOS Y PROYECTOS:..... 174
6.	OBRAS PUBLICAS: 186
7.	EJECUCIONES PRESUPUESTALES:..... 199
8.	CONTRATACION: 201
9.	REGLAMENTOS Y MANUALES:..... 203
9.1.	Normatividad de gestión humana 204
9.2.	Reglamentos, manuales de organización, de procedimientos 204
9.3.	Manuales sistema de gestión de calidad 207
9.4.	Resoluciones de Delegaciones: 208
9.5.	Comité de los cuales Aerocivil es miembros..... 210
10.	CONCEPTO GENERAL:..... 210
10.1.	ASAMBLEA OACI 210
10.2.	CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, CIAA. 211
10.3.	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD FRENTE AL DECRETO 1294..... 214
10.4.	CAMBIO DE SEDE DE LA DIRECCIÓN REGIONAL ORIENTE A YOPAL 216
10.5.	RECOMENDACIONES SOBRE LA VIABILIDAD DEL TRASLADO DE LA DIRECCIÓN REGIONAL ORIENTE A YOPAL 217
10.6.	REFORMULACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN 217
10.7.	LEVANTAMIENTO DE PREVIO CONCEPTO 219
10.8.	FINANCIACIÓN RETOMA AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN, CHIRIBIQUETE Y OTROS: TRASLADOS 221
10.9.	REPROGRAMACIÓN VIGENCIAS FUTURAS 223
10.10.	SAF (SUSTAINABLE AVIATION FUEL)..... 225
10.10.1.	CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) 225
10.10.6.	ACT-SAF 228
10.11.1.	Reconfiguración del Espacio Aéreo 229
10.11.2.	Monitoreo y Análisis del Cumplimiento Tarifario de las Aerolíneas..... 230
10.11.3.	Plataforma Digital de Conexión Laboral para el Sector Aeronáutico 230
10.11.4.	Optimización de la Gestión y Mantenimiento de Infraestructura Aeroportuaria 231
10.11.5.	Sistema de Analítica para la Optimización de la Gestión de Bienes y Servicios 231
10.12.	CENTRO DE PENSAMIENTO DE LA AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA 232
10.12.1.	Estadísticas del Sector Aeronáutico 232
10.12.2.	Estudios de Impacto 233
10.13.	CONSOLIDACIÓN DE LA OFICINA DE GESTIÓN DE PROYECTOS (OGP)..... 235

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
10.14. CRÉDITO CORPORATIVO CON LA CAF.....	236
10.15. AERÓDROMO ALTA GUAJIRA.....	239
10.16. PROYECTO "SAN JOSÉ DEL GUAVIARE – CHIRIBIQUETE	241
10.17. PROYECTO "ESCUELA NACIONAL DE BOMBEROS"	243
10.18. F. AIR 2025.....	245
10.19. CAMPAÑA PROCOLOMBIA PISTAS:	246
10.20. DESARROLLO DEL SECTOR DE MANTENIMEINTO - MRO EN COLOMBIA:	246
10.21. CONTRATO CORFERIAS Y EXPANSIÓN DE LA FERIA INTERNACIONAL AERONÁUTICA: 247	
10.22. MEDIACIÓN DIPLOMÁTICA ACUERDO COOPERACIÓN ENTRE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA -OEI- Y EL CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS	247
10.23. ACCIONES POPULARES: BARRERA DE RUIDO DE CARTAGENA Y TUNJA	248
10.24. PRINCIPALES PROCESOS JUDICIALES DE MAYOR IMPACTO	251
10.24.1. Ideam (medio de control: nulidad y restablecimiento del derecho)	251
10.24.2. Helicóptero Augusta (medio de control: controversias contractuales)	253
10.24.3. Demandas de expropiacion Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.....	254
10.24.4. Gestión Disciplinaria - Oficina de Control Disciplinario Interno	254
10.24.5. Retos Oficina Asesora Jurídica.....	255
10.24.17. Inventario de Expedientes Disciplinarios:	257
10.24.18. Gestión de la Oficina de Control Disciplinario Interno Vigencia 2024:.....	258
10.25. HALLAZGOS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA.....	260
10.26. CENTRO DE GESTIÓN AERONÁUTICO - ZONA CHARLIE.....	261
10.27. MULTAS DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL.....	261
10.27.1. Resolución N° 000062:.....	261
10.27.2. Auto N° 010902:	262
10.27.3. Auto N° 010909 (09 DIC. 2024):.....	262
10.27.4. Auto N° 001517(20 MAR. 2024):	262
10.27.5. Licencia Ambiental Aeropuerto Internacional El Dorado.....	262
10.28. REVERSIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN CALI.....	263
10.29. OBRAS BARRANQUILLA	263
10.30. AEROPUERTO DEL SOCORRO SANTANDER	263
10.31. RIOHACHA: SEI Y LIQUIDACIÓN PISTA	264
10.31.1. Base SEI Riohacha	264
10.31.2. Liquidación pista Riohacha	264
10.31.3. Araracuara.....	265

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
10.32. OBRAS DE INTERNACIONALIZACIÓN DE MONTERÍA	265
10.33. IP SUROCCIDENTE	266
10.34. IP EDMAX - MÁXIMO DESARROLLO AEROPUERTO INTERNACIONAL ELDORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO.....	267
10.35. AYUDAS VISUALES PARA CAT III Y CAT II	269
10.36. CÚCUTA	270
10.38. OLAYA HERRERA PREDIOS.....	271
10.39. GESTION SOCIAL	271
10.40. REGULARIZACIÓN DE LOS SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA	271
10.41. MANTENIBILIDAD DEL CENTRO DE CONTROL BOGOTÁ:.....	272
10.42. AVIÓN SINIESTRADO	272
10.43. ILS PISTA NORTE 14 L	273
10.44. OPERATIVIDAD AERONAVE KING - MOTORES EXCHANGE	273
10.45. IDEAM	274
10.46. CONECTIVIDAD.....	275
10.46.1. Rutas nuevas.....	275
10.46.2. Acuerdos Bilaterales y Multilaterales.....	276
10.47. SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO.....	276
10.47.1. Participación de Aerocivil en Reuniones de alto nivel con OACI u otros organismos internacionales	276
10.48. RAC 5 - ACTIVIDADES DE AERONÁUTICA CIVIL SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES 276	
10.49. PROCESOS DE CERTIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LA NORMATIVIDAD	276
10.50. PROCESO DE CERTIFICACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES	277
10.50.1. Certificación de Proveedores ANSP	277
10.51. PREPARACIÓN PARA ASISTENCIA TÉCNICA Y/O AUDITORÍAS DE OACI USOAP Y USAP 277	
10.52. FORTALECIMIENTO EN LA FACULTAD SANCIONATORIA	277
10.53. TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LA SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA ..	278
10.54. OPERACIÓN DE ANFIBIOS.....	278
10.55. CONVENIO MARCO DE COOPERACIÓN CON LA FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA.....	279
10.56. PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA PARA COLOMBIA – PNACOL – VERSIÓN 10	279
10.57. MANUAL DE INTERVENTORÍA	280
10.58. TRANSFORMACIÓN DIGITAL	280
10.59. RECOMENDACIONES PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL CEA	281

INFORME DE GESTIÓN

CONTENIDO	
10.60. CONVENIO CON LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS IBEROAMERICANOS PARA EL DESARROLLO, LA CIENCIA Y LA CULTURA –OEI-	282
10.61. CONVENIO CON EL ICETEX	283
10.62. CONSTRUCCIÓN LADO AIRE DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ ETAPA I.....	284
10.62.1. Liquidación del convenio Marco y derivado	284
10.62.2. Cierre financiero del proyecto	285
10.62.3. Cesión de contrato de fiducia y extensión de su plazo contractual:	286
10.62.4. Instrucciones de medidas de mitigación de riesgos de corrupción al Patrimonio Autónomo Aerocafé	287
10.63. GESTIONES NECESARIAS PARA UNA INCORPORACIÓN Y RETIRO DE PERSONAL DE LA AEROCIVIL CON EL MENOR IMPACTO EN LA GESTIÓN.	289
10.64. Conclusión general	292
11. FIRMA:.....	295

TABLAS	
Tabla 1. Desempeño financiero 2023.....	37
Tabla 2. Desempeño financiero 2024.....	37
Tabla 3. Desempeño financiero 2025.....	37
Tabla 4. Recomendaciones y oportunidades de mejora de la implementación del COMPLIANCE	38
Tabla 5. Índice de recuperación de cartera cobro coactivo	41
Tabla 6. Metas de expansión rutas SAE	43
Tabla 7. Progreso de la implementación rutas SAE	43
Tabla 8. Consolidado medidas de Austeridad en el gasto	47
Tabla 9. Resumen General de Avances	50
Tabla 10. Avances por Área	51
Tabla 11. Indicadores Clave de Desempeño (KPI)	52
Tabla 12. Plan de acción 2025	52
Tabla 13. Fase 1 Proyecto – Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea.....	73
Tabla 14. Fase 2 Proyecto – Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea.....	73
Tabla 15. Reactivación de la conectividad aérea con Venezuela	89
Tabla 16. Regularización de contratos complejos	106
Tabla 17. Detalle de obras reportadas como inconclusas	107
Tabla 18. Obras en el Registro Nacional de Obras Inconclusas	108
Tabla 19. Cuadro control intervenciones en incendios forestales y emergencias aéreas	116
Tabla 20. Identificación de comercializadores y verificación de sus reportes	130
Tabla 21. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2023 (sin rendimientos financieros)	135
Tabla 22. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2024 (sin rendimientos financieros)	136
Tabla 23. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2024 (sin rendimientos financieros)	136

INFORME DE GESTIÓN

TABLAS	
Tabla 24. Adquisición de inmuebles 2024	149
Tabla 25. Adquisición de inmuebles pendientes	149
Tabla 26. Retos para avanzar en la gestión ambiental	150
Tabla 27. Incorporación de nuevos cargos.....	151
Tabla.28 Planta de personal por nivel jerárquico de Aerocivil	152
Tabla 29. Planta de personal por nivel jerárquico de Aerocivil	152
Tabla 30. Planta del 23 de diciembre de 2022 al 3 de marzo de 2025.....	152
Tabla 31. Provisión de empleos de carrera administrativa. (vigencia 2023)	153
Tabla 32. Provisión de empleos de carrera administrativa. (vigencia 2024)	154
Tabla 33. Provisión de empleos de carrera administrativa. (del 1° de enero al 4 de marzo 2025)	154
Tabla 34. Resumen Gestión en depuración de bienes muebles enero-diciembre 2023	158
Tabla 35. Resumen gestión en depuración de bienes muebles enero-diciembre 2024	159
Tabla 36. Reclamaciones a las Aseguradoras	161
Tabla 37. Recaudo de cartera vía sancionatorios	161
Tabla 38. relación de decisiones sancionatorias y afectaciones de siniestro	161
Tabla 39. Activos reportados por cada concesión aeroportuaria	167
Tabla 40. Activos revisados y analizados por cada concesión aeroportuaria	168
Tabla 41. Recursos financieros vigencia fiscal 2022	168
Tabla 42. Recursos financieros vigencia fiscal 2023	169
Tabla 43. Recursos financieros vigencia fiscal 2024	169
Tabla 44. Inventario de bienes muebles 2022	170
Tabla 45. Inventario de bienes muebles 2023	171
Tabla 46. Inventario de bienes muebles 2024	171
Tabla 47. Bienes inmuebles 2022	172
Tabla 48. Bienes inmuebles 2023	172
Tabla 49. Bienes inmuebles 2024	173
Tabla 50. Planta de personal de la Entidad - 2022	173
Tabla 51. Planta de personal de la Entidad - 2023	173
Tabla 52. Planta de personal de la Entidad - 2024	174
Tabla 53. Planta de personal de la Entidad - 2024	174
Tabla 54. Proyectos de inversión Vigencia 2023	175
Tabla 55. Proyectos de inversión Vigencia 2024	178
Tabla 56. Proyectos de inversión Vigencia 2025, a 04 de marzo	182
Tabla 57. Obras públicas Vigencia 2023.....	186
Tabla 58. Obras públicas Vigencia 2024.....	188
Tabla 59. Obras públicas Vigencia 2025.....	196
Tabla 60. Ingresos y gastos 2023.....	200
Tabla 61. Ingresos y gastos 2023.....	200
Tabla 62. Ingresos y gastos 2024.....	201
Tabla 63. Decretos Aerocivil	204
Tabla 64. Manuales de funciones de la entidad	205
Tabla 65. Manuales del sistema de gestión de calidad	207
Tabla 66. Resoluciones de delegación	208
Tabla 67. Distribución y ejecución del presupuesto proyecto construcción CIAA.	213
Tabla 68. Retos y Oportunidades asociados al talento humano	216
Tabla 69. Retos identificado-asociados a los puestos de trabajo.....	216
Tabla 70. Reprogramación de vigencias futuras.....	224
Tabla 71. Proyectos para crédito Corporativo con la CAF	237
Tabla 72. Inventario de expedientes disciplinarios	255
Tabla 73. Inventario de expedientes disciplinarios	257

INFORME DE GESTIÓN

TABLAS

Tabla 74. Detalle de los hallazgos de la CGR	260
Tabla 75. Determinación de aplicación del artículo 319 de la Ley 2294 de 2023	286
Tabla 77. Medidas anticorrupción por adoptar por el Patrimonio Autónomo AEROCAFÉ.	288

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ciclo de la Planeación Estratégica	48
Ilustración 2. Mesas Estratégicas para la construcción del Modelo Aeronáutico y su impacto social.....	50
Ilustración 4. Fotografía Sesión Comité Aeroespacial CGAC	68
Ilustración 5. Fotografía Sesión Comité Aeroespacial CIAC	68
Ilustración 6. Fotografía del F- DRONE (2024)	69
Ilustración 7. Fotografía evento FLY IN	70
Ilustración 8. Jornadas de responsabilidad social	108
Ilustración 9. Tomas sociales de los aeropuertos de Aerocivil (2024).....	109
Ilustración 10. Máquinas de extinción de incendio de gran capacidad en puerto de Cartagena en proceso de nacionalización (Marzo de 2025)	114
Ilustración 11. Simulador INDRA.....	147
Ilustración 12. Simulador THALES.....	148

GRAFICOS

Gráfico 1. Tasa de éxito entidad y total nacional, acumulad y año corrido (Calidad de demandado).....	40
Gráfico 2. rutas SAE en operación:.....	43
Gráfico 3. Máximo horizonte de desarrollo – Aeropuerto José María Rionegro	45
Gráfico 4. Máximo expansión Jose María Córdova.....	45
Gráfico 5. Máximo Desarrollo Aeroportuario Aeropuerto El Edén de Armenia	46
Gráfico 6. Modelo BIM (Perspectiva General) Máximo Desarrollo Aeroportuario Aeropuerto El Edén de Armenia	46
Gráfico 7. Modelo BIM (Perspectiva Occidente-Oriente) Máximo Desarrollo Aeroportuario Aeropuerto El Edén de Armenia	47
Gráfico 8. Transporte mensual de pasajeros aéreos 2023 - 2024	55
Gráfico 9. Transporte mensual de pasajeros nacionales e internacionales 2023 - 2024... ..	56
Gráfico 10. Movimiento Mensual de Carga y Correo (En Toneladas).....	57
Gráfico 11. Procesos desde 2023 – 2024 - 2025.....	64
Gráfico 12. Plan de revitalización sistemas sensores radar	72
Gráfico 13. Sistema ADS – B a 10.000 ft	74
Gráfico 14. Sistema ADS – B a 19.000 ft	74
Gráfico 15. avance en la puesta en marcha de los sensores de vigilancia aeronáutica	75
Gráfico 16. Esquema de operación canal ACARS	76
Gráfico 17. Arquitectura centralizada en Bogotá (Hasta 2023)	77
Gráfico 18. Infraestructura actual – redundancia doble canal de conectividad (activo – activo)	78
Gráfico 19. Sistema VHF-ER para la FIR SKEC	79

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 20. Avance del proyecto.....	80
Gráfico 21. Sistema de monitoreo y diagnóstico en tiempo real de los equipos y servicios críticos de la infraestructura aeronáutica nacional.....	83
Gráfico 22. Aplicación del RAC 13 – Régimen Sancionatorio Aeronáutico	95
Gráfico 23. Dash board Operación Barranquilla.....	99
Gráfico 24. Esquema funcional para las adecuaciones de la infraestructura	113
Gráfico 25. Modelación de EPM de los servicios y análisis financiero para los aeropuertos seleccionados	117
Gráfico 26. Reporte de Impactos con fauna 2022 - 2024	119
Gráfico 27. Render de la IP Ciudadela aeroportuaria Cartagena de Indias.....	121
Gráfico 28. Cronograma estimado de adjudicación- CACI.....	123
Gráfico 29. Plano de optimización áreas de Terminal Puente Aéreo (T2)	123
Gráfico 30. Mejora operativa del Terminal Puente Aéreo (T2)	124
Gráfico 31. Esquema de operación red de combustible	128
Gráfico 32. Proyecto de suministro JET - Fontibón – Aeropuerto El Dorado - Fontibón ...	129
Gráfico 33. Histórico de consumo e inventarios por días (2022-2024)	131
Gráfico 34 . Comparativo de consumo, inventario en galones e inventario en días	131
Gráfico 35. Contratos de concesiones vigentes	132
Gráfico 36. Asociaciones público-privadas en evaluación por la ANI	132
Gráfico 37. concesiones ya finalizadas:	133
Gráfico 38. Campos de formación	140
Gráfico 39. Mapa de objetivos estratégicos.....	141
Gráfico 40. Cifras de personal formado y capacitado	141
Gráfico 41. Programa Institucional De Capacitación 2022	142
Gráfico 42. Oferta académica CEA 2022	142
Gráfico 43. Programa Institucional De Capacitación 2023	143
Gráfico 44. Oferta Académica Cea 2023.....	143
Gráfico 45. Programa Institucional De Capacitación 2024	144
Gráfico 46. Oferta Académica Cea 2024.....	144
Gráfico 47. Reconocimiento del ICFES al CEA por desempeño académico Estudiantes de la Tecnología De Gestión De Tránsito Aéreo.....	145
Gráfico 48. Detalle de los empleos ofertados	155
Gráfico 49. Paso a paso del proceso de incorporación de personal	156
Gráfico 50. Proceso posterior a la lista de elegibles	156
Gráfico 51. Mapas de proceso de la convocatoria 2509 de 2023	157
Gráfico 52. Modelo del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.....	211
Gráfico 53. Cronología del proyecto construcción CIAA.....	213
Gráfico 54. Gestión disciplinaria 2023	257
Gráfico 55. Decisiones adoptadas 2023	257
Gráfico 56. Gestión disciplinaria 2024	258
Gráfico 57. Decisiones adoptadas 2024.....	258
Gráfico 58. Gestión Disciplinaria 2025	259
Gráfico 59. Decisiones adoptadas 2025.....	259
Gráfico 60. Cronograma de la IP SUROCCIDENTE para su adjudicación.....	266
Gráfico 61. Esquema intervenciones IP ED MAX.....	269
Gráfico 62. Fortalecimiento en la facultad sancionatoria	278
Gráfico 63. Líneas de defensa del prevenir el riesgo de corrupción del proyecto	287
Gráfico 64. Etapas del proceso de incorporación de personal a partir de la publicación lista de elegibles.....	289

INFORME DE GESTIÓN

1. DATOS GENERALES:

- 1.1. **NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE QUE ENTREGA:** Sergio París Mendoza
- 1.2. **CARGO:** Director General
- 1.3. **ENTIDAD (RAZÓN SOCIAL):** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- 1.4. **CIUDAD Y FECHA:** Bogotá D.C., 14 de marzo de 2025
- 1.5. **FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN:** 27 de diciembre de 2022 como Director General
- 1.6. **CONDICIÓN DE LA PRESENTACIÓN**
 - RETIRO SEPARACIÓN DEL CARGO: X
 - RATIFICACIÓN
- 1.7. **FECHA DE RETIRO, SEPARACIÓN DEL CARGO O RATIFICACIÓN:** 06 de marzo de 2025

2. INFORME RESUMIDO O EJECUTIVO DE LA GESTIÓN:

2.1. GESTIÓN GENERAL EN INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

En el período 2023 -2024 la gestión de la Dirección General de la Aeronáutica Civil en relación con el proceso de investigación de accidentes e incidentes aéreos se caracterizó por la observancia de uno de los principios rectores de este proceso, consistente en la independencia entre la Dirección General y la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, principio que había sido fortalecido en la nueva organización y funciones que fijó para la Aerocivil el Decreto 1294 de 2021.

Es así como, en el período señalado, la Dirección General de Aerocivil participó del proceso de investigación de accidentes, apoyando administrativa y presupuestalmente las fases de cada investigación, desde el trabajo de campo en la escena del suceso hasta la implementación de las recomendaciones, respaldando el cumplimiento de los programas de difusión de la seguridad operacional y favoreciendo la representatividad de Colombia como líder en asuntos de investigación en la Región Suramericana (presidencia del ARCM)¹.

Además, la gestión de la Dirección General se destacó presidiendo y orientando el Consejo de Seguridad Aeronáutico y en la construcción del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.

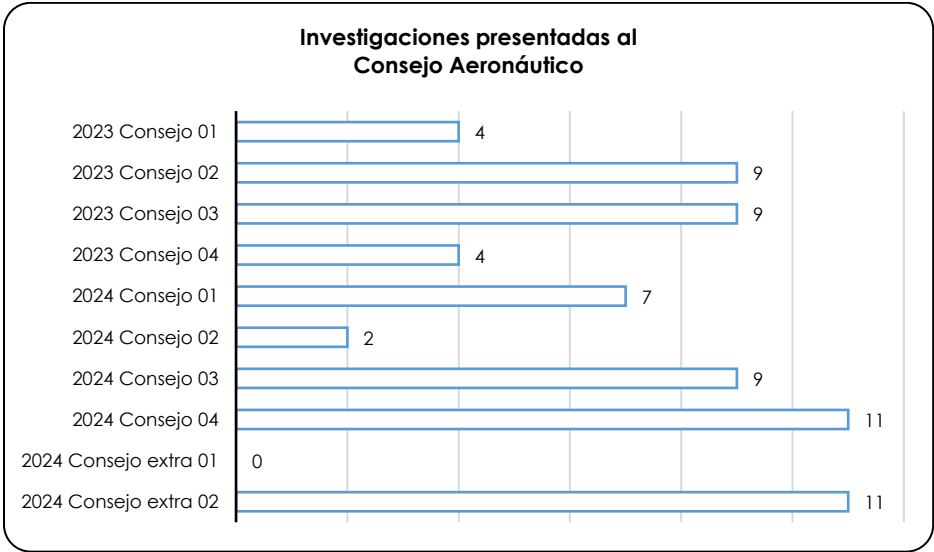
2.2. CONSEJO DE SEGURIDAD AERONÁUTICO

En efecto, durante el periodo 2023 – 2024, se llevaron a cabo ocho (8) sesiones ordinarias y dos (2) sesiones extraordinarias del Consejo de Seguridad Aeronáutica. Ante este cuerpo se presentaron 66 Informes Finales de accidentes e incidentes graves. El Consejo aportó comentarios, correcciones y recomendaciones que fueron acogidas por la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, e incorporadas al Informe Final antes de su publicación.

¹ Mecanismo Regional de Cooperación AIG, Suramérica.

INFORME DE GESTIÓN

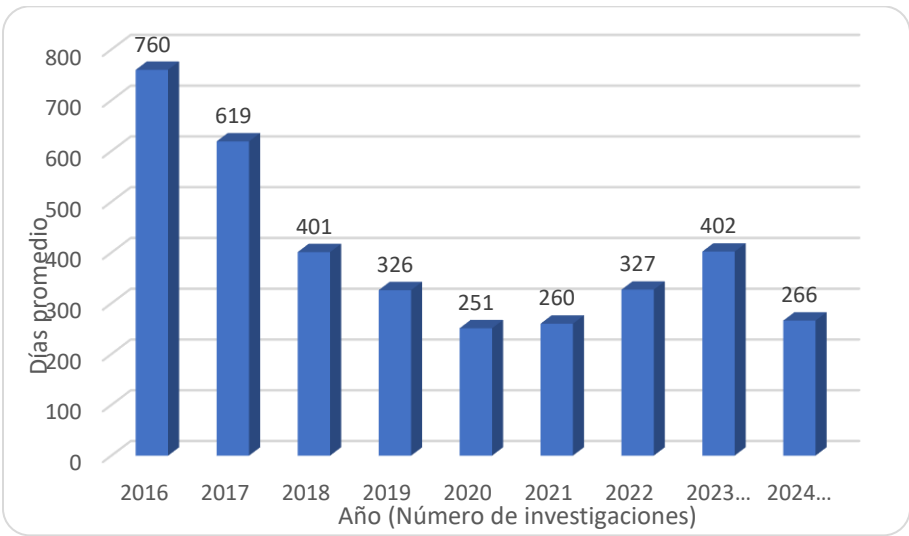
Gráfica No. 1: número de reuniones del Consejo de Seguridad Aeronáutico (10) y de investigaciones presentadas (66).



Fuente: Dirección Técnica de Investigación de Accidentes

De esta manera, el Consejo bajo la Presidencia del Director General, contribuyó a que el proceso de investigación de accidentes mantuviera, en promedio, períodos de investigación inferiores a un año, y así mismo se conservara un número relativamente bajo de investigaciones pendientes por terminar (la mayoría, con tiempos menores a un año). Esta regularidad en el proceso beneficia a la seguridad operacional con investigaciones más eficaces y de calidad, y, sobre todo, con la emisión más temprana y oportuna de las recomendaciones resultantes.

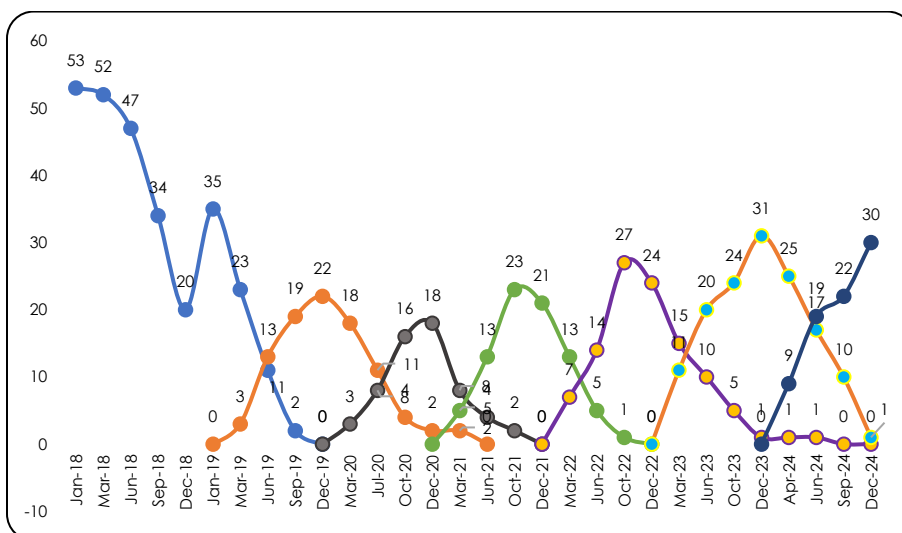
Gráfica No. 2: días promedio de duración de investigaciones por año.



Fuente: Dirección Técnica de Investigación de Accidentes

INFORME DE GESTIÓN

Gráfica No. 3: número de investigaciones pendientes por trimestre.



Fuente: Dirección Técnica de Investigación de Accidentes

Adicionalmente, aprovechando la instancia del Consejo de Seguridad Aeronáutica, la Dirección General atendió y promovió la discusión de los siguientes temas, entre otros:

- Autorización para que la Secretaría de Autoridad Aeronáutica evalúe la autorización de operación de nuevos Centros de Instrucción en el aeródromo de Guaymaral.
- Mejora de la metodología de formulación de las recomendaciones resultantes de las investigaciones de accidentes, y del proceso para su cumplimiento.
- Análisis de inconsistencias encontradas entre el Decreto 1294 de 2021 (que sirve como marco legal de referencia para el Reglamento del Consejo), y la Ley 105 de 1993, y envió de consultas a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República y al Ministerio de Transporte para dirimir las.
- Presentación de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo ACDECTA sobre *Alerta general en aspectos de infraestructura y personal ATS*.
- Revisión del Reglamento Interno del Consejo de Seguridad Aeronáutica.

El 20 de noviembre de 2024, la Aeronáutica Civil envió una comunicación al Ministerio de Transporte solicitando indicaciones sobre el nombramiento de los representantes de las asociaciones contempladas en la Ley 105 de 1993. En dicha comunicación, se explicó el marco legal aplicable, incluyendo los artículos relevantes de la Ley 105 y el Decreto 1294 de 2021, y se destacó que el Consejo de Seguridad Aeronáutico ha estado sesionando con representantes de las asociaciones en calidad de invitados.

Además, se mencionó que, en cumplimiento con la normativa, las asociaciones enviaron las ternas correspondientes para que el Ministerio de Transporte procediera con el nombramiento de los representantes, conforme a los procedimientos establecidos en la ley.

El 3 de diciembre de 2024, se realizó una reunión con el Ministerio de Transporte para discutir la solicitud y la necesidad de revisar y ajustar los marcos normativos a fin de asegurar la

INFORME DE GESTIÓN

coherencia entre el Decreto y la Ley. En el proceso de empalme con la nueva ministra María Fernanda Rojas, se envió la carta con los antecedentes para que se pudieran impartir las instrucciones necesarias respecto al nombramiento de los representantes. Actualmente, se espera la respuesta del Ministerio de Transporte.

2.3. SATENA Y SU INTERNACIONALIZACIÓN

La Aeronáutica Civil ha sido fundamental, en el periodo 2022 a 2024 en el proceso de renovación de flota e internacionalización de SATENA. Esta aerolínea estatal ha jugado un rol esencial en la conectividad de las regiones más remotas de Colombia, pero enfrenta desafíos en un mercado aéreo cada vez más competitivo.

Aerocivil ha colaborado estrechamente con SATENA para garantizar el cumplimiento de los más altos estándares de seguridad y calidad, tanto en rutas nacionales como en su expansión internacional, especialmente hacia Venezuela. En 2023, SATENA realizó un hito importante al inaugurar su primer vuelo internacional a Caracas, marcando el inicio de su internacionalización y proyectando nuevas rutas a Venezuela, Costa Rica y Ecuador con su flota renovada.

Actualmente, SATENA opera vuelos a Venezuela con cuatro frecuencias semanales en la ruta Bogotá-Valencia y planea ampliar su red a Maracaibo y Mérida desde Cúcuta. El gobierno nacional mantiene como prioridad la conectividad con Venezuela, especialmente ante la solicitud de regularización del servicio, que implicaría costos adicionales en la certificación. La colaboración de Aerocivil ha fortalecido a SATENA, beneficiando no solo a la aerolínea, sino al sector aeronáutico colombiano en su conjunto, mejorando la competitividad y fomentando nuevas oportunidades para el comercio y el turismo.

2.4. GESTIÓN DE LA CRISIS DE VIVA AIR Y ULTRA AIR

Ante el cese de operaciones de Viva Air y Ultra Air en 2023, se instauraron Puestos de Mando Unificado (PMU), convocando a actores del sector para flexibilizar operaciones y ofrecer tarifas solidarias a los pasajeros afectados. Gracias al liderazgo de Aerocivil y la colaboración de la Fuerza Aérea, se evacuaron a los pasajeros atrapados en varios destinos, autorizando vuelos chárteres y adicionales a los destinos turísticos más afectados como San Andrés y Cartagena.

La Aeronáutica Civil exigió a las aerolíneas que informaran a los usuarios, facilitaran la movilización de pasajeros y ofrecieran atención prioritaria a grupos vulnerables. La respuesta inmediata permitió que los pasajeros regresaran a su lugar de origen con tarifas solidarias y vuelos de acción humanitaria, destacando la capacidad de respuesta ante situaciones críticas.

2.5. OPERACIÓN ESPERANZA

La Operación Esperanza, lanzada tras el accidente de un avión C206 en mayo de 2023, fue un esfuerzo conjunto que involucró a diversas entidades como la Fuerza Aérea, Ejército, Aeronáutica Civil y comunidades indígenas. Tras 39 días de intensas labores de búsqueda, los cuatro menores a bordo fueron hallados con vida, tras sobrevivir en condiciones extremas. Este acto heroico, resultado de una cooperación interinstitucional sin precedentes, fue un símbolo de esperanza y valentía. En reconocimiento a su destacada

INFORME DE GESTIÓN

labor, la Aeronáutica Civil fue galardonada el 26 de junio de 2023 por su participación clave en la Operación Esperanza.

El informe provisional del accidente, entregado en septiembre de 2024, señaló que el accidente fue causado por una pérdida de potencia del motor de la aeronave, lo que provocó un aterrizaje fallido en la selva.

2.6. RELACIONAMIENTO OACI

Colombia, como miembro activo de la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** desde su creación en 1944, ha jugado un papel fundamental en la elaboración e implementación de normativas y políticas internacionales para la aviación civil. A lo largo de los años, el país ha consolidado su liderazgo en **Sudamérica**, participando activamente en diversos órganos clave de la OACI, como el Consejo, paneles de expertos y comisiones técnicas.

En el ámbito regional, Colombia mantiene una estrecha relación con la **Oficina Regional Sudamericana (SAM)** de la OACI, coordinando estrategias que impulsan el desarrollo de la aviación en América Latina y siendo sede de eventos internacionales promovidos por la organización. Además, Colombia alinea su normativa con los estándares de la OACI, enfocándose en un desarrollo sostenible en la aviación, priorizando la seguridad operacional, la gestión del tránsito aéreo y la protección ambiental.

El país tiene un compromiso constante con la OACI, alineando su marco normativo a los estándares internacionales, participando en auditorías y evaluaciones, como el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (**USOAP**), y optimizando sus procesos aeroportuarios. Además, ha invertido en la **modernización de su infraestructura aeronáutica** y ha promovido iniciativas de sostenibilidad, tales como la implementación de

2.6.1. Relaciones con las Oficinas Clave de la OACI

Colombia mantiene una conexión activa con la sede de la OACI en Montreal, participando en sesiones de la **Asamblea** y el **Consejo**, y coordinando proyectos de cooperación técnica. Además, colabora con la **Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC)** en temas de seguridad, facilitación y tránsito aéreo. También tiene una relación prioritaria con la **Oficina Regional Sudamericana (SAM)** para la implementación de estrategias regionales de seguridad y mejora de infraestructura aeronáutica. Esta colaboración estrecha fortalece la gestión eficaz de los intereses nacionales en los foros de toma de decisiones de la OACI.

2.6.2. Programas y Proyectos de Cooperación OACI

Colombia participa activamente en varios programas y proyectos de la OACI, que buscan mejorar la seguridad operacional, la facilitación, la sostenibilidad ambiental y la modernización de la aviación civil tanto en el país como en la región. Uno de los principales mecanismos de cooperación es el **Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)**, que permite la armonización de regulaciones aeronáuticas, supervisión de la seguridad operacional y capacitación del personal técnico.

INFORME DE GESTIÓN

El país también participa en el **Programa Universal de Auditoría de la Seguridad Operacional (USOAP)** y en el **Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)**, evaluando el cumplimiento de las normas de la OACI en seguridad operacional y facilitación. En respuesta a las auditorías realizadas, Colombia ha implementado planes de acción correctivos, lo que ha mejorado significativamente la supervisión de la seguridad aérea y la capacidad institucional para gestionar riesgos en la aviación. La próxima auditoría está programada para agosto o septiembre de 2025.

2.6.3. Compromiso Ambiental

Colombia también está comprometida con el **Programa de Reducción de Emisiones de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)**, impulsado por la OACI para mitigar el impacto del transporte aéreo en el cambio climático. Como parte de este compromiso, el país ha desarrollado estrategias para la implementación de **Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF)**, contribuyendo así a la reducción de la huella de carbono del sector aeronáutico.

2.6.4. Participación en Proyectos Regionales de la OACI

Colombia forma parte de varios proyectos regionales de la OACI que buscan mejorar la seguridad operacional, la navegación aérea y la gestión aeroportuaria en América Latina, como los siguientes:

- **RLA/06/901:** Implementación del **Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)**, que ayuda a los Estados a identificar y mitigar riesgos en la aviación.
- **RLA/09/801:** Mejora de la seguridad operacional en la región Panamericana, fortaleciendo la supervisión mediante auditorías y asistencia técnica.
- **RLA/99/901:** Desarrollo de la **Navegación Aérea Basada en la Performance (PBN)**, con el objetivo de modernizar el espacio aéreo y mejorar la eficiencia en la gestión del tránsito aéreo.

2.6.5. Fortalecimiento de la Relación OACI-Colombia (2023-2024)

Durante el período 2023-2024, Colombia ha fortalecido significativamente su relación con la OACI, consolidando su liderazgo en eventos estratégicos, como el **Facilitation Forum 2024**, realizado en Bogotá. Este evento global reafirmó el compromiso del país con la implementación de estándares internacionales para facilitar el transporte aéreo, y destacó su rol clave en el desarrollo de políticas de seguridad y sostenibilidad en la aviación civil. La participación de Colombia en eventos internacionales, como la **Conferencia de Alto Nivel sobre Navegación Aérea y Seguridad Operacional** (Montreal, 2023) y las **Reuniones del Comité de Facilitación** (2023-2024), ha permitido al país contribuir a la formulación de políticas internacionales, compartir avances nacionales y consolidar alianzas estratégicas con otros Estados y organismos especializados.

2.7. Próximos Pasos y Recomendaciones

Como pasos a seguir, es esencial que Colombia continúe con el seguimiento de las auditorías **USOAP** y **USAP**, implementando los planes de acción correctivos necesarios y reforzando la supervisión de la seguridad operacional y la facilitación. Además, se debe

INFORME DE GESTIÓN

preparar un plan de trabajo para la **articulación con la CLAC**, con miras a la **Asamblea General de la OACI** programada para 2025.

En resumen, la relación de Colombia con la OACI ha sido clave para consolidar su posición como líder en la región, destacándose por su participación en foros internacionales, su compromiso con la seguridad operacional, la sostenibilidad y la modernización del sector aeronáutico.

2.8. EL TRANSPORTE AÉREO COMO PILAR DEL TURISMO EN COLOMBIA

Colombia se ha consolidado como un destino turístico clave en América Latina, gracias a su estratégica ubicación geográfica, su amplia red de aeropuertos y la presencia de operadores aéreos de alto nivel. La **Aeronáutica Civil de Colombia** ha jugado un papel esencial en el fortalecimiento del sector, facilitando la conectividad del país con el resto del mundo, no solo en términos de movilidad de personas y bienes, sino también promoviendo el intercambio cultural y fortaleciendo la economía nacional.

En el marco del **Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026**, bajo el lema "Colombia Potencia Mundial de la Vida", el transporte aéreo se ha establecido como un actor clave para alcanzar los objetivos de **conectividad y desarrollo sostenible**. Este enfoque permite reducir las brechas socioeconómicas entre las regiones del país, promoviendo una mayor integración y el fortalecimiento del turismo.

La **Aeronáutica Civil** ha trabajado para construir un país socialmente conectado, donde la aviación no solo facilita el acceso a las grandes ciudades, sino también a territorios más apartados, generando oportunidades de desarrollo para zonas con alto potencial turístico, igualmente se es miembro del Consejo Superior de Turismo, es un órgano de coordinación entre los entes estatales creado por la Ley 1558 de 2012, para adoptar y liderar programas y proyectos en armonía con la política turística formulada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo,

2.8.1. Estrategias de Conectividad y Sostenibilidad

La Aeronáutica Civil ha implementado estrategias clave para **optimizar la conectividad aérea** y mejorar la competitividad regional, apoyando la construcción de paz y fomentando un turismo social, sostenible y responsable. Las inversiones en infraestructura aeroportuaria se alinean con los **ejes transformacionales del PND**, como la justicia ambiental, la seguridad humana, la convergencia regional y la acción climática. Los aeropuertos se consideran infraestructuras esenciales que conectan comunidades con el mundo, favoreciendo la **implementación de rutas sociales** y la promoción de operadores turísticos en zonas aeroportuarias.

Además, la Ley 2068 de 2020 ha permitido la **subvención de rutas sociales**, lo que facilita el acceso a destinos turísticos en regiones menos accesibles. Esta medida ha sido crucial para promover un **desarrollo turístico inclusivo**, beneficiando tanto a las comunidades locales como a los viajeros. A través de este esfuerzo, Colombia avanza en su misión de ser un país social y económicamente interconectado.

INFORME DE GESTIÓN

2.8.2.Desarrollo de Nuevas Rutas y Mejora de Infraestructura

La **Aeronáutica Civil** ha promovido la creación de **nuevas rutas aéreas** hacia territorios con alto potencial turístico, complementando estas iniciativas con el **mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria** a nivel tanto troncal como regional. Esto incluye la ampliación de la capacidad instalada de los aeropuertos y la integración de los modos de transporte aéreo y terrestre, vital para el crecimiento del sector turístico.

Los proyectos de conectividad para **territorios con vocación turística**, junto con la implementación de **prácticas de sostenibilidad ambiental**, son acciones concretas para asegurar un desarrollo turístico equilibrado y resiliente, basado en el respeto por el entorno natural y el bienestar de las comunidades.

2.8.3.Colaboración para el Desarrollo del Turismo Sostenible

El ecosistema turístico colombiano, al igual que un ecosistema natural, depende de la **interdependencia y el equilibrio** entre los actores involucrados. La colaboración entre el **sector aéreo**, los **operadores turísticos**, las **autoridades locales** y las **comunidades** es fundamental para el desarrollo de un turismo sostenible. En este contexto, el transporte aéreo no se limita a ser un medio de transporte, sino que se ha convertido en un motor clave para el **desarrollo económico y social** del país.

2.8.4.Mesas de Conectividad Aérea con Enfoque Turístico

Con el objetivo de fortalecer la conectividad, la **Aeronáutica Civil** ha organizado mesas de **conectividad aérea** con un enfoque turístico, reuniendo a **regiones con operadores aéreos, operadores turísticos, Procolombia** y **Fontur**. Estas mesas han sido espacios para dar a conocer **atractivos turísticos, infraestructura de transporte terrestre, ocupación hotelera** y la **estacionalidad** de los visitantes, permitiendo identificar las **necesidades socioeconómicas** y de **inversión en infraestructura**. De este modo, se han establecido rutas aéreas que vinculan destinos como **San Andrés, Arauca, Tolú y Yopal**, con el fin de potenciar el turismo en estas regiones.

2.8.5.Memorando de Entendimiento con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

Otro logro significativo ha sido la firma de un **Memorando de Entendimiento** con el **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo**, con el propósito de **fortalecer la conectividad turística** del país. Este acuerdo busca la creación, estructuración y ejecución de programas que impulsen la **infraestructura turística**, la **competitividad** y la **promoción del sector**, además de fomentar la **sostenibilidad ambiental** y mejorar la infraestructura en territorios turísticos de base comunitaria.

Entre las áreas de cooperación del Memorando destacan el **intercambio de información**, la **sensibilización de actores clave**, la **suscripción de convenios** y el **desarrollo de planes de trabajo**. Además, se busca promover el **Programa de Conectividad para los Territorios con Vocación Turística** y la **implementación de subvenciones para rutas aéreas sociales**, impulsando aún más la inclusión de destinos turísticos emergentes en la oferta nacional.

La **Aeronáutica Civil de Colombia**, en su rol de regulador y facilitador, sigue desempeñando un papel central en la conectividad aérea del país, asegurando que el transporte aéreo

INFORME DE GESTIÓN

sea un motor clave para el crecimiento del turismo. Este esfuerzo va más allá de la simple conexión entre regiones y países; busca **fomentar el turismo social y sostenible**, mejorar la **infraestructura** y promover la **competitividad** de Colombia como destino turístico global.

Al fortalecer la conectividad aérea y apoyar las regiones con vocación turística, la **Aeronáutica Civil** contribuye a un **futuro próspero y sostenible** para el sector turístico colombiano, beneficiando a todas las regiones del país y consolidando a Colombia como un destino turístico de talla mundial.

2.9. EL TRANSPORTE AÉREO COMO ACTOR RELEVANTE EN LA CONECTIVIDAD DE LA COP 16

Durante la celebración de la **COP16**, realizada del 24 al 30 de octubre de 2024, la **Aeronáutica Civil** y el **Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón** en Cali jugaron un papel crucial en la gestión exitosa de las operaciones aéreas, garantizando la conectividad de los más de **303,000 pasajeros** que llegaron a la ciudad por vía aérea. De estos, aproximadamente **35,000** fueron internacionales y **269,000** provenientes de diversas ciudades dentro de Colombia.

Este evento internacional supuso un incremento significativo en el tráfico aéreo, con un ajuste de capacidad que incluyó un aumento de **6,484 asientos** en rutas nacionales de alta demanda y la incorporación de nuevas frecuencias desde ciudades costeras. La **presencia internacional** fue notable, con vuelos provenientes de **Brasil, Estados Unidos, Reino Unido, Perú, México, Ecuador, Canadá, Francia, China, Argentina, Alemania, España, Chile, Japón e Italia**, lo que permitió que la cumbre contara con delegaciones de **160 países**.

Un logro destacable de esta operación fue el notable aumento de reservas, especialmente desde **Brasil y Perú**, donde las cifras crecieron un **885.9%** y **435.1%** respectivamente, en comparación con la COP15 celebrada en Montreal, Canadá.

Estos resultados evidencian la capacidad de **Colombia** para recibir eventos internacionales de gran escala, gracias a su infraestructura de vanguardia, el profesionalismo del personal especializado y la coordinación efectiva entre todos los actores del sector aéreo, destacándose como un **destino clave para grandes cumbres mundiales**.

2.10. JUNTA NACIONAL DE BOMBEROS

En cumplimiento del deber legal impuesto en el artículo 7° de la Ley 1575 de 21 de agosto de 2012 que estableció que la Junta Nacional de Bomberos de Colombia, como organismo decisor de los recursos del Fondo Nacional de Bomberos y asesor de la Dirección Nacional de Bomberos y el decreto 352 de 2013, la Aerocivil ha venido actuando y dejando registro de sus intervenciones en el fortalecimiento de los cuerpos de bomberos del país al igual que de la colaboración desde el cuerpo de bomberos aeronáutico.

2.11. COMISION INTERINSTITUCIONAL DE LA LUCHA CONTRA EL CONTRABANDO

Creada mediante el artículo 31 de la Ley 1762 del 2015, esta comisión está conformada por 13 integrantes: DIAN, Policía Nacional, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Fiscalía General de la Nación, UIAF, ICA, Aeronáutica Civil, DIMAR, INVIMA, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Agricultura, Ministerio de Relaciones Exteriores y

INFORME DE GESTIÓN

Superintendencia de Industria y Comercio, allí, se formularon iniciativas basadas en la prevención, control, investigación y judicialización, para ser desarrolladas durante el gobierno. En particular, se llevaron a cabo acercamientos entre las oficinas de analítica de la Aeronáutica Civil y la DIAN.

Adicionalmente, la Comisión formuló directrices destinadas a generar estrategias de educación y prevención, sobre el ingreso legal de mercancías al país y las estrategias para eliminar barreras administrativas asociadas a estas conductas y a la incidencia transnacional de estos fenómenos. Dichas directrices deberán ser propuestas e implementadas por los diferentes sectores y entidades involucrados en la lucha contra el contrabando y sus delitos conexos, tanto a nivel de gobiernos locales como del orden nacional.

En este sentido la Aerocivil recomendó la creación de un Comité de Revisión Estratégica e Innovación, con el objetivo de fortalecer y mejorar las recomendaciones y estrategias planteadas por la Comisión. Este comité estaría encargado de evaluar continuamente las medidas adoptadas, proponer nuevas soluciones innovadoras y asegurar la efectividad de las políticas implementadas en la lucha contra el contrabando. La creación de este comité busca optimizar la respuesta del sector aeronáutico en el combate contra el tráfico ilícito, garantizando una mayor colaboración interinstitucional y un enfoque más ágil y adaptado a los cambios en las dinámicas del contrabando.

2.12. COMISIÓN INTERSECTORIAL PARA LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Modificada por el Decreto 2249 de 2023 y creada por el Decreto 2163 de 2018, en donde se establecieron nuevos lineamientos para su funcionamiento y se conformaron los siguientes Comités de apoyo a la Comisión: i) el Comité Técnico para el seguimiento de los Proyectos de Interés Nacional y Estratégico - PINES y demás proyectos de infraestructura de transporte priorizados por la Comisión Intersectorial para los proyectos de Infraestructura de Transporte, ii) el Comité Interinstitucional de Estructuración y Gestión Contractual y Financiera - CIEGCF y iii) el Comité Intersectorial para la Red Regional de Infraestructura de Transporte - CIRIT.

La comisión buscó identificar, priorizar y gestionar proyectos de infraestructura de transporte, estableciendo directrices claras para los Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos (PINES). También se participó en la planificación, ejecución y evaluación de estos proyectos, promoviendo estudios específicos, soluciones a retos técnicos y sociales, y la integración de quienes intervienen en el marco del gobierno nacional, en este escenario se participó en tres sesiones donde se evaluaron proyectos viales, ferroviarios y aeroportuarios, principalmente la Alta Guajira, Tolú y Armenia

2.13. CONSEJO SUPERIOR DE TURISMO

El Consejo Superior de Turismo de Colombia fue creado mediante el Decreto 1061 de 2015, con el propósito de coordinar, promover y fortalecer el desarrollo del sector turístico en el país. Este organismo asesora al Gobierno Nacional en la formulación y evaluación de políticas públicas relacionadas con el turismo, buscando incrementar la competitividad del sector y garantizar su sostenibilidad. El Consejo está integrado por representantes de diversas entidades del gobierno y el sector privado, entre ellos, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), el Ministerio de

INFORME DE GESTIÓN

Defensa, el Ministerio de Transporte, **la Aeronáutica Civil**, el Fondo Nacional de Turismo (FONTUR), y la Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo (ANATO), Parques Nacionales, entre otros. Su misión también incluye la promoción de una mayor cooperación entre estos actores y la implementación de estrategias que mejoren la calidad de los servicios turísticos, la infraestructura, la capacitación del talento humano y la conservación del patrimonio cultural y natural de Colombia.

La última sesión convocada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo fue el 18 de diciembre de 2023, en la cual la Aerocivil destacó la significativa recuperación del sector aeronáutico colombiano, logrando un promedio de 126,000 pasajeros diarios en el Aeropuerto El Dorado, gracias a la colaboración con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Esta recuperación ha sido impulsada por el aumento de la conectividad aérea y la diversificación de destinos, lo que también ha favorecido la democratización de destinos turísticos como Ipiales y Puerto Carreño, especialmente con el enfoque en el turismo de naturaleza. Además, se subrayaron varias iniciativas conjuntas con otras entidades, como la internacionalización de aeropuertos, la integración de aeropuertos sociales de paz, y la mejora de la conectividad trasfronteriza con Venezuela. También se mencionó la importancia de evaluar la Ley 2068 de 2020 sobre subvención turística y el desarrollo del turismo en el Golfo de Morrosquillo. También se enfatizó en la necesidad de ver al turismo como una cadena integrada, en la que todos los actores deben colaborar para lograr resultados exitosos.

2.14. COMISIÓN COLOMBIANA DEL ESPACIO

En cumplimiento de lo establecido en el Decreto 2442 de 2006, por el cual se crea la Comisión Colombiana del Espacio (CCE) como un organismo interinstitucional para la formulación y coordinación de la política espacial del país, y el Decreto 3383 de 2011, que establece su composición e incluye a la Aeronáutica Civil como entidad miembro, la Aerocivil ha participado activamente en las iniciativas y grupos de trabajo de la Comisión.

La CCE está integrada por 15 entidades y su presidencia está a cargo del Alto Consejero Saúl Catán de la Presidencia de la República. La Comisión cuenta con tres instancias principales:

- Plenaria, presidida por la Presidencia de la República.
- Comité Administrativo, bajo liderazgo de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC).
- Comité Técnico, bajo la responsabilidad del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

La Aeronáutica Civil acompañó diversas sesiones plenarias de la CCE, en las que se discutió la creación y consolidación de los grupos de trabajo que actualmente estructuran este comité. La participación de la entidad en estos espacios fue clave para garantizar que los grupos respondieran a las necesidades estratégicas del país en materia espacial y contemplaran la integración de la aviación civil dentro de las políticas espaciales nacionales.

A partir de estas discusiones, el Comité Técnico quedó estructurado en cuatro grupos de trabajo, en los cuales la Aeronáutica Civil ha designado un delegado con el fin de aportar desde la perspectiva del sector aeronáutico:

INFORME DE GESTIÓN

- Grupo de Comunicaciones Satelitales: Andrés Colmenares.
- Grupo de Capacidades de Observación de la Tierra: Diego Fernando Giraldo.
- Grupo de Fundamentación Legal: Edgar Benjamín Rivera y Tatiana García Vargas.
- Grupo de Asuntos Internacionales: Luisa Fernanda Blandón Jiménez.

Tras la conformación de los grupos, la Aerocivil participó en la discusión y formulación de propuestas para la creación de una Dirección Nacional del Espacio. En este proceso, la entidad ha aportado insumos técnicos y jurídicos desde la perspectiva de la aviación civil, contribuyendo a la identificación de aspectos regulatorios y operacionales necesarios para fortalecer la gobernanza del sector espacial en Colombia.

Adicionalmente, en el marco de las diferentes instancias de la CCE, se han abordado temas estratégicos como:

- Creación de una Dirección Nacional del Espacio.
- Priorización de proyectos para presentar en la presidencia pro tempore de Colombia en la CELAC.
- Mapeo de necesidades satelitales de las entidades del Estado.

Como parte de esta gestión, la Aerocivil recibió la convocatoria para la sesión plenaria de la CCE, programada para el 31 de marzo de 2025, la cual, actualmente se está preparando.

2.15. MIEMBRO ACCIONARIO DE LA CORPORACIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA COLOMBIANA - CIAC

La participación accionaria de la Aerocivil en la CIAC (Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana) es de apenas el 0.04%, lo que refleja una participación menor en comparación con otros actores clave. La máxima participación, alcanzando el 89.46%, corresponde al Ministerio de Defensa, mientras que la Agencia Logística de Fuerzas Militares posee un 9.94%. Satena, la aerolínea estatal, tiene una participación del 0.52%, y la propia CIAC posee un 0.04%.

Entre los proyectos más destacados de la CIAC se encuentra la producción del empenaje y el tren de aterrizaje del SIRTAP de Airbus. Este proyecto es parte de un Memorando de Entendimiento (MOU) firmado entre el Presidente de la República y Airbus, como respuesta a la política de reindustrialización del país. Además, la CIAC ha avanzado en el fortalecimiento de sus capacidades para el mantenimiento de aeronaves (MRO), lo que le ha permitido abrir nuevos mercados, destacándose en empresas de aviación civil como Avianca y Jet Smart.

Otro objetivo clave de la CIAC es consolidarse como una empresa ancla dentro de la industria aeronáutica colombiana. Para ello, se están desarrollando proyectos de gran escala que impulsan la industria en cadena, generando un impacto significativo en la economía nacional y fomentando el crecimiento del sector industrial en Colombia.

2.16. AGENDA LEGISLATIVA Y PROYECTOS DE LEY LOGROS Y AVANCES

La Aeronáutica Civil, en colaboración con la Superintendencia de Transporte y el Viceministerio de Infraestructura, desarrolló un documento estratégico que establece la postura del sector aéreo frente a las diversas iniciativas legislativas en curso en el Congreso de la República. Este trabajo incluyó un análisis exhaustivo de los proyectos de ley

INFORME DE GESTIÓN

relacionados con la protección de los derechos de los usuarios, la política de cielos abiertos, la regulación de tarifas, el transporte de animales y otros aspectos técnicos. Se destacó la importancia de mantener la especialización de las entidades regulatorias, como la Aerocivil, para evitar ineficiencias y conflictos normativos.

El documento subraya la necesidad de armonizar las propuestas legislativas con estándares internacionales y prácticas establecidas, promoviendo la competitividad y la protección integral de los usuarios del sector aéreo. Además, se sugirió la unificación de proyectos y la creación de mesas técnicas de trabajo para diseñar un marco normativo sólido.

Logros Clave:

1. Aprobación de Proyectos:

- **Ley 2342 de 2023:** Sancionada, relacionada con el Presupuesto General de la Nación 2024.
- **Ley 2404 de 2024:** Regula el transporte de fauna silvestre rescatada o decomisada.
- **Ley 2368 de 2024:** Autoriza la creación de la Dirección Regional Aeronáutica en Yopal, Casanare.

2. Proyectos en Curso y Propuestas:

- **Proyecto de Ley 15 de 2023:** Habilita la política pública de cielos abiertos en Colombia.
- **Proyecto de Ley 16 de 2023:** Modifica el Estatuto Tributario para reactivar el sector turismo.
- **Proyecto de Ley 93 de 2023:** Regula la prestación de los servicios aéreos en Colombia.
- **Ley 2397 de 2024:** Busca reducir desigualdades de género en el sector de infraestructura civil y construcción.

3. **Mesas Técnicas y Recomendaciones:** Las observaciones y propuestas presentadas en las mesas técnicas de trabajo han permitido realizar ajustes y plantear alternativas legislativas que refuercen la competitividad del sector aéreo y aseguren su sostenibilidad.

4. **Avances en Derechos de los Usuarios:** Se destacan proyectos que protegen los derechos de los pasajeros y trabajadores del sector aeronáutico, como la regulación de conductas disruptivas y las tarifas para el transporte aéreo de pasajeros.

Conclusión: La Aeronáutica Civil ha desempeñado un rol clave en la formulación y revisión de proyectos de ley, garantizando que la normativa en el sector aéreo sea competitiva, actualizada y alineada con las mejores prácticas internacionales. Estos logros refuerzan el compromiso de la entidad con la mejora continua del sector y la protección de los derechos de los usuarios.

INFORME DE GESTIÓN

2.17. COMPLEMENTO DE LA AGENDA LEGISLATIVA Y PROYECTOS DE LEY: RUTAS DE PROTECCIÓN AL USUARIO Y ASUNTOS TRIBUTARIOS

La Aeronáutica Civil ha propuesto medidas clave para fortalecer la protección de los usuarios del transporte aéreo, en concordancia con la agenda legislativa. Estos esfuerzos se enfocan en mejorar la claridad y eficacia de los mecanismos de protección al usuario, así como en abordar cuestiones tributarias que afectan el acceso y costo de los servicios aéreos.

1. Rutas de Protección al Usuario:

- **Definición de Ruta Legislativa:** Para garantizar un sistema efectivo de protección al usuario, es necesario establecer una ruta legislativa clara que integre las competencias de las entidades regulatorias involucradas, como la Aerocivil, la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio. Este enfoque requiere la creación de un programa pedagógico regular, complementado con la medición de impacto, lo cual podría formalizarse a través de un instrumento legislativo y su posterior reglamentación.
- **Sistema de Atención al Usuario:** Se propone el diseño e implementación de un Sistema de Atención al Usuario robusto que fortalezca la protección de los pasajeros. Este sistema podría incluir medidas como el silencio administrativo positivo, que agilizaría las respuestas y la atención de las solicitudes de los usuarios, mejorando la experiencia general del viajero.

2. **Término Legal para Retracto:** Aunque el RAC 3 establecía un plazo de 48 horas para el ejercicio del retractor, esta norma fue suspendida por el Consejo de Estado en 2019. Actualmente, se aplica el término de 5 días hábiles, según lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1480 de 2011. La Aeronáutica Civil propone que se evalúe la posibilidad de unificar y mantener el mismo término de la ley vigente (5 días hábiles), garantizando la consistencia normativa en un solo artículo que regule el retractor de manera clara.

3. **Término Legal para Reembolso Bancario por Retracto y Desistimiento:** Se sugiere revisar las estadísticas de quejas relacionadas con los plazos de reembolso por retractor y desistimiento para determinar si las aerolíneas están cumpliendo con los plazos definidos en el RAC (30 días calendario). Además, se propone que los canales bancarios y las franquicias de tarjetas de crédito sean responsables de garantizar que el reembolso se realice dentro del plazo establecido, conforme a las órdenes emitidas por las aerolíneas o agencias de viajes.

4. Asuntos Tributarios:

- **Exención o Reducción del IVA:** Se propone reducir o eliminar el IVA sobre los servicios de transporte aéreo que cubran Rutas Sociales o destinos turísticos de interés en zonas históricamente afectadas por el conflicto, atendidos principalmente por Satena. Esta medida beneficiaría a las comunidades de difícil acceso y promovería el desarrollo turístico en estas áreas.
- **Eliminación del Impuesto de Timbre:** Se plantea la eliminación del impuesto de timbre, una carga que impacta negativamente el mercado internacional de pasajeros, ya que representa un sobrecosto que los pasajeros colombianos deben asumir cada vez que viajan fuera del país por vía aérea o marítima. Además, su

INFORME DE GESTIÓN

cobro genera costos administrativos innecesarios para las aerolíneas, sin que los recursos recaudados se destinen directamente al sector aeronáutico.

- **Reducción de la Contribución para el Turismo en San Andrés Islas:** También se recomienda la reducción o eliminación de la tarjeta de contribución para el turismo aplicada a los pasajeros que viajan hacia San Andrés Islas. Aunque la contribución no se incluye directamente en la tarifa del boleto, su pago es un requisito para abordar vuelos a la isla, lo que incrementa significativamente el costo del viaje al archipiélago.
5. **Coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público:** Es fundamental que todos estos temas tributarios sean analizados y resueltos en conjunto con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para garantizar una armonización de las políticas fiscales y tributarias, promoviendo así un entorno más competitivo y accesible para el sector aéreo.

La Aeronáutica Civil ha logrado avances significativos en la protección de los derechos de los usuarios del transporte aéreo, tanto a nivel normativo como en la implementación de propuestas legislativas que benefician a los pasajeros y al sector en general. A través de la creación de rutas claras de protección al usuario, la unificación de plazos para retracts y reembolsos, y la proposición de reformas tributarias que favorezcan el acceso y la competitividad del transporte aéreo, se está avanzando hacia un sistema más eficiente y justo para los usuarios del sector aeronáutico.

2.18. CONSTRUCCIÓN LADO AIRE DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ – ETAPA I

La construcción del lado aire del Aeropuerto del Café – Etapa I es un proyecto de gran relevancia el Departamento de Caldas y el suroeste antioqueño.

En este contexto, en el periodo de tiempo de la gestión ha desarrollada las siguientes actividades relevantes:

1. **Gestión de Recursos:** Aerocivil ha llevado a cabo una serie de actividades clave para garantizar el cierre financiero del Proyecto de Construcción del Lado Aire del Aeropuerto del Café, Etapa I, destacando lo siguiente:
 - **13/07/2024:** Inscripción del proyecto de inversión “Construcción Lado Aire Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina” en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional con el código BPIN 202400000000215.
 - **07/10/2024:** Sesión del Consejo Superior de Política Fiscal, que otorgó el Aval Fiscal del proyecto.
 - **18/10/2024:** Aprobación por el Consejo Nacional de Política Económica y Social de la “*Declaración Estratégica del proyecto Construcción Lado Aire Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina*”, mediante documento CONPES 4140.
 - **18/12/2024:** Autorización del CONFIS de las vigencias futuras 2027 y 2028 por un valor total de \$216.208.000.000 en términos constantes de 2024.
 - **20/12/2024:** Aprobación del traslado presupuestal de recursos propios Aerocivil por valor de \$53.951.340.466, para contribuir al cierre financiero del proyecto.

INFORME DE GESTIÓN

2. **Medidas recomendadas por Aerocivil y aprobadas por el comité fiduciario:** Como fideicomitente, ha propuesto, a través de 31 notas de estudio, una serie de medidas al Comité Fiduciario, órgano encargado de dictar las políticas del Patrimonio Autónomo Aerocafé, para optimizar el proceso de contratación y garantizar la adecuada ejecución del proyecto. Las estrategias por implementar buscan mejorar la eficiencia, la transparencia y el control del proyecto, asegurando que se cumplan los estándares técnicos y financieros establecidos. A través de estas medidas, Aerocivil trabaja para consolidar un proceso contractual sólido y alineado con los principios de legalidad y eficiencia, así:

- **Modelo de Ejecución por Unidades Funcionales:** La Aerocivil ha propuesto al Comité Fiduciario, y este lo aprobó unánimemente, implementar un modelo de ejecución a través de unidades funcionales, con el fin de optimizar la ejecución del proyecto. Se acordó realizar un estudio presupuestal actualizado para las "Unidades Funcionales", con especial atención en el lado aire de la Etapa I del Aeropuerto del Café, lo que permitirá una ejecución eficiente y un cierre financiero adecuado.
- **Red de Alta Tensión de 230 Kv - La Esmeralda – La Enea):** Aerocivil ha promovido avances importantes en la subterranización de la red de 230 kV de ISA Intercolombia, propietario de la red, facilitando el contacto entre la Presidencia de ISA y la Asociación Aeropuerto del Café para gestionar las acciones jurídicas y administrativas necesarias para avanzar en el proceso. Esta iniciativa contribuirá al desarrollo eficiente del proyecto.
- **Asegurar la Divulgación y Transparencia del Proceso de Contratación:** Para garantizar la transparencia y eficiencia en los procesos de contratación, Aerocivil propuso la implementación de un DATA ROOM para la Unidad de Gestión del Patrimonio Autónomo Aerocafé. Esta publicación, disponible en la página web del Patrimonio Autónomo Aerocafé y en las páginas de las entidades territoriales y Aerocivil, permite a las partes interesadas acceder a la documentación relevante de manera segura y controlada.
- **Foros Técnicos y Congresos:** Aerocivil ha promovido la realización de foros técnicos y la participación en congresos para socializar aspectos clave de la construcción del lado aire del Aeropuerto del Café. Estos foros, realizados en Manizales y Bogotá, han servido como espacios para que los actores del sector conozcan los detalles del proyecto. Además, Aerocivil participó en el XXI Congreso Nacional de la Infraestructura en Cartagena, donde se presentaron detalles sobre las obras a contratar, con el objetivo de asegurar la transparencia y el conocimiento del proyecto en la comunidad de ingeniería y construcción.
- **Contratación a Precios Globales Fijos:** Aerocivil ha recomendado adoptar el modelo de precio global fijo para la contratación de obras del lado aire del Aeropuerto del Café. Esta modalidad permitirá una mayor previsibilidad y control de los costos del proyecto, asegurando su ejecución de manera eficiente.
- **Estructurador Legal:** Se ha aprobado la contratación de un estructurador legal para la transacción jurídica vinculada al proyecto, con el objetivo de garantizar

INFORME DE GESTIÓN

la formalización y legalidad de los procedimientos necesarios para la etapa precontractual de la licitación del lado aire.

- **Medidas Anticorrupción en el Patrimonio Autónomo Aerocafé:** Con el objetivo de fortalecer las medidas anticorrupción, Aerocivil ha trabajado en colaboración con la Fiduciaria Scotiabank Colpatría para implementar acciones específicas de transparencia. Estas medidas incluyen la modificación del Manual de Contratación, la contratación de una auditoría externa, la implementación de un Programa de Transparencia y Ética Pública, la creación de canales de denuncia protegidos para los denunciantes, y la vinculación de organismos de control y veedurías. Estas acciones refuerzan el compromiso de Aerocivil con la transparencia, la legalidad y la eficiencia en la administración del Patrimonio Autónomo Aerocafé.

Las gestiones desplegadas por Aerocivil no solo contribuyen a la efectividad del proyecto, sino que también refuerzan la confianza de la ciudadanía y los actores involucrados en la correcta gestión del Patrimonio Autónomo Aerocafé.

2.19. AVIACIÓN NO TRIPULADA

Aerocivil ha avanzado significativamente en la regulación, administración y seguridad de las operaciones de aeronaves no tripuladas (UAS), contribuyendo al desarrollo y consolidación de esta industria emergente. A continuación, se destacan los logros clave en este campo:

1. Regulación

- Se expidió el **RAC 100** sobre la "Operación de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas - UAS".
- En cumplimiento de este reglamento, se establecieron las **Zonas de No Vuelo Dron (ZNVD)** en colaboración con diversas entidades públicas y privadas, mejorando la seguridad operacional. Estas zonas están publicadas en el **Visor Geográfico de UAS (VGUAS)** desde 2024, una herramienta clave para los usuarios del sector.
- Se autorizó el **Plan Piloto de Pruebas Tecnológicas de UAS** mediante la **Resolución No. 1226 de 2023**, y se realizaron pruebas en La Guajira, en colaboración con la empresa ITEC, bajo el **Proyecto Wayúu**.
- El **Plan Estratégico de Aviación No Tripulada 2023-2026** fue aprobado, estableciendo las líneas de acción para el desarrollo del sector.

2. Estructura Organizacional y Capacitación

- Se creó la **Resolución 2458 de 2024**, estableciendo el **Grupo Operacional de UAS** dentro de la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, fortaleciendo la capacidad institucional en este campo.

3. Sistemas Tecnológicos de Soporte

- Se implementó la **plataforma UAS Colombia**, una herramienta para sistematizar el registro de **Explotadores de UA, Pilotos de UAS y Sistemas de Aeronaves No Tripuladas**.
- Se desarrolló el **Concepto Operacional para la Gestión del Tránsito Aéreo de UAS/RPAS (UTM)**, alineado con las directrices de la **OACI**, para integrar y armonizar el sistema UTM a nivel nacional.

INFORME DE GESTIÓN

4. Fomento de la Cultura de Aviación No Tripulada

- Aerocivil participó en **18 eventos aeronáuticos internacionales** y **28 nacionales**, destacándose la organización de **F-AIR 2023** y **F-Drone 2024**.
- Se realizó la socialización del sector UAS con **121 entidades en 2023**, **72 en 2024**, y **1 en 2025**, incluyendo el sector público, privado, empresas, universidades y usuarios finales.

2.20. COOPERACIÓN CIVIL-MILITAR

El **Convenio de Cooperación entre la Autoridad Aeronáutica de Aviación Civil y la Autoridad de Aviación de Estado** fue suscrito el **28 de julio de 2023**, estableciendo un marco de colaboración para fortalecer la operación aérea, integrando el intercambio de conocimientos y capacidades técnicas. Entre los logros derivados se encuentran:

- **Intercambio de información sobre vigilancia aérea.**
- **Desarrollo de capacidades en diseño de espacios aéreos y procedimientos aeronáuticos.**
- Creación de un **Anexo Específico de Ciberseguridad y ciberdefensa** para la protección de infraestructura crítica.

Actualmente, se están estructurando nuevos convenios, como el **procedimiento de calibración** y **procedimientos en ruta** en el espacio aéreo colombiano.

2.21. CIBERSEGURIDAD

Aerocivil ha avanzado en la implementación de ciberseguridad para proteger la infraestructura tecnológica del sector aeronáutico, en línea con las iniciativas de la **OACI**. Los logros incluyen:

- Integración de un **Plan de Contingencia en Ciberseguridad** en el **RAC 160**.
- Creación de un **comité operativo de Ciberseguridad** entre Aerocivil y la FAC para fortalecer capacidades.
- Desarrollo de un **procedimiento de manejo de incidentes** y **flujograma del proceso** ante las áreas correspondientes.
- Realización de un **informe ejecutivo sobre vulnerabilidades y Ethical Hacking** a la infraestructura de TI/TO.
- Impulso de un **taller de ciberseguridad y capacitación para 400 funcionarios**.

2.22. PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DE LA VIGILANCIA AERONÁUTICA EN COLOMBIA

El Proyecto de Fortalecimiento de la Vigilancia Aeronáutica tiene como objetivo central la modernización y optimización de la infraestructura tecnológica de vigilancia en Colombia, con el fin de garantizar la seguridad operacional del tránsito aéreo en todo el territorio nacional. Este proyecto es esencial para la supervisión continua del espacio aéreo colombiano, fortaleciendo la gestión del tráfico aéreo y mejorando los sistemas de control.

Logros Clave del Proyecto:

1. **Renovación de la Infraestructura de Vigilancia:** Durante la administración actual, se identificó que, de los 13 radares civiles, solo 2 estaban operativos, lo que evidenció un grave déficit en la cobertura y redundancia del sistema de vigilancia. Para

INFORME DE GESTIÓN

abordar esta situación, en 2023 se contrataron y desarrollaron 7 nuevas estaciones de radar, lo que aumentó la cobertura en un 35%, especialmente en sitios estratégicos como Carepa, Tubará, Leticia, Maco, Cali, Mitú y La Viga. Estas estaciones utilizan tecnología de barrido electrónico de antena, lo que ha permitido reducir costos y mejorar el alcance de las instalaciones modernizadas.

2. **Implementación de la Estrategia de Triple Capa:** Con el fin de garantizar la seguridad y continuidad operativa del sistema de vigilancia, se implementó una estrategia de triple capa que incluye:
 - Sensores ADS-B,
 - Radares secundarios monopulso,
 - Modo S de última generación,
 - Radares primarios. Este enfoque no solo mejora la eficacia del monitoreo, sino que también refuerza la ciberseguridad de la información generada por cada estación.
3. **Modernización del Radar de Picacho:** En 2024, se adjudicó la reposición del radar de Picacho, mejorando la cobertura del área nororiental del país. Esta acción contribuirá a optimizar la gestión del tráfico aéreo en una de las zonas más estratégicas de Colombia.
4. **Integración y Ciberseguridad:** Las nuevas estaciones están diseñadas para integrar los datos de vigilancia en la red nacional de vigilancia aérea, garantizando la disponibilidad y ciberseguridad de la información transmitida, lo cual es esencial para proteger la infraestructura crítica del sector aeronáutico.
5. **Cooperación Civil-Militar:** Como parte del fortalecimiento de la vigilancia aérea, se firmó un convenio de cooperación con la Fuerza Aérea Colombiana, permitiendo que la información recolectada a través del sistema de vigilancia aérea sea utilizada tanto para la gestión civil como para la seguridad nacional. Esta cooperación interinstitucional mejora la detección temprana de amenazas y refuerza las capacidades de defensa y control del espacio aéreo colombiano.
6. **Avance en la Modernización del Sistema de Vigilancia:** El proyecto representa un avance significativo en la modernización del sistema de vigilancia aérea, alineando a Colombia con los estándares internacionales en cuanto a gestión del tráfico aéreo y vigilancia del espacio aéreo. Este desarrollo no solo fortalece la seguridad operacional, sino que también sienta las bases para la futura implementación de tecnologías de última generación en el monitoreo y control del espacio aéreo nacional.

Este proyecto no solo ha mejorado la cobertura y capacidad de los sistemas de vigilancia, sino que también ha optimizado la eficiencia operativa y ha fortalecido la seguridad aérea en Colombia, consolidando la posición del país dentro de los estándares internacionales de aviación civil.

INFORME DE GESTIÓN

2.23. LOGROS DE LAS DIRECCIONES REGIONALES AERONÁUTICAS

El nivel descentralizado de la Aerocivil se compone de seis Direcciones Regionales Aeronáuticas: Centro Sur, Oriente, Norte, Nororiente, Occidente y Noroccidente. Estas direcciones, trabajando en estrecha colaboración con la Subdirección General, han impulsado importantes iniciativas para fortalecer la infraestructura, los servicios y la seguridad aérea en las regiones. A continuación, se presentan los logros más destacados de cada una de estas direcciones en los últimos años:

2.23.1. Dirección Regional Centro –sur

- **Bienestar para los funcionarios de la regional:** Se promovió el bienestar integral para los funcionarios, con actividades recreativas y conmemorativas, como la celebración del día del bombero y del controlador, diseñadas para fortalecer la unión, el compromiso laboral y la motivación. Igualmente se dotaron de equipos y elementos de gimnasio a los aeropuertos de la regional para fomentar la actividad física.
- **Mejoras a la infraestructura del CGAC, Torre de control y Hangar:** Se adelantaron trabajos de mantenimiento al CGAC y torre de control por un valor de \$ 4.917.383, al hangar por valor de \$ 1.867.464.869, con las que se logró corregir una serie de averías significativas, proporcionando condiciones laborales adecuadas los funcionarios.

2.23.2. Dirección Aeronáutica Norte:

- **Retoma del Aeropuerto Ernesto Cortissoz:** La Dirección Norte, en coordinación con el nivel central, lideró la retoma y operación del aeropuerto Ernesto Cortissoz, en Soledad, Atlántico. Esta gestión permitió estabilizar la operación del terminal, alcanzando 3.438.990 pasajeros en 2024, frente a los 3.283.178 pasajeros de 2023.
- **Modernización del Aeropuerto El Embrujo de Providencia:** Se realizaron adecuaciones en las estaciones de Bomberos y otras áreas, mejorando la experiencia de los pasajeros y la calidad del servicio aéreo en la región.
- **Intervención en Cerro Maco:** Se mejoró la vía de acceso a la estación aeronáutica, facilitando el ingreso seguro del personal y la llegada de nuevos radares adquiridos recientemente.

2.23.3. Dirección Aeronáutica Noroccidente:

- **Mantenimiento y Mejoramiento en Aeropuertos:** Se realizaron importantes obras de mantenimiento en el aeropuerto de Condoto, con una inversión de \$383.313.889. Además, se ejecutaron trabajos de renovación en el aeropuerto de Carepa por \$297.371.079.
- **Nuevo cerramiento perimetral en Montelíbano:** Se construyó el cerramiento perimetral en el aeropuerto de Montelíbano, Córdoba, con una inversión de \$1.399.254.929, fortaleciendo la seguridad y la infraestructura del terminal.

INFORME DE GESTIÓN

1. Dirección Aeronáutica Occidente:

- **Expansión de Rutas Aéreas:** La aerolínea SATENA inició 9 nuevas rutas en 2023 entre Timbiquí, Popayán, Guapi, Neiva, San Vicente del Caguán, entre otros, mejorando el acceso aéreo a estos territorios y fortaleciendo el desarrollo social y económico de la región.
- **Inauguración del primer vuelo de Aero Regional:** En el Aeropuerto Bonilla Aragón de Palmira, se inauguró el primer vuelo de Aero Regional proveniente de Esmeraldas, Ecuador.
- **Mejoras en la infraestructura del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón:** Se modernizó el tanque de fibra de vidrio del grupo SEI, mejorando la prestación del servicio en este importante terminal.

2.23.4. Dirección Aeronáutica Regional Nororiente:

- **Comités de Peligro Aviario:** Se realizaron tres comités de peligro aviario en los aeropuertos de la región, con la participación de más de 40 actores locales en cada evento, incluyendo autoridades interinstitucionales y la comunidad.
- **Nuevas Rutas de SATENA:** El Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca comenzó a operar rutas diarias entre Arauca-Cúcuta, Arauca-Bucaramanga y Arauca-Bogotá, mejorando la conectividad aérea en esta zona.

2.23.5. Dirección Aeronáutica Regional Oriente:

- **Avances para la creación de la Dirección Regional en Yopal:** Se están realizando los trámites administrativos para establecer la Dirección Regional en Yopal, Casanare, conforme a la Ley 2368 de 2024. Esto permitirá un mayor control y optimización de los recursos en la región.
- **Desarrollo de la operación internacional del Aeropuerto El Alcaraván (Yopal):** Se avanza en la definición de las disposiciones necesarias para la operación internacional del aeropuerto, impulsando su competitividad y conectividad.

2.23.6. Gestión Social en los Aeropuertos:

- **Responsabilidad Social y Participación Ciudadana:** Las Direcciones Regionales llevaron a cabo importantes acciones de responsabilidad social, tales como caracterizaciones sociales, talleres educativos y de recreación, así como ferias de emprendimiento, involucrando a las comunidades cercanas a los aeropuertos.
- **Modelo de fortalecimiento comunitario:** Se implementó un modelo de fortalecimiento y emprendimiento en las regiones, beneficiando a más de 150 personas por aeropuerto a través de actividades de participación ciudadana y desarrollo social.

2.23.7. Ejercicio presupuestal y desempeño financiero Direcciones Regionales

INFORME DE GESTIÓN

- Ejecución Presupuestal 2023

Tabla 1. Desempeño financiero 2023

Categoría	Valor
Presupuesto de Funcionamiento	\$26,523,730,608
Presupuesto de Inversión	\$105,072,836,772
Compromisos (Total)	97.49%
Compromisos (Inversión)	98.8%

Fuente: Dirección Financiera – Aerocivil

- Ejecución Presupuestal 2024

Tabla 2. Desempeño financiero 2024

Categoría	Valor
Presupuesto de Funcionamiento	\$34,471,593,906
Presupuesto de Inversión	\$120,970,460,366
Compromisos (Total)	96.55%
Compromisos (Inversión)	97.59%

Fuente: Dirección Financiera - Aerocivil

- Ejecución Presupuestal 2025 (a corte del 04 de marzo)

Tabla 3. Desempeño financiero 2025

Categoría	Valor
Presupuesto de Funcionamiento	\$10,810,485,860
Presupuesto de Inversión	\$162,566,810,938
Compromisos (Total)	33.74%
Compromisos (Inversión)	3.38%

Fuente: Dirección Financiera - Aerocivil

Las Direcciones Regionales Aeronáuticas han mostrado un desempeño sólido en la ejecución de sus presupuestos a lo largo de las vigencias, destacándose en los compromisos alcanzados en 2023 y 2024. Aunque el avance en 2025 está todavía en proceso, se espera que continúe la tendencia de eficiencia en el uso de los recursos asignados.

2.24. LOGROS DEL PROGRAMA DE CUMPLIMIENTO NORMATIVO (COMPLIANCE)

Durante la vigencia 2024, la Oficina Asesora Jurídica de la Aeronáutica Civil llevó a cabo un diagnóstico exhaustivo para iniciar la implementación de las estrategias y acciones del Programa de Cumplimiento Normativo, en cumplimiento con la Ley 2195 de 2022 y en el marco de la Política de Prevención del Daño Antijurídico. Este proceso ha sido fundamental para garantizar que el sistema de cumplimiento normativo de la Entidad se ajuste de

INFORME DE GESTIÓN

manera clara y completa a la legislación vigente, promoviendo a su vez una cultura organizacional basada en los principios de transparencia y ética.

Logros alcanzados durante 2024:

- 1. **Diagnóstico completo del sistema de cumplimiento normativo:** La Oficina Asesora Jurídica realizó una evaluación exhaustiva del estado actual del sistema de cumplimiento normativo de la Aeronáutica Civil, con el fin de identificar áreas de mejora y asegurar el alineamiento con las normativas vigentes, especialmente la Ley 2195 de 2022.
- 2. **Fortalecimiento de la cultura de integridad:** Se propició la sensibilización y concientización de todos los funcionarios y contratistas de la Aerocivil, promoviendo la importancia de la transparencia, ética y cumplimiento normativo en todas las actividades administrativas y operacionales.
- 3. **Identificación de oportunidades de mejora:** Como resultado de la fase de diagnóstico, se identificaron diversas áreas de oportunidad que serán objeto de implementación durante el año 2025, con el fin de fortalecer aún más la cultura de cumplimiento dentro de la Entidad.

Actividades previstas para 2025:

- 1. **Diseño e implementación del programa de cumplimiento normativo:** Durante el año 2025, se llevará a cabo el diseño e implementación del programa de cumplimiento normativo, siguiendo las recomendaciones derivadas del diagnóstico realizado en 2024. El objetivo es reforzar los principios de integridad y transparencia consignados en la Ley 1474 de 2011 y la Ley 2195 de 2022.
- 2. **Refuerzo de la cultura de cumplimiento y transparencia:** Se buscará fortalecer aún más la cultura de cumplimiento normativo mediante la capacitación continua de los funcionarios y contratistas, así como la implementación de mecanismos que promuevan la rendición de cuentas y la prevención de conductas ilegales o poco éticas.

Tabla 4. Recomendaciones y oportunidades de mejora de la implementación del COMPLIANCE

ACCIONES SUGERIDAS	PROPÓSITO
Transformar el Plan de atención al ciudadano ajustándolo a los requisitos del programa de transparencia y ética pública (PTEP) y nombrar un oficial de cumplimiento	Integrar el sistema con todos los programas y procesos de la entidad, involucrando todos los colaboradores y garantizar su seguimiento y ejecución
Elaborar un plan de ejecución y seguimiento al (PTEP)	Establecer acciones a desarrollar en cada vigencia y realizar seguimiento periódico
Capacitar a todos los funcionarios y alta dirección en la materia del (PTEP) en prevención del riesgo de corrupción y soborno	Crear una cultura organizacional en materia de ética y transparencia
Elaborar un manual (PETP)	Distribuir responsabilidades entre las diferentes áreas de la entidad y establecer políticas, procesos, herramientas, y controles para gestionar el riesgo
Diseño de campana de comunicaciones	Generar, difundir y mantener una cultura de ética y transparencia en la entidad que irradia el sector aeronáutico
Ajustar la ruta de denuncias	Establecer con claridad la competencia interna para su atención y diseñar una metodología para evaluar su atención

INFORME DE GESTIÓN

ACCIONES SUGERIDAS	PROPÓSITO
Ajustar la descripción de los riesgos de corrupción	Determinar en forma clara como podrían materializarse los riesgos
Elaborar un catálogo de señales de alerta	Desarrollar la capacidad de detección y prevención de comportamientos desviados a través de una metodología que permita evaluar la efectividad de los controles
Debida diligencia para el conocimiento de contratistas	implementar acciones adicionales a las existentes para conocer a la persona natural o jurídica, con la que se entabla una relación e identificar cualquier operación sospechosa que se presente frente a ella
Gestionar el riesgo de lavado de activos, financiación del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva (LA/FT/FPADM)	Diseñar, desarrollar e implementar políticas, procesos, herramientas y controles dirigidos a evaluación del riesgo (LA/FT/FPADM) para identificar eventos de riesgo específicos y diseñar un set de controles específicos para mitigarlo
Pacto de integridad del sector aeronáutico	Consolidar el liderazgo de la entidad en esta materia mediante la realización de un acto público y multitudinario de lanzamiento y promoción del PETP de la Aerocivil
Regulación especializada en cumplimiento para el sector aeronáutico	Elaborar una nueva regulación ALA/CFT/anticorrupción especializada en el sector aeronáutico realizando una evaluación de riesgo de LA/FT/corrupción en el sector y una compilación de tipologías que obligue a las empresas privadas del sector aeronáutico a implementar programas de cumplimiento específicos para esta industria

Fuente: Oficina Asesora Jurídica - Aerocivil

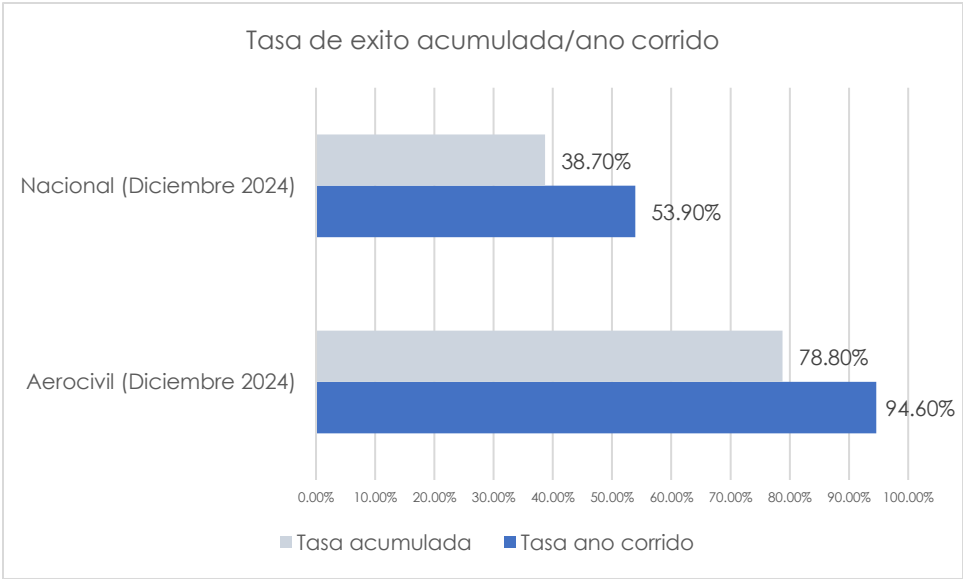
Este enfoque garantizará que la Aeronáutica Civil mantenga los más altos estándares de cumplimiento normativo, avanzando en su compromiso con la transparencia y la ética institucional. En este sentido, para la vigencia 2025, se deberá diseñar e implementar el programa de cumplimiento normativo de la Entidad, alineado con las actividades propuestas para reforzar la cultura de integridad y transparencia, conforme a lo establecido en la Ley 1474 de 2011 y la Ley 2195 de 2022.

2.25. OTROS LOGROS OFICINA ASESORA JURÍDICA

1. **Tasa De Éxito Judicial – Procesos Ordinarios:** La gestión de la Defensa Judicial de la Aeronáutica Civil ha mostrado resultados muy positivos, destacándose una mejora significativa en la tasa de éxito procesal. En 2024, la tasa de éxito alcanzó un 94,6%, lo que representa un aumento del 20,05% en comparación con el porcentaje acumulado anterior, que era de 78,8%. Este resultado refleja un avance considerable en la efectividad de las estrategias de defensa jurídica implementadas, en especial si se compara con los promedios nacionales, donde la tasa de éxito de la Aerocivil duplica los promedios, estando 40,1 puntos porcentuales por encima de dichos valores. Además, la tasa de éxito de la Aerocivil en 2024 supera en un 75,51% a la tasa nacional.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 1. Tasa de éxito entidad y total nacional, acumulad y año corrido (Calidad de demandado)



Fuente: Informe de Litigiosidad Cuarto Trimestre 2024. Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado - enero 2025

Estos logros evidencian una defensa judicial efectiva gracias a la aplicación de políticas adecuadas y a una estrategia de defensa bien diseñada por la Oficina Asesora Jurídica, lo que ha resultado en decisiones judiciales favorables para la entidad.

2. **Tasa de Éxito Judicial - Acciones de Tutela:** La Oficina Asesora Jurídica gestionó **1.175 acciones de tutela** durante las vigencias de **2023, 2024** y lo que va de **2025**. De las **1.047 acciones** gestionadas entre 2023 y 2024, la tasa de éxito alcanzó el **91%**, lo que implica que **953 casos** tuvieron fallos favorables para la entidad, mientras que solo **94 casos** resultaron desfavorables (9%).

En lo que va de 2025, aún existen **45 casos pendientes de fallo**, lo que refleja un número significativo de tutelas en curso. Al igual que en los procesos judiciales ordinarios, la gestión eficaz y oportuna de la Oficina Asesora Jurídica, junto con la aplicación de líneas de defensa adecuadas, ha sido clave para obtener estos resultados favorables en materia de tutelas.

Además, la mayoría de las acciones de tutela presentadas durante 2023 y 2024 fueron relacionadas con presuntas vulneraciones al derecho de petición y al debido proceso, lo que muestra un patrón recurrente en los casos gestionados.

3. **Índice de Recuperación de Cartera – Cobro Coactivo:** En el área de recuperación de recursos a través de cobro coactivo, la Oficina Asesora Jurídica ha superado con éxito los objetivos establecidos para el recaudo, alcanzando montos superiores a los esperados para cada vigencia. Este desempeño refleja la efectividad en la gestión del cobro y la recuperación de los recursos pendientes.

4.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 5. Índice de recuperación de cartera cobro coactivo

	RECUADO 2023	RECUADO 2024
META	\$ 3,000,000,000	\$ 3,500,000,000
RECAUDO	\$ 4,348,176,003	\$ 6,995,839,414
PORCENTAJE DE RECAUDO		200%

Fuente: Oficina Asesora Jurídica - Aerocivil

5. **Modelo de Gerencia Jurídica Pública:** La Oficina Asesora Jurídica ha avanzado en la consolidación de un modelo de gerencia jurídica pública eficiente y eficaz, orientado a fortalecer el quehacer jurídico de la entidad. Este modelo se ha desarrollado a través de varios frentes clave:

- **Transformación Digital en la Gestión Jurídica:** Con el objetivo de mejorar la eficiencia, transparencia y trazabilidad en la gestión jurídica, la Oficina Asesora Jurídica implementó herramientas digitales innovadoras, como bases de datos y tableros de control. Estas herramientas permiten:
 - Optimizar los tiempos de respuesta a las solicitudes.
 - Garantizar la transparencia mediante un seguimiento detallado de cada caso.
 - Facilitar el acceso a información relevante para la toma de decisiones.
 - Fomentar la mejora continua a través del análisis de datos.

Este enfoque digital ha mejorado significativamente la gestión de los casos, asegurando que cada solicitud sea atendida de manera oportuna y eficiente.

- **Reorganización Interna de los Grupos de Trabajo:** Con el fin de mejorar la eficiencia operativa, la Oficina Asesora Jurídica reorganizó sus grupos de trabajo, pasando de 4 a 5 grupos. Esta reestructuración permitió una descongestión de tareas, facilitando un manejo más especializado de las funciones y mejorando la capacidad de respuesta ante los desafíos jurídicos de la entidad.
- **Implementación de la Política de Prevención del Daño Antijurídico (PPDA):** En el marco de la Política de Prevención del Daño Antijurídico (PPDA), la Oficina Asesora Jurídica cumplió con diversas actividades de formulación y seguimiento. Entre los logros más destacados del primer año de vigencia (2024) se incluyen:
 - 100% de cumplimiento en el indicador de resultados del plan de acción de la PPDA.
 - 94% de cumplimiento en la implementación de los mecanismos previstos para la política.
 - Una disminución del 67% de los procesos derivados de la "Configuración de Contrato Realidad".
 - Ausencia de sentencias condenatorias relacionadas con "incumplimiento al deber de liquidar un contrato".

INFORME DE GESTIÓN

La Oficina Asesora Jurídica continuará con el seguimiento de esta política en 2025, con miras a la formulación de la PPDA para los años 2026-2027, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Los logros alcanzados demuestran un notable avance en la gestión judicial de la Aerocivil, reflejando altos estándares de eficiencia, transparencia y responsabilidad. Gracias a una estructura reorganizada, la transformación digital y la implementación de políticas preventivas, la Aerocivil sigue consolidando su compromiso con la mejora continua y el cumplimiento de su labor jurídica.

2.26. LOGROS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS SOCIALES

1. **Marco Legal y Contexto Institucional:** El transporte aéreo en Colombia está reconocido como un **servicio público esencial** según el **artículo 68 de la Ley 336 de 1996**, lo que establece la intervención del Estado para garantizar la seguridad, la eficiencia y la calidad en el servicio, asegurando su acceso equitativo a todas las regiones del país. En este contexto, la **Aeronáutica Civil** ha asumido la responsabilidad de asegurar la conectividad aérea en las zonas más apartadas a través de la implementación de los **Servicios Aéreos Esenciales (SAE)** y los **Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAE)**.
2. **Creación y Expansión de Rutas Sociales:** En 2018, la **Aeronáutica Civil** aprobó, mediante la **Resolución 3175**, el **Banco de Rutas Sociales**, una herramienta clave para expandir la cobertura de las rutas SAE en el país. Este proceso ha seguido una metodología rigurosa basada en los siguientes pasos:
 - **Revisión de la Resolución 3175:** Se definieron 141 rutas SAE y se evaluaron sus condiciones de viabilidad.
 - **Análisis comparativo:** Se compararon las rutas SAE con las ya operadas por SATENA y aquellas que forman parte de su plan de expansión.
 - **Evaluación de infraestructura aeroportuaria:** Se analizó el estado operativo de las infraestructuras aeroportuarias necesarias para implementar estas rutas.
 - **Cruce con zonas prioritarias:** Se seleccionaron las rutas en función de las zonas prioritarias identificadas por la Aeronáutica Civil, excluyendo la Zona 0 (San Andrés y Providencia).
 - **Relaciones funcionales:** Se integraron las Hojas de Ruta PDET elaboradas por la Agencia de Renovación del Territorio.

En 2023, la **Resolución 01668** permitió integrar las rutas del Banco de Rutas SAE con las operadas por SATENA, el plan de expansión de esta aerolínea y las nuevas rutas propuestas por la Aeronáutica Civil. Además, en 2024, la **Resolución 01832** agregó nuevas rutas solicitadas por SATENA.

3. **Proyección y Metas de Expansión de Rutas SAE:** Con el fin de garantizar una cobertura completa, la **Aeronáutica Civil** proyectó un plan de expansión para alcanzar **79 rutas SAE** hacia 2026. Esta proyección contempla la adición de **12 nuevas rutas SAE anualmente** a partir de las **31 rutas iniciales** en operación. Las metas de expansión se detallan en la siguiente tabla:

4.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 6. Metas de expansión rutas SAE

Meta Planteada	Línea Base	2023	2024	2025	2026
Rutas SAE	31	43	55	67	79

Fuente: Oficina de Gestión Proyectos - Aerocivil

5. **Avances en la Implementación de Rutas SAE:** Hasta el **28 de febrero de 2025**, se lograron avances significativos en la implementación de rutas SAE. Se sumaron **31 nuevas rutas** a las **31 previamente establecidas**, alcanzando un total de **62 rutas SAE**, cumpliendo así con la meta establecida para el año 2025. El progreso se presenta a continuación:

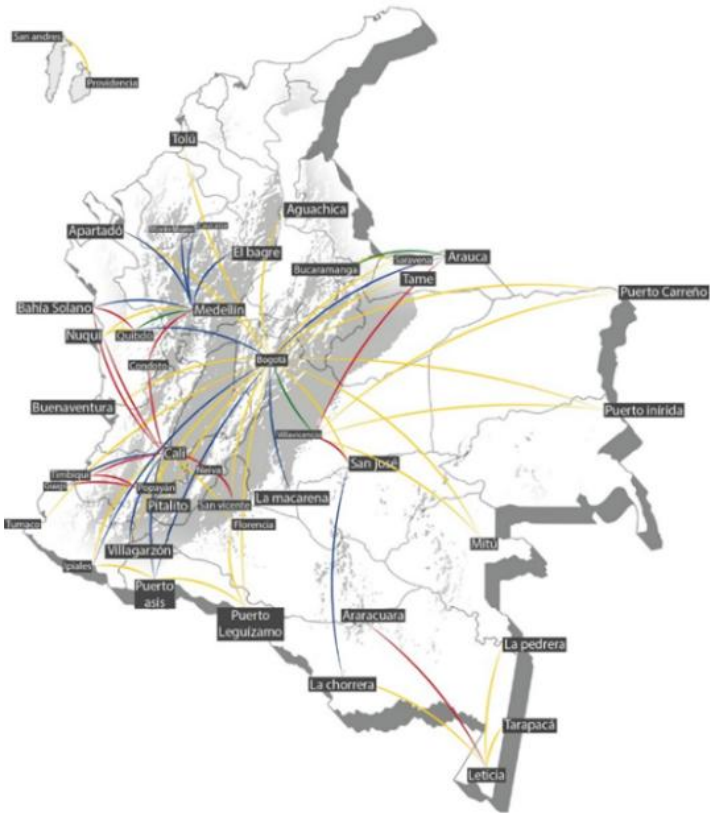
Tabla 7. Progreso de la implementación rutas SAE

Informe Meta	Línea Base	2023	2024	2025	2026
Rutas SAE	31	46	62	62	-

Fuente: Oficina de Gestión Proyectos - Aerocivil

En el mapa siguiente se pueden visualizar las rutas SAE en operación:

Gráfico 2. rutas SAE en operación:



Fuente: Oficina de Gestión Proyectos - Aerocivil

INFORME DE GESTIÓN

- 31 rutas SAE (amarillo), correspondientes a la línea base.
- 15 nuevas rutas incorporadas entre 2022 y 2023 (azul).
- 13 nuevas rutas sumadas en 2024 (rojo).
- 3 nuevas rutas añadidas mediante la Resolución 01832 de 2024 (verde).

6. **Impacto de los Avances en la Conectividad y el Desarrollo Regional:** La implementación de las **rutas de servicio aéreo esencial** ha logrado avances sustanciales, lo que tiene un impacto directo en la conectividad y el desarrollo de las zonas más apartadas del país. El cumplimiento de las metas planteadas ha asegurado que más regiones del territorio nacional cuenten con acceso a transporte aéreo regular, garantizando una mayor integración regional y el desarrollo socioeconómico de las comunidades beneficiadas.

Este avance no solo cumple con las metas iniciales, sino que también reafirma el compromiso del **Gobierno Nacional** y la **Aeronáutica Civil** para ofrecer un servicio público esencial de calidad, que promueve la equidad, la integración y el bienestar de los ciudadanos en las áreas más apartadas del país.

El avance en la expansión de las **rutas de servicio aéreo esencial** es un logro significativo para la **Aeronáutica Civil** y para Colombia como país. La suma de nuevas rutas a las ya existentes no solo cumple con los objetivos de conectividad, sino que también refuerza el compromiso del Estado con el desarrollo regional y la integración del país. A través de este esfuerzo, se ha logrado promover un transporte aéreo accesible y eficiente, contribuyendo al bienestar social y al desarrollo económico de las regiones más remotas de Colombia.

2.27. PLANES MAESTROS DE RIONEGRO Y ARMENIA

En 2023, Aerocivil inició la contratación de un consultor para actualizar los Planes Maestros de los Aeropuertos José María Córdoba (Rionegro) y El Edén (Armenia), y realizar estudios de factibilidad para ampliar el PAL1 y construir una segunda pista. Se incluyó una interventoría integral para garantizar la viabilidad técnica, financiera y jurídica del proyecto.

El objetivo es planificar a largo plazo, abordando no solo la demanda de pasajeros y aspectos técnicos, sino también la financiación, operación y el desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas (ILE). Esto busca mejorar la conectividad regional y fomentar el desarrollo económico, social y turístico de Antioquia y Quindío, alineado con la Ley de Infraestructura y el CONPES 3982 de 2020.

El uso de la metodología BIM (Building Information Modeling) optimiza la planificación, reduciendo costos y mejorando la eficiencia, lo que asegura la viabilidad de los proyectos y su capacidad para responder a la creciente demanda, convirtiendo los aeropuertos en ejes de desarrollo para la región.

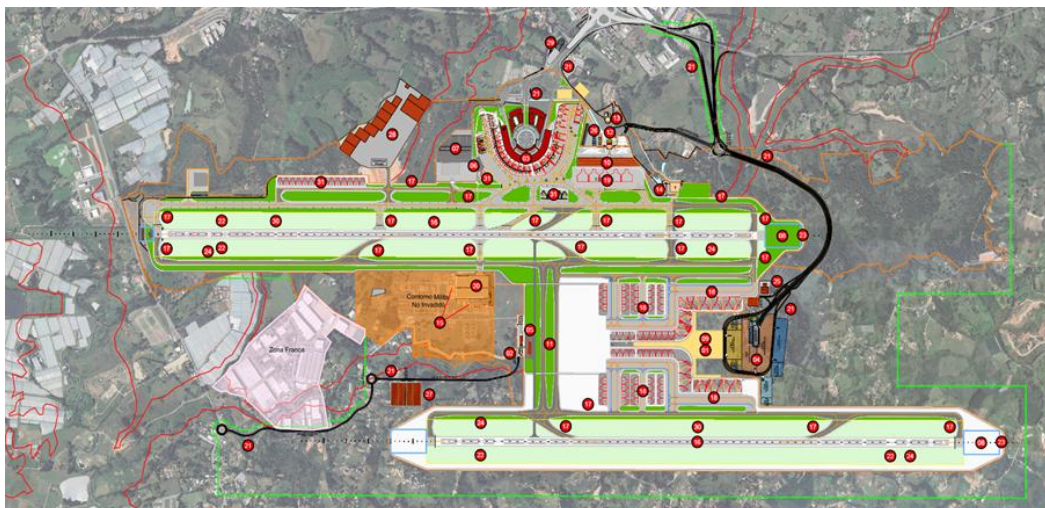
2.27.1. Plan Maestro Aeroportuario Aeropuerto José María Córdoba - Rionegro

La actualización del Plan Maestro del Aeropuerto José María Córdoba busca consolidar una infraestructura aeroportuaria capaz de atender una demanda proyectada de 42,7 millones de pasajeros para 2055. Los estudios realizados destacan el rápido crecimiento de

INFORME DE GESTIÓN

la demanda, superando las proyecciones previas de 13,6 millones de pasajeros para 2036, que se alcanzaron en 2024, ocho años antes de lo previsto.

Gráfico 3. Máximo horizonte de desarrollo – Aeropuerto José María Rionegro



Fuente. Aerocivil.

La expansión proyectada incluye dos pistas: una de 4.000 metros y otra de 3.600 metros, con nuevas calles de salida y capacidad para aeronaves que operan rutas comerciales a Canadá, Argentina, Brasil y Países Bajos. Además, se desarrollarán infraestructuras logísticas especializadas, consolidando el aeropuerto como un CENTRO DE OPERACIONES de carga y un referente en innovación aeronáutica. Para el horizonte 2030, se prevé la necesidad de más de 40 posiciones adicionales para aeronaves, así como una terminal de carga de 289.000 toneladas anuales y un terminal de pasajeros optimizado para 42,7 millones de pasajeros.

Gráfico 4. Máxima expansión Jose María Córdova



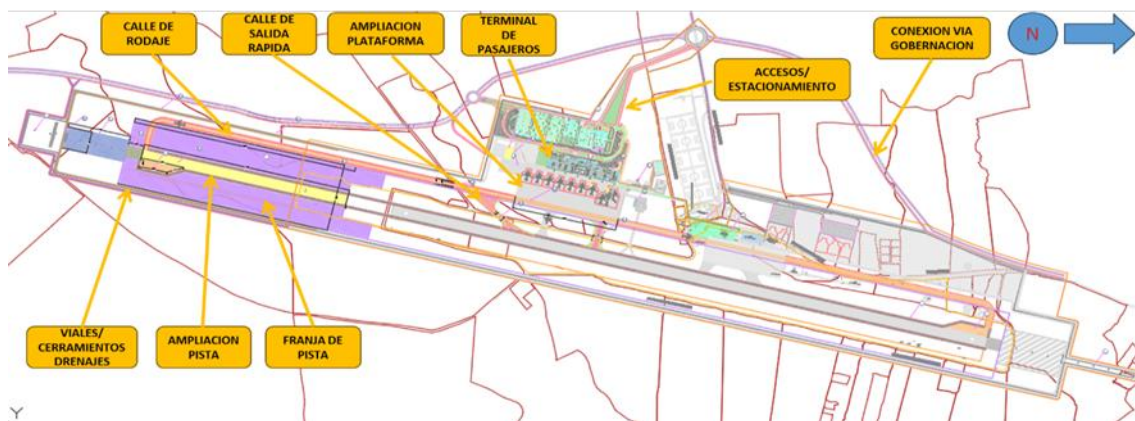
Fuente. Aerocivil.

2.27.2. Plan Maestro Aeroportuario El Edén de Armenia

INFORME DE GESTIÓN

El Plan Maestro del Aeropuerto El Edén establece una hoja de ruta para su expansión en los próximos 30 años, posicionándolo como un nodo clave de conectividad nacional e internacional. En el lado aire, se prevé la ampliación de la pista hasta 3.300 metros, la instalación de sistemas de balizamiento y la construcción de nuevas plataformas y calles de rodaje para aeronaves de gran tamaño, habilitando vuelos intercontinentales.

Gráfico 5. Máximo Desarrollo Aeroportuario Aeropuerto El Edén de Armenia



Fuente. Aerocivil.

En el lado tierra, se proyecta la construcción de un nuevo terminal de 8.000 m², con futuras expansiones a 23.000 m², lo que garantizará una mayor capacidad operativa y mejorará la conectividad del Quindío y la Nación. Estas mejoras permiten que el aeropuerto cumpla con las exigencias normativas internacionales y se posicione como un polo de conectividad, impulsando el turismo, la competitividad y atrayendo inversión.

Gráfico 6. Modelo BIM (Perspectiva General) Máximo Desarrollo Aeroportuario Aeropuerto El Edén de Armenia



Fuente. Aerocivil.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 7. Modelo BIM (Perspectiva Occidente-Oriente) Máximo Desarrollo Aeroportuario
Aeropuerto El Edén de Armenia



Fuente. Aerocivil.

2.28. PLAN DE AUSTERIDAD

Desde la Dirección General en conjunto con la Oficina Asesora de Planeación se han establecido directrices orientadas a optimizar el uso de los recursos públicos, fortalecer la disciplina fiscal y asegurar una ejecución presupuestal eficiente y transparente, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 2155 de 2021.

Mediante el plan de austeridad se busca racionalizar el gasto público sin comprometer la prestación de los servicios esenciales. A continuación, se describen las medidas tomadas por la entidad para la vigencia 2025:

Tabla 8. Consolidado medidas de Austeridad en el gasto

No.	Categoría	Directrices
1	Gastos de Personal	Las horas extras solo se aprobarán si son indispensables para actividades misionales, con justificación documentada.
		No se permitirán horas extras para actividades administrativas.
		Se implementará un sistema de control mensual de horas extras.
		La indemnización de vacaciones solo se reconocerá a quienes se retiren de la entidad. No se interrumpirán vacaciones a funcionarios.
2	Adquisición de Bienes y Servicios	No se asignarán recursos para adquirir muebles y enseres, salvo casos excepcionales.
		No se realizará adquisiciones de vehículos administrativos.
		Se promoverá la reducción en el consumo de papel y material de oficina.
		Fomento del uso de herramientas digitales y adopción de la Política de Cero Papel.
3	Viáticos y Telecomunicaciones	Se promoverá la priorización de actividades virtuales para reducir costos.
		Se realizará el control del uso de teléfonos celulares y servicios de telecomunicaciones.

INFORME DE GESTIÓN

No.	Categoría	Directrices
4	Contratos de Prestación de Servicios	Servicios vinculados a proyectos de inversión deben financiarse con recursos del proyecto.
		Se realiza reducción de gasto en las contrataciones no vinculadas a proyectos de inversión.
		Los servicios recreativos, culturales y deportivos deben ajustarse a la normativa vigente.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación

Control y Seguimiento:

El seguimiento será realizado por la Secretaría General, junto con la Oficina Asesora de Planeación y la Oficina de Analítica, los cuales presentarán informes sobre la ejecución presupuestal. Se publicarán avances trimestrales para garantizar la transparencia.

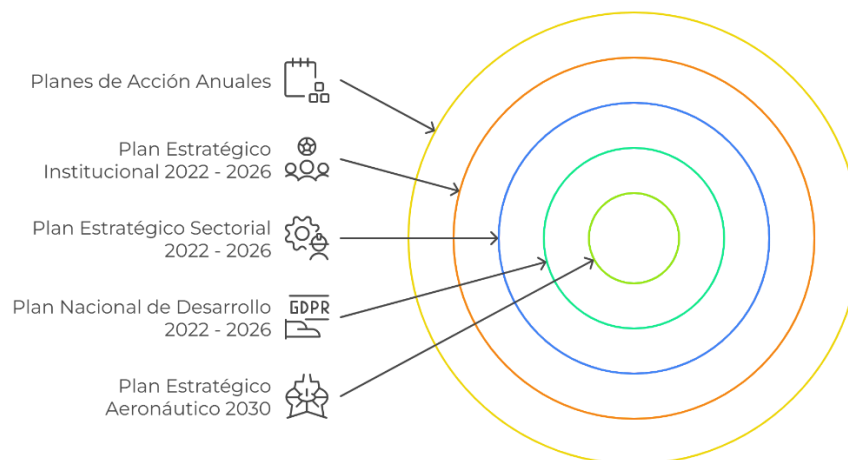
2.29. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2022 – 2026

El Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" establece la hoja de ruta para el desarrollo del país en el cuatrienio 2022-2026. Siguiendo esta dirección, Aerocivil alineó las transformaciones y catalizadores del sector aeronáutico con los ejes temáticos del *Plan Estratégico Aeronáutico 2030*, adoptado por el PND como instrumento clave de planeación para la aviación civil. Este proceso de armonización dio lugar a la definición de los objetivos del *Plan Estratégico Institucional 2022-2026* y los planes de acción anuales correspondientes.

Aerocivil llevó a cabo un exhaustivo proceso de alineación entre el *Plan Estratégico Aeronáutico 2030* y el PND 2022-2026, evaluando su contribución a la visión estratégica y su integración con los ejes temáticos: institucionalidad, conectividad, competitividad, infraestructura, sostenibilidad ambiental, industria aeronáutica, cadena de suministro, seguridad operacional y desarrollo del talento humano en el sector.

De igual manera, se formularon los objetivos generales y específicos para cada uno de estos ejes, identificando claramente cómo el sector de la aviación civil, a través de Aerocivil, contribuiría al cumplimiento de las metas establecidas en el PND.

Ilustración 1. Ciclo de la Planeación Estratégica



Fuente. Elaboración propia Oficina Asesora de Planeación

INFORME DE GESTIÓN

1. **Ciclo de la Planeación Estratégica:** Los ocho objetivos del Plan Estratégico Institucional se integran perfectamente en el ciclo de planeación estratégica, con un objetivo transversal adicional: Consolidación de la Transformación Institucional. Este objetivo transversal complementa las 19 políticas del MIPG (Modelo Integrado de Planeación y Gestión), apoyadas en procedimientos y buenas prácticas, y establece mecanismos de gestión, control y cumplimiento desde lo operacional hasta lo táctico dentro de la entidad.

El noveno objetivo, Consolidación de la Transformación Institucional, es fundamental para el desarrollo de los demás objetivos. Busca transformar la institución en una organización más fuerte, eficiente, innovadora y ágil, alineando las acciones de Aerocivil con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030. Este enfoque transversal refuerza la capacidad institucional y su contribución al desarrollo del sector.

2. **Subsistemas de Apoyo al PEI 2022-2026:** El objetivo de consolidación institucional se focaliza en el desarrollo de once subsistemas clave que, junto con las diferentes áreas de Aerocivil, como la Secretaría General, la Secretaría de Tecnologías de la Información, la Oficina Asesora de Planeación, la Oficina Asesora Jurídica, la Oficina de Analítica, la Oficina de Gestión de Proyectos y la Oficina de Control Interno, apoyan de manera transversal el cumplimiento de la misión institucional.

2.29.1. Construcción del Plan Estratégico Institucional 2022 – 2026

La construcción del *Plan Estratégico Institucional 2022-2026* de Aerocivil se fundamentó en una serie de elementos estratégicos clave para garantizar una alineación con los objetivos nacionales y el sector aeronáutico. Entre los principales insumos se destacan:

- **Plan Estratégico Aeronáutico 2030**, armonizado con el Plan Nacional de Desarrollo (PND).
- **Líneas estratégicas del Plan Estratégico Sectorial.**
- **Las siete dimensiones y diecinueve políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG).**
- **Mesas estratégicas de diálogo**, orientadas a la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social.
- **Mesas estratégicas de diálogo para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social**

2.29.2. Mesas Estratégicas para la Construcción del Modelo Aeronáutico y su Impacto Social

Siguiendo los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, Aerocivil convocó, en octubre y noviembre de 2022, **quince mesas estratégicas** para construir el modelo aeronáutico y evaluar su impacto social. Estas mesas fueron esenciales para conocer las necesidades y expectativas de las comunidades y actores regionales, tomando en cuenta la visión de las comunidades locales y las fuerzas vivas de los territorios. Se seleccionaron **nueve aeropuertos sociales y aeropuertos representativos** de seis departamentos clave, con el objetivo de identificar las principales necesidades en transporte aéreo social y regional, basándose en los **ocho ejes temáticos** del *Plan Estratégico Aeronáutico 2030*.

INFORME DE GESTIÓN

Ilustración 2. Mesas Estratégicas para la construcción del Modelo Aeronáutico y su impacto social



Fuente. Archivo fotográfico Aerocivil

2.29.3. Compromisos Institucionales y Marco Legal

El Plan Estratégico Institucional 2022-2026 también se desarrolló bajo el marco de documentos CONPES y leyes claves, entre las que se destacan:

- **CONPES 3982 (2020):** Política Nacional Logística.
- **CONPES 4058 (2021):** Política para reducir los riesgos de desastres y adaptarse a la variabilidad climática.
- **CONPES 4075 (2021):** Política de Transición Energética.
- **Ley 2294 (2023):** Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida".
- **Ley 2169 (2021):** Impulso a la economía baja en carbono.
- **Ley 2010 (2019):** Medidas para fortalecer el sistema tributario y el crecimiento económico.

2.29.4. Mesas de Trabajo al interior de Aerocivil con cada una de las áreas

Además de las mesas estratégicas externas, **Aerocivil organizó mesas de trabajo internas**, lideradas por la Oficina Asesora de Planeación. Estas mesas fueron fundamentales para socializar el PND y definir de manera precisa los objetivos del *Plan Estratégico Institucional 2022-2026*. De manera más concreta, se definieron los **Planes de Acción Anuales** para materializar las metas establecidas. Este proceso culminó con la **aprobación oficial del plan** en la sesión No. 05 del Consejo Directivo de Aerocivil, el 22 de diciembre de 2023. Las metas del Plan Estratégico Institucional 2022-2026 pueden ser consultadas en la página web de la entidad.

2.29.5. Avances en el Cumplimiento de Metas del Plan Estratégico Institucional 2022-2026

Tabla 9. Resumen General de Avances

Vigencia	Porcentaje de Cumplimiento Promedio	Comentario
2023	81.38%	Buen avance general, destacando el área de Desarrollo del Talento Humano con un 95.91%.

INFORME DE GESTIÓN

Vigencia	Porcentaje de Cumplimiento Promedio	Comentario
2024	85.89%	Mejoras significativas en áreas clave como Industria y Cadena de Suministro y Consolidación de la Transformación Institucional .

Fuente: Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

Tabla 10. Avances por Área

Área	2023 (%)	2024 (%)	Descripción
Institucionalidad	88.22%	89.02%	2023: Avances en permisos de operación y construcción del CIAA. 2024: Inspecciones y resoluciones de operación.
Conectividad	93.94%	70.03%	2023: Propuesta de actualización con Venezuela y automatización de trámites. 2024: Avances con Ecuador, Perú y rutas sociales. Recomendación: Reforzar la conectividad con otros países clave para aumentar la red de vuelos.
Competitividad	77.46%	79.08%	2023: Memorando con el Ministerio de Comercio. 2024: Mesas de trabajo con operadores turísticos. Recomendación: Continuar ampliando la colaboración con actores turísticos para fortalecer el turismo aéreo.
Infraestructura	91.56%	85.42%	2023: Ampliación de pistas y proyectos de navegación aérea. 2024: Modernización de aeropuertos y mejora de pistas. Recomendación: Priorizar la finalización de proyectos de infraestructura con impacto directo en la operación diaria.
Sostenibilidad Ambiental	69.76%	79.38%	2023: Energías renovables en aeropuertos. 2024: Certificación ambiental y eficiencia energética. Recomendación: Acelerar la implementación de soluciones energéticas renovables en más aeropuertos.
Industria y Cadena de Suministro	70.08%	87.40%	2023: Certificación de OMA y estándares para aeronaves no tripuladas. 2024: Fortalecimiento de la industria aeronáutica y Encuentro de Innovación Aeronáutica. Recomendación: Expandir el enfoque en la innovación y en la capacitación del sector aeronáutico.
Seguridad Operacional	79.98%	79.90%	2023: Implementación de estándares de seguridad operacional. 2024: Avances en elementos críticos de seguridad y cierre de investigaciones. Recomendación: Mantener y reforzar las medidas de seguridad en los procesos operacionales.
Desarrollo del Talento Humano	95.91%	97.23%	2023: Ejecución del PIC y actualización de la oferta académica. 2024: Fortalecimiento de la infraestructura educativa.
Consolidación de la Transformación Institucional	83.20%	90.79%	2023: Implementación de gestión documental y digitalización. 2024: Avances significativos en la digitalización de procesos. Recomendación: Continuar con la implementación de tecnologías de vanguardia para mejorar la eficiencia organizacional.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 11. Indicadores Clave de Desempeño (KPI)

Indicador	Valor	Comentario
Porcentaje total de cumplimiento (2023)	81.38%	Buen avance, aunque con áreas a fortalecer en conectividad y sostenibilidad ambiental.
Porcentaje total de cumplimiento (2024)	85.89%	Mejora en la mayoría de las áreas.
Investigaciones de incidentes cerradas (2024)	18	Logro significativo en el cierre de investigaciones de incidentes.
Digitalización de procesos	En progreso	Avance continuo, con énfasis en la transformación digital institucional.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

Retos y Desafíos:

- Conectividad:** Aunque el progreso en 2023 fue notable, en 2024 la conectividad con algunos países clave (Ecuador, Perú) no alcanzó los resultados esperados. **Recomendación:** Ampliar los esfuerzos para actualizar acuerdos de transporte aéreo con más países y trabajar en la mejora de rutas aéreas sociales.
- Sostenibilidad Ambiental:** Se avanzó, pero aún existen obstáculos en la implementación de energías renovables en más aeropuertos. **Recomendación:** Explorar asociaciones públicas-privadas para acelerar la transición energética en los aeropuertos más grandes.
- Industria y Cadena de Suministro:** Se logró un avance considerable en la industria aeronáutica, sin embargo, es clave asegurar la capacitación continua de las OMA. **Recomendación:** Ampliar la capacitación en mantenimiento de aeronaves no tripuladas y avanzar en la modernización de la infraestructura de mantenimiento.

Áreas por Reforzar:

- Seguridad Operacional:** A pesar de los avances, se debe mantener un enfoque constante en la mejora de la seguridad y en la implementación de estándares internacionales.
- Consolidación de la Transformación Institucional:** La digitalización ha avanzado bien, pero se debe continuar con la implementación de tecnologías de vanguardia para mejorar la eficiencia de la administración pública.

2.30. PLAN DE ACCIÓN 2025

El **Plan de Acción 2025** fue formulado siguiendo la **metodología establecida en la Guía para la formulación, seguimiento, evaluación y publicación de resultados**, promovida por la Oficina Asesora de Planeación. El proceso de construcción comenzó en octubre de 2024, con la participación de los responsables de áreas clave de la Aerocivil, quienes trabajaron en una versión preliminar que incluye las metas asignadas bajo su responsabilidad, basándose en el Plan de Acción 2024.

Tabla 12. Plan de acción 2025

Compromiso	Objetivo	Descriptivo de las metas
Institucionalidad	Fortalecer la estructura institucional de la Aerocivil para	El objetivo es fortalecer la estructura interna de Aerocivil, mejorando la eficiencia en la operación administrativa, y gestionando los permisos, la

INFORME DE GESTIÓN

Compromiso	Objetivo	Descriptivo de las metas
	garantizar su eficiencia operativa y administrativa.	certificación de productos aeronáuticos y las relaciones con organismos internacionales.
Conectividad	Mejorar la conectividad aérea del país mediante la optimización de rutas y servicios.	El objetivo es mejorar la conectividad aérea nacional e internacional mediante la actualización de acuerdos bilaterales, la creación de nuevas rutas, la automatización de procesos y la implementación de estrategias normativas para una mayor conectividad.
Competitividad	Incrementar la competitividad del sector aeronáutico mediante la modernización de procesos y tecnologías.	El objetivo es mejorar la competitividad del sector aéreo mediante la implementación de innovaciones tecnológicas, optimización de rutas aéreas y estrategias comerciales que favorezcan la eficiencia operativa y el desarrollo del sector.
Infraestructura y Transformación	Desarrollar infraestructura para garantizar eficiencia y seguridad en la operación aérea.	Este objetivo busca fortalecer la infraestructura del sector aeronáutico, asegurando que los aeropuertos y otros servicios relacionados estén equipados con tecnología avanzada para mejorar la seguridad, accesibilidad y capacidad operativa.
Sostenibilidad Ambiental	Implementar prácticas sostenibles que reduzcan el impacto ambiental del sector aeronáutico.	El objetivo es adoptar prácticas ecológicas dentro del sector aeronáutico, reduciendo la huella de carbono y promoviendo el uso de energías renovables y tecnologías sostenibles en la operación aérea y el transporte terrestre asociado.
Industria y Cadena de Suministro	Promover la transformación productiva sostenible en la industria aeronáutica.	Este objetivo tiene como fin incentivar la innovación en la industria aeronáutica mediante la creación de normativas, el fortalecimiento de la cadena de suministro, y el apoyo a la industria local en la fabricación de componentes y servicios relacionados con la aviación.
Seguridad Operacional Aviación Civil	Fortalecer la seguridad operacional mediante evaluaciones y planes de acción.	El objetivo es asegurar la seguridad en la aviación civil a través de la implementación de evaluaciones constantes, la formación de personal y la adopción de estándares internacionales en materia de seguridad aérea.
Desarrollo del Talento Humano	Mejorar la gestión del talento humano mediante capacitación y formación continua.	Este objetivo se centra en potenciar la capacitación del personal del sector aeronáutico para asegurar que cuenten con las competencias necesarias en áreas clave como la ciberseguridad, la educación aeronáutica y la investigación aplicada.
Consolidación de la Transformación	Mejorar continuamente y consolidar estrategias institucionales.	Este objetivo busca optimizar la estructura interna y los procesos administrativos de la entidad, garantizando la eficiencia en la gestión de recursos y la implementación de proyectos, con un enfoque hacia la mejora continua y la transparencia.

Fuente: Oficina Asesora de Planeación - Aerocivil

Retos Identificados

1. **Coordinación entre Áreas:** En algunas metas compartidas entre áreas, se observó la necesidad de clarificar roles y responsabilidades para evitar duplicidad de esfuerzos

INFORME DE GESTIÓN

y garantizar que cada área contribuya de manera eficiente al cumplimiento de los objetivos.

2. **Recursos Limitados para Metas Ambiciosas:** Si bien se han planteado metas desafiantes, la disponibilidad de recursos y presupuesto puede ser un obstáculo para alcanzar algunos de los objetivos más ambiciosos, como la **modernización de la infraestructura** o la **adopción de nuevas tecnologías**.
3. **Monitoreo y Evaluación de Metas:** La medición y seguimiento de los avances de las metas requiere una mayor periodicidad y control para evitar retrasos o incumplimientos, especialmente en metas relacionadas con **energías renovables e infraestructura crítica**.
4. **Asegurar Recursos y Presupuesto Adecuados:** Para garantizar el cumplimiento de las metas más ambiciosas, como la **infraestructura aeroportuaria** y la implementación de **energías renovables**, es fundamental asegurar una **planificación financiera adecuada** y gestionar eficientemente los recursos disponibles.

2.31. PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en cumplimiento de su misión, ha venido desempeñándose mediante la implementación de los objetivos y compromisos establecidos en los diversos planes de desarrollo, tales como el Plan Nacional de Desarrollo (PND), los Planes Estratégicos Sectoriales y los Planes Estratégicos Institucionales (PEI). Los logros alcanzados en la ejecución de estos compromisos, el crecimiento dinámico del mercado de transporte aéreo en las últimas décadas y su contribución al crecimiento económico del país, han sido fundamentales para la construcción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en 2018. Este plan se estableció como el principal instrumento de planificación estratégica del sector, trazando el rumbo de la política de aviación colombiana con una visión transformacional a corto, mediano y largo plazo.

Adoptado por el gobierno anterior y vigente en el cuatrienio 2022-2026, el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 se alinea con las directrices del Plan Nacional de Desarrollo "*Colombia Potencia Mundial de la Vida*".

Por primera vez en la historia de la aviación colombiana, los Planes Nacionales de Desarrollo de las dos últimas vigencias han definido la política del sector aéreo mediante la adopción de este instrumento de planificación estratégica. Esto ha generado una transformación significativa en el transporte aéreo, sustentada en la Visión 2030, que tiene como objetivo movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar la carga transportada en comparación con 2017. Todo esto se desarrollará en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, basado en una infraestructura renovada, una industria fortalecida y un talento humano de excelencia.

El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 se formuló sobre principios de eficacia, eficiencia, integración territorial y sostenibilidad, lo que lo convierte en un instrumento clave para la política pública de transporte. Entre sus principales objetivos están:

- Prever y detectar las necesidades del sector de transporte aéreo a corto, mediano y largo plazo, a fin de garantizar un crecimiento adecuado y sostenido.
- Establecer un marco institucional estable y duradero para el desarrollo continuo de la política de transporte aéreo y la aviación civil en Colombia.

INFORME DE GESTIÓN

- Optimizar los recursos financieros, técnicos, tecnológicos y humanos del sector, promoviendo una gestión más eficiente.
- Fortalecer la participación de los diferentes actores del sector y de la sociedad, asegurando que cada uno desempeñe su rol en el desarrollo del transporte aéreo.
- Reforzar los lazos interinstitucionales con entidades clave como el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte y otros actores públicos y privados, para el adecuado desarrollo de la aviación civil en Colombia.

El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 no solo marca un hito en la historia de la aviación colombiana, sino que establece las bases para una aviación más moderna, eficiente y alineada con los retos y oportunidades globales, consolidando a Colombia como un referente regional en el sector.

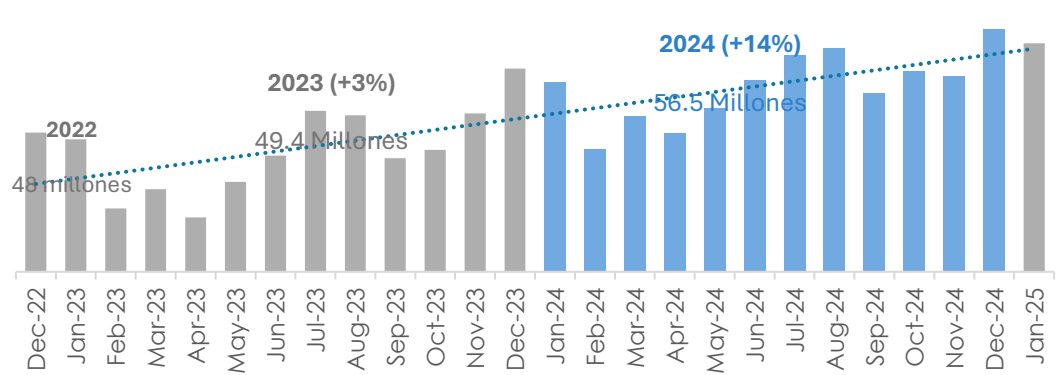
2.32. MOVILIZACIÓN DE PASAJEROS Y CARGA.

2.32.1. Movilización de pasajeros

El tráfico aéreo de pasajeros en Colombia mostró una tendencia creciente durante los años 2023 y 2024, con incrementos del 3% en 2023 y un notable 14% en 2024:

- La incorporación de nuevas aerolíneas internacionales, como JetSmart Colombia, Emirates, Gol (en la ruta São Paulo – Bogotá – Buenos Aires – Bogotá – São Paulo) y Edelweiss (con la ruta estacional Zúrich – Bogotá – Cartagena – Zúrich), que ampliaron significativamente la conectividad internacional, tanto en el continente como con el resto del mundo.
- Un aumento en la demanda de servicios de aerolíneas de renombre como Avianca, Latam, Iberia y Delta, lo que contribuyó al crecimiento del mercado.
- La expansión de la operación aérea nacional, con más vuelos hacia destinos clave como Arauca, Acandí, Bahía Solano, Timbiquí, Guapi, Yopal, Nuquí, La Macarena, Mitú y Leticia, conectando estas regiones apartadas con los principales centros urbanos. Este esfuerzo fue respaldado por las inversiones de la Aerocivil en infraestructura para mejorar la conectividad aérea en estos lugares.

Gráfico 8. Transporte mensual de pasajeros aéreos 2023 - 2024



Fuente: Oficina de Analítica – AEROCIVIL, Base de datos: Origen Destino

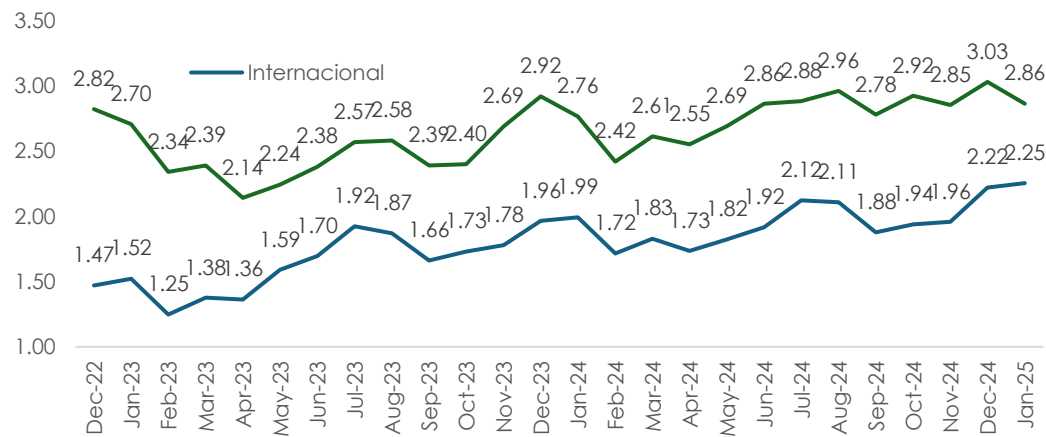
INFORME DE GESTIÓN

En cuanto al tráfico de **rutas nacionales**, el crecimiento de pasajeros se mantuvo en línea con el total, alcanzando un **12% de aumento en 2024**, similar al crecimiento observado en 2019. En total, se movilizaron **33 millones de pasajeros nacionales** en 2024, destacando las inversiones en infraestructura en los destinos mencionados anteriormente. Estos esfuerzos, junto con el aumento de la oferta de vuelos, facilitaron la conexión de regiones más apartadas con el resto del país, muchas de las cuales solo cuentan con acceso aéreo.

El tráfico **internacional** también mostró un notable crecimiento. En 2024, se transportaron **23.3 millones de pasajeros internacionales**, lo que representó un aumento del **17.8%** con respecto al año anterior. Este crecimiento superó el promedio anual del período 2013-2017, que fue del 10%. La entrada de aerolíneas como **JetSmart Colombia**, **Emirates**, y **Gol** contribuyó directamente a este aumento.

Gráfico 9. Transporte mensual de pasajeros nacionales e internacionales 2023 - 2024

Cifras en Millones



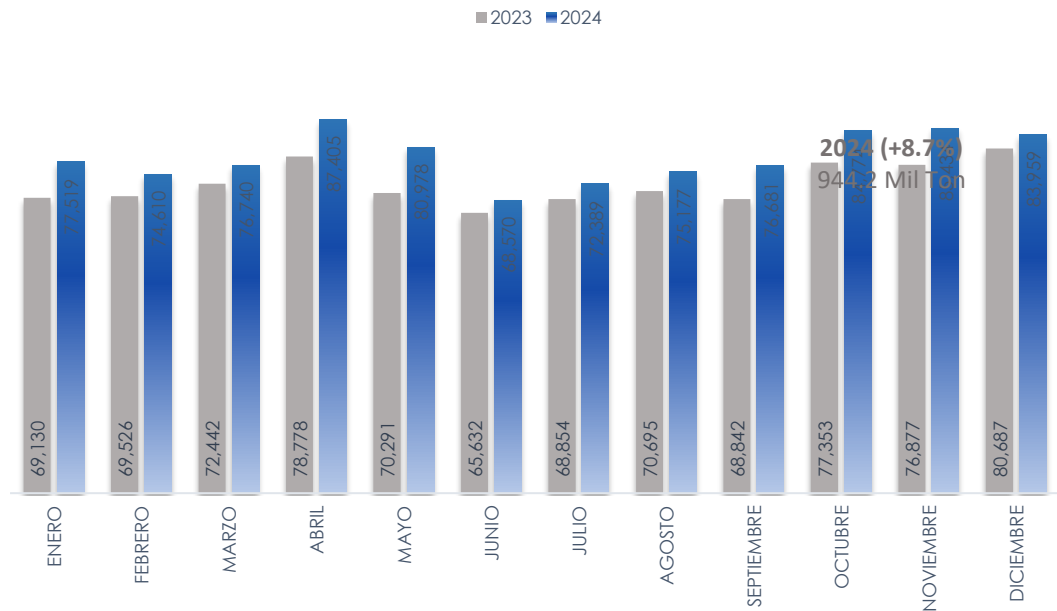
Fuente: Oficina de Analítica – AEROCIVIL, Base de datos: Origen Destino

2.32.2. Transporte Aéreo de Carga:

En cuanto al transporte aéreo de carga, el volumen de carga y correo movilizado por vía aérea alcanzó un crecimiento de 8.6% en 2024, con un total de 944 mil toneladas movilizadas, comparado con 869 mil toneladas en 2023.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 10. Movimiento Mensual de Carga y Correo (En Toneladas)



Fuente: Oficina de Analítica – AEROCIVIL, Base de datos: Origen Destino

De las **944 mil toneladas**, el **91%** corresponde a **servicios regulares**, lo que resalta la estabilidad y el crecimiento de las operaciones aéreas regulares en el país. En términos de carga internacional, se destacó un crecimiento del **9.5%**, lo que refleja una mejora significativa, considerando que el crecimiento anual promedio entre 2013 y 2019 fue de solo **1.5%**. Este crecimiento fue particularmente notable en sectores clave, como el **floricultor**, que continúa siendo un pilar del transporte aéreo de carga internacional.

La **carga exportada** (o salida) también mostró un comportamiento positivo, alcanzando **518 mil toneladas** en 2024, un **aumento del 6%** respecto a las **488 mil toneladas** de 2023, lo que refleja una mayor demanda en el mercado internacional y el fortalecimiento de las rutas de exportación.

Así las cosas, los logros obtenidos en este periodo de reporte, corresponden a:

- 1. **Crecimiento Sostenido del Tráfico Aéreo:** Los resultados de 2023 y 2024 muestran una sólida tendencia de crecimiento en el tráfico aéreo de pasajeros, con un aumento significativo del 14% en 2024. Este crecimiento fue impulsado por la entrada de nuevas aerolíneas internacionales, la mayor demanda de vuelos nacionales e internacionales, y las inversiones en infraestructura que mejoraron la conectividad en regiones alejadas del país.
- 2. **Expansión y Diversificación de la Conectividad Internacional:** La incorporación de nuevas aerolíneas internacionales ha sido un factor clave para el crecimiento del número de pasajeros internacionales. La conectividad con destinos globales ha aumentado, lo que ha tenido un impacto positivo en la economía y la competitividad del país.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Fortalecimiento de la Infraestructura Regional:** Las inversiones en infraestructura aérea en destinos nacionales como Arauca, Acandí, Bahía Solano, y otros, han permitido una mejor integración de las regiones apartadas del país con los centros urbanos principales. Esto ha sido crucial para el acceso aéreo en zonas con limitado acceso a otros medios de transporte.
4. **Desempeño Positivo del Transporte Aéreo de Carga:** El sector de carga aérea ha experimentado un aumento del 8.6% en 2024, destacando el crecimiento de las exportaciones y el fortalecimiento de las operaciones regulares de carga. La carga internacional, especialmente en sectores clave como el floricultor, ha sido un motor importante del crecimiento, reflejando la competitividad del sector.

Recomendaciones Finales

1. **Fortalecer la Promoción de la Conectividad Internacional:** Dado el crecimiento significativo de pasajeros internacionales, se recomienda continuar fomentando la llegada de nuevas aerolíneas y la expansión de rutas internacionales. En particular, sería beneficioso explorar nuevas rutas hacia mercados emergentes y promover la diversificación de destinos para aprovechar el crecimiento del turismo y el comercio internacional.
2. **Inversiones Continuas en Infraestructura Aérea Regional:** A pesar de los avances en infraestructura, es fundamental mantener y aumentar las inversiones en los aeropuertos regionales, especialmente aquellos con alta demanda de vuelos pero que aún presentan limitaciones en su capacidad operativa. Mejorar la infraestructura de estos destinos contribuirá al desarrollo económico local y a una mayor inclusión en la conectividad nacional e internacional.
3. **Aprovechar el Crecimiento de la Carga Aérea Internacional:** Es crucial seguir impulsando el sector de carga aérea, especialmente el comercio internacional, a través de políticas que faciliten el acceso a mercados globales. Además, es recomendable seguir fortaleciendo los sectores productivos clave, como la floricultura, que han demostrado un crecimiento importante en el transporte aéreo.
4. **Incentivar la Sostenibilidad y la Innovación:** A medida que el sector aéreo crece, es importante enfocar los esfuerzos en la sostenibilidad, tanto en el transporte de pasajeros como en la carga. Adoptar tecnologías innovadoras que mejoren la eficiencia energética y reduzcan el impacto ambiental será fundamental para asegurar el crecimiento a largo plazo del sector.
5. **Fomentar la Capacitación y el Desarrollo del Talento Humano:** Para acompañar el crecimiento del sector, es vital fortalecer la capacitación del talento humano en áreas clave como seguridad, tecnología, y gestión aeronáutica. Esto asegurará que el personal esté preparado para enfrentar los retos del mercado y contribuir a la competitividad del sector aéreo colombiano.

2.33. COMBUSTIBLE SOSTENIBLE DE AVIACIÓN (SAF)

Desde diciembre de 2022, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) ha llevado a cabo diversas actividades en cumplimiento del mandato establecido en el **Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026** "Colombia Potencia Mundial de la Vida". Este plan estipula que el gobierno, en colaboración con Aerocivil, impulsará el desarrollo y uso de los

INFORME DE GESTIÓN

combustibles sostenibles de aviación (SAF), como una contribución clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte aéreo. Este informe resume los principales logros alcanzados, las actividades realizadas y los retos pendientes para el futuro del SAF en Colombia.

Principales Logros

1. **Solicitud de Inclusión de la Palma de Aceite Colombiana en CORSIA**
Se presentó ante la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**: una solicitud destacando el potencial de Colombia para producir SAF, fundamentada en sus prácticas agrícolas sostenibles y el compromiso de **cero deforestaciones**. Se argumentó que el aceite de palma colombiano, con menores impactos ambientales comparado con el aceite proveniente de Malasia e Indonesia, debería ser evaluado para su inclusión en las rutas HEFA y de coprocesamiento, como una fuente viable para la producción de SAF.
2. **Consolidación del Ecosistema SAF en Colombia:** A lo largo de este período, se consolidó un ecosistema robusto para el desarrollo de SAF, con la participación de actores privados como **Fedepalma, Asocaña, Fedebiocombustibles e IATA**, así como entidades públicas clave como **Aerocivil, Ministerio de Minas y Ministerio de Transporte**. Este esfuerzo conjunto ha permitido fortalecer la colaboración entre los diferentes actores del sector y ha proporcionado los insumos necesarios para impulsar el desarrollo de SAF en el ámbito aeroportuario.
3. **Emisión de la Enmienda Número 2 del RAC 216:** Se emitió una enmienda clave al **RAC 216**, que actualiza las regulaciones para el uso de SAF en la aviación. Esta enmienda incluye nuevas definiciones sobre los agentes involucrados en las operaciones con SAF y establece requisitos de calidad específicos para los combustibles sintéticos o semisintéticos producidos y utilizados en el territorio nacional.
4. **Prueba Industrial de Coprocesamiento en Colombia Ecopetrol:** llevó a cabo una prueba industrial exitosa de coprocesamiento, utilizando aceite de palma blanqueado para reemplazar un 5% de carga fósil, demostrando la viabilidad técnica y económica del uso de SAF en la producción de combustible.
5. **Adopción de la Hoja de Ruta de SAF:** Se desarrolló y adoptó oficialmente la **Hoja de Ruta de SAF**, estableciendo un marco integral para la descarbonización del sector aéreo colombiano. Esta hoja de ruta define metas ambiciosas, como la producción de **100 millones de galones de SAF para 2035 y 450 millones de galones para 2050**, a partir de diversas materias primas y tecnologías. Asimismo, se identificaron cinco ejes de actuación clave para la implementación de SAF en Colombia.
6. **Consolidación de Colombia como un Referente Regional de SAF:** En el marco de la **F-Air**, se organizó un evento centralizado en SAF, con la participación de actores clave del ecosistema nacional e internacional. Este evento reunió a representantes del sector público y privado, incluyendo al **Secretario General de la OACI**, Dr. Juan Carlos Salazar, y autoridades de aviación civil de toda América, consolidando a Colombia como un líder regional en la promoción del SAF.

Actividades Realizadas

- **Desarrollo de Mesas Temáticas para la Construcción de la Hoja de Ruta:** Se organizaron mesas temáticas con expertos y actores clave para la construcción y discusión de la hoja de ruta de SAF, promoviendo un enfoque integral e inclusivo.

INFORME DE GESTIÓN

- **Mesas Temáticas para la Implementación de la Hoja de Ruta:** Se continuó con mesas adicionales orientadas a discutir la implementación efectiva de la hoja de ruta de SAF, estableciendo un camino claro para su adopción.
- **Desarrollo de un Borrador de Proyecto de Ley SAF:** Se creó un borrador de proyecto de ley que propone incentivos para la producción y comercialización de SAF, fomentando su incorporación al mercado y la adopción en el sector aeronáutico.

Resultados Obtenidos

- **Adopción Oficial de la Hoja de Ruta de SAF:** La Hoja de Ruta fue oficialmente adoptada mediante la **Resolución 0090 de 2025** de Aerocivil, convirtiéndose en el plan de implementación para los SAF en Colombia y marcando un hito significativo en la estrategia nacional de sostenibilidad.
- **Solicitud de Inclusión de la Palma de Aceite Ante el CAEP:** Se presentó formalmente la solicitud para la inclusión del aceite de palma colombiano en CORSIA ante el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP), con radicado número 2024210000024710, refuerza el compromiso de Colombia con el desarrollo sostenible de la aviación.
- **Borrador de Proyecto de Ley SAF:** El borrador del proyecto de ley, que establece incentivos tributarios y económicos para fomentar la producción y comercialización de SAF en el país, fue completado y está en proceso de tramitación ante el Congreso de la República.

Retos Identificados:

1. **Desarrollo Tecnológico y Logístico:** A pesar de los avances significativos, el país aún enfrenta desafíos en la escalabilidad de la producción de SAF y en la optimización de la infraestructura logística necesaria para distribuir estos combustibles a nivel nacional.
2. **Asegurar la Sostenibilidad de las Materias Primas:** A medida que crece la demanda de SAF, es crucial asegurar que las materias primas utilizadas, como el aceite de palma, se produzcan de manera sostenible, sin comprometer los ecosistemas ni las comunidades locales.
3. **Fomentar la Colaboración Público-Privada:** Si bien se ha logrado una colaboración efectiva, es esencial mantener y fortalecer la relación entre los actores del sector privado y público para abordar los desafíos del mercado de SAF de manera conjunta.

Recomendaciones:

1. **Impulsar la Investigación y Desarrollo (I+D):** Es fundamental continuar con la inversión en investigación y desarrollo para mejorar las tecnologías de producción de SAF y reducir los costos de producción. Esto permitirá a Colombia posicionarse como un líder en la producción de SAF a nivel global.
2. **Fortalecer la Infraestructura Logística:** Invertir en infraestructura logística específica para el transporte y almacenamiento de SAF es crucial para garantizar una distribución eficiente a nivel nacional e internacional. Esto incluiría la modernización de los sistemas de transporte y la construcción de terminales específicas para SAF.
3. **Asegurar la Certificación de Sostenibilidad:** Continuar con el seguimiento riguroso de las prácticas agrícolas y de producción para asegurar que el aceite de palma y otras materias primas utilizadas en la producción de SAF sean sostenibles,

INFORME DE GESTIÓN

cumpliendo con estándares internacionales de cero deforestación y protección del medio ambiente.

4. **Promover Incentivos Fiscales y Económicos:** Fomentar la creación de políticas públicas que brinden incentivos económicos a las empresas dedicadas a la producción y comercialización de SAF. Esto incluiría incentivos fiscales para la investigación, la producción y la adopción de tecnologías más limpias.
5. **Ampliar la Capacitación y Sensibilización:** Realizar campañas de sensibilización y programas de capacitación para los actores del sector aeronáutico, con el fin de impulsar la adopción de SAF y su integración en las operaciones aéreas de manera segura y eficiente.

2.34. PRODUCTOS DE ANALÍTICA

1. **Espacio Aéreo FIR Colombia:** Iniciado en 2023, este proyecto busca mejorar la gestión del tráfico aéreo mediante el análisis de datos radar y el desarrollo de herramientas analíticas. Durante 2023, se procesaron datos con el estándar Asterix Cat 62, garantizando la integridad y unificación de la información. Se presentó el proyecto en la Feria Aeronáutica de Medellín. En 2024, se integraron datos de Asterix Cat 62 con registros de vigilancia, mejorando el análisis de aproximaciones a Bogotá y la detección de eventos LHD y STCA. En 2025, se avanzó en la integración de información en un sistema GIS, y se analizó la congestión aérea para optimizar la gestión del espacio aéreo.
2. **Modelo Aerocomercial:** Entre 2023 y 2024, la Oficina de Analítica desarrolló un modelo que integra análisis financiero, evaluación de mercado y gestión de riesgos. Se identificaron rutas con alto potencial de crecimiento y se implementaron tableros de control para la toma de decisiones estratégicas, generando planes de contingencia y promoviendo la sostenibilidad del sector aeronáutico.
3. **Estudios y Análisis Especializados del Sector Aeronáutico:** En 2024, se realizaron estudios clave sobre helicópteros, transporte de carga, drones (UAS) y la evolución del sector aéreo desde 2018. Estos informes analizan tendencias y brindan recomendaciones para mejorar la seguridad, competitividad y sostenibilidad del sector. Los estudios también permiten planificar inversiones y políticas públicas basadas en datos actualizados y específicos del mercado.
4. **Conectividad:** Entre 2024 y 2025, se elaboraron 36 informes de conectividad regional y 52 internacionales, evaluando el tráfico aéreo y los flujos de pasajeros. Estos informes contribuyen a la formulación de estrategias y políticas que optimicen la conectividad aérea nacional e internacional, abordando temas como el impacto turístico y los desafíos económicos.
5. **Fichas Departamentales:** Se implementó un visor especializado que consolida información estratégica sobre el movimiento de pasajeros, carga y correo aéreo a nivel departamental, actualizándose mensualmente para apoyar la toma de decisiones en el Ministerio de Transporte y la Aerocivil.
6. **Control T:** Durante 2024 y 2025, se desarrolló un dashboard para gestionar indicadores clave del recurso humano en las dependencias de control ATS. Esta herramienta facilita la planificación y ejecución de turnos de los controladores, mejorando la operatividad del sector.
7. **Visualizador Aeródromos:** En 2024, se creó un dashboard que visualiza la ubicación y el estado operativo de los aeródromos colombianos. Esta herramienta permite a la comunidad y a los actores especializados tomar decisiones informadas sobre proyectos y la gestión aeroportuaria.
8. **Seguimiento Tarifas:** Desde 2023, se desarrollaron herramientas para el seguimiento de tarifas aéreas en rutas priorizadas. Se recopilan y consolidan datos en tiempo real

INFORME DE GESTIÓN

para apoyar el análisis de la oferta tarifaria, optimizando la toma de decisiones en el transporte aéreo.

9. **Seguimiento Financiero:** Mediante visores en Power BI, se realiza un seguimiento mensual del presupuesto de gastos, reservas e ingresos de la Aerocivil, garantizando el control financiero y la transparencia institucional.

2.35. DESARROLLOS TECNOLÓGICOS DE LA OFICINA DE ANALÍTICA

La Oficina de Analítica ha implementado diversas herramientas tecnológicas para mejorar los procesos de la Aeronáutica Civil. A continuación, se presentan las principales aplicaciones desarrolladas:

1. **Plataforma de Registro y Gestión del Plan Anual de Adquisiciones:** En 2023, se desarrolló esta aplicación para facilitar a las áreas ejecutoras el registro y aprobación de procesos del Plan Anual de Adquisiciones (PAA). Incluye opciones de registro de procesos, verificación de datos, viabilidad de recursos y aprobación para el registro en el SECOP.
2. **Plataforma de Registro y Gestión de Drones – UAS:** Esta herramienta, implementada en 2024, automatiza el registro de pilotos y equipos UAS, gestionando aprobaciones y rechazos. Además, permite la integración con el Sistema de Gestión Documental (SGDA). Se prevé incluir la opción de autorizar vuelos UAS en 2025.
3. **Plataforma de Gestión de Estudios del Sector para Contratación:** Implementada y en fase de pruebas, esta aplicación automatiza las solicitudes de análisis sectoriales requeridos para procesos de contratación, con opciones de registro, asignación, gestión, respuesta y cierre de solicitudes.
4. **Plataforma para Registro de Estados Financieros de Empresas del Transporte Aéreo:** Esta herramienta facilita el registro y análisis de estados financieros de las empresas del sector, permitiendo establecer un sistema de vigilancia predictiva. Actualmente, se encuentra terminada y en fase de pruebas y socialización.
5. **Aplicación para Reporte de Estadísticas de Transporte Aéreo:** Con el fin de mejorar el análisis de datos y minimizar errores, se desarrolló una aplicación web que permite el cargue directo de información sobre tráfico aéreo, aerotaxis y origen/destino. Actualmente, está en pruebas con aerolíneas y se está integrando con el formulario de Tráfico x Equipo.
6. **Aplicación para Registro de Cumplimiento de Comisión:** Esta herramienta sistematiza el proceso de registro de llegadas y salidas de funcionarios en comisión de trabajo. La implementación está terminada y en proceso de pruebas y socialización.
7. **Automatización del Registro de Planillas de Horas Extras:** Esta aplicación web reemplaza las planillas físicas o en Excel para el registro de horas extras, automatizando el cálculo y la aprobación de las planillas. Actualmente, está en pruebas finales y socialización.
8. **Automatización del Registro y Control de Comisiones Nacionales e Internacionales:** Se ha desarrollado una aplicación web para registrar y controlar las comisiones de funcionarios, con procesos de verificación y aprobación, integración con el sistema SIIF, y control de las comisiones ejecutadas. Está en fase de pruebas y ajustes finales.
9. **Aplicación para la Gestión del Sistema de Notificación de Seguridad Operacional – SNSO:** Automatiza el registro y seguimiento de los reportes de seguridad operacional, tanto mandatorios (MOR) como voluntarios (VOR). Actualmente, se está implementando y ajustando según los procedimientos internos.
10. **Aplicación para Automatizar Inspecciones Aeronáuticas:** Esta aplicación facilita el registro de inspectores, la asignación de solicitudes de inspección y el seguimiento

INFORME DE GESTIÓN

de estas. Está en fase de desarrollo avanzado, con integración con fuentes de datos externas.

11. **Aplicación para el Registro y Control de Contrataciones de Prestación de Servicios (CPS):** Implementada y en producción, esta herramienta gestiona el registro, aprobación y control de contrataciones, asegurando la autorización de cupos y el seguimiento de modificaciones. También permite consultar contratos anteriores y generar reportes.
12. **Aplicación para la Gestión del Plan de Mejoramiento Institucional (PMI):** Desarrollada para la Oficina de Control Interno, esta aplicación gestiona el seguimiento de los planes de mejora y las evidencias derivadas de auditorías externas. Actualmente, se encuentra en fase de desarrollo según los requerimientos de seguimiento.

2.36. ESTUDIOS DE SECTOR Y DE MERCADO PROCESOS CONTRACTUALES AEROCIVIL

2.36.1. Estudios de Sector y de Mercado en Procesos Contractuales Aerocivil

A través de la gestión estratégica del **Grupo de Estadísticas y Análisis Sectorial**, la Aeronáutica Civil ha implementado un proceso integral de revisión y optimización sistemática de los estudios de sector y de mercado. Este esfuerzo ha incluido el desarrollo de herramientas clave que permiten la eficiencia y eficacia en la gestión de los procesos contractuales, garantizando una constante actualización y rigor técnico en el análisis de las dinámicas económicas y competitivas.

La implementación de estas actividades ha sido crucial para fortalecer la eficiencia operativa, asegurar la transparencia en la gestión contractual y anticipar posibles riesgos, al mismo tiempo que se identifican nuevas oportunidades. Este enfoque permite a la entidad alinear sus acciones con las necesidades del mercado, elevando el nivel de excelencia y cumplimiento institucional dentro de un marco de gestión transparente.

2.36.2. Gestión Integral y Soporte a los Procesos Contractuales

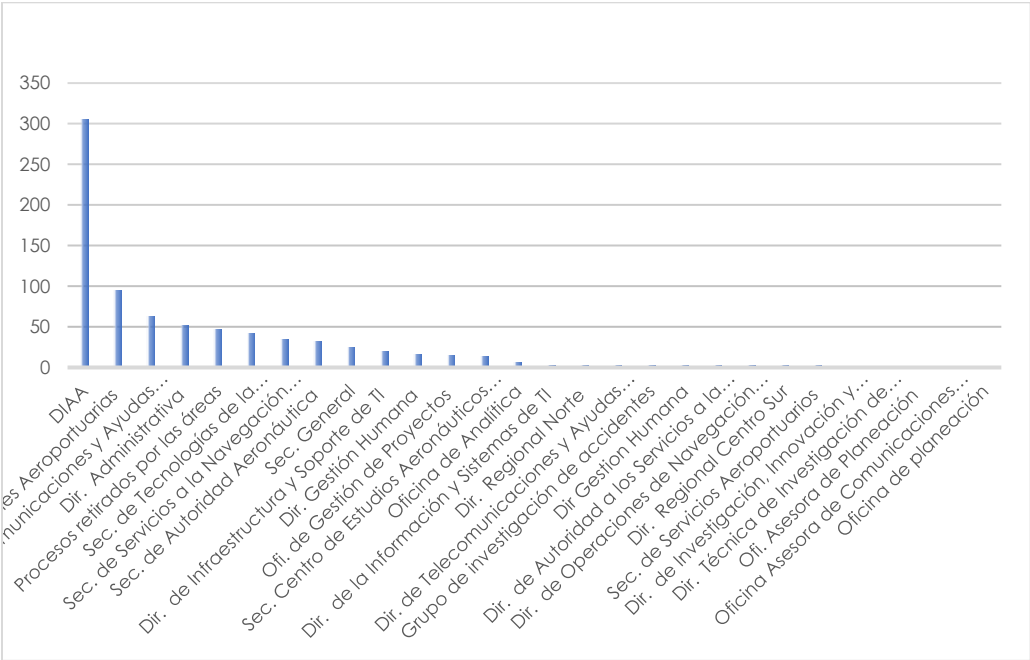
En el período comprendido entre el 23 de diciembre de 2022 y el 28 de febrero de 2025, la Aeronáutica Civil ha gestionado el **100% de los 765 procesos contractuales** necesarios, respaldando inversiones que superan los **4 billones de pesos**. Esta gestión ha sido esencial para asegurar la correcta implementación de proyectos clave en infraestructura y tecnología, tanto a nivel nacional como en regiones específicas del país.

Proyectos Estratégicos Destacados

Se destacan varios proyectos clave que reflejan la articulación estratégica en el desarrollo de procesos de contratación:

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 11. Procesos desde 2023 – 2024 - 2025



Fuente: Oficina de Analítica

- Adquisición de Sistemas, Radares Secundarios, Primarios y ADS-B (FASE I & II)**
La implementación de estos sistemas avanzados de radar permitirá mejorar la vigilancia y control del espacio aéreo nacional, contribuyendo a la seguridad y eficiencia de las operaciones aéreas.
- Intervención Lado Aire de los Aeropuertos Para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES)**
Este proyecto incluye la intervención en los aeropuertos de **Bahía Solano, Bajo Baudó, Barrancominas, Cumaribo, Magüí Payán y La Primavera**. Su propósito es mejorar las condiciones operativas en áreas clave, asegurando que los servicios aéreos esenciales se mantengan con los más altos estándares de calidad y seguridad.
- Intervención para Ampliación de la Pista del Aeropuerto Golfo Morrosquillo de Santiago de Tolú**
La ampliación de esta pista permitirá aumentar la capacidad operativa del aeropuerto, facilitando una mayor conectividad y mejorando la infraestructura para el transporte aéreo en la región.

Estas acciones y desarrollos forman parte de un esfuerzo continuo para optimizar la gestión contractual de la Aeronáutica Civil, asegurando que los recursos sean invertidos de manera eficiente, que los proyectos sean ejecutados con rigor técnico y que se mantenga una alta transparencia en la gestión pública. De este modo, la entidad consolida su liderazgo en el sector aéreo y contribuye al desarrollo y modernización de la infraestructura aeronáutica del país.

INFORME DE GESTIÓN

2.36.3. Logros en Estudios de Impacto y Analítica Aeronáutica

Estudios de Impacto:

La Oficina de Analítica ha jugado un papel crucial en la generación de conocimiento que impulsa el desarrollo del sector aeronáutico, alineando sus esfuerzos con el **Plan Estratégico Aeronáutico 2030** y el **Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026**. A través de procesos de consultoría articulada, se realizaron estudios estratégicos con una inversión de **\$812,5 millones**, con el objetivo de obtener resultados que contribuyan a la sostenibilidad, competitividad y desarrollo económico del sector. Los estudios realizados durante la vigencia de 2024 se han enfocado en áreas clave, permitiendo la transferencia de conocimiento hacia actores estratégicos.

1. **Impacto de la Construcción y Mejoramiento de la Pista del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo de Santiago de Tolú:** Este estudio ha generado información estratégica sobre el **impacto del aeropuerto** en la región, incluyendo la mejora de la **capacidad de flota** que opera en el aeropuerto. Los principales resultados incluyen:
 - Beneficios para el área de influencia del aeropuerto, incluyendo el aumento de destinos turísticos y el impacto del sector transporte en el desarrollo local.
 - Mejora en la conectividad aérea de la región y un aumento en las operaciones ofrecidas y demandadas en el aeropuerto. La socialización de estos resultados ha involucrado a actores clave como los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, Transporte, autoridades territoriales y la industria privada.
2. **Estudio sobre la Cadena de Suministro de Combustible para Aviación Civil (SAF):** El estudio sobre los Sustainable Aviation Fuel (SAF) ha permitido obtener información clave sobre la jerarquización de materias primas para SAF, su impacto en los costos de operación y su efecto ambiental. Además, se ha evidenciado la necesidad de realizar una socialización de resultados con actores del ecosistema SAF, tanto a nivel nacional como internacional, preparando al sector para la integración de estos combustibles sostenibles a partir de 2025.
3. **Estudio de Impacto de los Proyectos de Inversión en Tecnología e Innovación en Aeropuertos:** Este estudio analiza cómo los **proyectos tecnológicos e innovadores** en telecomunicaciones para aeropuertos afectan la **competitividad, sostenibilidad** y la **seguridad** en la gestión de tráfico aéreo. Los resultados obtenidos son herramientas fundamentales para la **socialización** con usuarios públicos y privados, así como actores estratégicos como los **Ministerios de Comercio, Industria, Turismo, y Transporte**.
4. **Estudio Diagnóstico sobre el Estado Actual de la Industria Aeronáutica en Colombia** Este diagnóstico proporciona una visión integral sobre la **situación actual** de la industria aeronáutica en Colombia, identificando **fortalezas y retos** para consolidarla como un sector clave en la **economía colombiana**. Los resultados de este estudio sirven como material orientador para el **crecimiento del sector**, la **conectividad** y el desarrollo económico a nivel nacional.
5. **Proceso de Analítica y Estadística Aeronáutica:** En el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), la Oficina de Analítica formuló en 2023 el proceso de Analítica y Estadística Aeronáutica. Este proceso busca garantizar la eficiencia y calidad en la producción estadística del sector aéreo, promoviendo una gestión basada en evidencia. En 2024, se lograron avances significativos en la

INFORME DE GESTIÓN

implementación de estándares de calidad, destacando la certificación de calidad en colaboración con el DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística) según la Norma Técnica de la Calidad del Proceso Estadístico (NTC PE 1000).

6. **Certificación de Calidad de Datos:** La certificación alcanzada en 2024 cubrió las siguientes áreas clave:
 - Estadísticas de Transporte Aéreo
 - Estadísticas de Trabajos Aéreos Especiales y Aviación Agrícola
 - Estadísticas de Servicios Aeroportuarios y Mantenimiento
 - Este logro involucró el trabajo conjunto de la Oficina de Analítica, la Oficina de Planeación y la Secretaría de Tecnologías de la Información, y representa un hito en la mejora de la gestión de la información y la toma de decisiones estratégicas dentro del sector aeronáutico.

Los estudios de impacto realizados por la **Oficina de Analítica** no solo aportan **información estratégica clave**, sino que también facilitan la **transferencia de conocimiento** a actores estratégicos del sector. La adopción de nuevas tecnologías y la integración de **Sustainable Aviation Fuel (SAF)** en la cadena de suministro son pasos importantes hacia la sostenibilidad y competitividad de la industria aeronáutica. Además, el proceso de **certificación de calidad de datos** garantiza que la gestión estadística de la **Aeronáutica Civil** cumpla con los más altos estándares, mejorando la planificación y ejecución de políticas públicas basadas en **evidencia** y **datos confiables**.

2.37. NUEVA FORMA DE GESTIÓN DE COMUNICACIONES CORRESPONSALES

1. **Consolidación del Equipo de Corresponsales Regionales:** Entre 2023 y 2025, hemos logrado consolidar un equipo de **Corresponsales Regionales**, facilitando la comunicación directa con los aeropuertos del país a través de un grupo de WhatsApp. Este canal ha permitido un flujo constante de información relevante y la difusión de noticias clave sobre el esfuerzo colectivo, la colaboración comunitaria y los logros regionales. Actualmente, contamos con **111 miembros** que representan **60 aeropuertos**, reflejando nuestro compromiso con la eficiencia operativa y la colaboración en todo el país.
2. **Trabajo en Equipo y Excelencia:** El establecimiento del grupo de Corresponsales Regionales ha fomentado un ambiente de **trabajo en equipo** y **excelencia operativa**. La red de comunicación entre **60 aeropuertos** y sus **111 miembros** ha mejorado significativamente la interacción y el flujo de información, lo que ha fortalecido nuestra capacidad de gestión regional.
3. **Evolución en Redes Sociales (2024-2025):** En 2024, **Aerocivil** superó la meta de nuevos seguidores en un **8%**, alcanzando **37.027 seguidores** frente a los **34.258 proyectados**. Este éxito se debe a una estrategia de comunicación renovada, centrada en contenido cercano y el uso de tendencias actuales, lo que ha resultado en un notable aumento de visualizaciones e interacciones, con un promedio de **20.000 visualizaciones** y **más de 1.000 interacciones** por reel. Para 2025, se ha proyectado un crecimiento de **39.547 seguidores**.
4. **Gestión de Medios de Comunicación:** La Oficina de Comunicaciones y Relacionamento Institucional (OACRI) ha establecido un canal continuo de contacto con periodistas de medios nacionales y regionales, enviando boletines de prensa sobre temas de relevancia. El seguimiento y monitoreo diario de los medios han mostrado un enfoque mayoritariamente informativo y positivo, con énfasis en

INFORME DE GESTIÓN

temas como la **movilización de pasajeros**, las **proyecciones de obras** en los territorios y otros temas de interés. Este enfoque ha generado una cobertura positiva y constante en diversos medios.

5. **Acciones Destacadas en Relacionamento con Medios:** El equipo de OACRI ha trabajado de cerca con medios especializados, locales y regionales, organizando visitas y compartiendo información relevante sobre temas como **meteorología**, **operaciones en el CGAC**, y el **trabajo de los profesionales aeronáuticos**. Entre las acciones destacadas, se encuentran la cobertura de **investigaciones de accidentes**, **informes de movilidad de pasajeros**, el avance de obras en **aeropuertos sociales**, y la cobertura de eventos como **F-AIR** y **F-DRONE**.
6. **Comunicación Institucional (2024-2025):** Se han emitido **boletines de prensa periódicos** con información clave sobre la Aeronáutica Civil, destacando logros en temas como:
 - Movilidad de pasajeros
 - Progreso en obras aeroportuarias

El equipo de OACRI también ha mantenido una comunicación constante con medios especializados y locales sobre temas de **meteorología** y **operaciones aeronáuticas**.

7. **Contenido Gráfico y Visual:** En 2024, se gestionaron **2.419 piezas gráficas** y **790 productos audiovisuales** tanto para la comunicación interna como externa. Esta producción incluyó:
 - **Contenido visual para redes sociales** que aumentó la interacción y el alcance de los mensajes institucionales.
 - **Material interno** (informativo y de sentido de pertenencia) para los funcionarios de la entidad.
 - Para el primer trimestre de 2025, ya se han diseñado **183 piezas gráficas** y **70 productos audiovisuales**.
8. **Comerciales en Medios de Comunicación:** Por primera vez, el equipo de comunicaciones de Aerocivil logró gestionar ante la **CRC** la promoción de **cuatro comerciales clave**, transmitidos en medios nacionales, regionales y locales. Los temas abordados incluyeron iniciativas como **“Alta Guajira Aerocivil”**, **“Aeropuertos Sociales”** y los desarrollos de **Pacífico 1 y 2**, todos producidos internamente, destacando nuestra capacidad de gestión y compromiso con el sector aeronáutico.

2.38. INDUSTRIA AERONÁUTICA

La **industria aeronáutica** experimentó avances significativos en **MRO (Mantenimiento, Reparación y Operaciones)**. En Rionegro, MRO Avianca firmó un Acuerdo de Operación y Expansión con MRO Holdings. En Bogotá se inició desarrollo con la compañía SGI Aviation para un Engine Shop, apoyada por Aerocivil e Invest Bogotá, al igual que Barranquilla quien se benefició de la implementación de un MRO por SGI Aviation, con respaldo del gobierno local.

INFORME DE GESTIÓN

Ilustración 3. Fotografía Sesión Comité Aeroespacial CGAC



Fuente: Oficina de Comunicaciones y relacionamiento institucional -Aerocivil

En la línea de **Piezas y Partes** se estructuró un proyecto CTel para reindustrialización. Además, se identificaron proyectos CTel para la reindustrialización en el marco de AERORED, se realizaron sesiones de capacitación en certificación de productos y se elaboró una guía conjunta para la certificación de productos de aviación civil y militar.

Ilustración 4. Fotografía Sesión Comité Aeroespacial CIAC



Fuente: Oficina de Comunicaciones y relacionamiento institucional -Aerocivil

2.38.1. F-AIR 2023

Del 12 al 16 de julio de 2023, se celebró la onceava versión de la Feria Internacional Aeronáutica y Espacial F-AIR COLOMBIA, atrayendo a aproximadamente 47,000 personas, entre público aficionado, especializado y visitantes en general. El evento facilitó la creación de alianzas comerciales significativas, logrando acuerdos por más de 21 millones de dólares. Contó con la participación de Brasil como país invitado de honor. Se destacó el espacio F-DRON para aeronaves no tripuladas, con 16 empresas participantes, y una muestra comercial con 178 empresas de la industria aérea civil y militar. La agenda académica incluyó 30 conferencias y paneles, y los asistentes disfrutaron de 15 exhibiciones

INFORME DE GESTIÓN

aéreas impresionantes, incluyendo presentaciones de la Fuerza Aérea Colombiana, la Fuerza Aérea Brasileña con su escuadrilla FUMACA y U.S. Air Force.

2.38.2. Evento de Facilitación Mundial

Este foro de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI fue crucial para avanzar en el fortalecimiento de la aviación global, con discusiones sobre conectividad, eficiencia, innovación y sostenibilidad. Se realizaron importantes reuniones bilaterales con China, OACI y Aruba para explorar nuevas rutas y fortalecer la cooperación internacional. El evento destacó por su enfoque en la resiliencia postpandemia y el desarrollo logístico. La producción del foro, que incluyó desde logística hasta comunicación, aseguró la difusión de sus resultados y acuerdos. Este evento marca un paso adelante en la construcción de un sistema de aviación más conectado y eficiente.

2.38.3. F-DRONE

Se realizó feria exclusiva para aeronaves no tripuladas F-DRONE en marco FIB (23-27 septiembre 2024). Resultados: 29 expositores nacionales más de 12.000 visitantes de 38 países, 20 charlas en agenda académica y 22 exhibiciones en la jaula de drones.

Ilustración 5. Fotografía del F- DRONE (2024)



Fuente: Subdirección General - Aerocivil

2.38.4. Feria de ALS

En el ámbito de **ALS (Aeronaves Ligeras Deportivas)**, se realizó un diagnóstico a empresas fabricantes de ALS en el Valle. Promoción, acompañamiento y apoyo en evento FLY IN organizado por AOPA en aeropuerto Santa Ana (Cartago).

INFORME DE GESTIÓN

Ilustración 6. Fotografía evento FLY IN



Fuente: Oficina de Comunicaciones y Relacionamento Institucional - Aerocivil

Estructuración proyecto de CTel para reindustrialización para apoyo en propiedad intelectual, certificaciones, capital de trabajo, tecnificación y conexión con la oferta.

2.39. CAPACIDAD DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y GESTIÓN EFECTIVA DEL SMS.

La Dirección General y las Secretarías de Servicios a la Navegación Aérea y de Servicios Aeroportuarios - de la Aerocivil, asumieron el compromiso estratégico frente a la gestión de POLÍTICA DE OPERACIÓN SSNA y SSA- para posicionar a Colombia, como un país con un alto nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas en seguridad de la aviación civil, en un entorno de confianza y de cultura justa como uno de los objetivos fundamentales. Existe un compromiso institucional en la implementación, mantenimiento y mejora continua de las actividades necesarias para asegurar que la prestación de los Servicios a la Navegación Aérea y de servicios aeroportuarios tengan lugar bajo el marco de una asignación equilibrada de recursos, dirigidos a lograr la eficacia de la gestión de la seguridad de la aviación civil para satisfacer el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales aplicables. Todos los funcionarios son responsables del logro de los niveles aceptables del rendimiento en materia de seguridad de la aviación civil.

2.40. REVITALIZACIÓN DEL SISTEMA DE VIGILANCIA AERONÁUTICA

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, de acuerdo con las recomendaciones del anexo 10 de la OACI, debe instalar y mantener Sistemas de Vigilancia Radar para brindar cubrimiento en todo el Espacio Aéreo bajo responsabilidad del Estado Colombiano y de la misma forma hacer que esta red de Vigilancia Aeronáutica se encuentre en una constante evolución tecnológica, se incremente el cubrimiento y se

INFORME DE GESTIÓN

mejoren los servicios prestados, con el fin de responder a las demandas operativas y asegurar la seguridad, eficiencia, flexibilidad y capacidad del espacio aéreo Colombiano bajo la responsabilidad de la UAEAC.

De acuerdo con los anteriores preceptos la entidad emprendió un proceso de diagnóstico del estado de la infraestructura tecnológica que soporta los servicios de la navegación aérea mediante el cual para el caso específico de los sensores de vigilancia radar determinó la necesidad de revitalizar la tecnología y sistemas esenciales que soportan dichos servicios.

Es así como la Aerocivil consciente de la importancia de garantizar la integridad de estas operaciones, estableció como prioridad el objetivo de la renovación y modernización los sistemas de vigilancia aeronáutica con sensores redundantes que integran detección autónoma PSR (Primary Surveillance Radar), Detección colaborativa SSR (Secondary Surveillance Radar) y ADSB (Automatic Dependent Surveillance - Broadcast) integrado, estableciendo una estrategia de triple capa, que garantiza la disponibilidad, confiabilidad y continuidad de la información requerida por los servicios de tránsito aéreo, de acuerdo con los siguientes lineamientos:

- Mantener y mejorar los servicios y tecnologías que han soportado los servicios a la navegación aérea garantizando la sinergia operacional.
- Renovar la capacidad de detección de aeronaves en el espacio aéreo incluyendo la detección colaborativa y no colaborativa en aquellas aeronaves que no cuentan con un transpondedor o cuyos transpondedores puedan estar apagados o averiados proporcionando una capa adicional de seguridad al permitir la detección de aeronaves no identificadas o no autorizadas que quedan representar una amenaza para la seguridad del espacio aéreo.
- Ampliación de cobertura en las áreas donde se requiere refuerzo de vigilancia del espacio aéreo
- Contribución de la información de los radares primarios (no colaborativos) con las operaciones de búsqueda y rescate en caso de incidentes aéreos, al entregar información más precisa de su ubicación
- Toda la información generada por estos sensores sea compartida con las entidades encargadas de la seguridad nacional como la Fuerza Aérea Colombiana (FAC).

En el Proyecto de inversión "Sistema de Fortalecimiento del Sistema de Navegación Aérea (SINEA)", dentro de su producto de "Servicios a la Navegación Aérea", se planea la priorización frente al soporte y la modernización de los sistemas para la prestación del control de tránsito aéreo y seguridad nacional, para lo cual se requieren sensores y tecnologías robustas que permitan prestar el servicio de manera segura, eficiente y con calidad, a través de la interacción de aspectos humanos, procedimentales, tecnológicos, las condiciones geográficas y ambientales del país. Esta redundancia tecnológica permitirá garantizar la seguridad, confiabilidad, disponibilidad e integridad de los datos requeridos para los servicios de ATC.

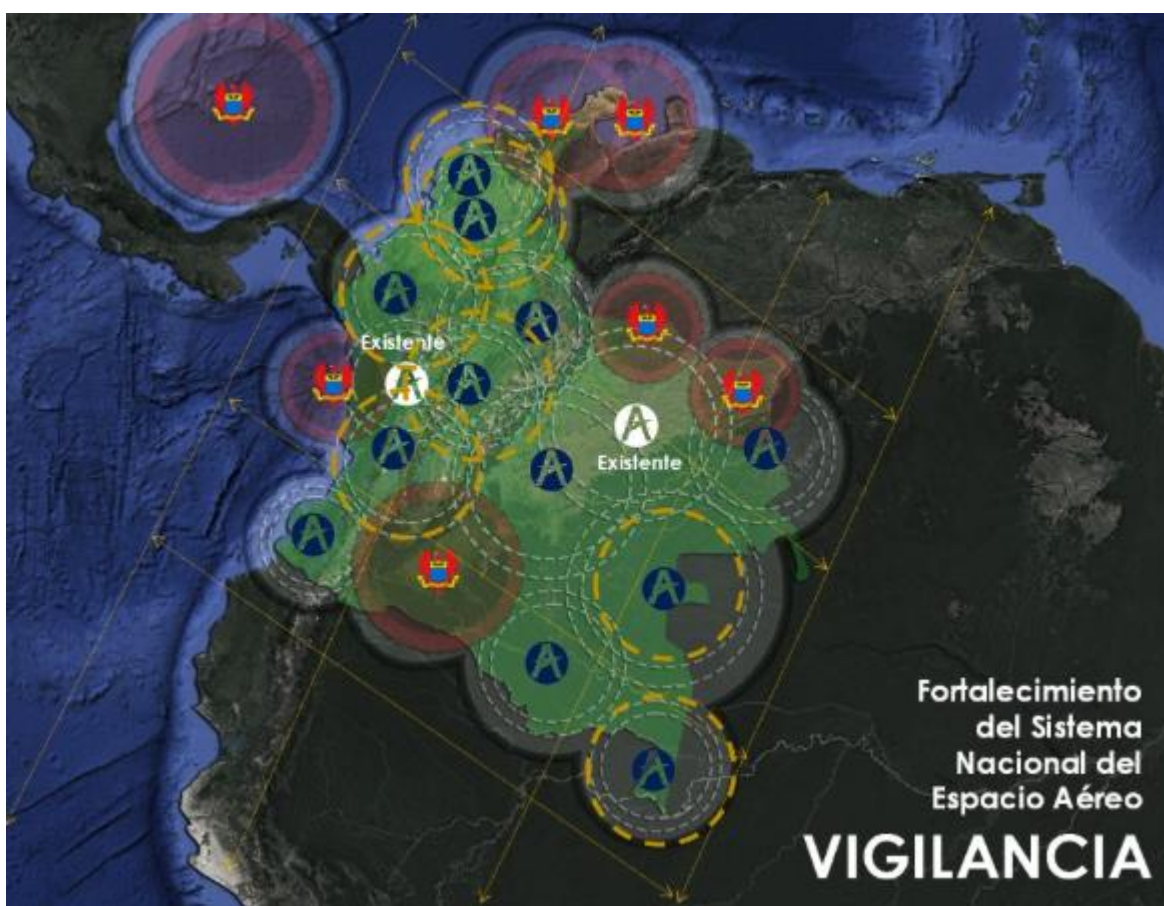
Con el fin de garantizar los servicios de vigilancia y de seguridad aérea, contribuyendo también con la soberanía nacional, de conformidad con los análisis adelantados, se requiere fortalecer la cobertura, mediante la ampliación de la red de sensores y la renovación de los sistemas existentes a última tecnología, para proporcionar la información requerida por los servicios de tránsito aéreo y la seguridad nacional garantizando la

INFORME DE GESTIÓN

integridad, y continuidad de la información. Esta modernización deberá garantizar sensores de última tecnología, precisos, y estables, que se integren con el sistema CNS/ATM nacional, con el fin de asegurar en el mediano y largo plazo la prestación de los servicios de tránsito aéreo, y el cumplimiento de la función de la Aerocivil como autoridad aeronáutica del país.

Con el fin de atender los anteriores propósitos, como se mencionó la Aerocivil viene adelantando desde la vigencia 2023 el plan de fortalecimiento del Sistema de Vigilancia Aeronáutica, mediante el cual se está avanzando en dos propósitos: i) el aumento y fortalecimiento de la cobertura en el territorio nacional y ii) la renovación y modernización de la tecnología existente por equipos nuevos. En este sentido se han priorizado dentro del proyecto SINEA, tendiendo en cuenta la criticidad de los servicios para el ATC y el fortalecimiento de las áreas que no cuentan con cobertura.

Gráfico 12. Plan de revitalización sistemas sensores radar



Fuente: Subdirección General

El Plan de Fortalecimiento establece un desarrollo en varias fases, así:

Fase 1: Esta fase planteada en la vigencia 2023 está siendo desarrollada a través del resultado del proceso de Licitación de adquisición de sensores mediante los contratos 23001020 H2 DE 2023 Lote 1 y Lote 2 que tiene por objeto "ADQUIRIR, INSTALAR, COMISIONAR Y PONER EN FUNCIONAMIENTO SISTEMAS DE VIGILANCIA PSR /MSSR - MODO S Y ADSB

INFORME DE GESTIÓN

ENHANCED INTEGRADO REDUNDANTE DE ÚLTIMA TECNOLOGÍA- LOTE 1: “CAREPA, TUBARA, CERRO MACO”, y LOTE 2 “MITU, TMA BOGOTA, LETICIA, CALI PUERTO”

Mediante este proceso se encuentran en implementación las siguientes siete estaciones como se detalla a continuación:

Tabla 13. Fase 1 Proyecto – Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea

ITEM	UBICACIÓN	TIPOS DE TECNOLOGIA	PLAN REVITALIZACIÓN
1	Leticia	PSR/MSSR - ADSB	RENOVACIÓN
2	Cerro Maco	PSR/MSSR - ADSB	RENOVACIÓN
3	La Viga	PSR/MSSR - ADSB	NUEVA ESTACIÓN (RENOVACION DE SERVICIO)
4	Carepa	PSR/MSSR - ADSB	RENOVACIÓN
5	Tubará	PSR/MSSR – ADSB	RENOVACIÓN
6	Cali	PSR/MSSR – ADSB	NUEVA ESTACIÓN (RENOVACION DE SERVICIO)
7	Mitú	PSR/MSSR- ADSB	NUEVA ESTACIÓN

Fuente: DTANA - Aerocivil

Fase 2 (vigencias 2024-2026): La Aerocivil una vez adelantados los análisis técnicos y financieros ha contemplado para esta fase la renovación tecnológica de una (1) estación aeronáutica existente (Picacho) con el fin de garantizar la cobertura en el área de influencia del sensor, fortaleciendo la vigilancia aeronáutica en la geografía nacional, la cual se está desarrollando a través de la Licitación No 240010125, adjudicado con resolución No 02751 el 5 de diciembre de 2024, tal como se indica a continuación:

Tabla 14. Fase 2 Proyecto – Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea

ITEM	UBICACIÓN PRIORIZADA	TIPOS DE TECNOLOGIA	PLAN REVITALIZACIÓN
1	Picacho, municipio de Tona, Santander	PSR/MSSR - ADSB	RENOVACIÓN TECNOLÓGICA

Fuente: DTANA - Aerocivil

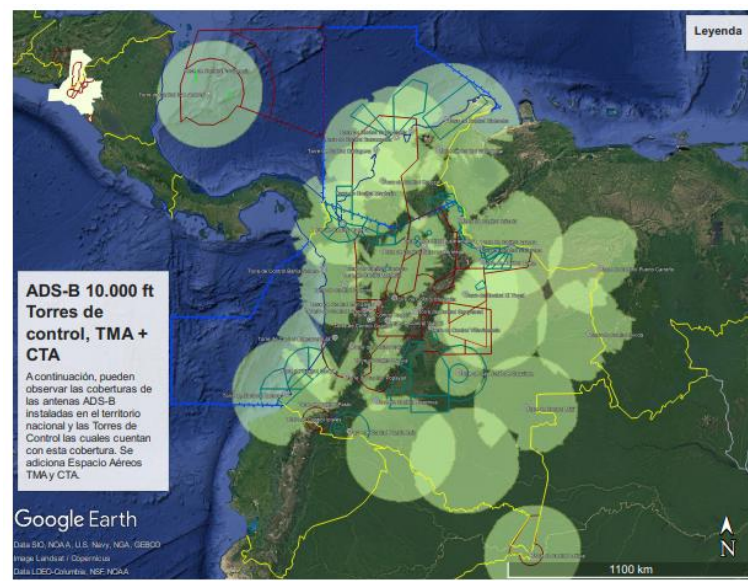
Fase 3: En las siguientes fases se tiene previsto dar continuidad de los análisis de viabilidad para las ubicaciones de Inírida, Tumaco y San Andres.

En el marco del plan de fortalecimiento proyecto se amplía la cobertura de los sistemas de vigilancia Radar en el espacio colombiano, lográndose un porcentaje del 95% a una altitud de 10.000 mil pies y superiores.

Por su parte específicamente para sistema ADS - B, se ha determinado como a complemento en el sistema de vigilancia garantizando precisión, incremento en la tasa de actualización de los datos y disponibilidad de la información. En caso de falla de los sensores radar, se seguirá suministrando información desde las aeronaves al sistema de vigilancia.

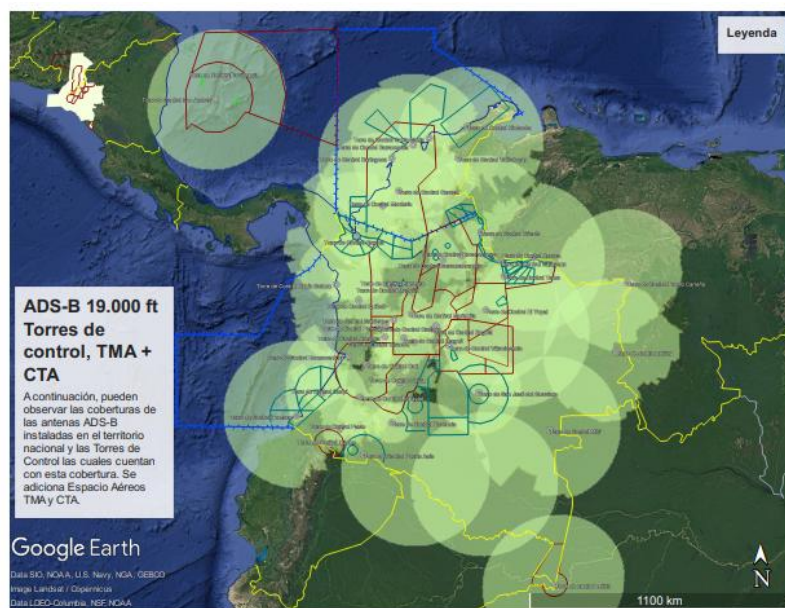
INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 13. Sistema ADS – B a 10.000 ft



Fuente propia – DTANA - Aerocivil –

Gráfico 14. Sistema ADS – B a 19.000 ft

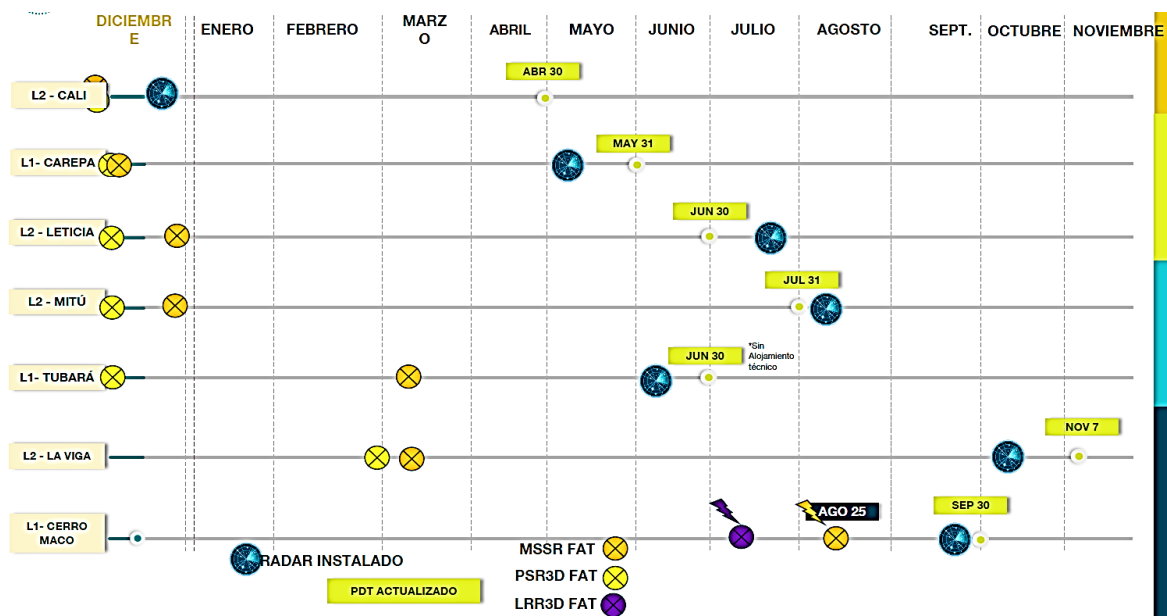


Fuente propia: Aerocivil

El avance en la puesta en marcha de los sensores en mención se proyecta se resume a continuación:

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 15. avance en la puesta en marcha de los sensores de vigilancia aeronáutica



Fuente: DTANA - Aero civil

2.41. A-CARS - AIRCRAFT COMMUNICATIONS ADDRESSING AND REPORTING SYSTEM

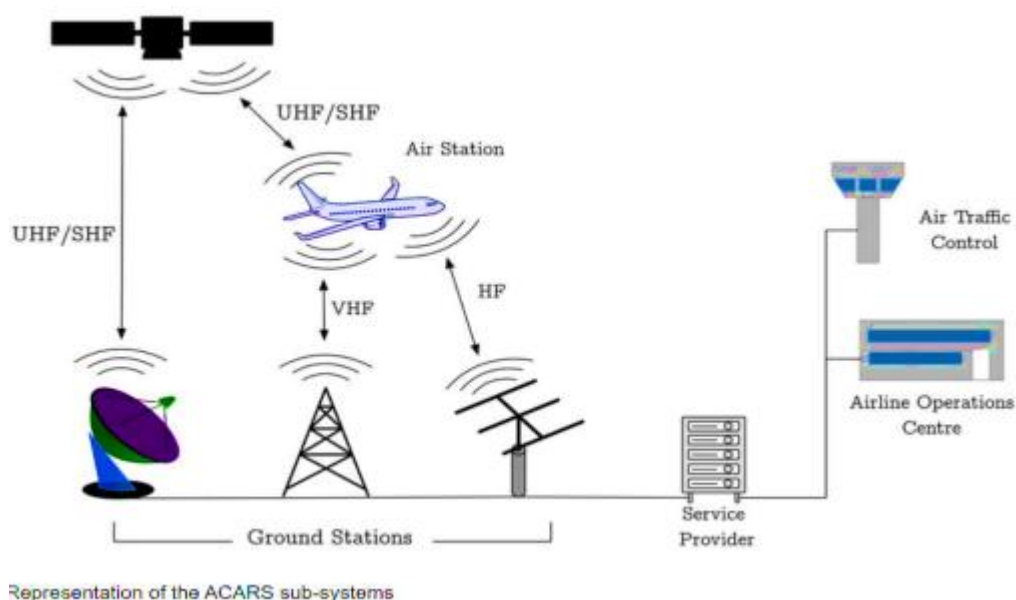
Los Servicios meteorológicos (D-ATIS y D-VOLMET) corresponde a reportes meteorológicos actualizados durante el vuelo, lo que ayuda a las aeronaves a ajustar la ruta o altitud para evitar turbulencias o condiciones peligrosas o DATIS (Digital Automatic Terminal Information Service) permite que los pilotos reciban información del aeropuerto (como la pista en uso, clima local y restricciones operativas) de forma digital y automática o D-VOLMET proporciona boletines meteorológicos en ruta, como SIGMET, METAR y TAF, lo que ayuda a los pilotos a tomar decisiones sobre ajustes de ruta o desvíos en base a las condiciones climáticas.

- Por su parte los Mensajes ATC:** El ACARS puede usarse para enviar mensajes entre el control de tráfico aéreo y el avión, como autorizaciones de vuelo, cambios en la ruta, o actualizaciones sobre condiciones en el aeropuerto. o Departure Clearance (DCL): A través de ACARS, es posible implementar el servicio DCL, que permite a los pilotos recibir de forma electrónica la autorización de salida (clearance) desde el control de tráfico aéreo (ATC), en lugar de hacerlo por radio. Esto agiliza el proceso y reduce la carga de comunicación por voz, mejorando la eficiencia en aeropuertos congestionados y evitando errores.

De acuerdo con lo anterior la entidad adelantó el proceso de Licitación No 24001309 cuyo objeto es "Contratar la prestación del servicio del canal ACARS a Nivel Nacional (Vigencia Futura)" en el cual se ha contemplado la prestación del servicio de canal de datos ACARS (Aircraft Communications, Addressing and Reporting System)", para estos servicios D-ATIS, D-VOLMET y DCL en el aeropuerto de BOGOTÁ.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 16. Esquema de operación canal ACARS



El 16 de enero de 2025 se llevaron a cabo pruebas técnicas y de interconexión de los sistemas D-ATIS en los aeropuertos de Bogotá, Quibdó, Ibagué, Barranquilla, Medellín, Corozal, Santa Marta, Rionegro, Yopal, Valledupar, Barrancabermeja, Villavicencio, Bucaramanga, Cali, Riohacha, Manizales, Neiva, Montería, Pereira, Ipiales, Cúcuta, Armenia, Leticia, Pasto y San Andrés.

El servicio ha sido reportado a los explotadores de aeronaves y ha demostrado ser un recurso valioso para la planificación en tierra y en vuelo de las operaciones aéreas.

Por otro lado, en conjunto con los fabricantes de los sistemas de centro de control y sistemas complementarios, se está trabajando en la interconexión y homologación del Centro de Control Bogotá con la red del servicio. Una vez finalizado este proceso, se procederá con la interconexión y prueba del servicio de Departure Clearance.

El 27 de febrero se llevó a cabo una mesa de trabajo sobre este tema, y la próxima sesión se realizará el 6 de marzo de 2025. Se estima que el servicio estará implementado entre la segunda y tercera semana de marzo, lo que permitirá mejorar significativamente la eficiencia operacional del Aeropuerto Internacional El Dorado al reducir las coordinaciones orales entre las tripulaciones y la posición de autorizaciones de la Torre de Control.

2.42. TORRES DIGITALES SUECIA

Dentro de las relaciones internacionales y gestiones realizadas con las naciones que son líderes en el desarrollo de innovación de tecnológica aeronáutica, la Aerocivil pretende llevar a cabo una prueba piloto para el desarrollo de una torre de control digital, la cual tiene como objeto implantar un entorno simulado.

Se presenta como iniciativa piloto de una torre de control digital en el Aeropuerto de Bahía Solano ubicada en la costa pacífica colombiana, sirviendo como referencia para la implementación de esta tecnología. Con el propósito de estandarizar un marco normativo y estratégico que incluya la capacitación de controladores aéreos y la

INFORME DE GESTIÓN

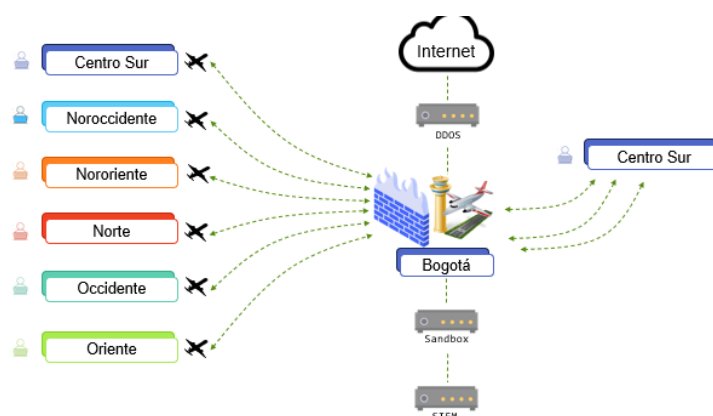
evaluación del impacto operacional y ambiental. La integración de torres digitales, tanto en sitio como remotas, mejorará la eficiencia y seguridad en aeropuertos de baja operación, alineándose con los estándares de la OACI y facilitando su expansión en la región. Además, optimizará la gestión del tráfico aéreo al reducir costos de infraestructura y mantenimiento, proporcionando mayor flexibilidad para adaptarse a las necesidades futuras del sistema aeronáutico. Esta tecnología fortalecerá la vigilancia y detección de riesgos, garantizando altos niveles de seguridad operacional.

La implementación de una torre de control digital en el Aeropuerto de Bahía Solano marca un hito en la modernización del tráfico aéreo en Colombia. Esta iniciativa piloto busca demostrar la viabilidad y los beneficios de esta tecnología en aeropuertos de baja operación, donde la optimización de recursos es fundamental. A través de la digitalización de los servicios de control aéreo, se espera mejorar la eficiencia operativa, garantizar una vigilancia más precisa y permitir una gestión más flexible del tráfico, todo ello con costos reducidos en infraestructura y mantenimiento.

2.43. CIBERSEGURIDAD TO

En el año 2024 en base a la proyección de fortalecimiento de los sistemas CNS-MET, la Dirección de Telecomunicaciones adquirió e implementó cinco equipos de ciberseguridad perimetral en las diferentes regionales a nivel nacional, con el objetivo de fortalecer la seguridad y mejorar la conectividad de los servicios entre Bogotá y las sedes regionales del país, descentralizando los servicios que estaban en un único nodo (BOGOTA) a 6 nodos. Además de proporcionar inspección de tráfico y funciones de seguridad, estos equipos permiten la configuración de enlaces de comunicación en modo ACTIVO-ACTIVO. Esta implementación garantiza una mejora significativa en la disponibilidad de la conectividad, ya que actualmente contamos con dos canales de comunicación totalmente independientes que operan de manera simultánea. En caso de que uno de los enlaces falle, el otro asumirá automáticamente el tráfico, lo que asegura la continuidad del servicio y elimina la posibilidad de interrupciones o tiempos de inactividad en la red de las regionales. Esta redundancia asegura una conectividad más estable y resiliente frente a fallos o problemas en la infraestructura de red.

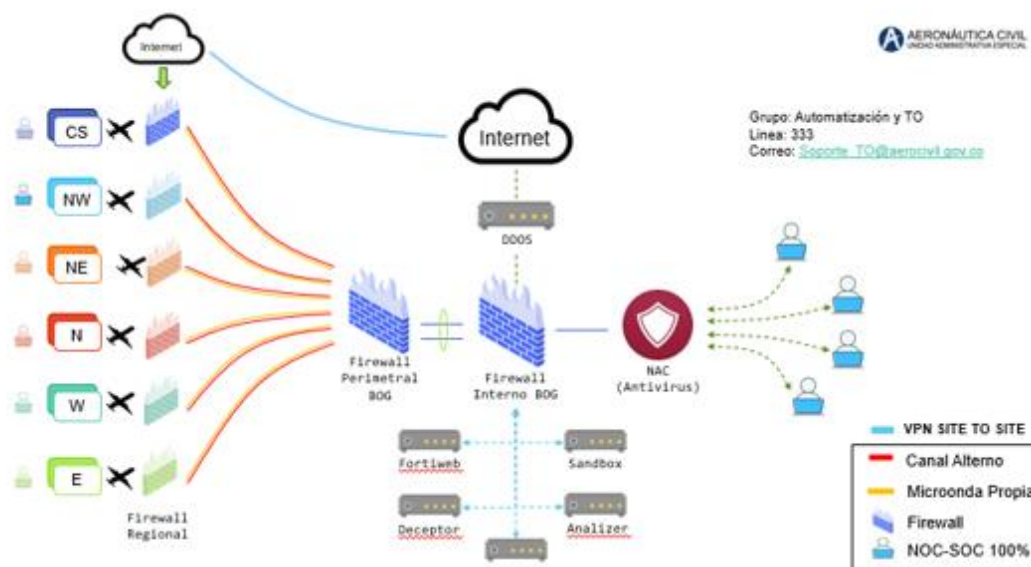
Gráfico 17. Arquitectura centralizada en Bogotá (Hasta 2023)



Fuente: Elaboración propia

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 18. Infraestructura actual – redundancia doble canal de conectividad (activo – activo)



Fuente: Elaboración propia

2.44. AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING (ACDM)

La AEROCIVIL cuenta con el sistema de afluencia de tránsito aéreo Harmony, el cual permite gestionar de manera eficiente el flujo de aeronaves en el espacio aéreo colombiano, optimizando la capacidad operativa y reduciendo la congestión en los aeropuertos. Este sistema facilita la planificación estratégica de vuelos, la asignación de rutas óptimas y la reducción de demoras mediante el análisis de datos en tiempo real.

En 2024, se realizó la integración con el sistema A-CDM del Aeropuerto El Dorado con el fin de mejorar la predictibilidad y la calidad de la información generada para la operación aérea. Esta integración ha permitido optimizar la gestión de recursos aeroportuarios, mejorar la coordinación entre aerolíneas, autoridades de control de tráfico aéreo y operadores de tierra, y reducir los tiempos de rodaje, espera en pista y ocupación de puertas de embarque.

Los beneficios de esta integración incluyen una mayor eficiencia en la planificación de vuelos, una reducción en los retrasos y costos operativos, una mejor capacidad de respuesta ante contingencias y una experiencia más fluida tanto para los operadores aéreos como para los pasajeros.

2.45. SISTEMA DE COMUNICACIONES BARRANQUILLA VHF – ER/FIR BAQ (Very high frequency – extending range)

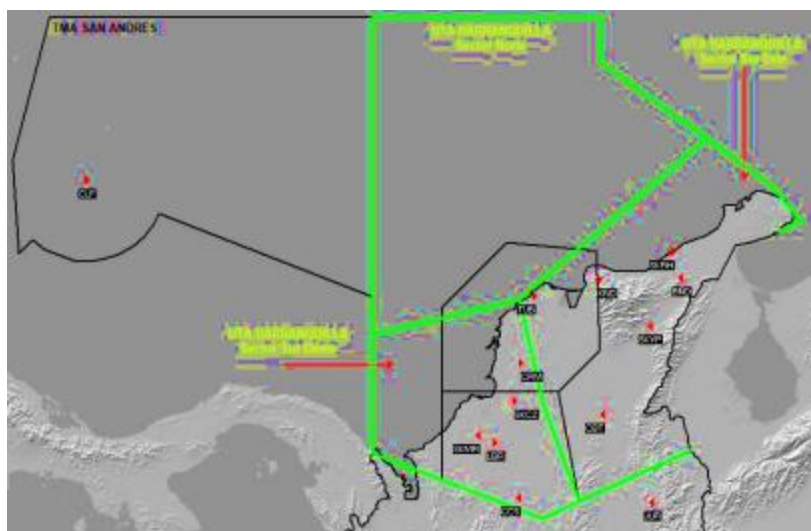
La Región de Información de Vuelo de Barranquilla (FIR Barranquilla) desempeña un papel estratégico en la gestión del tránsito aéreo en Colombia, ya que abarca una amplia extensión del espacio aéreo nacional e internacional, incluyendo el Caribe colombiano y una parte significativa del océano Atlántico. Su relevancia radica en que constituye un corredor aéreo fundamental para las rutas internacionales que conectan Norteamérica,

INFORME DE GESTIÓN

Centroamérica, Sudamérica y Europa, lo que la convierte en un nodo esencial dentro de la infraestructura aeronáutica del país.

Con el objetivo de fortalecer la cobertura y el alcance de los sistemas de comunicación en la zona norte del País se está llevando a cabo la adquisición e implementación del Sistema VHF-ER para la FIR SKEC. Este importante proyecto, identificado como **23001176 H2 de 2023**, se desarrolla tiene como objeto: **“REALIZAR EL DISEÑO, SUMINISTRO, INSTALACIÓN, PRUEBAS, CAPACITACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE UN SISTEMA VHF DE ALCANCE EXTENDIDO PARA EL ESPACIO AÉREO SUPERIOR E INFERIOR DE BARRANQUILLA”**, con un plazo de ejecución estimado de 18 meses.

Gráfico 19. Sistema VHF-ER para la FIR SKEC



Fuente: DTANA - Aerocivil

Este proyecto tiene como objetivo diseñar, suministrar, instalar, probar, capacitar y poner en servicio un sistema VHF de alcance extendido compatible con tecnología VoIP, bajo los estándares EUROCAE ED-136, ED-137B/C, ED-138 y ED-139. Con esta modernización, se busca optimizar la disponibilidad, integridad, precisión y seguridad de las comunicaciones aeronáuticas en la FIR Barranquilla y el TMA San Andrés.

Para lograr este objetivo, el proyecto contempla la renovación completa de los equipos de comunicación VHF-ER, garantizando la transición tecnológica a VoIP. Además, se llevará a cabo el suministro e instalación de radios transmisores, receptores y transceptores compatibles con VoIP y el estándar ED-137C. También se actualizarán los sistemas de gestión remota, permitiendo el monitoreo y control en tiempo real. Asimismo, se sustituirán las antenas y otros elementos de infraestructura para mejorar la transmisión y recepción de señales. Complementariamente, se implementarán sistemas de rectificación, conversión e inversión de energía con el fin de garantizar la continuidad del servicio. Finalmente, se impartirá capacitación técnica al personal encargado de la operación y mantenimiento del sistema.

El proyecto se desarrollará en cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC 210 - Telecomunicaciones Aeronáuticas), la normativa internacional de la OACI y el Plan de Navegación Aérea Nacional (PNA). Estas regulaciones garantizan que la modernización de la infraestructura aeronáutica se realice bajo los más altos estándares de seguridad y eficiencia.

INFORME DE GESTIÓN

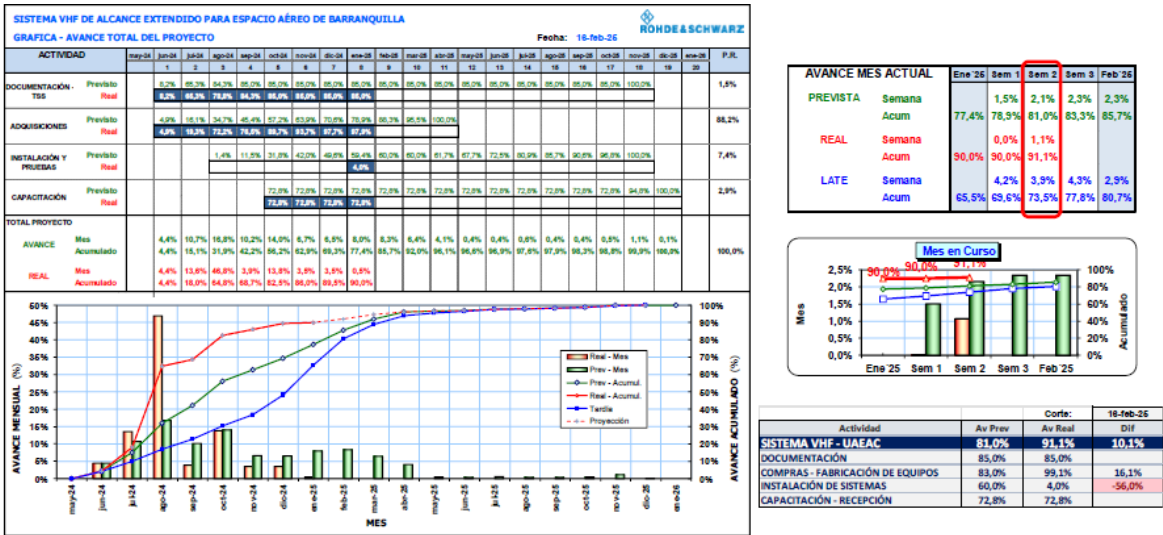
La metodología de implementación del proyecto se estructurará en varias fases para minimizar el impacto en la operación del tráfico aéreo. Inicialmente, se realizará un diagnóstico y desmontaje de los sistemas obsoletos. Posteriormente, se procederá con la instalación de la nueva infraestructura de comunicaciones. Una vez completada esta fase, se efectuarán pruebas funcionales y certificación del sistema. Finalmente, el proyecto concluirá con la puesta en servicio y la capacitación del personal técnico, asegurando una transición eficiente y efectiva.

La implementación de este proyecto proporcionará importantes beneficios, entre los cuales se destaca una mayor eficiencia y seguridad operacional en la gestión del tránsito aéreo. Además, se logrará la interoperabilidad con tecnologías de última generación, permitiendo la expansión futura de la infraestructura. También se prevé una reducción de costos operativos mediante la transición a una infraestructura moderna y eficiente. Finalmente, el proyecto garantizará el cumplimiento con los estándares internacionales de navegación aérea, alineando la infraestructura colombiana con las mejores prácticas globales.

En conclusión, la renovación del sistema VHF-ER bajo estándares VoIP es una acción fundamental para la modernización de las comunicaciones aeronáuticas en Colombia. Esta iniciativa mejorará significativamente la seguridad y eficiencia en la FIR Barranquilla y el TMA San Andrés, consolidando la infraestructura aeronáutica nacional dentro de los lineamientos internacionales.

El proyecto avanza conforme a lo esperado y con corte al mes de febrero se registra un avance del 91%. Los equipos han sido fabricados y entregados en el almacén general de Aeronáutica Civil, el contratista se encuentra realizando las adecuaciones en materia de infraestructura en los sitios y durante el mes de marzo se adelantará el Procedimiento de Transferencia de Tecnología en Fabrica con la participación de funcionarios encargados de la mantenibilidad del sistema. Las instalaciones de los sistemas iniciarán en el mes de abril hasta el mes de agosto y posteriormente se realizarán las pruebas de aceptación en sitio y puesta en servicio del sistema en el mes de noviembre. Por lo cual se fortalecerá significativamente el sistema de navegación aérea en la zona norte del país.

Gráfico 20. Avance del proyecto



Fuente: DTANA – Aerocivil

INFORME DE GESTIÓN

2.45.1. Sistemas de Comunicaciones de Voz (VCS) – ANÁLOGOS A DIGITALES

El proyecto de modernización de los **Sistemas de Comunicaciones de Voz (VCS)** en Colombia responde a la necesidad de garantizar la seguridad, continuidad y eficiencia en la gestión del tránsito aéreo, mediante la actualización tecnológica de los sistemas de comunicación en 18 dieciocho aeropuertos estratégicos del país.

La modernización de los VCS no solo mitigará el riesgo de fallas operacionales, sino que también fortalecerá la infraestructura aeronáutica nacional, permitiendo una gestión más eficiente del espacio aéreo y asegurando la continuidad del servicio en consonancia con los lineamientos del **Plan de Navegación Aérea para Colombia (PNACOL)**.

Con la adopción de sistemas modulares, escalables y virtualizados, el proyecto garantizará la sostenibilidad tecnológica a largo plazo, reduciendo costos de mantenimiento y asegurando una transición fluida hacia la digitalización total de las comunicaciones aeronáuticas en el país. Además, la implementación de tecnología basada en protocolos **SIP (Session Initiation Protocol)** y **RTP (Real-time Transport Protocol)** facilitará la interconexión con futuros desarrollos en gestión del tránsito aéreo, consolidando a Colombia como un referente en la modernización de infraestructuras aeronáuticas en la región.

Avanza satisfactoriamente el proceso de renovación de los sistemas de comunicaciones de voz (VCS) en los aeropuertos de Barranquilla, Riohacha, Corozal, Santa Marta, Cartagena, San Andrés, Valledupar, Rionegro, Medellín, Carepa, Montería, Neiva, Pereira, Pasto, Cúcuta; Barrancabermeja, Bucaramanga y Yopal; Lo que permitirá migrar a la entidad las comunicaciones analógicas a comunicaciones VoIP; esto disminuye en cierta medida la complejidad de las arquitecturas ya que el procesamiento y selección de la mejor señal la realiza los radios y los sistemas VCS reciben la señal ponderada desde el origen RSSI (Received Signal Strength Indicator) que es un indicador de la intensidad de la señal recibida en sistemas de comunicación inalámbrica y redes de telecomunicaciones. Las ventajas que se esperan son:

Mayor fiabilidad y redundancia:

- VoIP y las redes digitales permiten sistemas de respaldo automáticos en caso de fallas en una frecuencia o enlace.

Mejor calidad de audio y reducción de interferencias:

- A diferencia de la radio analógica, VoIP y las comunicaciones digitales en ATM tienen menos ruido y distorsión.

Monitoreo y ajustes en tiempo real:

- El uso de RSSI permite la optimización dinámica de la red para mantener conexiones estables y de alta calidad.

Integración con redes de datos y automatización:

- VoIP en ATM permite la integración con sistemas de control de tráfico, grabación digital y transmisión de datos aeronáuticos.

INFORME DE GESTIÓN

2.46. DIGITALIZACIÓN MONITOREO REDES DE COMUNICACIONES.

Se Implementó en el año 2024 servicio de Centro de Operación de Red y Ciberseguridad NOC/SOC liderado por el grupo de Automatización y Tecnología Operacional de la Dirección de Telecomunicaciones. Este servicio ha sido diseñado para brindar monitoreo 24x7x365 sobre la infraestructura aeronáutica del país, asegurando la disponibilidad, integridad y seguridad de las comunicaciones y el tráfico aéreo.

Actualmente el servicio de NOC/SOC se encarga de la supervisión y análisis en tiempo real de la infraestructura tecnológica crítica de la aviación civil, incluyendo:

- Monitoreo de conectividad y tráfico aeronáutico en aeropuertos, centros de control y estaciones remotas.
- Supervisión de redes de telecomunicaciones aeronáuticas, garantizando la estabilidad de los enlaces de comunicación.
- Detección proactiva de fallos y amenazas de ciberseguridad, minimizando el impacto operativo.
- Generación de reportes y análisis técnico que se comparten con el Comando de Fuerzas Militares y la Secretaría de TI, permitiendo una acción coordinada en caso de incidentes.

Esto ha permitido:

- Reducción de tiempos de respuesta ante incidentes, permitiendo una acción inmediata ante alertas críticas.
- Mejora en la disponibilidad y continuidad operativa, asegurando el correcto funcionamiento de los sistemas de gestión del tráfico aéreo.
- Fortalecimiento de la seguridad cibernética, con detección y mitigación de ataques dirigidos a infraestructuras críticas.
- Optimización de recursos, gracias a la automatización de procesos de monitoreo y análisis predictivo.
- Coordinación efectiva con entidades gubernamentales, mejorando la seguridad y la toma de decisiones en tiempo real.

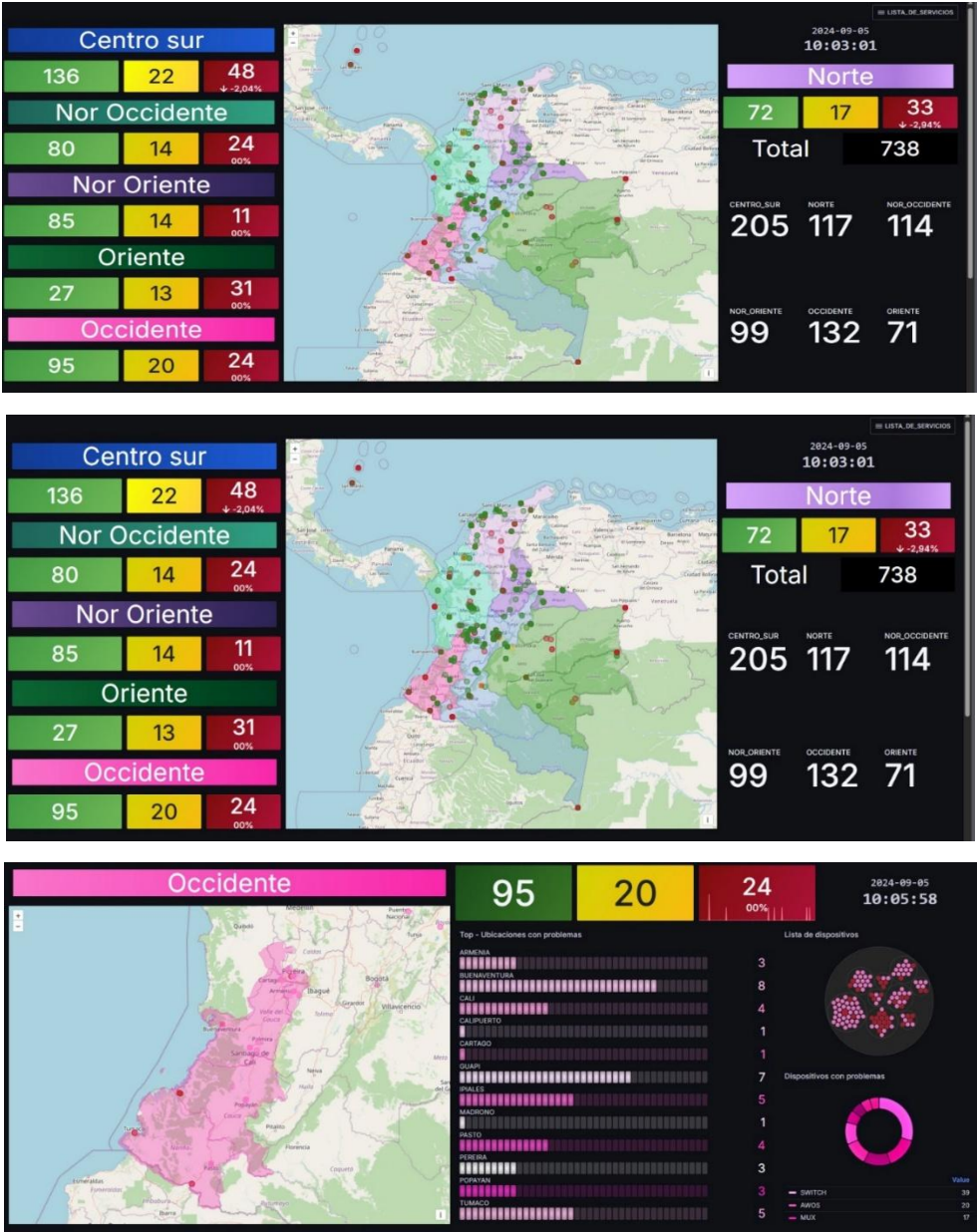
Adicional la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea – DTANA, desarrolló un sistema de monitoreo (Desarrollo propio) permite el monitoreo y diagnóstico en tiempo real de los equipos y servicios críticos que componen la infraestructura aeronáutica nacional. Esta solución está diseñada para:

- Identificar oportunamente las fallas o novedades en los sistemas y equipos, facilitando la actuación proactiva del personal técnico.
- Reducir los tiempos de respuesta y solución, minimizando así los impactos en la operación aérea.
- Optimizar los recursos técnicos y operativos, mediante información en tiempo real para la toma de decisiones.
- Mejorar la disponibilidad y confiabilidad de la infraestructura aeronáutica, garantizando la continuidad del servicio.

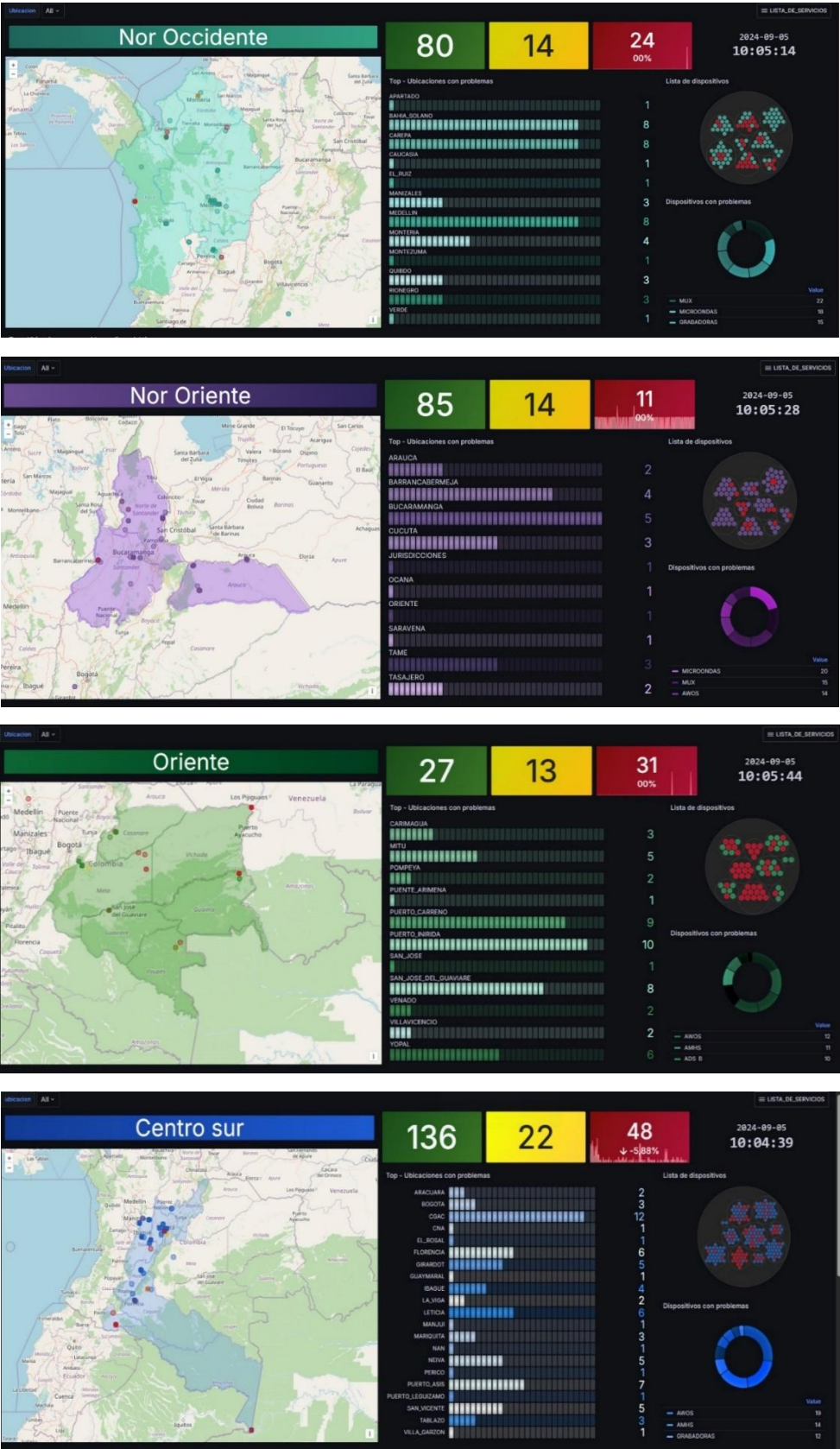
La implementación de estas herramientas no solo **fortalece las capacidades técnicas** de la infraestructura de telecomunicaciones aeronáuticas, sino que también se traduce en una operación más eficiente, segura y confiable. De esta manera, contribuimos directamente al mejoramiento de los servicios que garantizan la operación aérea del país.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 21. Sistema de monitoreo y diagnóstico en tiempo real de los equipos y servicios críticos de la infraestructura aeronáutica nacional



INFORME DE GESTIÓN



Fuente: DTANA - Aerocivil

INFORME DE GESTIÓN

2.47. SEMILLERO DE JÓVENES PROFESIONALES EN LA AERONÁUTICA CIVIL: FORTALECIENDO LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

La Aerocivil impulsa un programa estratégico alineado con la política gubernamental de vinculación de jóvenes profesionales recién egresados en las áreas de ingeniería electrónica, eléctrica y disciplinas afines. Este programa está dirigido a jóvenes con poca o ninguna experiencia laboral, preferiblemente provenientes de universidades públicas, con el objetivo de fortalecer las áreas misionales técnicas de la entidad. En particular, busca potenciar la gestión del mantenimiento de los servicios de navegación aérea mediante la incorporación de talento joven.

El programa se lleva a cabo a nivel nacional y tiene como eje central la transferencia tecnológica, que actúa como motor de capacitación y desarrollo profesional para los participantes, en un entorno que prioriza la seguridad operacional y la eficiencia de la aviación civil.

Objetivos del Semillero

1. **Incorporar talento joven y calificado** en las áreas tácticas de la Aerocivil, tanto a nivel central como regional, para fortalecer la capacidad operativa de la entidad.
2. **Fortalecer la gestión de mantenimiento** de los servicios de navegación aérea mediante la formación de nuevos profesionales en el ámbito ATSEP (Air Traffic Safety Electronics Personnel).
3. **Reducir la brecha generacional** en la entidad, asegurando la transferencia de conocimientos y experiencias entre profesionales veteranos y las nuevas generaciones de ingenieros.
4. **Fomentar la innovación y modernización** de los procesos técnicos y operacionales de la Aerocivil mediante la incorporación de conocimientos actualizados y una adaptación constante al cambio.
5. **Promover la equidad** en el acceso a oportunidades laborales, abriendo espacios para jóvenes egresados interesados en integrarse al sector aeronáutico.

Características del Semillero

- **Enfoque en talento joven:** Dirigido a recién egresados de programas de ingeniería electrónica, eléctrica y áreas afines.
- **Capacitación técnica especializada:** Formación en normativas, protocolos de seguridad, mantenimiento de equipos de navegación aérea y acceso a transferencia tecnológica directamente de los fabricantes.
- **Mentoría y acompañamiento:** Integración de los jóvenes en equipos de trabajo con profesionales experimentados de la Aerocivil, facilitando su aprendizaje y adaptación.
- **Cobertura regional:** Los participantes son ubicados en las regionales aeronáuticas donde la Aerocivil opera y mantiene la infraestructura de navegación aérea.

Beneficios para la Aerocivil

- **Renovación del talento humano:** Asegura la continuidad y sostenibilidad del área ATSEP mediante la incorporación de profesionales jóvenes, actualizados en las últimas tecnologías.

INFORME DE GESTIÓN

- **Mejora en la gestión del mantenimiento:** Incrementa la eficiencia operativa y de mantenimiento de los sistemas de navegación aérea, al contar con personal altamente capacitado.
- **Compromiso con la responsabilidad social:** La Aerocivil cumple con su política de inclusión, promoviendo el desarrollo profesional de jóvenes egresados y contribuyendo a la equidad en el acceso al mercado laboral en el sector aeronáutico.

Logros Alcanzados

El programa de semillero ha generado importantes avances en diversas áreas clave, destacando los siguientes logros:

1. **Monitoreo eficiente de sistemas de comunicación:** Se ha realizado un seguimiento constante y eficaz de los sistemas de comunicación a nivel nacional, garantizando su operatividad y máximo rendimiento.
2. **Dominio de plataformas tecnológicas:** Los jóvenes participantes han adquirido un profundo conocimiento y manejo de los sistemas Harmony, MHS y el control de la FIR Bogotá, mejorando así la capacidad operativa y de gestión en estas plataformas.
3. **Fortalecimiento en sistemas de vigilancia aérea:** Gracias a un programa de capacitación especializado, se ha incrementado el conocimiento y la experiencia en los sistemas de vigilancia aérea a nivel nacional, mejorando la supervisión de los servicios.
4. **Digitalización y automatización de información meteorológica:** Se ha logrado digitalizar y poner a disposición en línea los sistemas meteorológicos, especialmente los AWOS, lo que optimiza la gestión de la información meteorológica y facilita la obtención automática de los METAR.
5. **Actualización de datos en monitoreo y control de superficie:** Se ha mejorado la actualización y gestión de los datos en el monitoreo y control de superficie en el Aeropuerto El Dorado, lo que ha optimizado la toma de decisiones y la operación en la terminal aérea.

Impacto y Sostenibilidad

El semillero de jóvenes profesionales representa una estrategia clave para la renovación del personal técnico en la Aerocivil y la modernización de los sistemas CNS/MET/ENE. Este programa no solo contribuye a la sostenibilidad de los servicios de navegación aérea, sino que también asegura la calidad y seguridad de la aviación civil en el país, beneficiando a todos los ciudadanos.

2.48. SLOTS – CONFERENCIA BOGOTÁ - ATFCM

La Coordinación de Slots de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea es responsable de gestionar y asignar los slots aeroportuarios para la salida y llegada de vuelos, regulando el acceso a la infraestructura aeroportuaria en aquellos aeropuertos con altos niveles de congestión. Su objetivo principal es armonizar la demanda de operaciones aéreas con la capacidad disponible.

En este contexto, la Coordinación de Slots participa activamente en la **Conferencia Mundial de Slots de la IATA**, un evento clave en la coordinación de slots aeroportuarios. Esta conferencia tiene como propósito principal asegurar un acceso justo y eficiente a la

INFORME DE GESTIÓN

infraestructura aeroportuaria para todas las aerolíneas y operadores, tanto nacionales como internacionales. En la conferencia participan más de 400 representantes de aerolíneas, 250 coordinadores de slots de todo el mundo, más de 1.300 delegados, 300 aeropuertos con capacidad limitada y 90 patrocinadores.

Este evento es esencial para que las aerolíneas y los coordinadores aeroportuarios puedan planificar y gestionar sus operaciones de manera efectiva. La conferencia se celebra dos veces al año, en junio y noviembre, para planificar las temporadas de invierno y verano, respectivamente. Durante este evento, se discuten y asignan los slots para los aeropuertos de **Nivel 3**, donde la demanda supera la capacidad disponible, y se ajustan las programaciones en aeropuertos de **Nivel 2**, que permiten cierta flexibilidad.

La Conferencia de Slots de la IATA es crucial para el sector aéreo, ya que permite a las aerolíneas planificar rutas y horarios de manera eficiente, asegurando que los aeropuertos puedan manejar el tráfico aéreo de forma segura y eficaz. Además, fomenta una competencia leal entre las aerolíneas al garantizar un acceso justo a los recursos aeroportuarios.

La **154ª Conferencia de Slots** se celebró en Bogotá, Colombia, del 11 al 13 de junio de 2024, con la participación de la delegación de la Autoridad Aeronáutica de Colombia en diversas reuniones bilaterales y presentaciones de actores clave de la industria global. Este evento ratifica el compromiso del gobierno colombiano con los estándares internacionales, reconocimiento que fue ampliamente celebrado por los miembros de la IATA.

La **Aerocivil** continúa comprometida con la gestión de la Coordinación de Slots Aeroportuarios, participando activamente en eventos como la **155ª Conferencia de Slots** en Singapur (19-22 de noviembre de 2024) y la **156ª Conferencia de Slots** en Vancouver, Canadá (17-19 de junio de 2025), para seguir alineados con los estándares internacionales.

2.49. PLAN PÉTALO – FLOW

En el Aeropuerto El Dorado se ha registrado un incremento significativo en las operaciones aéreas de aerolíneas cargueras, regulares y no regulares durante las festividades de San Valentín y el Día de las Madres. Este aumento en las operaciones exige una planificación oportuna de los slots disponibles, especialmente para los operadores cargueros.

Ante esta situación, la Coordinación de Slots y el Grupo de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo de la Dirección de Operaciones de Navegación Aérea han desarrollado procesos de concertación para la asignación eficiente de los slots, ajustándose a las necesidades operacionales de la temporada. Las fechas clave para estos ajustes son del 20 de enero al 11 de febrero (San Valentín) y del 20 de abril al 15 de mayo (Día de las Madres), con márgenes de flexibilidad apropiados para responder a la dinámica de la operación.

2.50. MISIÓN NAVIDAD

Anualmente, la **Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (UAEAC)** evalúa las condiciones operacionales previstas para temporadas de alta demanda, como la temporada de fin de año. Para ello, se convoca a las aerolíneas de transporte aéreo regular de pasajeros con el fin de consensuar medidas que permitan optimizar el uso de los slots aeroportuarios, garantizando una mayor flexibilidad y mitigando posibles congestiones en el Aeropuerto El Dorado durante los meses de noviembre, diciembre y enero.

INFORME DE GESTIÓN

Dentro de este marco, la autoridad aeronáutica adopta medidas excepcionales en lo que se conoce como la "**Misión Navidad**", tales como:

- **Asignación dinámica de capacidad:** Priorizando la asignación de slots a aerolíneas regulares de pasajeros en franjas horarias determinadas por el proveedor de servicios ATFM, el coordinador de slots y la Autoridad Aeronáutica, por encima de otros tipos de operación, como la aviación no regular y la aviación de estado no prioritaria.
- **Optimización de la distribución de slots:** Se dispersa la demanda por hora en períodos de quince minutos, con el fin de mejorar la eficiencia en la utilización de la capacidad aeroportuaria.
- **Implementación de medidas pre-tácticas y tácticas:** La **Unidad de Gestión de Tránsito Aéreo y Capacidad (FCMU COL)** lleva a cabo una gestión estratégica de la demanda de tránsito aéreo, distribuyendo la capacidad según el tipo de aviación y la prioridad necesaria para cada operación.

2.51. AEROLÍNEAS NUEVAS

La Aeronáutica Civil ha logrado avances significativos en la mejora de la conectividad aérea del país, otorgando permisos de operación a diversas aerolíneas, tanto nacionales como internacionales. Estos avances han permitido fortalecer la competitividad del sector aéreo y posicionar a Colombia como uno de los países mejor conectados de América Latina, consolidándose como una puerta de entrada a Suramérica. A continuación, se detallan las aerolíneas que han recibido estos permisos:

- **JetSmart Colombia:** Aerolínea de bajo costo chilena, que ha expandido sus operaciones en Colombia. Su llegada ha aumentado las opciones de vuelos nacionales, mejorando la competitividad y ofreciendo alternativas accesibles para los viajeros, especialmente a destinos como San Andrés.
- **Emirates Airlines:** Una de las principales aerolíneas internacionales del mundo árabe, con sede en Dubái. Ofrece vuelos directos entre Bogotá y Dubái, con escala en Miami, facilitando la conectividad con destinos globales, particularmente en Asia, Medio Oriente y África.
- **Gol Linhas Aéreas:** Una de las principales aerolíneas de Brasil, que ha recibido autorización para operar vuelos entre Colombia y Brasil. Esta incorporación fortalecerá los lazos comerciales y turísticos entre ambos países, ofreciendo vuelos directos a destinos como São Paulo y Río de Janeiro.
- **Edelweiss:** Aerolínea suiza especializada en vuelos charter y turísticos, que ofrecerá servicios directos entre Colombia y Suiza, principalmente a Zúrich. Su llegada refuerza la oferta de vuelos de largo alcance entre Colombia y Europa. (Ruta: Zúrich – Bogotá – Cartagena y regreso vía Cartagena).
- **NEOS:** Aerolínea italiana de vuelos charter que ha recibido autorización para operar en Cartagena. Su oferta se centra en vuelos turísticos, facilitando el acceso de los colombianos a destinos en Europa y el Caribe. (Ruta: Milán – Punta Cana – Cartagena y regreso).
- **World2Fly:** Aerolínea de bajo costo española, con permiso para operar en Colombia, que ofrece opciones económicas de vuelos directos entre Bogotá y Madrid, contribuyendo al incremento del turismo y la conectividad con Europa.

Estos nuevos permisos de operación representan un paso crucial para mejorar la conectividad aérea del país, brindando a los colombianos una mayor diversidad de

INFORME DE GESTIÓN

opciones de vuelos internacionales y aumentando la competitividad del sector aeronáutico.

En resumen, se ha logrado la aprobación para nuevas rutas de operación regular, destacando las siguientes:

- **Pasajeros:** 239 nuevas rutas nacionales y 69 nuevas rutas internacionales.
- **Carga:** 4 nuevas rutas internacionales.

Asimismo, se aprobaron las siguientes rutas para vuelos charter:

- Montreal – San Andrés – Montreal (Aerolínea Sunwing Vacations).
- Varsovia – Cartagena – Varsovia (Aerolínea Plus Ultra Líneas Aéreas).

Es igualmente importante resaltar los avances en la reactivación de la conectividad aérea con Venezuela, proceso que se consolidó bajo los principios de progresividad, equilibrio y sostenibilidad, aplicados en un marco justo y transparente. Este avance ha permitido reactivar el transporte aéreo entre las principales ciudades de ambos países, con las siguientes rutas y frecuencias:

Tabla 15. Reactivación de la conectividad aérea con Venezuela

Ruta	Operadores	Frecuencias Semanales por Operador
Bogotá – Maiquetía – Bogotá	Wingo, LATAM, AVIANCA por Colombia Laser, Avior por Venezuela	4 frecuencias a la semana (Avior 3 frecuencias)
Bogotá – Valencia – Bogotá	Satena por Colombia Turpial por Venezuela	2 frecuencias a la semana
Medellín – Maiquetía – Medellín	Wingo por Colombia Avior por Venezuela	3 frecuencias a la semana 2 frecuencias a la semana

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - Aerocivil

Para destinos turísticos como San Andrés y Margarita, se reafirma que todos los explotadores podrán operar bajo la modalidad de charter comercializado o exclusivo sin restricción de origen, facilitando la experiencia de estos destinos turísticos por excelencia.

La operación de carga sigue abierta sin restricciones entre los aeropuertos internacionales que brindan este servicio.

2.52. MESAS DE CONECTIVIDAD

A pesar de que el mercado aéreo en Colombia es libre, la Aeronáutica Civil ha facilitado el diálogo y la colaboración entre regiones y operadores a través de las mesas de conectividad aérea. Estas mesas han permitido fortalecer rutas y frecuencias, beneficiando el sector turístico y económico.

En los últimos años, se han realizado mesas de conectividad aérea en las siguientes ciudades:

- **2023:** San Andrés, Mariquita, Popayán, Bucaramanga y Arauca.
- **2024:** Florencia, San Andrés, Tolú, Paipa, Bucaramanga, Montería, Neiva, Cali y Yopal.

INFORME DE GESTIÓN

Los impactos de estas mesas de conectividad se reflejan, entre otros, en la operación de Avianca a Arauca, los vuelos charter de Canadá a San Andrés, la llegada de aerolíneas como JetSmart a este destino y la intención de Satena de operar en Mariquita, según su plan de expansión. También se han aprobado nuevas rutas internacionales desde Cali.

Es importante destacar que, en el caso de Tolú y Yopal, las mesas de conectividad se han centrado en la internacionalización, orientando a las regiones para que sus planes de desarrollo incluyan la llegada de pasajeros y carga internacional, lo que requerirá una infraestructura adecuada para cumplir con los estándares internacionales.

2.53. ACUERDOS BILATERALES Y MULTILATERALES

Se han firmado nuevos acuerdos de servicios aéreos, destacando:

- **Colombia – Austria:** Acuerdo firmado el 7 de noviembre de 2023, que establece el marco jurídico para la conectividad aérea entre ambos países.
- **Colombia – Honduras:** Memorando de Entendimiento firmado el 5 de marzo de 2025, que autoriza la operación entre Colombia y Honduras.

2.54. ACUERDOS DE COLABORACIÓN ENTRE OPERADORES AÉREOS (INTERCAMBIOS, CÓDIGOS COMPARTIDOS Y FLETAMENTOS)

Se han suscrito importantes acuerdos entre aerolíneas colombianas y extranjeras, lo que ha dinamizado la industria y mejorado la conectividad continental, optimizando el uso conjunto de aeronaves y ampliando las opciones de servicio.

En junio de 2024, se modificó el Convenio de Cooperación Técnica y Operacional entre las Autoridades Aeronáuticas de Colombia y Perú para la doble vigilancia de la seguridad operacional en los intercambios de aeronaves.

Además, se aprobaron contratos de fletamento entre SATENA y SARPA, fortaleciendo la operación en rutas sociales y contribuyendo al desarrollo económico y social de las regiones más apartadas.

En septiembre de 2024, se constituyó el Damp Lease en Colombia, mediante una colaboración entre Latam Airlines y Wamos Air S.A, lo que amplió las posibilidades operativas y optimizó la conectividad para los usuarios.

2.55. ICBF – CIRCULAR DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES

Se emitió la Circular 006 de 30 de diciembre de 2024, mediante la cual se adopta el "Protocolo de actuaciones para la protección de niños, niñas y adolescentes cuyos derechos han sido vulnerados o amenazados, en el giro ordinario de la operación de llegada de vuelos internacionales, ya sea por estar no acompañados o ubicados en zonas de tránsito directo".

2.56. MIGRACIÓN: ÁFRICA, CUBA

Se contribuyó a la articulación con las autoridades migratorias y la industria, enfocándose en la identificación de la problemática de un gran número de pasajeros provenientes de

INFORME DE GESTIÓN

África, cuyo destino final era EE. UU. a través de países de Centro América, con el objetivo de garantizar condiciones dignas de trato y protección de los menores. Esto incluyó el inicio de mesas de trabajo con el ICBF.

2.57. SEGURIDAD OPERACIONAL

2.57.1. Desde la Infraestructura Aeroportuaria

Con alcance al desarrollo e implementación del RAC 157 – Hidro puertos, se diseñó el plano de aeródromos en una superficie acuática para la operación en la Ciénaga de Ayapel, con una prueba piloto para un vuelo de una aeronave anfibia. Se fortaleció la vigilancia en las operaciones de pista y su infraestructura mediante la implementación del reporte global del estado de la pista GRF. Un plan piloto se realizó en el Aeropuerto de Rionegro, con socializaciones en la región y con la industria. A través del seminario de Equipo de Seguridad en Pista, en coordinación con la OACI, se fortalecieron las acciones para reducir los riesgos de incursiones no autorizadas en las pistas. Un plan piloto se realizó en el Aeropuerto de Pereira, con diversas pruebas y reuniones con la participación de la industria.

Se implementó el cambio del código de notificación de resistencia del pavimento ACN/PCN por ACR/PCR, el cual se encuentra implementado en los Aeropuertos Concesionados Nacionales e Internacionales y Aeropuertos operados por la Aerocivil, reconociéndose como una contribución importante para la OACI.

2.57.2. Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación Civil y Facilitación del Transporte Aéreo

Como país miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional – SRVSOP, se logró la armonización de las normas LAR 141, 142 y 147. En su rol como Autoridad Aeronáutica Civil de Colombia, la entidad se encargó de certificar y vigilar los primeros CIAC/CEAC bajo estas normas, contribuyendo a la estandarización de las regulaciones conforme a los parámetros internacionales.

Se fortaleció la estandarización de la metodología para la aprobación de los Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) de los proveedores de servicios de aviación, alineados al RAC 219, el cual fue recientemente actualizado. Esta actualización busca mejorar las prácticas de seguridad en toda la cadena de suministro y operaciones aeronáuticas.

Se implementó la vigilancia basada en riesgos, una metodología que transformó el sistema de vigilancia de reactivo a uno predictivo. Este enfoque permite anticiparse a los riesgos antes de que se materialicen, contribuyendo a una mayor seguridad operacional y eficiencia en la gestión del sector.

Además, se hizo un significativo avance en la mejora de la competencia lingüística de los controladores de tránsito aéreo, mediante la gestión de la enmienda al RAC 65 y la expedición de las Directivas Vinculantes "MAUT-5.0-22-018 – Directiva No. 4-24" y "MAUT-3.0-22-012 – Directiva No. 14-24". Estas directivas establecieron los lineamientos y el calendario para garantizar que los controladores de tránsito aéreo cumplieran con los estándares internacionales de competencia lingüística en inglés, esencial para la comunicación efectiva en la aviación internacional.

INFORME DE GESTIÓN

Se migró de un seguimiento general a uno individual para evaluar el nivel de competencia lingüística del personal de controladores de tránsito aéreo. Esta transición contribuyó a eliminar dispensas generales, mejorando la eficiencia y permitiendo una gestión más precisa por parte de la Autoridad Aeronáutica en relación con los controladores de tránsito aéreo (ATCOs).

También se estructuró la primera versión de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), con el acompañamiento de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA). Este esfuerzo es fundamental para lograr la Certificación de los Proveedores ANSP, asegurando que los servicios de navegación aérea en Colombia cumplan con los más altos estándares internacionales.

A través de la entidad, se brindó apoyo técnico al Instituto Superior de Formación Profesional Aeronáutica (ISFPA) en Panamá, lo que permitió la certificación de dicho instituto como CIAC ante la Autoridad Aeronáutica Panameña. Esta colaboración resultó en una calificación del 85% en la última Auditoría USOAP, destacando el compromiso con la mejora continua y el fortalecimiento de la seguridad en la aviación de la región.

En cumplimiento de un compromiso adquirido por el Estado colombiano con la OACI, la entidad, a través de los Inspectores IFPDS-MAP, gestionó la publicación de la carta aeronáutica mundial a escala 1:1.000.000. Esta carta facilita la operación segura de las aeronaves en condiciones de vuelo visual dentro del territorio colombiano, contribuyendo a la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas.

Finalmente, se brindó acompañamiento y apoyo técnico en la generación y actualización de los Acuerdos Operacionales SAR (Búsqueda y Salvamento) con los estados adyacentes, asignando áreas y organismos responsables para actuar ante eventuales accidentes de aviación. Estos acuerdos son esenciales para mejorar la coordinación y respuesta ante situaciones de emergencia, garantizando una respuesta más rápida y eficaz en la región.

2.58. FORO MUNDIAL DE FACILITACIÓN 2024

En el marco del Año Mundial de la Facilitación en la Aviación, se organizó con éxito el Foro Mundial de Facilitación 2024, llevado a cabo en Colombia como país anfitrión, en colaboración con la OACI. Este evento contó con la participación de 200 asistentes provenientes de 42 países, incluyendo representantes de organizaciones internacionales, aerolíneas, aeropuertos, así como autoridades migratorias, aduaneras, policiales y de salud pública. Durante el foro, se analizó en profundidad la regulación del Anexo 9 de Facilitación y su implementación efectiva.

Entre los principales temas tratados se destacaron:

- **Desafíos y oportunidades** asociados con la colaboración regional y la coordinación interinstitucional a nivel nacional, con el fin de mejorar la conectividad aérea.
- La **importancia de que los Estados continúen adoptando medidas** para optimizar la eficacia y eficiencia de los procedimientos de control aduanero, promoviendo la cooperación internacional en el ámbito de la facilitación. Esto permitiría mejorar la experiencia de los pasajeros, involucrando a las partes interesadas tanto nacionales como regionales.

INFORME DE GESTIÓN

- **Beneficios del intercambio y análisis de datos de pasajeros**, y cómo la digitalización de esta información puede transformar los procesos de facilitación, mejorando la eficiencia y seguridad en el futuro.
- La **importancia de fortalecer las capacidades de intercambio de datos** entre el gobierno y el sector privado, lo que facilita la movilidad de los pasajeros sin interrupciones, y optimiza la experiencia de viaje sin contacto físico.
- **Atención a los familiares de las víctimas de accidentes aéreos**, garantizando un enfoque humanitario y de apoyo, mientras se asegura el transporte seguro y rápido de la carga en estricta armonía con todos los procesos de seguridad en la aviación civil.

Este foro no solo promovió la discusión sobre los desafíos actuales de la facilitación, sino que también proporcionó una plataforma para fortalecer la cooperación internacional, mejorar la conectividad y garantizar un entorno seguro y eficiente para los pasajeros a nivel global.

2.59. PREPARACIÓN AUDITORIA USAP

La Autoridad se encuentra en proceso de preparación para afrontar la auditoría USAP (Universal Security Audit Programme), asegurando la adopción e implementación de las Enmiendas 17 y 18 del Anexo 17 de la OACI. Este esfuerzo contribuye a fortalecer la protección de pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeródromos, personal en tierra y usuarios aeroportuarios, así como a la seguridad de las aeronaves y demás partes interesadas, frente a actos de interferencia ilícita. El objetivo es promover la seguridad, regularidad y eficiencia en los vuelos, alineándose con los más altos estándares internacionales de seguridad en la aviación civil.

2.60. PREPARACIÓN AUDITORIA USOAP

Se han logrado avances significativos en la compilación de autoevaluaciones (self-assessment) de las Preguntas de Protocolo (PQs) que componen el programa USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme), abarcando todas las áreas clave: LEG, PEL, OPS, AIR, ANS y AGA. Este trabajo preparatorio permite a la entidad estar lista para recibir las auditorías USOAP previstas para el año 2025, asegurando el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad operacional y supervisión aeronáutica.

2.61. REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA EN CONCORDANCIA CON LA REGLAMENTACIÓN MUNDIAL

Durante los últimos años, se logró avanzar significativamente en la gestión y actualización de diferentes reglamentos aeronáuticos, alineándolos con los estándares internacionales. A continuación, se detallan los logros más relevantes:

Año 2023:

- **RAC 65:** Licencias para el personal aeronáutico diferente de la tripulación de vuelo.
- **RAC 210:** Telecomunicaciones aeronáuticas.
- **RAC 100:** Operación de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).
- **RAC 212:** Servicio de Búsqueda y Salvamento.
- **RAC 5:** Medidas especiales para facilitar la conectividad aérea en lugares donde haya sido afectada la conectividad terrestre.

INFORME DE GESTIÓN

- **RAC 6:** Actividades de Aeronáutica Civil diferentes de los Servicios Aéreos Comerciales.
- **RAC 91:** Reglas Generales de Vuelo y Operación en relación con la instalación y operación de equipos ADS-B en aeronaves.
- **RAC 119:** Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos.
- **RAC 121:** Requisitos de Operación – Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares.
- **RAC 135:** Requisitos de Operación – Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares.
- **RAC 138:** Requisitos de operación para trabajos aéreos especiales, diferentes de la aviación agrícola.
- **RAC 145:** Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas.
- Manual de Trámites para Actividades de Aeronáutica Civil - Servicios Aéreos Comerciales.

Resoluciones emitidas:

- **Resolución 00839 (28 de marzo de 2019):** Reglamenta la ejecución de operaciones especiales hacia y desde lugares o regiones del país con afectación en la conectividad terrestre.
- **Resolución 01668 (19 de agosto de 2023):** Determina rutas sociales a la empresa SATENA S.A., a la luz de la Ley 2294 del 19 de mayo de 2023.

Año 2024:

- **RAC 65:** Licencias al personal aeronáutico diferente a la tripulación de vuelo – Enmienda.
- **RAC 5:** Medidas especiales para facilitar la conectividad aérea en lugares afectada por la conectividad terrestre – Enmienda.
- **RAC 219:** Gestión de Seguridad Operacional y otros RAC – Enmienda.
- **RAC 121:** Requisitos de Operación – Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares – Enmienda.
- **RAC 14:** Se clasifica como internacional el aeropuerto El Alcaraván, que sirve a la ciudad de El Yopal – Enmienda.
- **RAC 216:** Normas Ambientales para la Aviación Civil – Se adicionan definiciones a la norma y Apéndice 10 – Enmienda.
- **RAC 100:** Reglamentación para la operación de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) – Enmienda.

Año 2025:

- **RAC 65:** Licencias al personal aeronáutico diferente a la tripulación de vuelo – Enmienda.

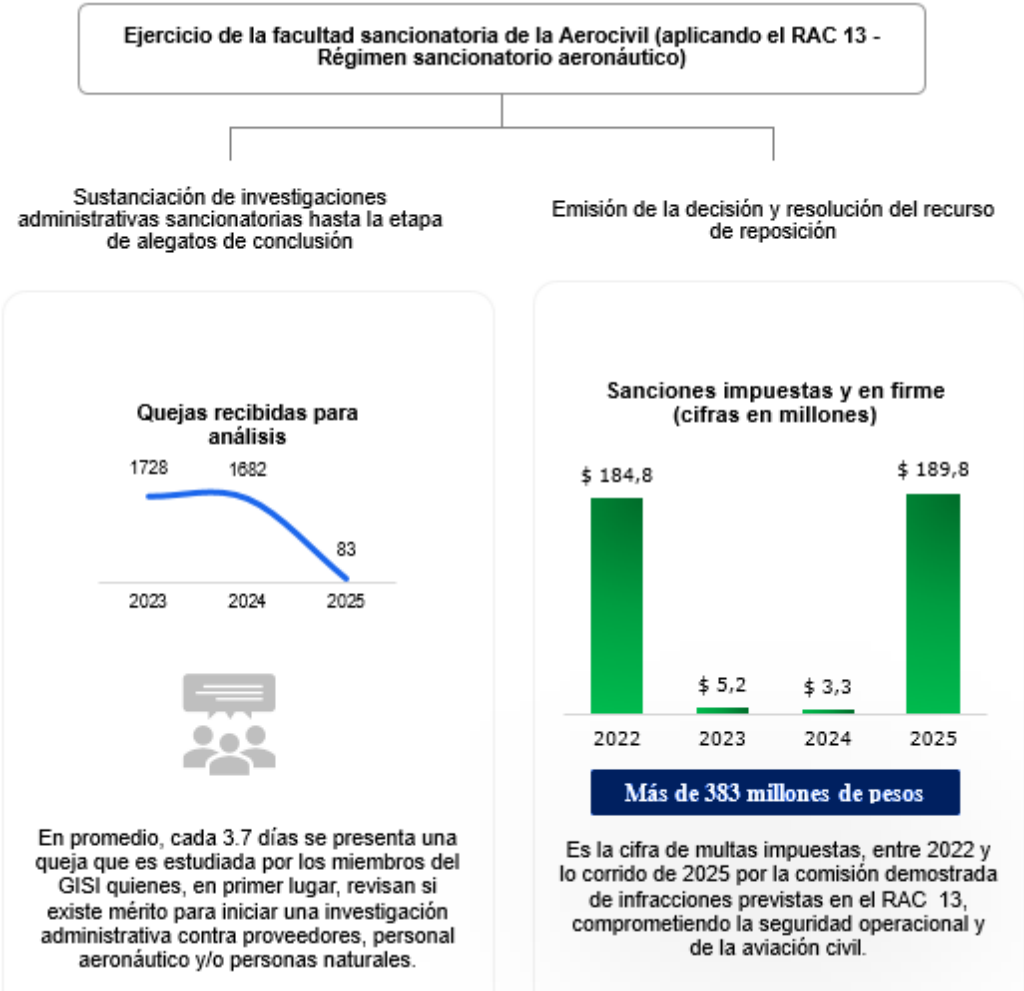
Este proceso de actualización y emisión de normativas contribuye al alineamiento de Colombia con las mejores prácticas internacionales en materia de seguridad, operación y sostenibilidad de la aviación civil.

INFORME DE GESTIÓN

2.62. EJERCICIO DE LA FACULTAD SANCIONATORIA

A través de la facultad sancionatoria se logró:

Gráfico 22. Aplicación del RAC 13 – Régimen Sancionatorio Aeronáutico



INFORME DE GESTIÓN

Aéreos Especiales Diferentes de la Aviación Agrícola", logrando la certificación de un proveedor en esta última.

Estas actualizaciones normativas han permitido mejorar los estándares de seguridad operacional en las actividades de mantenimiento de la industria aeronáutica colombiana.

En 2024, se emitió el primer reglamento aeronáutico sobre aviación no tripulada, con el objetivo de fomentar el crecimiento de la industria y facilitar la integración de la aviación no tripulada en el ecosistema aeronáutico del país.

2.64. PROYECTO DE MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO - TOLÚ-SUCRE

El **proyecto de mejoramiento y construcción** de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias del **Aeropuerto Golfo de Morrosquillo** se encuentra en ejecución desde el **22 de enero de 2024**, dividido en dos hitos:

- **Hito 1:** Se ha avanzado en la **rehabilitación, mejoramiento y ampliación de la pista** entre el K0+150 y K1+350, con un total de 1200 metros lineales y 16 metros de ancho. En este tramo, se ha instalado **concreto hidráulico** en 48,1 metros (K0+150 a K0+198.1), alcanzando un avance del 38%. Además, se han colocado **88 losas de concreto** para la plataforma de viraje en la cabecera 17. También se completó la **excavación de la calle de rodaje Bravo** y la instalación de la primera capa de **subbase granular**.
- **Hito 2:** Se han realizado **excavaciones** para la conformación de la estructura de pavimento entre K2+350 y K1+580 (45 metros de ancho). Las **capas de renivelación** y la **subbase granular** de 30 cm han sido aplicadas en un 100%, mientras que la **base granular** (57 cm de espesor) ha avanzado un 33%.

El avance total del proyecto es del **13.76%**.

2.65. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA - AEROPUERTO DE TOLÚ

Desde el **5 de junio de 2024**, se ejecutan proyectos de mantenimiento tanto en el **lado aire** como en el **lado tierra** del **Aeropuerto de Tolú**:

- **Lado aire:** Se han realizado actividades de **rocería, limpieza de franjas de seguridad, poda de arbustos**, y reacondicionamiento de canales. El avance general del proyecto es del **48%**.
- **Lado tierra:** Se han instalado **acabados**, realizado **reemplazo de cubierta**, y efectuado mantenimiento en instalaciones eléctricas, redes hidro-sanitarias y baterías sanitarias. También se ha trabajado en la **reconformación del pavimento en adoquín y señalización horizontal** del parqueadero. El avance es del **71%**.

2.66. CONSULTORÍA PARA LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO

Desde el **6 de junio de 2024**, se lleva a cabo la **consultoría para la estructuración integral** de la construcción de nueva infraestructura en el **Aeropuerto Golfo de Morrosquillo**, abarcando tanto el lado aire como el lado tierra. Las actividades realizadas incluyen **revisión de información existente, gestión jurídica, administrativa, predial, social, ambiental**

INFORME DE GESTIÓN

y de riesgo, levantamiento topográfico, y diseños de infraestructura lado aire. El avance general de este proyecto es del **42%**.

Retos del Proyecto:

- **Comunicación constante con la comunidad** para atender oportunamente los requerimientos de los interesados.
- **Cumplimiento de actividades ambientales y arqueológicas** según la licencia ambiental del aeropuerto.
- **Seguimiento a la logística de transporte** de material pétreo y asfáltico al sitio del proyecto.

2.67. AEROPUERTO REYES MURILLO – NUQUÍ

Se completó la **ampliación de la pista** del **Aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí** (Chocó), aumentando el ancho de la pista de **15 a 23 metros** y su longitud de **1200 a 1340 metros**. Las obras también incluyeron la adecuación de las franjas de la pista, permitiendo la operación de aeronaves ATR-42. Actualmente, el proyecto se encuentra **terminado** y en **etapa de liquidación**, lo que ha facilitado un aumento en las operaciones de carga y pasajeros, impulsando también el turismo en la región.

2.68. OBRAS DE MEJORAMIENTO - AEROPUERTO SANTA ANA DE CARTAGO

Se continúa con el **Convenio Interadministrativo** entre la **Aerocivil** y el **Aeropuerto Santa Ana de Cartago**, enfocado en la **rehabilitación, mejoramiento y ampliación** de la infraestructura. Las actividades incluyen:

- **Rehabilitación de la pista 01/19**, extendiéndola a **2090 metros de largo y 45 metros de ancho**, con una franja adicional de **2205 metros por 150 metros**.
- **Rehabilitación de la calle de rodaje Alfa** y **adecuación de vías internas**.
- **Mantenimiento de la plataforma de parqueo** con **pavimento rígido y demarcación**.
- **Instalación de cerramiento perimetral** con malla eslabonada de 2.5 metros de altura.
- **Mantenimiento de terminal y torre de control**, incluyendo reparación de **carpintería, pintura, instalaciones hidráulicas y eléctricas**.

2.69. OPERACIÓN DE BARRANQUILLA

Modelo planteado: Gerencia integral a través de enfoque predictivo con elementos de enfoque adaptativo (ágil), basada en PMBOK 6, PMBOK 7 y guía ágil del PMI, desarrollando los siguientes artefactos como proyecto pionero para la consolidación de la Oficina de Gestión de Proyectos:

- Acta de constitución del proyecto (Project charter)
- Registro de interesados
- Estructura de desglose de trabajo (EDT)
- Matriz RACI (Responsable, Aprobador, Consultado, Informado)
- Matriz de Riesgos
- Cronograma

INFORME DE GESTIÓN

- **Motivación:** Finalización del contrato de concesión No. 003 de 2015 entre la ANI y el Grupo Aeroportuario del Caribe (GAC S.A.S.), de acuerdo con decisión de laudo proferida por el Tribunal de Arbitramento convocado en Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, del 29 de mayo de 2023. La ANI inició el proceso de reversión a la Aerocivil en marzo de 2024 (6 meses antes de la fecha de entrega prevista).
- **Duración:** Fecha fijada para la reversión del contrato de concesión: 31-ago-2024 a las 23:59 horas.

La planeación de la operación pública del aeropuerto Ernesto Cortissoz, a cargo de la Aerocivil, inició en el mes de marzo de 2024, firmando acta de constitución del proyecto el 29-may-2024. Se asumió la operación pública desde las 00:00 horas del 1-sep-2024, con horizonte de planificación hasta el 31-jul-2026 (fin del actual periodo de gobierno).

- **Estrategia:** El Plan de Adquisiciones, componente del Plan de Gerencia Integral del Proyecto, se planteó para asumir inicialmente parte de la operación y el mantenimiento mediante contratación de mínima y menor cuantía a través de la Regional Norte de la Aerocivil; en tanto se gestionaron las vigencias futuras 2024-2025 para que los contratos de nivel central empalmaran temporalmente y poder iniciar las intervenciones que permitieran desarrollar actividades de mejoramiento y culminación de obras inconclusas que se recibieron del fallido contrato de concesión. Otros gastos de funcionamiento (personal y contratos de administración) y de operación fueron asumidos mediante contratación del nivel central.
 - 244 nuevos empleos: 110 equipo Aerocivil + 134 personal adicional (contratos de operación y mantenimiento).
 - 20 contratos priorizados a través de la Regional Norte de Aerocivil (vigencia 2024).
 - 7 adiciones a contratos de nivel central (2024-2025).
 - 3 contratos de operación (con VF).
 - 3 contratos de mantenimiento, mejoramiento y modernización (con VF), incluyendo su respectiva Interventoría.
- **Objetivo fijado:** Garantizar, por parte de Aerocivil, la continuidad, operación y mantenimiento del servicio público de transporte de pasajeros y carga del aeropuerto Ernesto Cortissoz, que sirve a la ciudad de Barranquilla, fruto de la reversión y transferencia de la infraestructura y operación del concesionario GAC SAS a Aerocivil, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- **Presupuesto:** La Entidad previó una inversión de **\$ 149.673** millones de pesos para asumir los gastos de funcionamiento, operación, mantenimiento y mejoramiento.
- **Resultados:** Operación exitosa del aeropuerto a cargo de la Aeronáutica Civil, sin interrupción en la prestación del servicio y con importantes mejoras en obras de bajo costo y alto impacto realizadas en la vigencia 2024 a través de la Regional Norte de la entidad. Actualmente (vigencia 2025), se encuentran en proceso de adjudicación los contratos de mantenimiento y mejoramiento por nivel central que permitirán la culminación de las obras priorizadas.

INFORME DE GESTIÓN

- Las cifras de demanda de transporte aéreo en la terminal, con corte al 31-dic-2024, respaldan el éxito de la operación pública a cargo de la Aerocivil, observando siempre un crecimiento tendencial en los últimos años; superando los 3 millones de pasajeros (entre nacional e internacional), sin ningún contratiempo en la prestación del servicio.
- Se han desarrollado con éxito diversos eventos del ámbito deportivo (partidos de clasificación al mundial de fútbol de mayores 2026) y cultural (conciertos masivos, carnaval de Barranquilla 2025), entre otros; en los que el aeropuerto ha estado a la altura de las necesidades, sin generarse interrupciones en la prestación del servicio o contratiempos en su operación.

Gráfico 23. Dash board Operación Barranquilla



Fuente: Elaboración Propia

2.70. AEROPUERTOS SOCIALES

AEROCIVIL es una entidad técnica especializada adscrita al Ministerio de Transporte, con el objetivo de garantizar el desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo en Colombia, bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Su labor se alinea con las políticas, planes y programas gubernamentales en materia económico-social y de relaciones internacionales, contribuyendo al crecimiento del transporte aéreo en el país.

El transporte aéreo es de gran importancia para las comunidades alejadas de los centros de consumo y producción, donde a menudo es el único medio de acceso. Según datos de AEROCIVIL, existen **182 aeródromos públicos** de propiedad de entidades territoriales, ubicados en **114 municipios** de **28 departamentos**. La mayoría de estos aeródromos presentan operaciones esporádicas o periódicas y carecen de la aplicación adecuada de las normas mínimas de seguridad operacional.

En este contexto, AEROCIVIL ha identificado algunos aeródromos y los ha clasificado como **servicios aéreos esenciales (SAE)**, con carácter de servicio público. Estos aeródromos son fundamentales para el desarrollo y mejora de la calidad de vida de las poblaciones más apartadas y vulnerables del país.

INFORME DE GESTIÓN

A través del **Programa de Aeródromos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES)**, en el marco del **Plan Nacional de Desarrollo (2022-2026)**, titulado “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, AEROCIVIL busca lograr un país socialmente conectado, desarrollado de manera sostenible y equitativa. Esto se realiza mediante una política pública que articula los servicios prestados en las regiones con la infraestructura disponible, promoviendo el trabajo conjunto entre el Estado, AEROCIVIL y las entidades territoriales para reducir las brechas socioeconómicas entre las regiones apartadas.

En línea con este objetivo, se creó un área específica **dentro de AEROCIVIL**, encargada de gestionar los aeropuertos de servicios aéreos esenciales, en la **Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias**. Esta área también coordina con las entidades territoriales, que son propietarias y operadoras de estos aeródromos.

Para la vigencia fiscal de **2023**, AEROCIVIL, en ejercicio de las facultades otorgadas por el **artículo 103 de la Ley 1955 de 2019** y la **Ley 2294 de 2023**, avanzó en el desarrollo de obras de mejoramiento en **siete aeropuertos** pertenecientes a entes territoriales: **Araracuara** (Caquetá), **Bahía Solano** y **Bajo Baudó** (Chocó), **Barrancominas** (Guainía), **Primavera** y **Cumaribo** (Vichada), y **Magüi Payán** (Nariño).

Para llevar a cabo estas intervenciones, AEROCIVIL suscribió un convenio con el **Ejército Nacional**, a través del **Comando de Ingenieros – COING**, que proporciona la maquinaria y mano de obra necesarias. Además, se firmó un contrato interadministrativo con **Enterritorio**, quien actúa como **Gerente Integral y Operador Logístico**, encargado de la proveeduría de materiales e insumos y su transporte hacia estos sitios remotos.

Adicionalmente, se brinda **asistencia técnica a las entidades territoriales**, consistente en la elaboración de un **documento de planificación** que incluye estudios, diseños a fase 3 y presupuesto, con el fin de que las entidades puedan buscar financiación para ejecutar las intervenciones propuestas. Como parte del programa **ASAES**, se realizaron **24 socializaciones** para presentar los resultados de las asistencias técnicas llevadas a cabo por AEROCIVIL en **24 aeródromos** priorizados dentro del programa.

2.71. TORRE DE POPAYÁN

El proyecto de construcción de la Torre de Control del Aeropuerto Guillermo León Valencia – contrato es clave para la modernización de la infraestructura aeroportuaria de Popayán. A la fecha, se han registrado importantes avances como son la fabricación de la estructura metálica para la fachada en alucobond, la instalación de tuberías EMT para redes de voz, datos y detección de incendios, ejecución de obras civiles y acabados de forma que la estructura de la torre ya se encuentra en el piso ocho (8) fundido y en ensamble de la estructura metálica para el fanal, de forma tal que el avance físico es del 72% y financiero del 66%.

Lo que sigue es la integración de los sistemas multidisciplinarios, la finalización de la cubierta con placa de concreto impermeabilizado, la culminación de la red interna contra incendios y la instalación del Ascensor.

2.72. NUEVO TERMINAL DE PROVIDENCIA

El proyecto de construcción de la **nueva terminal aérea** del **Aeropuerto El Embrujo de Providencia** fue ejecutado mediante el **contrato interadministrativo 21000276 H3 de 2020**

INFORME DE GESTIÓN

con **FINDETER**, cuyo objetivo fue prestar **Asistencia Técnica y Administración de Recursos** a AEROCIVIL para desarrollar la terminal, la plataforma y la infraestructura conexas, incluida la interventoría. Este proyecto culminó el **28 de febrero de 2024**, y la nueva terminal se encuentra en **operaciones desde marzo de 2024**.

2.73. TORRE DE CONTROL DE PROVIDENCIA

El **Contrato Interadministrativo 22000304 H3 de 2022** tiene como objeto la asistencia técnica y la administración de recursos a AEROCIVIL para el desarrollo de la **construcción de la Torre de Control y obras conexas** del **Aeropuerto El Embrujo de Providencia**. Este contrato culminó parcialmente el **31 de diciembre de 2023**, logrando completar al 100% los estudios y diseños. Actualmente, el proyecto se encuentra en ejecución a través de un patrimonio autónomo, con un avance físico del **24%**.

Retos: El principal desafío está relacionado con el **transporte de materiales** hacia la isla, así como con la implementación de los compromisos establecidos en la **Consulta Previa** exigida por la **Sentencia T-333** de la Corte Constitucional. Para avanzar en estos compromisos, se requiere suscribir un **nuevo contrato interadministrativo con FINDETER**. Este contrato tiene como objetivo la asistencia técnica integral y la administración de recursos necesarios para **optimizar la nueva torre de control y sus obras conexas**, garantizando el cumplimiento de los acuerdos establecidos en la consulta previa y atendiendo los requerimientos técnicos para asegurar la correcta operación de la torre.

Consulta Previa: En cumplimiento de la **Sentencia T-333 de 2022** relacionada con el proyecto de la nueva torre de control y obras conexas del **Aeropuerto El Embrujo** de Providencia, y según el procedimiento definido por la **Dirección de la Autoridad Nacional de Consulta Previa (DANCP)** del **Ministerio del Interior**, se llevaron a cabo diversas actividades consultivas. Estas incluyeron **recorridos con la comunidad** (a través de un comité de verificación) por las distintas áreas del aeropuerto para identificar las intervenciones necesarias y los aspectos a mejorar en la nueva terminal.

Además, se apoyó la construcción de la **“Matriz de Providencia para el Sector Transporte”**, que permitió identificar los impactos económicos, sociales y ambientales derivados del proyecto. Esta matriz fue enviada al **Ministerio del Interior** para su validación y análisis por parte de las entidades del sector transporte.

Se organizaron también **mesas de trabajo** para definir las competencias de AEROCIVIL respecto a los impactos identificados. Una vez establecidas las competencias, se procedió con sesiones de trabajo para **definir acuerdos** con la comunidad, llevándose a cabo en dos sesiones clave: **7 de junio de 2024** y **18 de octubre de 2024**. Durante estas sesiones, se definieron nueve acuerdos que abarcan diversas acciones para mitigar los impactos del proyecto.

Finalmente, el **31 de octubre de 2024**, se protocolizaron los acuerdos alcanzados con la comunidad, y actualmente se encuentran en etapa de **implementación y seguimiento**.

INFORME DE GESTIÓN

2.74. AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA DE SAN ANDRÉS

2.74.1. Mantenimiento lado tierra y lado aire

El proyecto de mantenimiento del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés se encuentra en ejecución desde el 5 de mayo de 2023, tiene un avance cercano al 97% y finalizará el 31 de marzo de 2025.

Dentro de la ejecución de este contrato se han realizado intervenciones en mantenimiento correctivo de las baterías sanitarias, mantenimiento de los aires acondicionados, pintura de áreas internas y fachadas, limpieza profunda de la infraestructura, se ha garantizado el uso permanente de las escaleras eléctricas. Con las labores ejecutadas se han recuperado las condiciones de confort al usuario y funcionalidad de la terminal aérea.

En cuanto al lado aire, se ha mantenido la capacidad operacional, para la llegada y salida de aeronaves nacionales e internacionales, cumpliendo los estándares normativos de seguridad operacional contemplados en los reglamentos aeronáuticos de Colombia mediante actividades ejecutadas en las pistas, calles de rodaje, plataformas, franjas de pistas y cerramientos.

2.74.2. Terminación de la Torre de Control

En diciembre de 2025, se adjudicó el proyecto para la finalización de la Torre de Control del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla. Este proyecto ya está en ejecución, en la fase de apropiación de estudios. La obra contribuirá significativamente a mejorar la capacidad operativa y la seguridad del aeropuerto, permitiendo una mejor gestión del tráfico aéreo y mejorando la eficiencia de las operaciones.

Logros:

- La adjudicación del proyecto marca un avance crucial en la modernización de la infraestructura aeroportuaria, lo que beneficiará tanto a los pasajeros como a las aerolíneas que operan en el aeropuerto.
- El proyecto está alineado con los estándares nacionales e internacionales, lo que garantizará una infraestructura moderna y adaptada a los nuevos retos del sector aeronáutico.

Retos: El principal desafío será establecer estrategias efectivas para ampliar y actualizar la infraestructura del aeropuerto, incluyendo la expansión de la terminal, plataforma y servicios de salvamento y extinción de incendios. Estas intervenciones buscan atender las crecientes necesidades del sector y mejorar la capacidad operativa en línea con las demandas proyectadas para el futuro.

2.74.3. Sala VIP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andres

Con el objetivo de ofrecer a los pasajeros una experiencia más confortable y memorable, se realizaron varias mejoras en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla, destacando la inauguración de una nueva Sala VIP.

INFORME DE GESTIÓN

Logros:

- En julio de 2023, se instaló y entregó al servicio una moderna y confortable Sala VIP, con capacidad para aproximadamente 70 pasajeros. Esta sala está equipada con un servicio de bar, estaciones de carga para dispositivos electrónicos y acceso directo al abordaje, brindando un entorno cómodo y exclusivo para los viajeros.
- Además de la Sala VIP, se implementaron otras acciones diseñadas para mejorar la experiencia de los usuarios, ¡como el mural “*Traveling to the Deep Blue! Beautiful San Andrés*”, pintado por un artista local en el Aeropuerto de San Andrés. Esta acción no solo embellece el lugar, sino que también ofrece a los viajeros una representación artística única del destino.

2.74.4. Predio Garden

El Plan Maestro del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, aprobado por la Resolución No. 02662 del 5 de septiembre de 2017, prevé la expansión de la terminal de pasajeros para atender la creciente demanda y las limitaciones de espacio tanto en el lado aire como en el lado tierra. En este contexto, el predio “Garden” se ha identificado como la ubicación ideal para la expansión de las instalaciones del aeropuerto.

Logros:

- En junio de 2024, se recomendó la adquisición del predio “Garden” en base a un análisis técnico detallado, que destacó su idoneidad para la expansión integral de la terminal y la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Este paso es fundamental para garantizar que las operaciones del aeropuerto se adapten al crecimiento futuro y a las necesidades operativas de la Fuerza Aérea.
- En julio de 2024, el Comité Predial recomendó formalmente la adquisición del predio, en virtud de un informe de avalúo realizado por la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y validado por el IGAC, que establece la viabilidad de la compra.
- En diciembre de 2024, se suscribió la promesa de compraventa con la Fuerza Aeroespacial Colombiana, lo que permitió avanzar en el proceso de adquisición del terreno.
- En enero de 2025, se procedió con la protocolización de la escritura pública de compraventa, lo que consolidó oficialmente la adquisición del predio y abrió la puerta para la implementación de las obras de expansión según lo previsto en el Plan Maestro.

Retos: La principal dificultad en este proceso ha sido la resolución de las diferencias en las áreas del terreno, las cuales fueron objeto de análisis y aclaración con la Fuerza Aeroespacial Colombiana. Sin embargo, la adquisición del predio constituye un paso fundamental para asegurar la expansión del aeropuerto, permitiendo que se ajusten las operaciones a las necesidades de crecimiento proyectadas hasta el año 2046.

2.75. AEROPUERTO DE TIBÚ NORTE DE SANTANDER

Tras la declaración de la **conmoción interior en el Catatumbo**, se realizó una visita de inspección por parte del equipo de **Infraestructura** al aeródromo de Tibú, que, según los

INFORME DE GESTIÓN

registros de AEROCIVIL, figuraba como propiedad de **ECOPETROL**. Sin embargo, durante la visita se verificó que, en diciembre de **2024**, **ECOPETROL** había transferido la propiedad del aeródromo a **CISA**, y a su vez, **CISA** lo transfirió de manera gratuita al **Municipio de Tibú**.

Con esta nueva realidad, se iniciaron las gestiones necesarias para que el aeródromo fuera inscrito en el **registro aeronáutico** como propiedad del **municipio de Tibú**, y para que la **explotación del aeródromo** fuera entregada a **AEROCIVIL**. Estas acciones tienen como objetivo regularizar la situación jurídica del aeródromo y garantizar su adecuado funcionamiento bajo la supervisión de AEROCIVIL.

Durante la visita, se realizó un **reconocimiento exhaustivo** de la infraestructura existente en el aeródromo, lo que permitió identificar las **intervenciones iniciales necesarias** para ponerlo en operación con las debidas **condiciones de seguridad operacional**. Actualmente, se están adelantando los **documentos precontractuales** para iniciar las obras correspondientes que permitan cumplir con los estándares exigidos.

Asimismo, se coordinó con el **Ejército Nacional**, quien se encargará de realizar el **cerramiento del perímetro** del aeródromo, como parte de las medidas de **seguridad** que se requieren para su operación. Este cerramiento será fundamental para garantizar la seguridad del espacio aéreo y las instalaciones, y asegurar que el aeródromo cumpla con las normativas internacionales de seguridad en la aviación.

Con estas acciones, AEROCIVIL avanza en la recuperación de la infraestructura aeroportuaria del Catatumbo, promoviendo la **seguridad operacional** y la **sostenibilidad** de las operaciones aéreas en la región, con el compromiso de mejorar la conectividad y la infraestructura en zonas clave para el desarrollo del país.

2.76. POLÍTICA DE MANTENIMIENTO LADO AIRE Y LADO TIERRA

La **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)** tiene bajo su responsabilidad la misión de garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, contribuyendo al transporte intermodal y a la competitividad del país.

Uno de los objetivos fundamentales de Aerocivil es asegurar el funcionamiento continuo de toda la infraestructura correspondiente al lado aire y lado tierra de los aeropuertos bajo su gestión. Este compromiso busca brindar servicios 100% seguros y efectivos, como parte de las medidas preventivas y correctivas para garantizar la seguridad de la infraestructura aeroportuaria. Esto asegura un flujo seguro y ordenado de los usuarios y funcionarios, y garantiza la prestación y operación del servicio aeroportuario, en cumplimiento de la normativa vigente, especialmente lo estipulado en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y la Ley 336 de 1996, que establece las prioridades en la seguridad del sector.

Normativa aplicable:

- *Artículo 2 de la Ley 1326 de 1998:* La seguridad, especialmente la protección de los usuarios es una prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

INFORME DE GESTIÓN

- *Artículo 3 de la Ley 3083 de 2007:* La regulación del transporte público exige y verifica las condiciones de seguridad y accesibilidad para garantizar una eficiente prestación del servicio, con énfasis en el transporte masivo.

Para cumplir con los estándares de seguridad operacional y alineado con las políticas del Plan de Acción de la entidad, se lleva a cabo el mantenimiento adecuado de las pistas, plataformas y calles de rodaje, con el fin de mejorar las condiciones de la infraestructura para las operaciones de aterrizaje y despegue, según las disposiciones establecidas en el **RAC 14**.

Este esfuerzo también se extiende a la infraestructura de las terminales aeroportuarias, asegurando que pasajeros, trabajadores y demás usuarios circulen o permanezcan en un entorno seguro y confortable.

En este contexto, **Aerocivil, a través de la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (DIAA)**, ha gestionado la estructuración, evaluación, adjudicación y puesta en marcha de contratos de mantenimiento tanto para el lado aire (LA) como para el lado tierra (LT) en los siguientes aeropuertos:

- Aeropuerto El Dorado, Bogotá D.C. (Mantenimiento Lado Aire y Ayudas Visuales)
- Aeropuerto Simón Bolívar, Santa Marta, Magdalena
- Aeropuerto Camilo Daza, Cúcuta, Norte de Santander
- Aeropuerto Alfonso López Pumarejo, Valledupar, Cesar
- Aeropuertos de San Andrés y Providencia
- Aeropuerto El Edén, Armenia, Quindío
- Aeropuerto Antonio Nariño, Pasto, Nariño
- Aeropuerto Vanguardia, Villavicencio
- Aeropuerto Golfo de Morrosquillo, Tolú, Sucre
- Aeropuerto El Alcaraván, Yopal, Casanare
- Aeropuerto Benito Salas, Neiva, Huila
- Aeropuerto Contador, Pitalito, Huila
- Aeropuerto Perales, Ibagué, Tolima
- Aeropuerto Tres de Mayo, Puerto Asís, Putumayo
- Aeropuerto Gustavo Artunduaga, Florencia, Caquetá
- Aeropuerto San Luis de Ipiales, Nariño
- Aeropuerto Vásquez Cobo, Leticia
- Aeropuerto Internacional Ernesto Cortisoz, Barranquilla, Atlántico

Estos contratos, gestionados bajo la modalidad de *Vigencias Futuras*, han asegurado la continuidad del servicio de mantenimiento. Además, las Direcciones Regionales continúan llevando a cabo actividades de mantenimiento en otros aeropuertos a cargo de **Aerocivil** en las áreas no concesionadas.

2.77. REGULARIZACIÓN DE CONTRATOS DE OBRA COMPLEJOS

Continuación se relacionan los contratos que al inicio de la gestión se encontraban sin terminar o con presuntos incumplimientos:

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 16. Regularización de contratos complejos

No.	Contrato	Objeto	Estado y Plan de Regularización
1	18001550 H3	Estudios y diseños, demolición y construcción terminal de Puerto Carreño	Acta de recibo firmada el 27 de noviembre de 2023, sin la interventoría. Resolución 02788 expedida el 20 de diciembre de 2023, pagando vigencia expirada. En trámite: suscripción del acta de liquidación.
2	18001562 L2 H4	Torre Popayán	Incumplimiento parcial y definitivo declarado el 26 de julio de 2023 (Resolución 1483). Se confirmó el 1 de septiembre de 2023 (Resolución 1777). Contrato de obra 22001448 H4 firmado el 15 de mayo de 2023. Informe de patología recibido el 2 de noviembre de 2023. Resolución de incumplimiento en revisión. Suspensión hasta el 3 de abril de 2024.
3	18001727 H3	Estudios, diseños y mejoramiento de Terminal en Villavicencio	Incumplimiento de compromisos por parte del contratista de obra e interventoría. Acción judicial para demandar compromisos del acta de liquidación.
4	19001312 H4	Pista Riohacha	Acta de recibo enviada al contratista el 27 de diciembre de 2023. Acta de liquidación bilateral enviada el 21 de febrero de 2024. Solicitud de liquidación judicial enviada el 29 de febrero de 2024. Conciliación solicitada por el contratista en febrero de 2025, en revisión.
5	19001314 H4	Torre de San Andrés	Diligencia de toma de posesión realizada en marzo de 2023. Acta de recibo definitivo firmada el 8 de junio de 2023. Actuación sancionatoria: incumplimiento declarado el 30 de noviembre de 2023, confirmado el 28 de diciembre de 2023. Liquidación en trámite.
6	19001315 H4	Pista Pasto	Acta de recibo definitivo firmada el 11 de septiembre de 2023. Actividades pendientes con fecha de finalización prevista para el 30 de noviembre de 2023. Acta de liquidación en elaboración.
7	20001073 H4	Pista Cravo Norte	Multa ratificada el 5 de octubre de 2022. Audiencia de siniestro de anticipo el 17 de octubre de 2023. Resolución de incumplimiento total el 5 de julio de 2024. Resolución de confirmación el 5 de septiembre de 2024. En estudio la conciliación solicitada.
8	20001089 B H4	Pista Nuquí	Plazo de ejecución finalizado el 30 de noviembre de 2023. Acta de liquidación en elaboración.
9	2000199 H4	Base SEI Villavicencio	Resolución 2829 de terminación unilateral anticipada el 22 de diciembre de 2023. Recurso de reposición presentado el 9 de enero de 2024. Acta de liquidación en elaboración.
10	20001200 H4	Torre Villavicencio - CGAV	Toma de posesión realizada en marzo de 2023. Acta de recibo definitivo firmada el 26 de mayo de 2023. Informe de incumplimiento radicado en noviembre de 2023. Resolución de incumplimiento total emitida en diciembre de 2024. Solicitudes de conciliación en revisión.
11	21001048 H4	Pista Puerto Carreño	Toma de posesión realizada en abril de 2023. Audiencia de incumplimiento suspendida en octubre de 2023. Demanda presentada en diciembre de 2023. Resoluciones de incumplimiento parcial en agosto y octubre de 2024. Conciliación en estudio.

INFORME DE GESTIÓN

No.	Contrato	Objeto	Estado y Plan de Regularización
12	22000304 H3	Torre Providencia	Aprobación de consulta previa en noviembre de 2023. Modificación de forma de pago en diciembre de 2023. Acta de liquidación en elaboración, resolución de vigencia fenecida pendiente.
13	23001109 H4	Base SEI, terminal e infraestructura complementaria Hacaritama	Cambio menor aprobado en el Plan de Manejo Ambiental. En proceso de construcción. Etapa de revisión de estudios y diseños finalizada en noviembre de 2024. Socialización en curso.
14	23001138 H4	Franjas de Seguridad Pista de Pasto	Prórroga del plazo contractual hasta el 17 de marzo de 2025. Suspensión del contrato del 4 al 9 de marzo de 2025.
15	23001156 H3	Estudios y diseños Lado Aire Villavicencio	En ajustes el formato de solicitud de incumplimiento contractual. Mesa de trabajo citada para revisión de ajustes.
16	23001165 H3 L3	Construcción Base SEI y obras complementarias Cúcuta	Suspensión del contrato prorrogada hasta el 20 de marzo de 2025. Mesas de trabajo citadas para verificar ajustes de diseños. Informe de incumplimiento en ajuste.

Fuente: Secretaría de Servicios Aeroportuarios

2.78. COMITÉ TÉCNICO DE OBRAS INCONCLUSAS

De conformidad con lo señalado en la Ley 2020 de 2020, la Aerocivil, a través del Comité técnico de Obras Inconclusas, tomó la decisión de reportar las obras civiles que no concluyeron de forma satisfactoria y que no prestaron el servicio para el cual fueron contratadas, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2º de la Ley mencionada:

“a) Obra Civil Inconclusa: Construcción, mantenimiento, instalación o realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago, que un (1) año después de vencido el término de liquidación contractual, no haya concluido de manera satisfactoria para el interés general o el definido por la entidad estatal contratante, o no esté prestando el servicio para el cual fue contratada.”

Cuando la obra civil no haya concluido de manera satisfactoria por causas que no sean imputables al contratista, un comité técnico, designado por el representante legal de la entidad contratante, definirá si efectivamente corresponde a una obra civil inconclusa.”

Teniendo en cuenta lo anterior, la entidad realizó el reporte de las siguientes obras inconclusas:

Tabla 17. Detalle de obras reportadas como inconclusas

Nombre de la obra	No. contrato	Contratista
Obras para la construcción para culminar el sistema complementario de las calles de rodaje en el costado occidental del Aeropuerto Internacional El Dorado Fase I.	17000360 H4	CONSORCIO DORADO
Realizar los estudios y diseños, mantenimiento de la pista y mejoramiento de la zona de seguridad y canales del Aeropuerto Bahía Cupica	17001197 H4	CONSORCIO PISTAS 2017

INFORME DE GESTIÓN

Nombre de la obra	No. contrato	Contratista
Construcción de la torre de control del Aeropuerto Guillermo León Valencia De Popayán – Cauca (Vigencias Futuras) "Lote 2"	18001562 L2 H4	CONSORCIO AEREO OBEX EP
Realizar estudios, diseños y construcción de: torre de control, edificio soporte técnico-operativo, vía de acceso y obras complementarias, Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio	20001200 H4	CONSORCIO OBRAS VILLAVICENCIO MI

Fuente: Secretaría de Servicios Aeroportuarios

Por otro lado, el Comité Técnico de Obras Inconclusas de la Entidad recomendó la inclusión en el Registro Nacional de Obras Inconclusas las siguientes obras, para las cuales:

Tabla 18. Obras en el Registro Nacional de Obras Inconclusas

Nombre de la obra	No. contrato	Contratista
Realizar la construcción de la torre de control del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés	19001314 H4	CONSORCIO GUADALUPE
Realizar estudios, diseños, rehabilitación de la infraestructura lado aire y mantenimiento lado aire y lado tierra del Aeropuerto de Puerto Carreño, Vichada	21001048 H4	CONSORCIO CC CARREÑO

Fuente: Secretaría de Servicios Aeroportuarios

2.79. GESTIÓN SOCIAL EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR AEROCIVIL

Se avanzó en la construcción de la **estrategia del Plan Estratégico de Gestión Social de AEROCIVIL**, con el objetivo de fortalecer la relación con las comunidades aledañas a los aeropuertos y promover la sostenibilidad en la operación aeroportuaria. Esto se logró mediante el desarrollo de actividades de **activación social de alto impacto** en los aeropuertos de todas las regionales, promoviendo la integración con la comunidad, la educación aeroportuaria y la **responsabilidad social empresarial**.

Dentro de las actividades realizadas, se destacan: cine foros, jornadas ambientales para la recolección de residuos, jornadas deportivas de patinaje, novenas navideñas, torneos de fútbol, espacios recreativos para niños con discapacidad, actividades para el bienestar emocional y social de los adultos mayores, **aeroferias** de servicios y emprendimientos, entre otras. Estas actividades contaron con la participación de aproximadamente **500 personas** de los entornos de los aeropuertos.

Ilustración 7. Jornadas de responsabilidad social



INFORME DE GESTIÓN



Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

2.79.1. Actividades de Fin de Año - 2024: Tomas Sociales

Al cierre de **fin de año de 2024**, se realizaron seis actividades sociales de gran impacto, denominadas **"TOMAS SOCIALES"**, implementadas en los aeropuertos de **Nuquí, Puerto Carreño, Florencia, Mompox, Paipa y Pasto**. Estas actividades convocaron a cerca de **1,620 personas**, incluyendo la comunidad aeroportuaria, pasajeros y la comunidad circundante.

Ilustración 8. Tomas sociales de los aeropuertos de Aerocivil (2024)



INFORME DE GESTIÓN



Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

1. **El Aeropuerto San Bernardo, Brilla con la Cultura Mompoxina:** Con el propósito de fortalecer los lazos entre AEROCIVIL y las regiones, y acercar a la ciudadanía a la infraestructura aeroportuaria, se llevó a cabo el evento cultural “**El Aeropuerto San Bernardo, brilla con la cultura Mompoxina**”. El evento, enmarcado dentro de la estrategia de **Toma Social de los Aeropuertos**, presentó una amplia agenda cultural que incluyó presentaciones de **grupos folclóricos**, música tradicional, muestras gastronómicas y danza, todo ambientado con una iluminación especial que generó un ambiente cálido y festivo. El evento contó con la participación de **420 invitados**, provenientes de las comunidades cercanas, autoridades locales y representantes de la alcaldía.
2. **Día de la Moda en el Aeropuerto Gustavo Artunduaga:** El **Día de la Moda en el Aeropuerto Gustavo Artunduaga** fue una iniciativa que promovió la inclusión y el compromiso social en el marco del **Gobierno del Cambio**. Bajo el lema “**Hasta que la paz trascienda fronteras**”, el evento sirvió como una vitrina para visibilizar emprendimientos locales, especialmente de comunidades víctimas del conflicto armado, y para enviar un mensaje de paz a través de la moda. Se llevó a cabo una feria de emprendimientos con la participación de **25 marcas**, muchas de ellas formadas por **población víctima del conflicto armado** y **firmitantes de paz**. Este evento, organizado con el apoyo de entidades como la **Agencia para la Reincorporación y la Normalización (ARN)** y la **Alcaldía de Florencia**, logró visibilizar el talento local y fortalecer la relación entre el aeropuerto y la comunidad. **300 personas** participaron activamente en este evento, que promovió la reconciliación y la paz.
3. **Primer Desafío en Bici con AEROCIVIL - Pedaleando en Paipa:** El “**Primer Desafío en Bici con AEROCIVIL – Pedaleando en Paipa**” fue una exitosa iniciativa para promover la **integración comunitaria** en torno al **Aeropuerto Juan José Rondón**. Con la participación de **más de 300 competidores**, este evento deportivo consolidó el aeropuerto como un espacio de encuentro, fomentando la actividad física, la sana competencia y la integración de barrios, veredas y corregimientos. La colaboración

INFORME DE GESTIÓN

con la **Alcaldía de Paipa** y el **Instituto Municipal de Recreación y Deporte (IRD)** garantizó el éxito del evento. Fue una excelente oportunidad para fortalecer los lazos entre la comunidad y el aeropuerto, promoviendo además la **movilidad sostenible**.

4. **Sinfonía en Las Nubes – Aeropuerto Antonio Nariño:** Con el objetivo de posicionar el **Aeropuerto Antonio Nariño** como un escenario para la **transformación social a través de la cultura**, se presentó el evento “**Sinfonía en las Nubes: Un Viaje Musical por Los Andes**”. Durante este evento, se realizaron dos muestras artísticas que reflejaron la **riqueza cultural del suroccidente** del país, con la participación de la **Banda Sinfónica Departamental del Nariño** y **Indoamericanto**, un grupo que ha participado en el Carnaval de Negros y Blancos de San Juan de Pasto. Esta actividad, organizada en colaboración con la **Gobernación de Nariño** y **CorpoCarnaval**, presentó la diversidad cultural de la región y dio la bienvenida a turistas, viajeros y locales.
5. **5K al Aeropuerto Germán Olano de Puerto Carreño - AEROCIVIL 2024:** El evento “**5K al Aeropuerto Germán Olano de Puerto Carreño - AEROCIVIL 2024**” fue diseñado para integrar a las comunidades locales en actividades deportivas y culturales, promoviendo la participación y el tejido social en torno al aeropuerto. Con la colaboración de entidades como la **Alcaldía de Puerto Carreño**, la **Gobernación del Vichada** y las **Fuerzas Armadas**, el evento contó con la participación de **250 personas** y fortaleció los lazos entre la comunidad y las instituciones locales.
6. **Festival de Pesca Artesanal – Un Vuelo sobre la Tradición Nuquiseña:** El **Festival de Pesca Artesanal** realizado en el **aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí** fue una iniciativa para fortalecer el vínculo entre la comunidad local, el aeropuerto y AEROCIVIL. Esta actividad, que contó con la participación de **150 personas**, promovió la integración, el reconocimiento de las tradiciones locales y el fomento de actividades culturales como demostraciones de pesca, gastronomía y arte, contribuyendo al bienestar de la comunidad.

Logros Sociales

Entre los logros sociales destacados se incluyen:

- **Fomento de la integración comunitaria** a través de actividades deportivas, culturales y recreativas.
- **Fortalecimiento de los vínculos entre la comunidad y los aeropuertos**, transformando estos espacios en centros de interacción constante, y no solo puntos de tránsito.
- **Promoción de la participación local**, involucrando a diferentes grupos de la comunidad (barrios, veredas, corregimientos) en actividades que favorecieron el bienestar físico, social y cultural.
- **Posicionamiento de los aeropuertos como centros de encuentro y convivencia**, accesibles y cercanos a la comunidad.
- **Inclusión de la diversidad cultural y social**, garantizando que las actividades reflejaran la pluralidad de la comunidad y promovieran un ambiente de respeto, unidad y reconciliación.

INFORME DE GESTIÓN

- **Promoción de la sostenibilidad y accesibilidad**, asegurando que las actividades fueran inclusivas y respetuosas con el medio ambiente.
- **Generación de alianzas estratégicas** con actores locales como entidades gubernamentales, organizaciones sociales, empresas y comunidades, asegurando la viabilidad y el impacto positivo de los eventos.
- **Adaptación de la infraestructura aeroportuaria** para albergar actividades recreativas, deportivas y culturales, sin interferir con el funcionamiento habitual de los aeropuertos ni comprometer la seguridad de los pasajeros.

2.79.2. Articulación con Entidades Locales

A lo largo de la gestión social, se destacó la articulación con diversas entidades, tales como la **Alcaldía de Paipa, Caja de Compensación Familiar de Boyacá, Gobernación de Boyacá, Instituto de Recreación y Deporte de Paipa, Alcaldía de Puerto Carreño, Gobernación del Vichada, Ejército Nacional, Fuerza Aérea, Policía Nacional, Agencia para la Reincorporación y la Normalización (ARN)**, entre otras, para llevar a cabo estos eventos y fortalecer los lazos con las comunidades.

2.79.3. Consultas Previas

Un hito relevante en la gestión social fue el acompañamiento a las **consultas previas**, destacando los siguientes procesos:

- **Consulta previa en el marco de la Sentencia T-333 de 2022**, relacionada con el proyecto de la terminal aérea de Providencia, y los acuerdos protocolizados con la comunidad raizal alrededor del proyecto "**Nueva Torre de Control y Obras Conexas del Aeropuerto El Embrujo**".
- **Consulta previa en el marco de la Sentencia ST-0950 del 9 de agosto de 2024**, relacionada con el proyecto de construcción de la terminal, torre de control, SEI y mejoramiento de la plataforma del **Aeropuerto San Luis de Ipiales, Nariño**, en la que se avanzó con los gobernadores de los cabildos Pastas e Ipiales en el cumplimiento de los acuerdos.

2.80. INTERNACIONALIZACION DEL AEROPUERTO DE YOPAL –APLICACION LEY 2368 DE 2024

Ley 2368 de 12 de julio de 2024: *"Por medio de la cual se autoriza que la Dirección Regional Aeronáutica Oriente de la Aerocivil se establezca en la ciudad de Yopal, Casanare, y se dictan disposiciones sobre la operación internacional del Aeropuerto El Yopal (EYP), también denominado Aeropuerto El Alcaraván."*

Avances en la implementación:

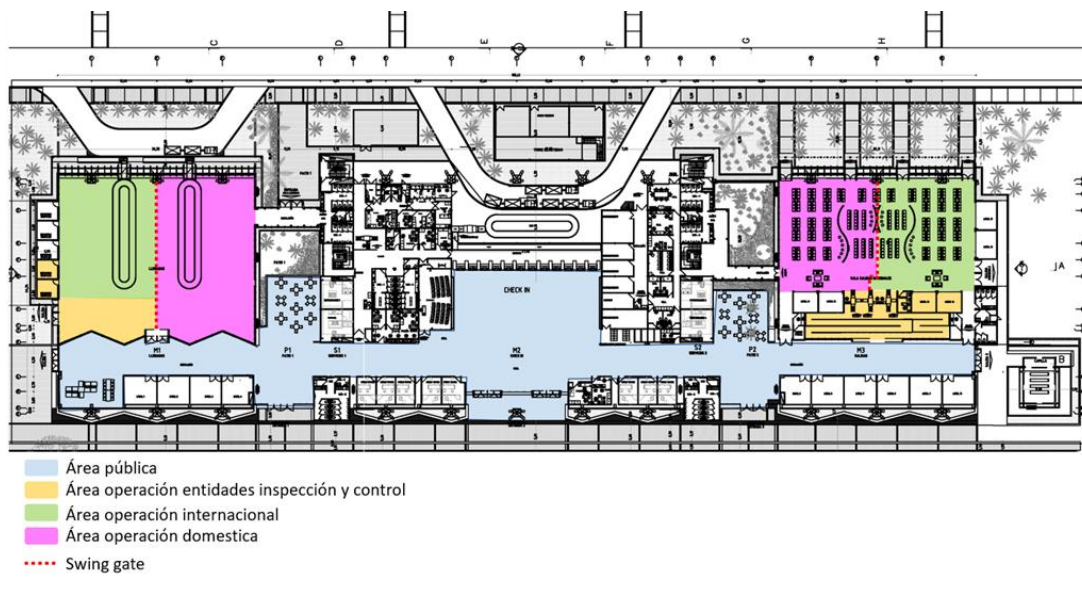
- Resolución 01614 del 6 de agosto de 2024: Se modifica el Apéndice 3 del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC 14), clasificando al Aeropuerto El Alcaraván como aeropuerto internacional.

INFORME DE GESTIÓN

- Cumplimiento del artículo 2 de la Ley: En cumplimiento con el plazo de 12 meses establecido para iniciar las actuaciones administrativas, se desarrolló una hoja de ruta para coordinar con las entidades involucradas. Se realizaron las siguientes reuniones clave:
 - 29/07/2024: Reunión con el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA).
 - 30/07/2024: Reunión con la Policía Nacional.
 - 14/08/2024: Reunión virtual con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
 - 09/09/2024: Reunión virtual con Migración Colombia.
- Visita de reconocimiento al Aeropuerto El Alcaraván: El 7 de octubre de 2024, se realizó una visita con acompañamiento de ICA, Policía Nacional, DIAN, y Migración Colombia, para verificar las condiciones del aeropuerto y coordinar la implementación de procesos de inspección y control.
- Mesa de Conectividad Regional Aérea: El 13 de noviembre de 2024, se llevó a cabo una mesa de trabajo en el Aeropuerto Internacional El Alcaraván, con el objetivo de fomentar la articulación entre aerolíneas, autoridades locales y regionales, y otros actores clave para impulsar la operación internacional y aumentar las rutas aéreas hacia Casanare.
- Gestión de recursos financieros: Durante los primeros meses de 2025, Aerocivil adelanta gestiones internas para asegurar los recursos necesarios para las adecuaciones requeridas para implementar los procedimientos de inspección y control de las entidades gubernamentales que apoyan la operación internacional.

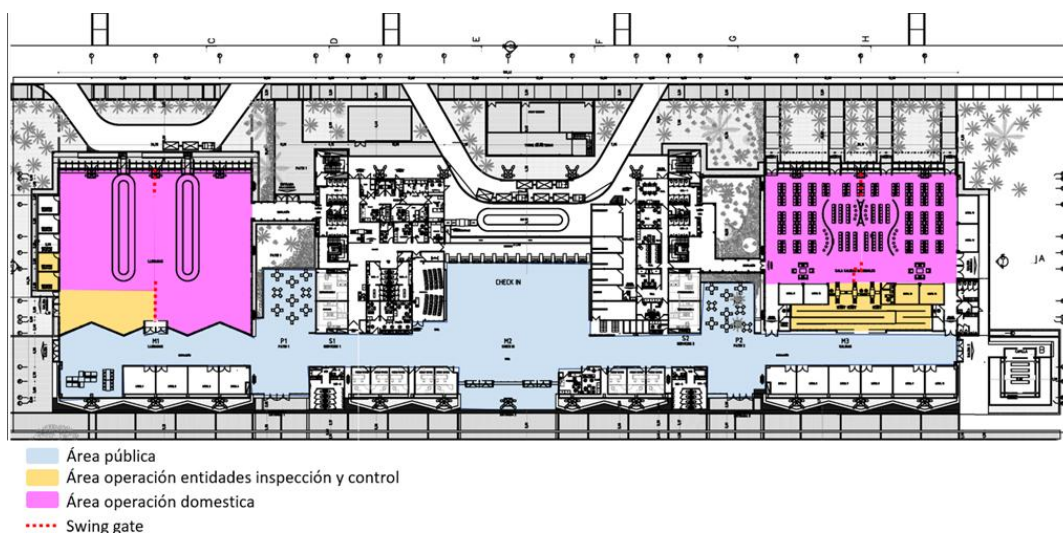
Gráfico 24. Esquema funcional para las adecuaciones de la infraestructura

Funcionamiento y operación internacional



INFORME DE GESTIÓN

Funcionamiento y operación domestica



Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

2.81. FORTALECIMIENTO DE LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Se han adquirido **17 modernas máquinas de bomberos** equipadas con tecnología de punta, lo que mejorará significativamente la capacidad de respuesta ante emergencias aeroportuarias, cumpliendo con los **estándares internacionales de seguridad**. Estas máquinas beneficiarán a los aeropuertos ubicados en regiones apartadas como **Mitú, Puerto Carreño, Guapi, Ipiales, Tumaco, Florencia, Puerto Asís, San Andrés, Providencia, Arauca, Pitalito**, entre otros.

Las primeras **10 máquinas** se entregarán entre **marzo y abril de 2025**, mientras que las restantes **7 máquinas** se entregarán en **octubre de 2025**.

Ilustración 9. Máquinas de extinción de incendio de gran capacidad en puerto de Cartagena en proceso de nacionalización (marzo de 2025)



INFORME DE GESTIÓN



Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

2.82. RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS

En cumplimiento de su misión institucional y conforme a los reglamentos aeronáuticos de Colombia, la Ley 1523 de 2012 sobre la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y la Ley 1575 de 2012 sobre la Ley General de Bomberos, el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) de la Aeronáutica Civil ha sido clave en la atención de emergencias en aeropuertos y áreas de influencia durante 2023 y 2024.

Como parte de su función estratégica en la gestión del riesgo, el SEI ha respondido oportunamente a las contingencias operacionales en la infraestructura aeroportuaria, protegiendo la vida de los usuarios del transporte aéreo, preservando el medio ambiente y mitigando daños a la infraestructura y aeronaves.

Además, el SEI ha brindado apoyo a los organismos de socorro locales y regionales, interviniendo en emergencias de gran magnitud, especialmente en la temporada seca, cuando se requirió su participación en la contención y extinción de incendios forestales en diversas regiones del país.

La intervención del SEI se concretó en dos frentes principales:

1. **Intervención directa en incendios forestales:** El SEI participó activamente en la extinción de incendios complejos, trabajando en conjunto con otras entidades del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.
2. **Apoyo logístico para aeronaves de extinción:** Se facilitó el abastecimiento de agua para aeronaves de extinción, asegurando la operatividad de las tripulaciones y optimizando los tiempos de respuesta en las zonas afectadas.

El SEI ha jugado un papel crucial no solo en los aeropuertos, sino también en las áreas circundantes y en ciudades donde las emergencias superaron la capacidad de los organismos locales. La participación del SEI ha sido fundamental para minimizar el impacto

INFORME DE GESTIÓN

de estos eventos en la población, el medio ambiente y la infraestructura, reafirmando su rol estratégico en la seguridad nacional.

Tabla 19. Cuadro control intervenciones en incendios forestales y emergencias aéreas

Aeropuerto	Emergencias aéreas	Otras emergencias	Incendios forestales y otras emergencias externas
GUAYMARAL	16		1
FLORENCIA	1		1
FLANDES	2	5	4
PAIPA	1		3
YOPAL	2	2	
MITU	1		
PUERTO CARREÑO			1
BARRANQUILLA	13	5	
SAN ANDRES	3		
PROVIDENCIA		2	1
TOLU		1	
MOMPOX		5	
RIOHACHA		1	1
VALLEDUPAR	3	5	4
CALI	1	1	1
ARMENIA	2	1	
TUMACO			2
BUENAVENTURA		1	
IPIALES			1
POPAYAN		1	1
PASTO		2	
GUAPI	1		
TOTAL, EVENTOS ATENDIDOS	46	32	21

Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

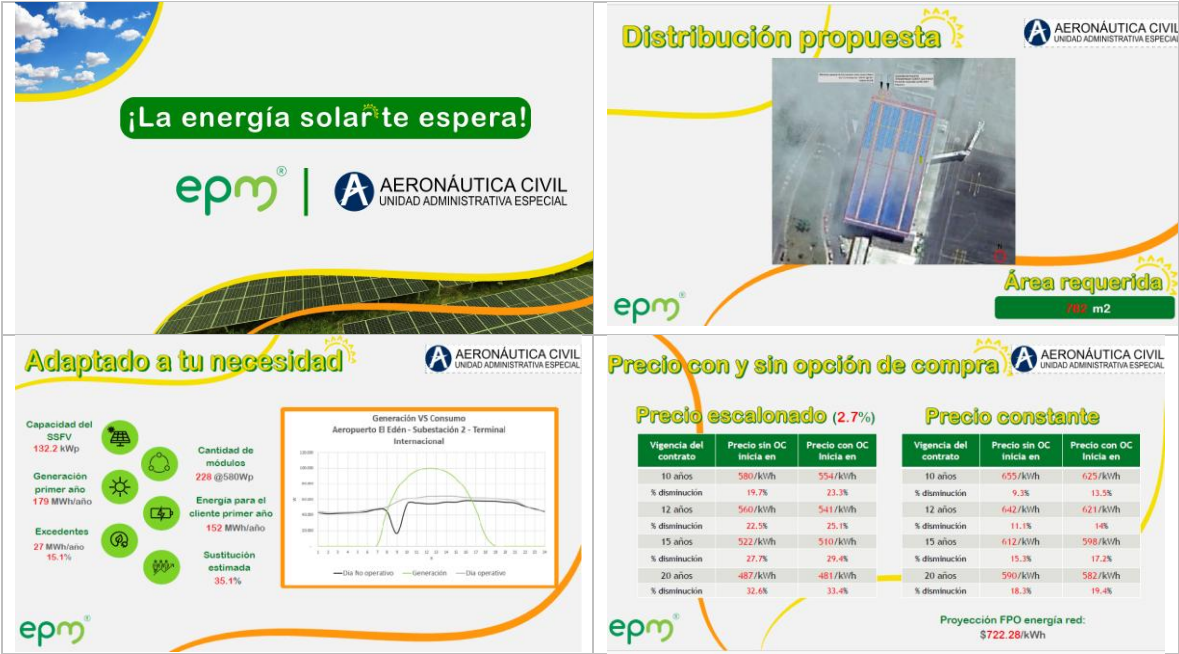
2.83. ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Aerocivil ha avanzado en la implementación de una primera fase de sistemas fotovoltaicos en aeropuertos y estaciones aeronáuticas prioritarias. Estos incluyen los aeropuertos de Leticia, Pasto, Yopal, Neiva, Puerto Carreño, Providencia, y Armenia, así como las estaciones de Barranquilla, Bucaramanga y Araracuara. Se realizaron visitas a las infraestructuras para evaluar la capacidad de carga y determinar la ubicación adecuada para las instalaciones de las granjas solares.

En colaboración con **EPM**, se llevó a cabo una modelación del servicio y análisis financiero para cada uno de los aeropuertos y estaciones seleccionadas. Actualmente, se está avanzando en la determinación del modelo jurídico contractual adecuado y en el estudio de mercado para continuar con la estructuración del proceso.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 25. Modelación de EPM de los servicios y análisis financiero para los aeropuertos seleccionados



Fuente: EPM

Además, se estructuraron las hojas de ruta de eficiencia energética, que identifican el estado actual de la implementación de energías renovables en la operación aérea, posicionando al transporte aéreo como pionero en la transición energética.

2.84. MANEJO ADECUADO DE RESIDUOS

Durante 2024, **Aerocivil** llevó a cabo la recolección y disposición adecuada de residuos sólidos peligrosos en 34 aeropuertos, incorporando más de 60 toneladas a la cadena de valor del proceso siderúrgico.

Desde 2023, se ha logrado la certificación *Basura Cero* en su categoría oro para las instalaciones administrativas del nivel central, aprovechando más del 35% de los residuos orgánicos generados. Para 2024-2025, se está trabajando en la certificación *Basura Cero* para la infraestructura aeroportuaria en siete aeropuertos a nivel nacional (Leticia, Armenia, Popayán, San Andrés, Providencia, Neiva, Ibagué).

2.85. GESTIÓN DE RUIDO – CENTRO DE MONITOREO AEROAMBIENTAL

En 2023, **Aerocivil** implementó el **Centro de Monitoreo Aéreo Ambiental**, un referente internacional en la supervisión ambiental del sector aéreo. Este sistema integrado monitorea indicadores clave como el ruido, la calidad del aire y la meteorología, además de analizar tendencias socioeconómicas para mejorar la gestión aeroportuaria. Gracias a esta iniciativa, se ha logrado una reducción del 10% en los índices de ruido y el acceso a datos ambientales para más de 1,500 usuarios.

INFORME DE GESTIÓN

Para 2025, se planea incorporar aeropuertos internacionales al centro, estableciendo una red de monitoreo del ruido aeronáutico para tomar decisiones informadas y mitigar el impacto negativo del ruido a nivel nacional.

2.86. ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Aerocivil ha avanzado en la implementación de certificaciones ambientales para la verificación de huella de carbono y el cumplimiento de la estrategia *Basura Cero*. Este esfuerzo incluye la identificación de las fuentes de emisión en los aeropuertos, así como medidas de mitigación de CO₂, en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 13: Acción por el Clima.

Se está trabajando para obtener la certificación **Airport Carbon Accreditation** para mejorar la gestión ambiental y demostrar el compromiso con la sostenibilidad.

Además, se han identificado y mitigado los riesgos asociados a desastres naturales, implementando planes de gestión de riesgos en 33 aeropuertos, conforme a la política nacional **CONPES 4058 de 2021**, lo que permite proyectar una infraestructura aeroportuaria sostenible y adaptable a los efectos del cambio climático.

2.87. CONSERVACIÓN DE RECURSOS NATURALES

Aerocivil ha llevado a cabo el mantenimiento y operación de los sistemas de tratamiento de agua residual, potable y de lluvias en aeropuertos a nivel nacional, garantizando el suministro de agua potable y el tratamiento adecuado de las aguas residuales generadas, además de promover la reutilización de aguas pluviales. Durante 2024, se han compensado más de 20 hectáreas en zonas de Aguachica, Arauca, Villavicencio y Corozal, contribuyendo a la conservación de recursos naturales.

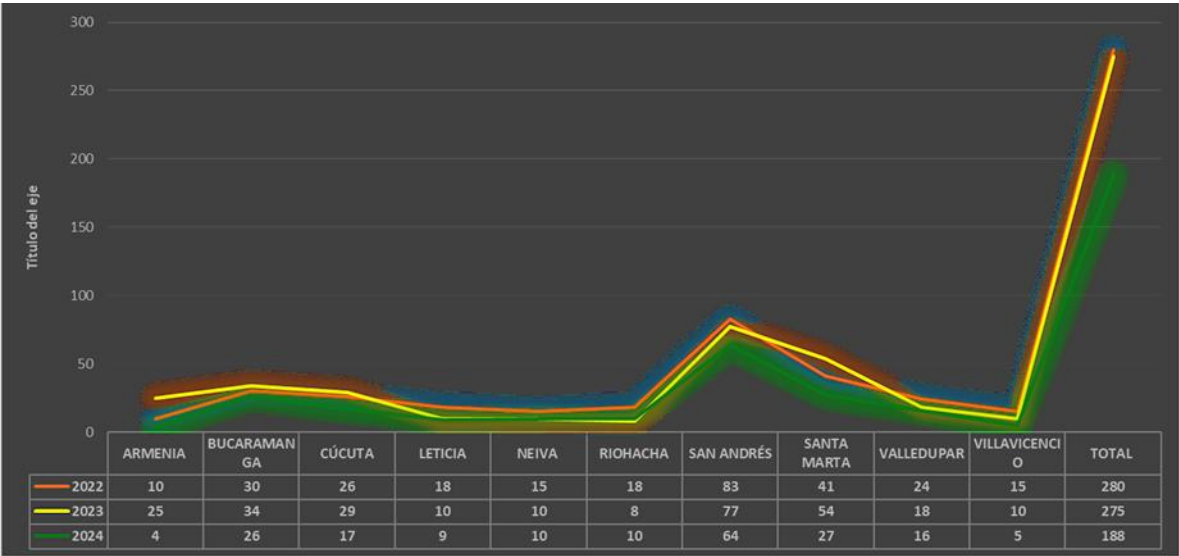
2.88. PELIGRO AVIARIO

En cumplimiento del **RAC 14**, **Aerocivil** implementó el Programa de Gestión de Riesgos para el Control del Peligro Aviario y Fauna (GERPAF) en 46 aeropuertos, lo que ha contribuido significativamente a la reducción de incidentes. En 2022, se reportaron 379 casos de fauna; sin embargo, para 2024, esa cifra se redujo a 253, lo que representa una disminución del 66.8% en los incidentes.

Además, se ha actualizado el Programa Nacional de Limitación de Fauna en Aeródromos y se ha reducido el riesgo en un 66.2% en 10 aeropuertos a través de la implementación del **GERPAF**.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 26. Reporte de Impactos con fauna 2022 - 2024



Fuente: Dirección de Operaciones Aeroportuarias

Asimismo, se ha fortalecido la gestión social mediante la implementación de un programa de educación ambiental, con el fin de involucrar a las comunidades vecinas y a los entes territoriales. Este programa promueve la concientización sobre el impacto que las actividades humanas en las zonas aledañas a las terminales aéreas pueden tener en la seguridad operacional.

Estos logros reflejan el compromiso de la Aeronáutica Civil con la seguridad, la sostenibilidad y la integración de la comunidad en la protección de las operaciones aéreas.

2.89. SISTEMAS DE CONTROL PARA LA SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL - CENTRO SITUACIONAL DE CRISIS

Se ha ampliado la cobertura del Centro de Monitoreo de CCTV, pasando de 9 a 31 aeropuertos monitoreados, mejorando la gestión de la seguridad y cumpliendo con el RAC 160. También se implementó una central de monitoreo para las instalaciones del nivel central.

Se modernizó la infraestructura de seguridad con la adquisición de 13 máquinas de rayos X, 16 arcos detectores de metales y 15 sistemas de CCTV, fortaleciendo los controles en los aeropuertos y cumpliendo con estándares internacionales.

Además, se instalaron 71 casetas de vigilancia con energía solar y baños portátiles en 34 aeropuertos, mejorando las condiciones de los vigilantes y cumpliendo con la normativa ambiental.

INFORME DE GESTIÓN

Finalmente, se garantizó el servicio de vigilancia hasta 2026, con personal especializado y cobertura integral en todas las regionales, fortaleciendo la prevención y control de riesgos de interferencia ilícita.

Retos identificados:

1. Atracción de aerolíneas y conectividad: Es fundamental negociar con aerolíneas para establecer nuevas rutas internacionales y asegurar la viabilidad de la operación.
2. Estudio de demanda de pasajeros y carga: Se debe realizar un análisis detallado para justificar la apertura de nuevas rutas internacionales.
3. Ampliación de la infraestructura aeroportuaria: Es necesario adecuar la terminal de pasajeros y otros espacios en el lado tierra para cumplir con los requisitos de la operación internacional.
4. Articulación interinstitucional: Se requiere coordinar con entidades como DIAN, Migración, ICA y Antinarcóticos para implementar procedimientos eficientes de inspección y control.
5. Certificaciones y habilitaciones: Obtener las certificaciones necesarias de las autoridades pertinentes para operar vuelos internacionales.
6. Tecnologías para agilizar los procedimientos: Implementar sistemas tecnológicos que mejoren la eficiencia en los procesos de entrada y salida de pasajeros y carga.
7. Disponibilidad presupuestal: Asegurar que el Gobierno Nacional asigne los recursos suficientes para el cumplimiento de la Ley.
8. Modelo de negocio y atracción de aerolíneas: Definir un modelo económico que genere incentivos para que las aerolíneas operen internacionalmente desde Yopal.
9. Mejorar la experiencia del usuario: Implementar acciones para fortalecer la experiencia de los pasajeros, asegurando una operación más fluida y satisfactoria.

2.90. INICIATIVA PRIVADA DE SAN ANDRÉS

El 21 de agosto de 2015, se presentó ante la ANI la propuesta de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos, denominada *IP Aeropuertos de San Andrés y Providencia*. Este proyecto fue aprobado en etapa de prefactibilidad el 8 de julio de 2016. En 2021, la ANI informó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público la modificación del alcance de la iniciativa privada, limitándola al Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.

Logros:

- El 13 de septiembre de 2021, la Aerocivil emitió la Resolución 02010, autorizando las tarifas que regirían para el contrato de concesión una vez adjudicada la iniciativa privada.
- El 16 de enero de 2024, el Consejo Directivo de Aerocivil aprobó la propuesta del proyecto "IP Aeropuerto de San Andrés" en etapa de factibilidad.
- En diciembre de 2023, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, por solicitud de la ANI, organizó una socialización de la iniciativa privada con los sindicatos de la

INFORME DE GESTIÓN

Aerocivil, y se formó un grupo interdisciplinario para revisar la documentación técnica, jurídica y financiera de la propuesta.

- El 1 de marzo de 2024, la ANI aprobó la factibilidad del proyecto, y el 8 de marzo de 2024, el originador aceptó en su integridad los términos y condiciones establecidos.
- El 12 de marzo de 2024, la ANI dio inicio al proceso de precalificación en el SECOP, lo que permitió recibir manifestaciones de interés por parte de terceros. En septiembre de 2024, la ANI conformó la lista de precalificados.

Retos:

- En febrero de 2025, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias solicitó formalmente a la ANI remitir la información radicada para su análisis y para contrastarla con la política y planes de la Aerocivil.
- Una vez recibida la documentación, la Aerocivil emitirá sus conceptos sobre la iniciativa privada en base a la factibilidad presentada.

2.91. INICIATIVA PRIVADA CARTAGENA BAYUNCA

En el marco de sus funciones, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias lideró y coordinó las áreas de la Aerocivil para recibir a satisfacción el Aeropuerto de Cartagena, el cual estuvo administrado por el concesionario SACSA durante varios años.

Logros:

- En 2024, la Dirección de Concesiones gestionó la recepción satisfactoria del aeropuerto, lo que implicó un proceso meticuloso de verificación y documentación. Este esfuerzo consolidó el regreso de la operación aeroportuaria al control directo de la Aerocivil.

2.92. IP CIUDADELA AEROPORTUARIA CARTAGENA DE INDIAS

Odinsa Aeropuertos S.A.S. y Conecta Caribe S.A.S. gestionan una iniciativa privada (IP) para construir un nuevo aeropuerto en Cartagena, con las siguientes características:

Gráfico 27. Render de la IP Ciudadela aeroportuaria Cartagena de Indias



Fuente: ODINSA S.A.

INFORME DE GESTIÓN

- **Capacidad:** 17 millones de pasajeros anuales.
- **Empleos:** 86,800 directos e indirectos.
- **Duración:** Pre-construcción (1 año), Construcción (4.5 años), Operación y Mantenimiento (24.5 años).
- **Inversión estimada:** Capex de \$3.65 billones y Opex de \$2.48 billones.

Hitos del proyecto:

- **Radicación del proyecto:** 5 de mayo de 2016.
- **Aprobación de prefactibilidad:** 30 de enero de 2017.
- **Radicación de factibilidad:** 5 de febrero de 2019.
- **Ajuste de factibilidad:** 24 de noviembre de 2023.

Proceso de validación: La ANI contrató a *UT Validación IP Cartagena* para revisar los aspectos técnicos, ambientales, sociales, financieros y de riesgos del proyecto, con una inversión de \$5,025 millones. El análisis se llevará a cabo durante 9 meses.

Logros:

- La Dirección de Concesiones Aeroportuarias ha coordinado reuniones técnicas y operativas para socializar el proyecto con la Aerocivil.
- Se han planteado ajustes al plan maestro del proyecto, asegurando su alineación con las normas aeronáuticas.

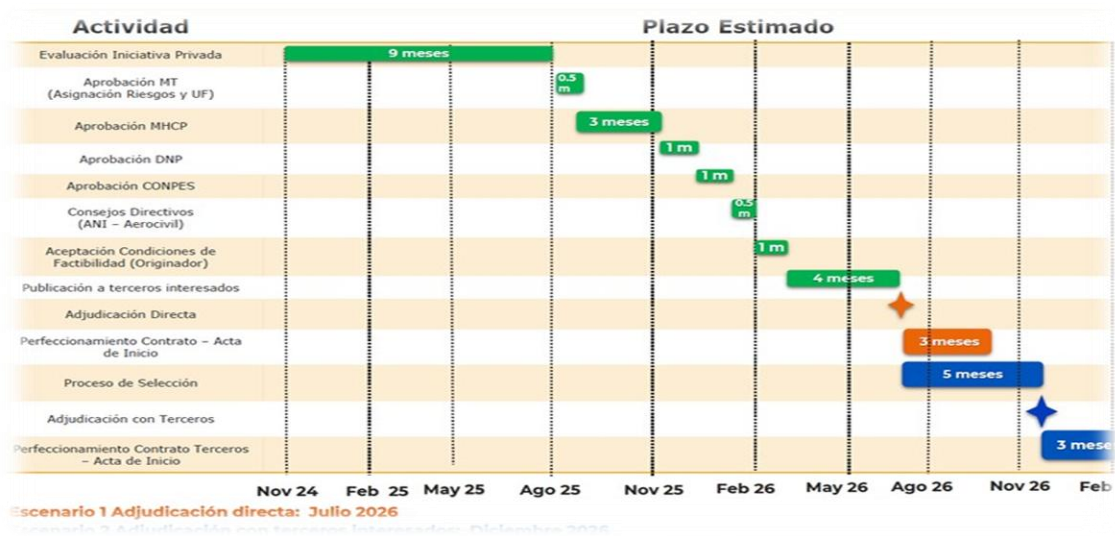
Retos:

- **Finalización del contrato con OINAC:** Asegurar la transición fluida de operaciones en el actual Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena.
- **Ajuste del RAC 14:** Revisar con autoridades aeronáuticas la necesidad de modificar el RAC 14 para permitir la presentación de planes maestros por parte de originadores privados.

Este proyecto es clave para mejorar la infraestructura aeroportuaria de Cartagena y potenciar su capacidad operativa a futuro.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 28. Cronograma estimado de adjudicación- CACI



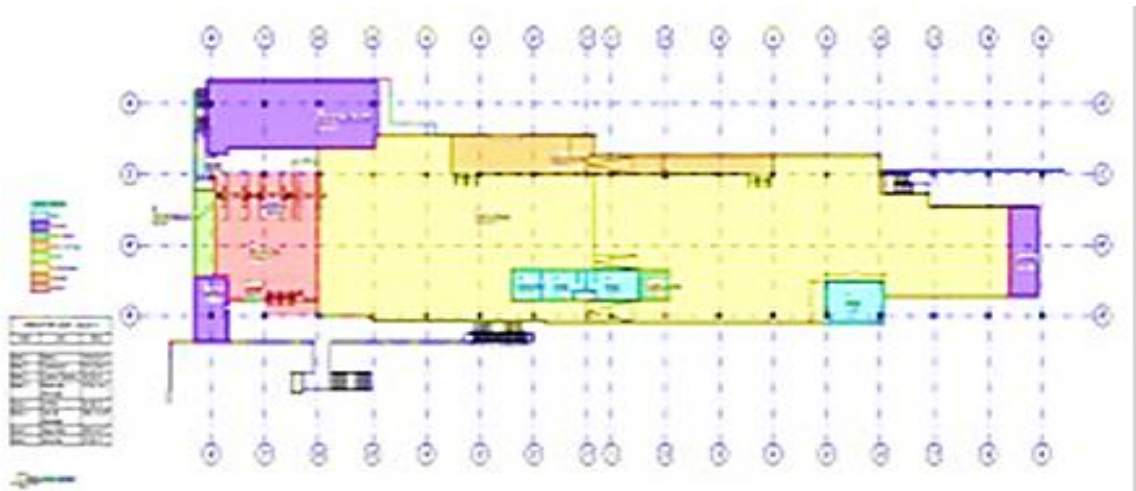
Fuente Agencia Nacional de Infraestructura

2.93. CONCESIÓN OPAIN – AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO

2.93.1. Habilitación del Puente Aéreo (t2) - Aeropuerto Internacional El Dorado

La primera fase de la modernización del T2 incluyó tres salas de embarque, que están operativas desde el 14 de marzo de 2024. En esta fase también comenzó operaciones la aerolínea JetSmart con rutas desde Bogotá hacia Medellín, Cartagena, Pereira y Santa Marta, con una flota de tres aviones y 11 vuelos diarios.

Gráfico 29. Plano de optimización áreas de Terminal Puente Aéreo (T2)



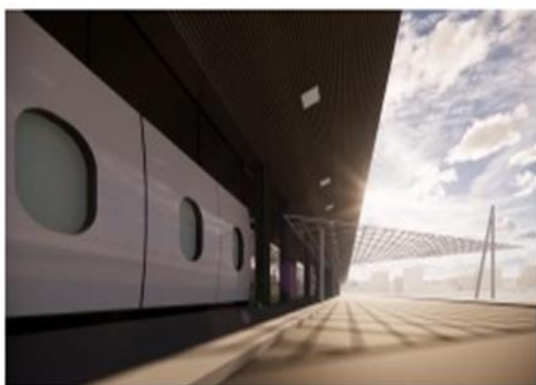
Fuente: OPAIN S.A.

INFORME DE GESTIÓN

Este avance ha revitalizado un terminal que solo operaba rutas regionales, lo que ha generado un crecimiento del 30% comparado con el año anterior. En 2024, el terminal embarcó a más de 800,000 pasajeros a través de Clic, Satena y JetSmart, y cuenta con 10 posiciones de parqueo de aeronaves.

Beneficios Operativos del Terminal2 (Puente Aereo)

Gráfico 30. Mejora operativa del Terminal Puente Aéreo (T2)



Fuente: OPAIN S.A.

- Mejora en la capacidad operativa y la llegada de nuevos operadores.
- Unificación de procesos, reduciendo tiempos y mejorando la comodidad del pasajero.
- Incremento en la capacidad AVSEC para optimizar la seguridad.
- Uso de nuevas tecnologías que agilizan los procesos.
- Ampliación de las zonas operativas.
- Atractivo para el mercado Low Cost.
- Diseño moderno que mejora la experiencia del usuario.
- Potencialización de un activo fijo histórico.

2.93.2. Entrega y recibo del Aeropuerto Internacional El Dorado

- Reto: Dado el tamaño y complejidad del Aeropuerto El Dorado, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias plantea que se debe trabajar desde ahora en un plan de trabajo para la reversión, entrega y recibo del aeropuerto, dado que el contrato de concesión podría alcanzar los ingresos esperados en el primer trimestre de 2028. Este proceso requiere la organización de un equipo de trabajo exclusivo para la reversión del aeropuerto, así como la verificación y plaqueteo de más de 70,000 activos.

2.93.3. Recursos de la Aerocivil del otrosí 7 del contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 "OPAIN" por reintegrar

- Reto: La Dirección de Concesiones Aeroportuarias ha revisado el contrato de concesión de OPAÍN y ha determinado que debe solicitar a la ANI la devolución de \$11,037 millones no ejecutados por la concesión OPAÍN, los cuales actualmente se encuentran en la fiduciaria de la concesión. Estos recursos son de la Aerocivil, ya que corresponden a recursos propios. Por ello, la Dirección está recabando todos

INFORME DE GESTIÓN

los documentos necesarios para elaborar, desde una perspectiva jurídica y financiera, el oficio que solicitará el reintegro de estos recursos.

-

2.93.4. Energía solar El Dorado

- Reto: La Dirección de Concesiones Aeroportuarias continúa con el análisis sobre la continuidad o no del contrato de energía renovable que actualmente tiene CELSIA con OPAÍN. Este análisis será crucial una vez finalice la concesión en 2028, ya que, de ser viable, se deberá modificar el contrato de concesión de OPAÍN para incluir esta continuidad, previa aceptación por parte de Aerocivil. Es necesario contar con los conceptos de las diferentes áreas de Aerocivil antes de tomar una decisión.

2.93.5. Ejecución de las plataformas en comodato con las fuerzas militares en el Aeropuerto El Dorado

- Reto: La Dirección de Concesiones debe evaluar la viabilidad de la construcción de una plataforma destinada al parqueo de 8 aeronaves de categoría Charlie. Para ello, se requiere realizar una reunión con la Oficina de Gestión de Proyectos para revisar financieramente la solicitud de la ANI, con el fin de determinar si Aerocivil financiará la ejecución de estas plataformas, amparándose en la cláusula 34 del contrato de concesión de OPAÍN.

2.93.6. Hangar de mantenimiento: Contrato arrendamiento Avianca OPAIN en el Aeropuerto El Dorado

- Gestión: La Dirección de Concesiones Aeroportuarias envió un oficio a la ANI para que informe sobre el estado del contrato suscrito entre OPAÍN y Avianca, ya que dicho contrato había sido suspendido hasta noviembre de 2024.
- Reto: Es necesario gestionar ante la ANI la remisión de los ingresos generados por el contrato OPAÍN – Avianca, pero para ello, se necesita la respuesta de la agencia para conocer el estado actual de este contrato y llevar a cabo el análisis jurídico y financiero correspondiente.

2.94. CONCESIÓN SACSA

El 9 de agosto de 1996, la UAEAC y la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. (SACSA) firmaron un contrato de concesión para la administración y explotación económica del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena. Tras la finalización del contrato el 29 de febrero de 2024, se suscribió el “ACTA GENERAL DE REVERSION DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 0186 DE 1996 – AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA”.

Logros:

- El proceso de reversión fue exitoso, con la entrega de más de 5.000 bienes muebles e inmuebles a la ANI, quienes a su vez lo entregaron a la UAEAC.
- Este proceso de reversión requirió la colaboración del grupo de almacén para plaquetear más de 5.000 bienes, lo cual implicó un registro contable detallado para cumplir con los requerimientos legales.

INFORME DE GESTIÓN

2.95. CONCESIÓN OINAC

El 29 de febrero de 2024, se firmó el documento "ACTA DE ENTREGA DE LA UAEAC A LA ANI Y ESTA A SU VEZ AL CONCESIONARIO", mediante el cual la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena fue entregada a la ANI, y esta a su vez la entregó a la nueva concesionaria, *Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. (OINAC)*, el 1 de marzo de 2024.

Logros:

- La transición de la infraestructura aeroportuaria a OINAC fue exitosa, gracias al liderazgo y la gestión de la Dirección de Concesiones Aeroportuarias, quien coordinó todos los procesos involucrados con los concesionarios y la ANI.

Retos:

- La liquidación del contrato de concesión de 1996 entre la ANI y SACSA sigue en curso.
- Persisten ciertos desafíos legales relacionados con las comunidades aledañas al aeropuerto, quienes interpusieron una acción popular que ordena la construcción de una barrera antiruido. Este asunto está pendiente de decisión judicial.

2.96. BARRERA ANTI-RUIDO EN CARTAGENA

La Dirección de Concesiones Aeroportuarias ha acompañado la actuación de la Oficina Asesora Jurídica, que solicitó al Tribunal donde cursa la acción popular modificar la orden de construir la barrera antiruido por la instalación de "deflectores acústicos", una opción que podría ser más eficiente para mitigar el ruido.

Logros:

- La solicitud de modificación a la orden de construcción de la barrera antiruido fue realizada con éxito, con el objetivo de utilizar una solución más eficiente y menos costosa, eliminando la necesidad de adquirir predios adicionales para la construcción de la barrera.

2.97. DESAFECTACIÓN DE PREDIOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NORORIENTE PARA BASE BOMBEROS SEI DEL AEROPUERTO DE VALLEDUPAR

- **Logros:** En 2025, la **Dirección de Concesiones Aeroportuarias** lideró la firma de un **acta de vecindad** entre **Aerocivil** y el concesionario, lo que permitió que Aerocivil adelantara los trabajos para la construcción de la base SEI en el aeropuerto de **Valledupar**. Este acuerdo se implementó mientras la **Aerocivil** y el concesionario suscriben un **otrosí de desafectación**, mediante el cual se revertirán a Aerocivil los predios necesarios para la ubicación de la nueva base SEI.
- **Retos:** La **Dirección de Concesiones** debe gestionar ante la **ANI** la elaboración de un **otrosí** para desafectar áreas del **Aeropuerto Alfonso López Pumarejo** con el fin de construir la base SEI, a cargo de **Aerocivil**. Esta base contará con una capacidad para **dos vehículos Falcon 6x6**, un **cárcamo de mantenimiento y servicio**, alojamientos, salas de juntas, cuartos técnicos, y un **hangar para vehículos**.

INFORME DE GESTIÓN

2.98. LOTE HB – CENIT – REGIOTRAM

2.98.1. Contrato de Arrendamiento lote HB

Este contrato tiene una gran importancia para el Presidente de la República, el Gobernador de Cundinamarca, la empresa regional férrea, Ecopetrol y Cenit, ya que en este lote se construirán los tanques de almacenamiento operativo, lo que permitirá que el proyecto Regiotram se cumpla dentro del plazo establecido y optimice ciertos recursos del proyecto.

Las actividades más relevantes realizadas hasta la fecha incluyen:

- La celebración del Convenio Tripartito entre Aerocivil, ANI y CENIT, con el objetivo de unir esfuerzos para desarrollar el Terminal de Almacenamiento Operativo (TAO).
- La Dirección de Concesiones Aeroportuarias, en colaboración con el Grupo Ambiental, dio su aval para que OPAIN tramitara ante la ANLA la cesión parcial de la licencia ambiental asociada al lote HB.
- La Dirección de Concesiones Aeroportuarias gestionó ante la ANI la elaboración y suscripción de un otrosí condicionado con OPAIN, con el fin de desafectar el lote HB del área concesionada y entregarlo a Aerocivil para la construcción del TAO.
- La Dirección de Concesiones Aeroportuarias también gestionó ante el Catastro Distrital la actualización 2025 del lote HB. Actualmente, CENIT está trabajando en la elaboración de estudios y diseños del proyecto, los cuales se prevé que finalicen en agosto de 2025.
- Se realizó una mesa de trabajo entre Ecopetrol y Aerocivil, en la que se acordó gestionar ante la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) la expedición de la estructura tarifaria para el proyecto TAO, asegurando que el plazo para la recuperación de la inversión sea de 30 años en lugar de los 25 años inicialmente propuestos por la CREG. Esta medida es crucial para garantizar la viabilidad económica y la rentabilidad a largo plazo del proyecto. Esta acción está a cargo de Ecopetrol. Además, el Ministerio de Transporte, a través del Viceministerio de Infraestructura, convocará una reunión con la CREG para la expedición de la Resolución de Metodología Tarifaria para Poliductos, que servirá como base para que Aerocivil calcule el porcentaje que, sobre el avalúo catastral, debe cobrarse como canon de arrendamiento.
- En diciembre de 2024, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias solicitó a CENIT que sustentara adecuadamente el plazo del contrato de arrendamiento solicitado, de acuerdo con el horizonte del proyecto y el retorno de la inversión del TAO. Actualmente, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias está a la espera de dicho soporte y continúa avanzando en la proyección de estudios y documentos previos necesarios para la formalización del contrato de arrendamiento.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 31. Esquema de operación red de combustible



Fuente: Cenit - Aerocivil

Retos: Firmar el contrato de arrendamiento entre Aerocivil y CENIT, lo cual requiere:

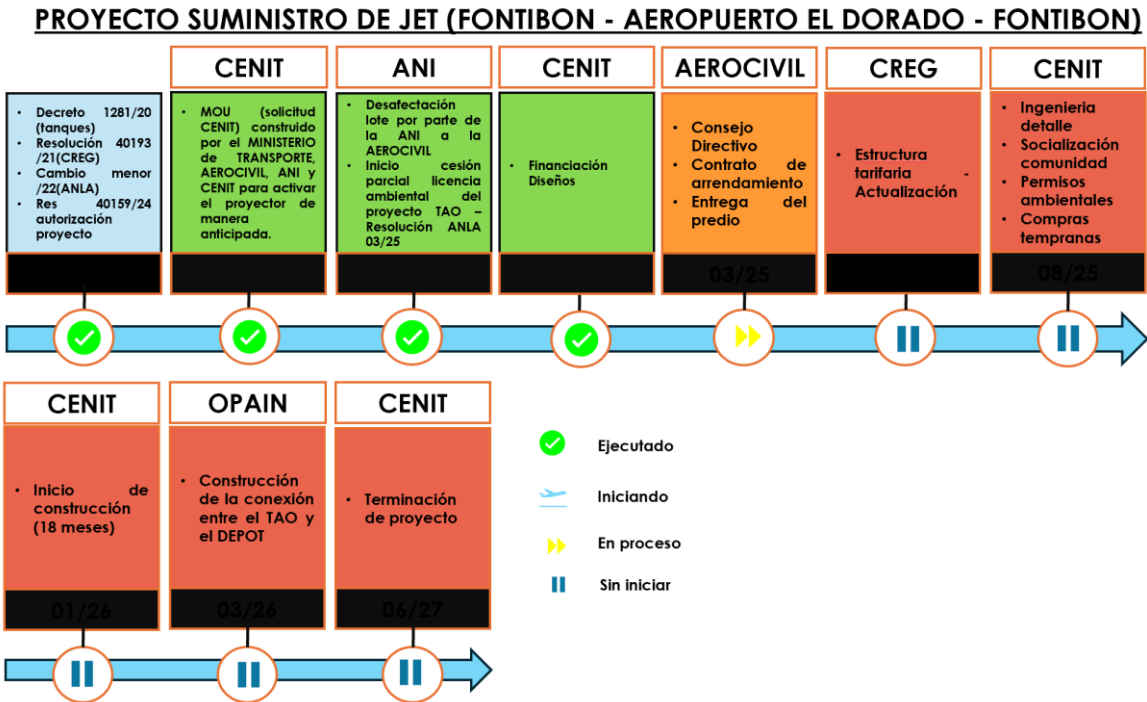
- La aprobación de la cesión de la licencia ambiental de la ANLA sobre el lote HB.
- La expedición por parte de la CREG de la Resolución de la estructura tarifaria.
- La justificación ajustada por parte de CENIT del plazo de 30 años, en línea con la estructura tarifaria aprobada por la CREG.
- Llevar al Consejo Directivo el mecanismo de arrendamiento del lote HB, para lo cual es necesario contar con los tres puntos anteriores.

Adicionalmente, CENIT debe solicitar a la Autoridad Aeronáutica el permiso para la construcción de las instalaciones del polducto y el TAO en el Aeropuerto El Dorado, antes de iniciar la construcción, la cual se estima que tomará 18 meses.

Es crucial continuar con las actividades previstas en el cronograma estimado presentado en la reunión del 23 de diciembre de 2024. Cabe resaltar que este cronograma es aproximado y puede ajustarse conforme avancen las actividades.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 32. Proyecto de suministro JET - Fontibón – Aeropuerto El Dorado - Fontibón



Fuente. CENIT.

Problemáticas:

La expedición por parte de la CREG de la estructura tarifaria ha estado en trámite por más de un año, encontrándose actualmente en borrador debido a la falta de comisionados nombrados en propiedad en esta entidad. Esto ha impedido que la CREG expida la Resolución de manera definitiva.

2.99. GESTIÓN CRISIS DE COMBUSTIBLE

2.99.1. Seguimiento al combustible en aeropuertos concesionados y no concesionados por la crisis

La **Dirección de Concesiones Aeroportuarias**, debido a la crisis de stock de combustible que se presentó entre **agosto y septiembre de 2024**, llevó a cabo un seguimiento exhaustivo a los inventarios de combustible en los **aeropuertos concesionados y no concesionados**. Esta acción tuvo como objetivo apoyar al **Ministerio de Minas y Energía (MinMinas)** en la toma de decisiones frente a la escasez de combustible.

No obstante, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias aclaró a **MinMinas** que, conforme al **Decreto 1294 de 2021**, la **Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)** es una entidad técnica especializada adscrita al **Ministerio de Transporte**, y, por lo tanto, **no tiene competencia** en la regulación de la producción ni comercialización del combustible

INFORME DE GESTIÓN

de aviación tipo **JET A1**, que es el tipo utilizado por las aeronaves. Se subrayó que, aunque se realizó este apoyo, los **aeropuertos concesionados** son los que tienen mayor impacto en el suministro de este combustible.

Ante la contingencia por la falta de **combustible JET A1**, Aerocivil, en calidad de **Autoridad Aeronáutica**, comenzó un **monitoreo** con base en la información voluntaria suministrada por algunos concesionarios. Este monitoreo no representaba una obligación legal, sino que fue un esfuerzo colaborativo para asegurar que se mantuviera la operación del transporte público aéreo, considerado un servicio esencial. A pesar de los esfuerzos, no toda la información fue posible de obtener debido a que algunos concesionarios, particularmente aquellos a cargo de la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**, no suministraron los datos solicitados. En particular, **Organización Terpel S.A.**, principal comercializadora de combustible tipo **JET A1**, se negó a entregar la información solicitada, argumentando que no era parte de sus obligaciones contractuales.

A continuación, se presentan los **comercializadores que enviaron información** sobre el suministro de combustible:

Tabla 20. Identificación de comercializadores y verificación de sus reportes

Comercializador	Reportó en algún momento
Biomás Biocombustibles S.A.	No
Chevron Petroleum Company	No
CODIS Colombiana de Distribuciones y Servicios C.I. S.A.	Si
Combustibles y Transportes Hernández S.A.	Si
Distribuidora Vanguardia S.A.S.	Si
Energizar S.A.S.	Si
Faster Fuel S.A.S.	Si
Globe Air Fuel S.A.S.	Si
Ícaro 17 S.A.S.	Si
Organización Terpel S.A.	Si
Primax Colombia S.A.	No
Puma Energy Colombia Combustibles S.A.S.	No
World Fuel Services Company LLC Sucursal Colombia	Si

Fuente: Dirección de Concesiones Aeroportuarias

Desde el **10 de septiembre de 2024**, **Organización Terpel S.A.** dejó de enviar sus reportes, informando lo siguiente:

“En línea con nuestro compromiso de mantenerlos actualizados en relación con el tema del asunto, les informamos que se tiene normalidad en cuanto a la reposición de los inventarios de JET A1 en los aeropuertos a nivel nacional. En este sentido, les manifestamos que se restableció la normalidad en la operación y suministro a los aeropuertos en donde opera Terpel. Por tal motivo, a partir de la fecha, dejaremos de reportar nuestros inventarios. En Terpel, concurrimos al mercado de manera íntegra y transparente con el único propósito de servir y movilizar al país, y al consumidor. Finalmente, informamos que el presente comunicado se encuentra protegido bajo confidencialidad.

INFORME DE GESTIÓN

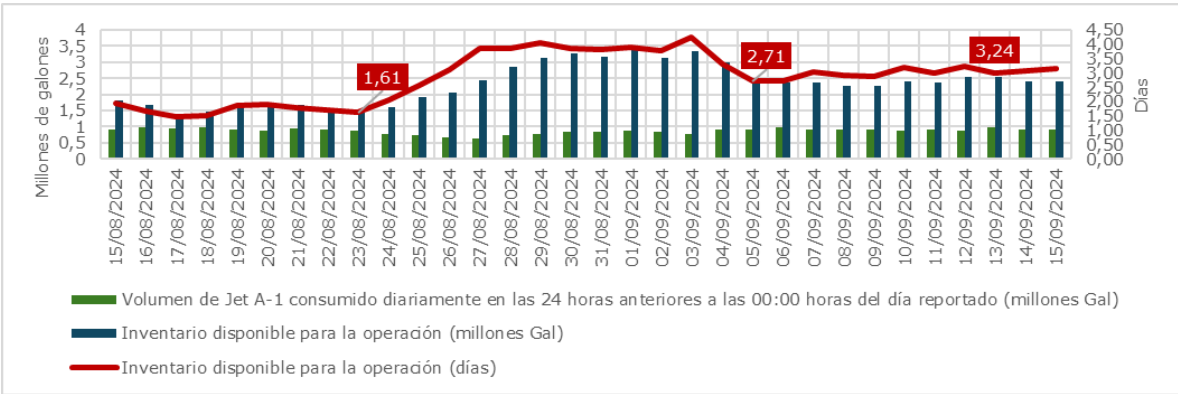
2.99.2. Comportamiento del combustible en el Aeropuerto Internacional El Dorado

Gráfico 33. Histórico de consumo e inventarios por días (2022-2024)



Fuente: Dirección de Concesiones Aeroportuarias

Gráfico 34. Comparativo de consumo, inventario en galones e inventario en días



Fuente: Concesionario OPAIN S.A.

2.100. INGRESOS CONCESIONES

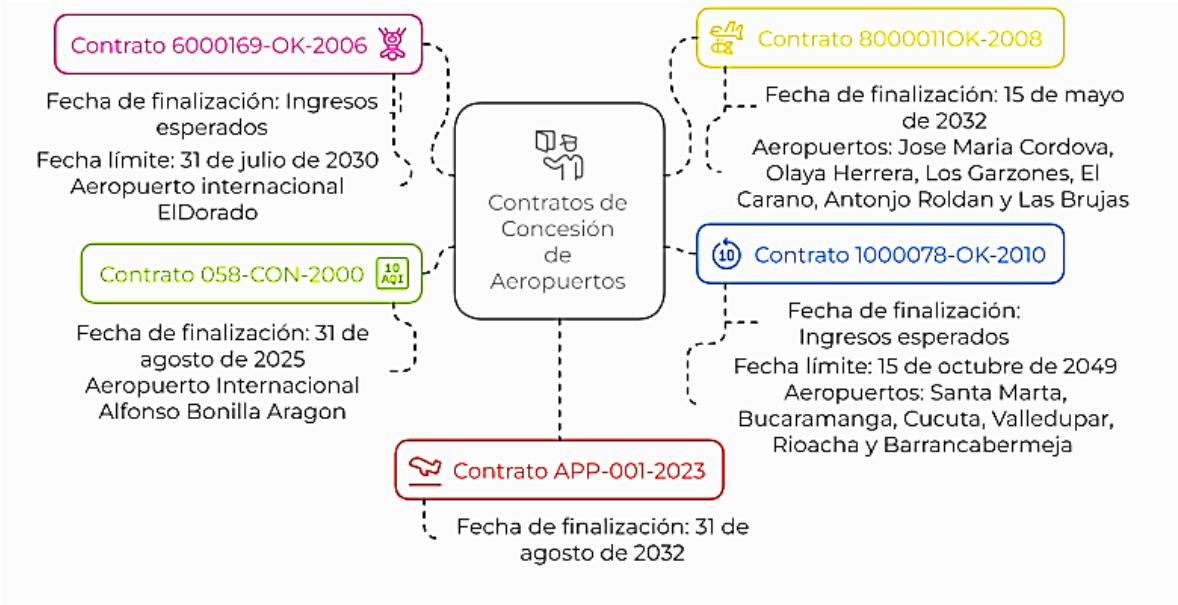
El artículo 31 del **Decreto 1294 de 2021** asignó a la **Dirección de Concesiones Aeroportuarias** varias funciones clave, entre ellas, la supervisión de las concesiones aeroportuarias actualmente gestionadas por la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**. Además, esta dirección tiene la responsabilidad de realizar el seguimiento a las asociaciones público-privadas (APP) en etapa de estructuración.

Desde 1995, **Aerocivil** ha sido la encargada de la estructuración de las concesiones de infraestructura aeroportuaria en el país. Todos los contratos de concesión gestionados por esta entidad han sido exitosos, tanto en el proceso de adjudicación como en el seguimiento contractual.

Actualmente, se encuentran vigentes las siguientes concesiones aeroportuarias:

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 35. Contratos de concesiones vigentes



Fuente: Elaboración propia

En paralelo, la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** está trabajando en varias asociaciones público-privadas de iniciativa privada, las cuales se encuentran en etapa de factibilidad, conforme a los lineamientos del **Decreto 438 de 2021**. Las fechas de adjudicación de estos proyectos son proporcionadas por la ANI, que actúa como estructurador de las APP. Cabe destacar que estas fechas son actualizadas periódicamente por la ANI y, según el último informe disponible, se presentan en forma gráfica más adelante en este documento.

Es importante precisar que las fechas de adjudicación de estas APP pueden estar sujetas a modificaciones, dependiendo del avance y desarrollo de los procesos de estructuración y precontractuales.

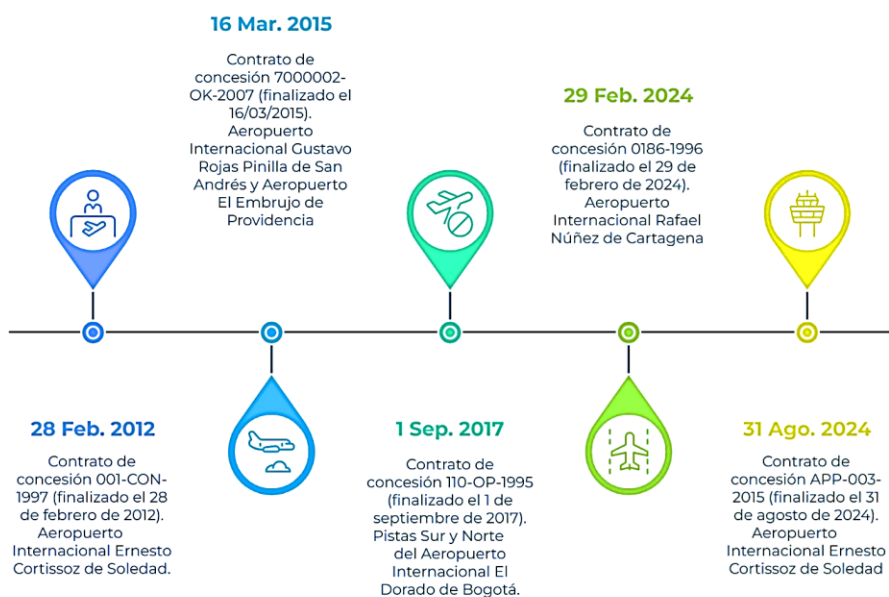
Gráfico 36. Asociaciones público-privadas en evaluación por la ANI



Fuente: Elaboración propia

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 37. concesiones ya finalizadas:



Fuente: Elaboración propia

2.101. CONTRAPRESTACIONES DE LAS CONCESIONES

Actualmente, el único contrato de concesión vigente que no establece la obligatoriedad de la contraprestación es el **10000078OK-2010**, suscrito con el concesionario **Aeropuertos de Oriente**.

De acuerdo con las Leyes **2010 de 2019**, **2277 de 2022** y **2294 de 2023**, desde enero de 2022, los municipios donde se encuentran ubicadas las áreas aeroportuarias concesionadas y no concesionadas tienen derecho al 20% de la contraprestación generada. Además, conforme al **Decreto 008 de 2024**, desde enero de 2024, la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** tiene derecho al 5% del 80% restante, lo que se traduce en un 4% efectivo ($80\% * 5\% = 4\%$) después de deducir los aportes a los municipios.

A continuación, se detallan los porcentajes de contraprestación correspondientes a cada contrato de concesión vigente, incluyendo el contrato de GAC finalizado en agosto de 2024:

2.101.1. Contrato de concesión 058-CON-2000 – Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón

La contraprestación es responsabilidad de **AEROCALI S.A.**, concesionario del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón. Según lo estipulado en el **otrosí 14** al contrato de concesión, la contraprestación corresponde al **52%** de los ingresos regulados y no regulados, distribuidos de la siguiente manera:

- **Aerocivil:** 39,52%
- **Municipio (Palmira):** 10,4%
- **ANI:** 2,08%

INFORME DE GESTIÓN

El pago de la contraprestación se realiza dentro de los 15 días hábiles posteriores al vencimiento de cada mes, transfiriendo los recursos correspondientes a **Aerocivil** a la cuenta corriente del **Tesoro Nacional** en el **Banco de Occidente**.

2.102. Contrato de concesión 6000169OK-2006 – Aeropuerto Internacional El Dorado

La contraprestación corresponde a **OPAINS.A.**. Según el contrato de concesión, la contraprestación es del **46,16%** de los ingresos brutos regulados y no regulados, distribuida de la siguiente forma:

- **Aerocivil:** 35,0816%
- **Municipios (Bogotá D.C. y Funza):** 9,232%
- **ANI:** 1,8464%

El pago de la contraprestación se realiza dentro de los 30 días calendario posteriores al vencimiento de cada semestre, transfiriendo los recursos correspondientes a **Aerocivil** a la cuenta de ahorros del **Tesoro Nacional** en **Bancolombia**.

2.103. Contrato de concesión 8000011OK-2008 – Aeropuertos Centro norte

La contraprestación es responsabilidad de la **Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S. (OACN S.A.S.)**. Según el contrato, la contraprestación corresponde al **19%** de los ingresos brutos regulados y no regulados, distribuida de la siguiente manera:

- **Aerocivil:** 10,357812%
- **EP Olaya Herrera:** 4,082188%
- **Municipios (Rionegro, Medellín, Montería, Cereté, Quibdó, Carepa y Corozal):** 3,8%
- **ANI:** 0,76%

El pago de la contraprestación se realiza dentro de los 5 días hábiles siguientes al vencimiento de cada mes, transfiriendo los recursos correspondientes a **Aerocivil** a la subcuenta **Aerocivil** en **Bancolombia**.

2.104. Contrato de concesión APP001-2023 – Aeropuerto Internacional Rafael Núñez

La contraprestación es responsabilidad de **OINAC S.A. (Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena)**. Según el contrato, la contraprestación corresponde al **24,45%** de los ingresos brutos regulados y no regulados, distribuida de la siguiente forma:

- **Aerocivil:** 15,89%
- **Municipio (Cartagena de Indias D.T.):** 4,89%
- **ANI:** 3,67%

Dado que la distribución de la contraprestación no se ajusta completamente a lo establecido en las Leyes **2010 de 2019**, **2277 de 2022**, **2294 de 2023** y el **Decreto 008 de 2024**, la **Dirección de Concesiones Aeroportuarias** solicitó a la **ANI** la elaboración de un **otrosí modificador** al contrato de concesión, con el fin de redistribuir la contraprestación conforme a la normativa vigente.

INFORME DE GESTIÓN

El pago de la contraprestación se realiza dentro de los 5 días hábiles siguientes al vencimiento de cada mes, transfiriendo los recursos correspondientes a **Aerocivil** desde la subcuenta de recaudo de ingresos regulados y no asociados a los ingresos regulados.

2.104.1. Contrato de concesión APP003-2015 – Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz

La contraprestación le corresponde al **Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S.** Según el contrato de concesión, la contraprestación es del **14,60%** de los ingresos brutos regulados y no asociados a los regulados, distribuida de la siguiente forma:

- **Aerocivil:** 11,096%
- **Municipios (Soledad y Malambo):** 2,92%
- **ANI:** 0,584%

Aunque la **Aerocivil** suministró el área aeroportuaria conforme a la **Ley 2010 de 2019**, las **alcaldías de Soledad y Malambo** no lograron acordar los porcentajes correspondientes a la contraprestación.

2.105. INGRESOS DERIVADOS DE LAS CONTRAPRESTACIONES DE LAS CONCESIONES

En cumplimiento de lo dispuesto por el Decreto 1294 de 2021 y con el fin de realizar un seguimiento adecuado a los ingresos de Aerocivil, se presentan a continuación los ingresos derivados de las contraprestaciones correspondientes a las vigencias de 2023 y 2024:

Tabla 21. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2023 (sin rendimientos financieros)

Mes	SACSA	AEROCALI	OPAIN	AIRPLAN	GAC	OINAC	Total
Ene	0	15.415.491.520	0	12.418.925.815	1.580.441.537	0	29.414.858.871
Feb	0	11.549.325.183	0	11.203.407.429	1.471.016.732	0	24.223.749.343
Mar	49.671.657.881	12.826.154.908	0	9.677.428.273	1.650.054.195	0	73.825.295.256
Abr	0	11.331.156.646	0	10.088.509.342	1.448.654.681	0	22.868.320.669
May	0	11.828.580.829	0	9.774.180.989	1.489.506.304	0	23.092.268.122
Jun	39.303.051.018	12.320.205.491	411.603.855.640	10.160.917.705	1.600.506.339	0	474.988.536.193
Jul	0	13.216.434.310	0	9.980.121.827	1.677.641.863	0	24.874.198.000
Ago.	0	12.702.387.949	0	10.858.435.658	1.635.589.021	0	25.196.412.627
Sep	46.072.270.378	10.571.824.220	0	10.624.953.277	1.449.417.813	0	68.718.465.687
Oct	0	10.989.897.998	0	10.127.373.425	1.558.021.733	0	22.675.293.156
Nov	0	10.664.658.774	0	10.657.480.802	1.555.617.900	0	22.877.757.475
Dic	31.818.433.782	11.647.057.355	417.423.215.525	10.978.059.914	1.725.372.283	0	473.592.138.859
Total	166.865.413.058	145.063.175.181	829.027.071.165	126.549.794.456	18.841.840.398	0	1.286.347.294.259

Fuente: Informes de interventorías

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 22. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2024 (sin rendimientos financieros)

Tabla 23. Ingresos Mensuales por Contraprestación 2024 (sin rendimientos financieros)

Mes	SACSA	AEROCALI	OPAIN	AIRPLAN	GAC	OINAC	Total
Ene	0	13.299.505.475	0	11.481.216.548	1.610.492.109	0	26.391.214.132
Feb	0	12.105.928.244	0	11.045.247.599	1.694.272.274	0	24.845.448.116
Mar	26.184.757.842	11.361.513.709	0	10.379.363.941	1.623.901.913	4.749.223.814	54.298.761.219
Abr	0	10.306.810.921	0	10.990.517.249	1.325.369.641	5.973.775.209	28.596.473.019
May	0	10.795.656.635	0	11.051.972.144	1.487.816.240	5.587.168.754	28.922.613.772
Jun	0	11.667.895.218	428.980.905.560	11.736.684.438	1.693.320.536	6.077.570.865	460.156.376.617
Jul	0	12.913.103.701	0	11.758.262.124	1.660.988.780	6.464.690.475	32.797.045.079
ago.	0	12.821.370.853	0	12.533.744.019	1.724.820.755	6.897.829.357	33.977.764.984
Sep	0	10.907.273.225	0	11.930.954.975	0	6.388.604.229	29.226.832.429
Oct	0	12.208.078.536	0	11.569.149.740	0	5.893.233.075	29.670.461.351
Nov	0	11.683.606.225	0	12.206.224.627	0	6.268.544.089	30.158.374.941
Dic	0	12.970.119.523	474.542.667.858	13.178.233.170	0	6.551.110.466	507.242.131.016
Total	26.184.757.842	143.040.862.264	903.523.573.418	139.861.570.574	12.820.982.247	60.851.750.333	1.286.283.496.677

Fuente: Informes de interventorías

Consideraciones

1. Distribución de la Contraprestación en 2023 y 2024:

- En 2023, la contraprestación para Aerocivil correspondió al 80% del total, luego de deducir los aportes a los municipios. Para 2024, esta cifra se redujo al 76%, dado que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) pasó a ser beneficiaria con un 4% de la contraprestación.

2. Contraprestación por Concesión:

- Para el **contrato de Centro norte (AIRPLAN)**, en 2023, la distribución fue: Aerocivil (57,38%), EP AOH (22,62%) y los municipios (20%). En 2024, la distribución fue: Aerocivil (54,51%), EP AOH (21,49%), municipios (20%) y la ANI (4%).
- En el caso del **contrato de Cartagena (OINAC)**, la contraprestación originalmente correspondía en su mayoría a la Aerocivil (65%), mientras que el municipio y la ANI recibían el 20% y 15%, respectivamente. Sin embargo, la Dirección de Concesiones y el Ministerio de Transporte han recomendado realizar ajustes contractuales para que, a partir de 2025, la Aerocivil reciba el 76% de la contraprestación, el municipio el 20% y la ANI el 4%, en cumplimiento de la normativa vigente.

3. Variaciones en los Ingresos de Contraprestaciones:

- SACSA:** A pesar de recibir un 63% de la contraprestación en 2023, este contrato finalizó en febrero de 2024, reduciendo significativamente su participación en los ingresos. Para 2024, SACSA contribuyó solo en los primeros dos meses.

INFORME DE GESTIÓN

- **AEROCALI:** La participación de AEROCALI pasó del 54,5% al 52% en septiembre de 2023, experimentando una disminución en la contraprestación. En 2024, se proyecta que AEROCALI recibirá el 100% de los ingresos de los aeropuertos cuando finalice la concesión en septiembre de 2025.
- **GAC:** La participación de Aerocivil en el contrato de GAC disminuyó del 1,51% al 1,04% debido a la finalización de la contraprestación en agosto de 2024. No obstante, desde septiembre de 2024, Aerocivil comenzó a recibir el 100% de los ingresos generados por la explotación de los aeropuertos, lo que resulta en un aumento significativo de los ingresos para esa entidad.
- **OINAC:** La contraprestación de OINAC será considerablemente menor en comparación con SACSA. Para 2024, Aerocivil recibirá aproximadamente el 18,58% de los ingresos brutos, una disminución significativa (61%) en relación con los ingresos obtenidos a través de SACSA.

2.106. MESA DE AYUDA TÉCNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

En los últimos dos años, bajo la dirección de la STI y en alineación con las directrices de la Dirección General, la Dirección de Infraestructura y Soporte de TI ha consolidado una infraestructura tecnológica moderna y vanguardista. Este avance ha fortalecido la comunicación y conectividad de los aeropuertos, la ciberseguridad y la eficiencia de la mesa de ayuda, asegurando un respaldo sólido para los procesos administrativos de la entidad y el soporte gubernamental a la industria de la aviación en Colombia.

2.107. Mesa de Ayuda y Soporte Tecnológico

Se instauró una nueva mesa de ayuda que ha permitido optimizar la atención a usuarios, alcanzando los siguientes resultados:

- Casos atendidos mensualmente: 2.303
- Llamadas gestionadas mensualmente: 3.225
- Correos recibidos mensualmente: 1.122
- Casos solucionados mensualmente: 2.162
- Cumplimiento de ANS: 96,7%
- Satisfacción del servicio: 70% de usuarios satisfechos

En cuanto a soporte, los niveles I y II han logrado avances significativos en la gestión de incidencias, la optimización de equipos y la estandarización de procesos, permitiendo una mejor atención a los usuarios y reduciendo tiempos de respuesta.

2.108. CONECTIVIDAD Y COMUNICACIONES

Se implementaron con éxito nuevos canales de comunicación con aeropuertos alejados del centro de operaciones (BOG) mediante un proveedor externo al acuerdo marco, garantizando estándares superiores de calidad y seguridad. Además, se estableció una red SD-WAN, optimizando la interconectividad y reforzando la seguridad de la infraestructura de comunicaciones.

Este proyecto ha sido clave para la interconexión de aeropuertos regionales, en línea con el plan de desarrollo "Colombia Potencia de la Vida". Como resultado, se ha facilitado la implementación de servicios de Wi-Fi gratuito en algunos aeropuertos administrados,

INFORME DE GESTIÓN

beneficiando a los pasajeros y fortaleciendo la inclusión digital. Además, el éxito del proyecto ha permitido asumir la operación de los canales de comunicación CCTV de la entidad a nivel nacional.

2.109. CIBERSEGURIDAD TI

Se ha desarrollado un plan integral de renovación tecnológica en materia de ciberseguridad, con la actualización de la seguridad perimetral que incluye firewalls, protección de endpoints y detección de vulnerabilidades. Se ha implementado tecnología XDR para fortalecer la defensa contra ciberataques y se ha avanzado en la configuración de un SOC (Security Operations Center), respaldado por un equipo de expertos en seguridad informática.

Las acciones realizadas en ciberseguridad incluyen:

- Pruebas de Phishing: Se realizaron dos pruebas en 2024, identificando usuarios con dificultades en la detección de correos maliciosos y brindando capacitación especializada.
- Configuración de MFA: Se implementó la autenticación multifactor para mejorar la seguridad en el acceso a sistemas corporativos.
- VPN con MFA: Se estableció una autenticación reforzada para las conexiones remotas.
- Gestión de Vulnerabilidades: Se aplican parches de seguridad de forma mensual.
- Intune: Se configuraron equipos para administración remota eficiente.
- Portal Empresas: Se desarrolló un portal que permite a los funcionarios instalar aplicaciones sin necesidad de soporte técnico.
- Bloqueo de IPs Extranjeras: Se reactivó la política de restricción de accesos fuera de Colombia.
- Monitoreo de Usuarios Vulnerados: Se detectaron intentos de acceso no autorizados y se tomaron acciones correctivas.
- Política de Internet: Se formuló una nueva política que está en proceso de aprobación.

Logros en Redes, Ciberseguridad y Servidores

- Implementación de SD-WAN para optimizar la gestión de la red.
- Alta disponibilidad entre switches del CGAC y CNA para redundancia de red.
- Segmentación de VLANs a nivel nacional.
- Bloqueo de aplicaciones y navegación fuera de dominio mediante FSSO.
- Monitoreo de WAF, ancho de banda y estado de VPN.
- Depuración y administración de usuarios en Active Directory.
- Disponibilidad de servidores superior al 99,9%.
- Creación de scripts para notificaciones de seguridad y contraseñas.
- Mejoras en la gestión de licencias de Office 365.

2.109.1. Convergencia Tecnológica y Futuro

Ante el crecimiento exponencial de la información generada por los sistemas internos, se ha iniciado la renovación de la infraestructura tecnológica con miras a la hiperconvergencia. Este enfoque permitirá robustecer la capacidad de procesamiento y almacenamiento de datos, preparándonos para el desarrollo de aeropuertos inteligentes y la implementación de nuevas soluciones digitales.

INFORME DE GESTIÓN

En síntesis, la Dirección de Infraestructura y Soporte de TI ha logrado importantes avances en modernización, conectividad, ciberseguridad y atención a usuarios, consolidando un ecosistema tecnológico más eficiente, seguro y preparado para los retos futuros.

2.110. OTROS

En el 2024 la Dirección de la Información y Sistemas de TI se sumergió en la construcción de un ambicioso plan estratégico proyectado a 2026, el cual busca revolucionar la transformación digital corporativa y aeroportuaria. Esta iniciativa no solo pretende modernizar las infraestructuras (conectividad y seguridad), sino también mejorar significativamente la experiencia de los pasajeros y las operaciones internas.

Uno de los pilares del trabajo ha sido la Innovación y Ejecución. Si bien se ha iniciado la ruta de adopción de la inteligencia artificial (IA) y se ha establecido una arquitectura empresarial para los servicios aeroportuarios. Este esfuerzo se ha sumado a la plataforma de gestión de datos de la entidad que se dejará implementada en 2025, al igual que la nueva sede electrónica de la entidad con chatbot entrenado por IA y portal del CEA, contratos que iniciaron su ejecución en el primer semestre del 2024.

En Aeronáutica Civil, no solo se implementan sistemas, se re imagina cómo la tecnología podría servir al futuro de la aviación de Colombia. Los momentos destacados del 2024

- Implementar un sistema de información de vuelo al pasajero en el aeropuerto de Barranquilla en solo 30 días. (FIDS, BIDS, Sitio web) entregado septiembre
- Presentar una innovadora exhibición de tecnología con más de 20 proveedores internacionales y más de 200 asistentes en el evento TASADay. Noviembre
- Implementar talleres de IA que empiezan a transformar la forma en que los funcionarios abordan la productividad y redactar la política de uso ético y responsable de la IA en la entidad. Agosto y noviembre
- Definir el proceso de levantamiento de requerimientos de información y sistemas de TI en Isolución y configurarlo en flujo automatizado en ARANDA
- Participar en el concurso MAXIMA VELOCIDAD de MinTIC.
- Dar cumplimiento al Plan Nacional de Infraestructura de Datos articulado por el Ministerio de Transporte con todas las entidades del sector.
- Desarrollo de la aplicación Autorización de sobrevuelo vs Matricula/pago. Entregada en octubre
- Construir con un mapa de ruta de transformación digital y arquitectura empresarial para que los servicios aeroportuarios sean implementados de manera ágil, segura y de cara al negocio en 2025 y 2026. (octubre a diciembre de 2024)
- Reestructuración de la Dirección para dar cumplimiento a los retos de la Entidad conformada por los siguientes grupos y responsabilidades. Solicitada y aprobada en enero de 2025 por la dirección General.

INFORME DE GESTIÓN

2.111. CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS - CEA

2.111.1. Estadísticas de capacitación por cada vigencia

De acuerdo con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y su eje de Desarrollo del Talento Humano, que busca fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, promoviendo y robusteciendo procesos de apropiación del conocimiento, la investigación y la innovación en los territorios, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia, la Aerocivil a través del Centro de Estudios Aeronáuticos - CEA presta sus servicios educativos a través de seis (6) dimensiones :

Las actividades académicas desarrolladas dan cubrimiento en los campos de formación que se relacionan a continuación:

Gráfico 38. Campos de formación



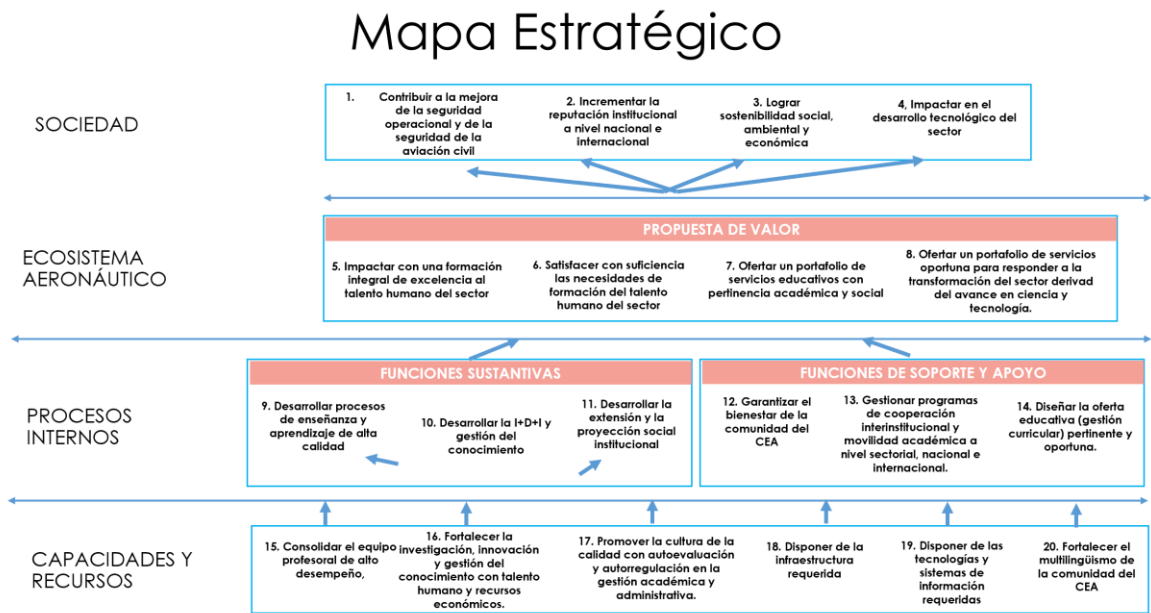
Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

El CEA viene gestionando su quehacer académico, fundamentándose además en su carta de navegación que es el plan estratégico “El Vuelo de los Flamingos 2030”, el cual fue aprobado por el Consejo Directivo del CEA en el año 2023.

El Vuelo de los flamings busca la ampliación de la oferta educativa, la investigación, innovación, gestión del conocimiento y contribuir así a la mejora de la seguridad operacional, de la aviación civil, la sostenibilidad social, ambiental y económica mediante el mapa estratégico se presenta a continuación y que establece los objetivos estratégicos a partir de las perspectivas de evolución que impactan capacidades y recursos, procesos internos, el ecosistema aeronáutico y en general a la sociedad:

INFORME DE GESTIÓN

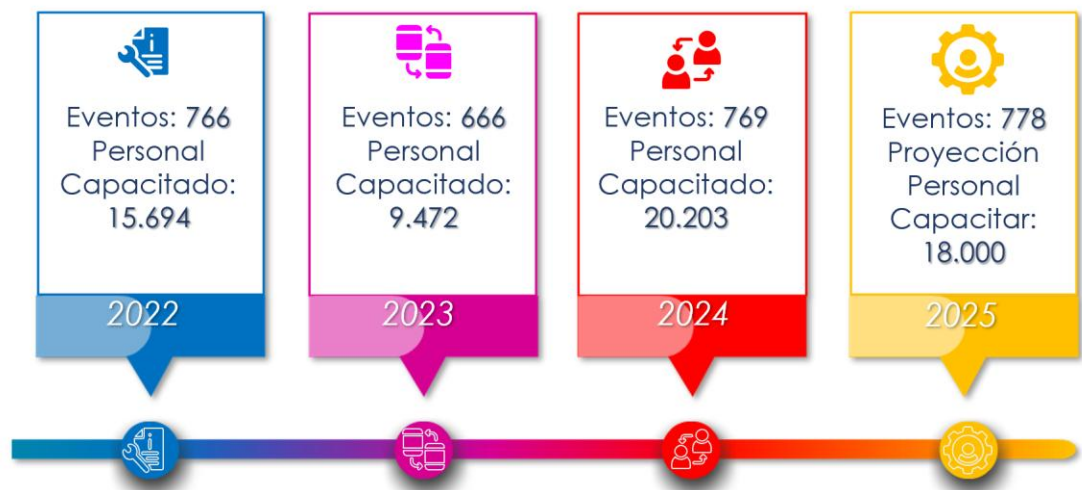
Gráfico 39. Mapa de objetivos estratégicos



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

En este contexto, en la ejecución de las dimensiones académicas los indicadores de personal formado y capacitado a través de procesos de educación aeronáutica, muestra las siguientes cifras:

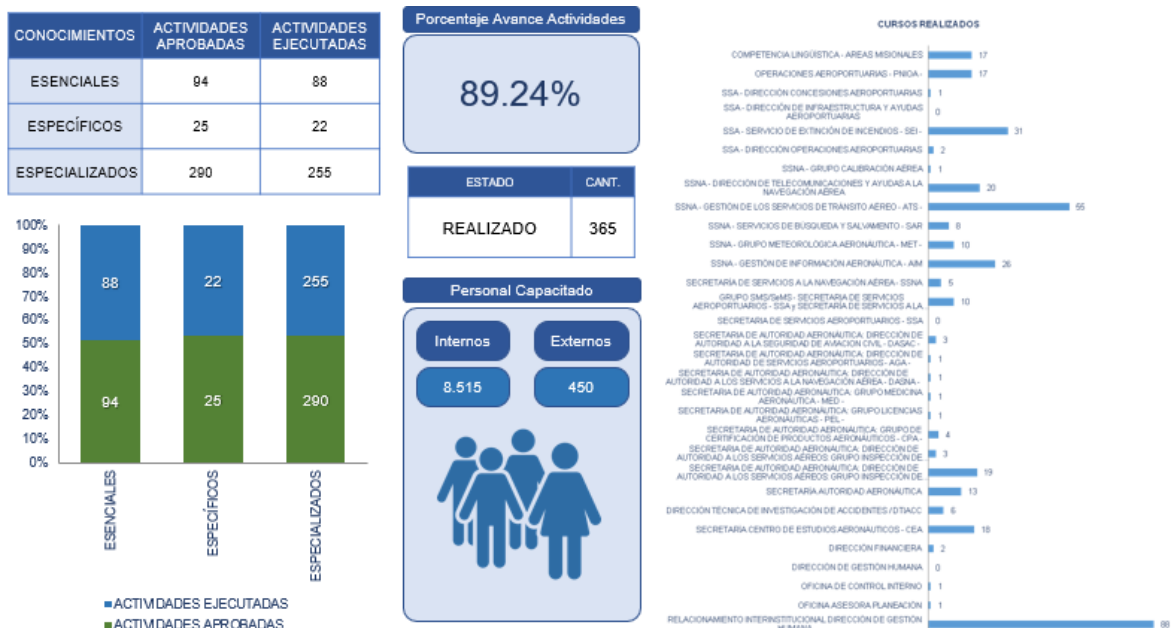
Gráfico 40. Cifras de personal formado y capacitado



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

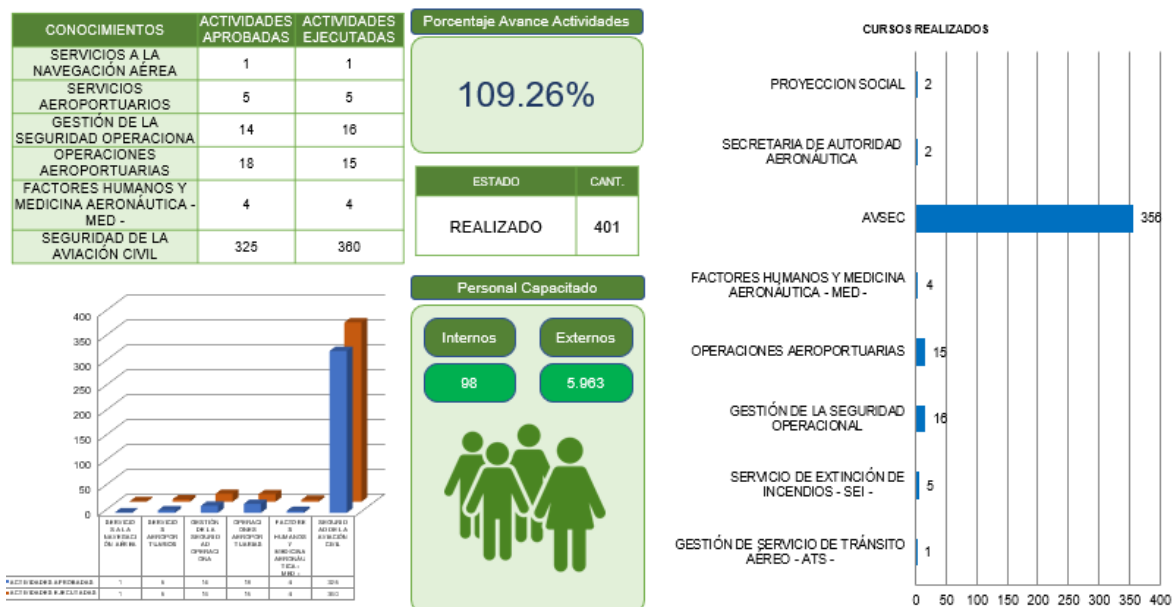
INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 41. Programa Institucional De Capacitación 2022



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

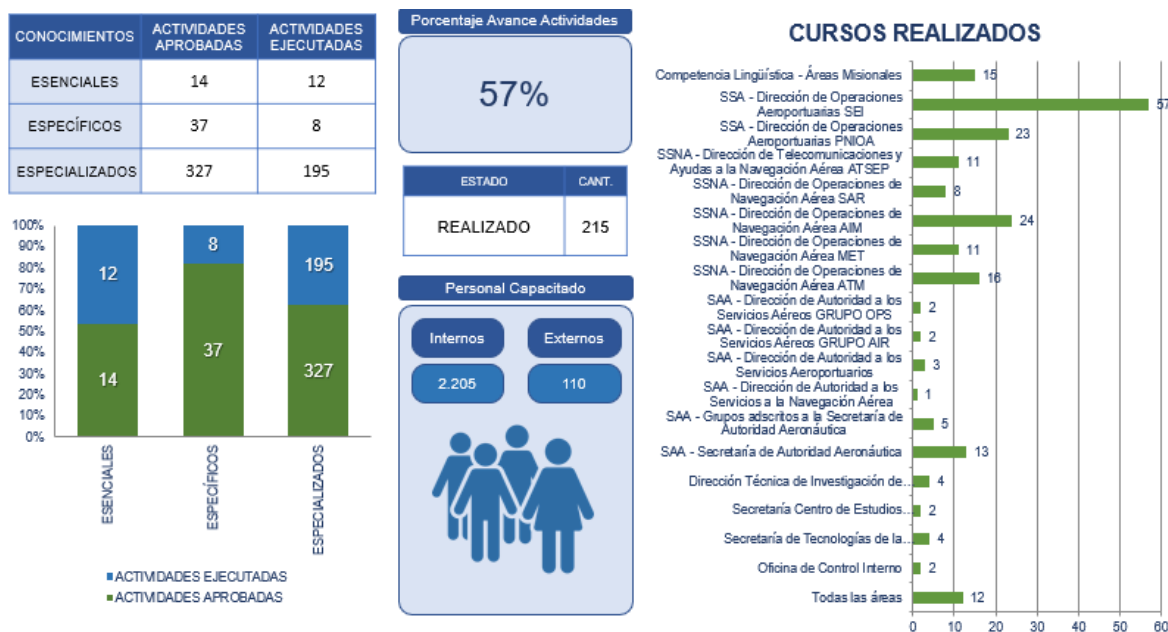
Gráfico 42. Oferta académica CEA 2022



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

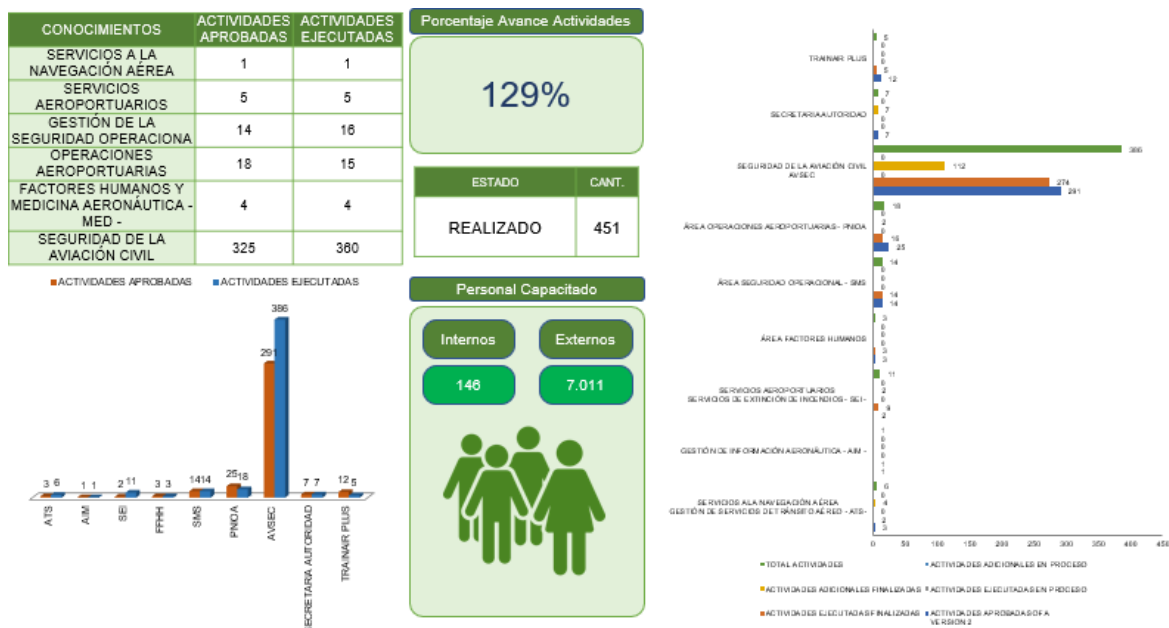
INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 43. Programa Institucional De Capacitación 2023



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

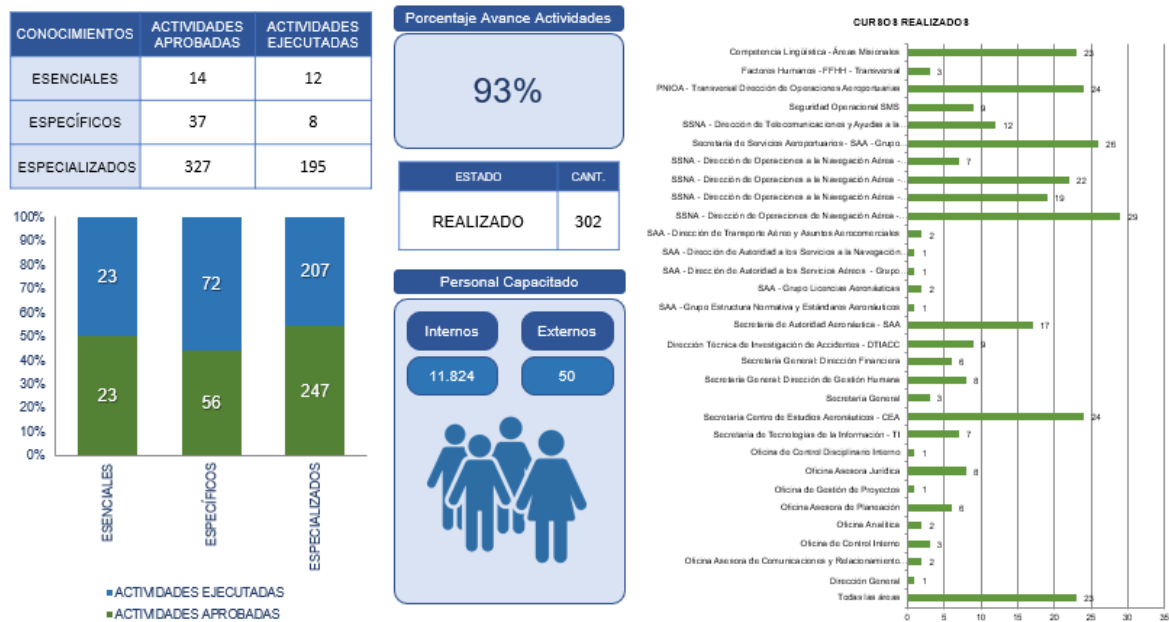
Gráfico 44, Oferta Académica Cea 2023



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

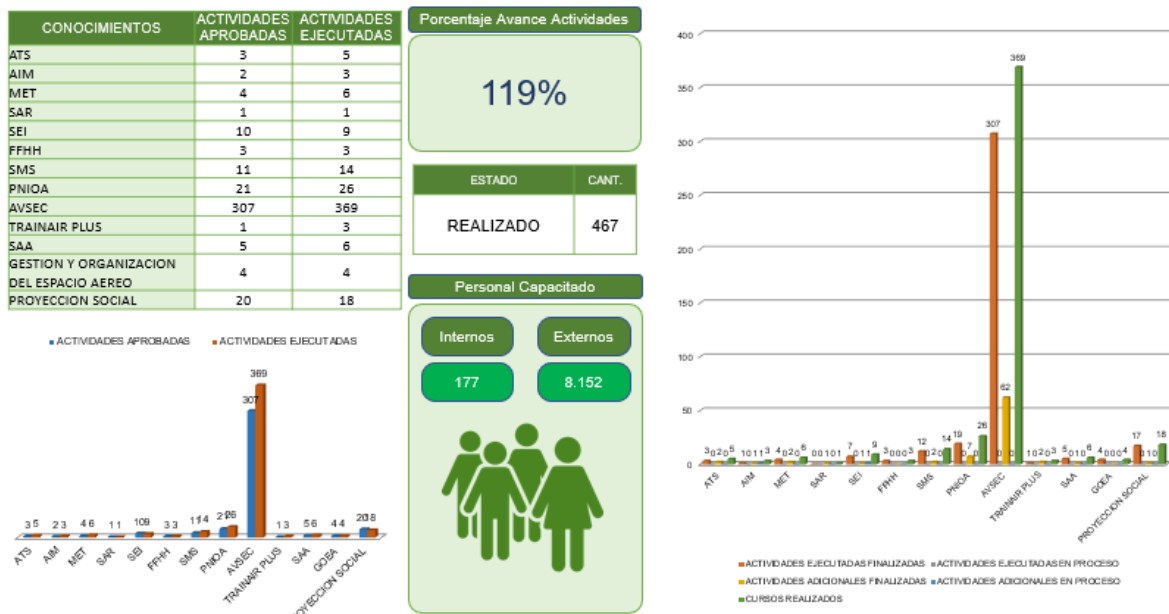
INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 45. Programa Institucional De Capacitación 2024



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

Gráfico 46. Oferta Académica Cea 2024



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

De la misma manera, de acuerdo con la dimensión del CEA como institución de educación superior, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional – MEN, mediante Resolución 02909 de 21 de febrero 2018, contribuyó de manera significativa en el periodo 2022-2025 a la profesionalización del talento humano del Sector Aéreo, a través de la Tecnología en Gestión del Tránsito Aéreo, consolidando en este periodo 8 cohortes regulares de nuevos

INFORME DE GESTIÓN

tecnólogos y dos cohortes de los controladores de tránsito aéreo en ejercicio, para un total de 121 estudiantes, 54 ya graduados a la fecha.

Se debe resaltar además que el CEA fue exaltado por el ICFES en el año 2024, con el primer lugar en el resultado de las Pruebas Saber TyT presentadas en el año 2023, gracias al excelente desempeño académico de los estudiantes de la Tecnología en Gestión de Tránsito Aéreo, Primera Cohorte, lo cual fue motivo de gran orgullo institucional al ratificarse la calidad académica del CEA de la Aerocivil.

Gráfico 47. Reconocimiento del ICFES al CEA por desempeño académico Estudiantes de la Tecnología De Gestión De Tránsito Aéreo



Fuente: ICFEX (2024)

INFORME DE GESTIÓN

Es importante resaltar que en año 2023, el Ministerio de Educación Nacional emitió concepto favorable a las condiciones institucionales presentadas por el CEA en su dimensión como institución universitaria, el cual fue otorgado por 7 años. Lo anterior permite la presentación de renovación y nuevos registros calificados de programas, lo cual posibilitará ampliar la oferta académica de educación superior a nivel de pregrado y postgrado, previendo, entre otros, la consideración de programas del que ya el Centro de Estudios Aeronáuticos ha venido trabajando los proyectos educativos de programa, como:

- Programa Profesional - Administración Aeroportuaria
- Programa Tecnológico - Electrónica Aeronáutica
- Programa Tecnológica - Gestión de Información Meteorológica

De la misma manera, el CEA afianzó en este periodo su Sistema de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior, el cual vela por el aseguramiento de la calidad de las instituciones y de sus programas, promoviendo los procesos de autoevaluación, autorregulación y mejoramiento de sus actividades.

El CEA reconocido como Institución de Educación Superior (IES) por parte del Ministerio de Educación Nacional (MEN), diseñó el Sistema Interno de Aseguramiento de la Calidad (SIAC) para responder a los requerimientos exigidos por el MEN y por el Consejo Nacional de Educación Superior (CESU), articulándose al Sistema de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior de Colombia, como parte del compromiso con la calidad educativa, el cumplimiento de las funciones sustantivas y demás procesos académicos y administrativos, con el fin de apoyar la toma oportuna de decisiones.

El SIAC está compuesto por varios componentes con el fin de afianzar un enfoque sistemático para asegurar el cumplimiento de requisitos como sinónimo de calidad educativa, persiguiendo la consolidación de la cultura de la autoevaluación. De esta manera logra alcanzar la misión establecida en el Estatuto General del CEA y la visión del El Vuelo de los Flamingos, a través de la gobernanza, recolección y análisis de la información, así como la presentación de los resultados y su efectiva retroalimentación. Se articula con el Modelo de autoevaluación y autorregulación para asegura la coherencia de los programas académicos con la identidad institucional.

De la misma manera, como parte del mejoramiento continuo el CEA está actualizando los documentos rectores que perfilan su naturaleza como IES, a propósito de la expedición del Decreto 1294 de 2021, que modificó la estructura del CEA.

Cabe resaltar igualmente que el CEA gestionó la actualización tecnológica de los Simuladores de Control de Tránsito Aéreo con las siguientes acciones:

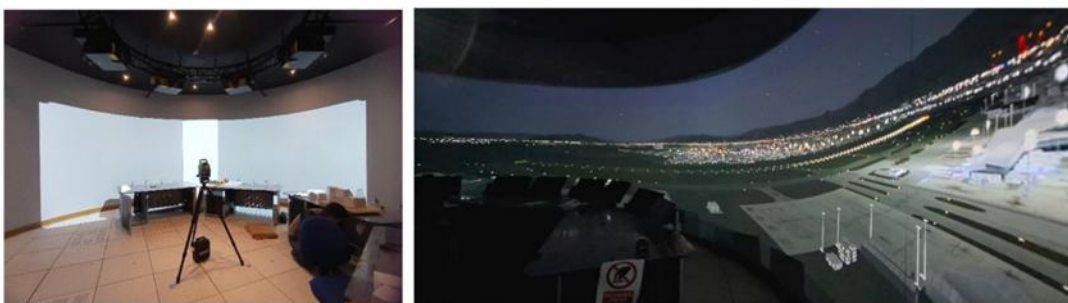
2.111.2. Simulador INDRA:

En el simulador Indra se continuó con la ejecución del contrato de mantenimiento por vigencias futuras 2023-2026 número 23001324 H3 por valor total de \$7.904.399.999, en lo que concerniente a la vigencia 2024 se ejecutó lo que correspondió a \$2.500.000.000, esto es el 31.6% del total del contrato, en actividades se adelantó principalmente un proceso de ampliación, exactamente para el aeródromo se amplió la imagen de 180° a 360° una mejora muy importante que beneficiará a todos los estudiantes de cursos básicos y recurrentes de aeródromo, dado que ya se tendrá una vista completa de todo el aeródromo como ocurre en las torres reales.

INFORME DE GESTIÓN

Este proceso de ampliación también involucró una actualización de software y hardware, dado que se renovaron todos los generadores de imagen y proyectores por unos de última generación, se instalaron proyectores Barco G50-W8B lo que redundará en imágenes de mejor calidad con una excelente resolución, mayor luminosidad y en general con mayor grado de realismo. Lo anterior involucró una mejora también en el panel de proyección y en la puerta de acceso al aeródromo, así como el sistema de iluminación ambiente.

Ilustración 10. Simulador INDRA



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

Por otro lado, se inició el proceso de ampliación de 2 posiciones de controlador de torre adicionales, con mobiliario nuevo para todas las posiciones tanto antiguas como existentes, ampliación de 2 posiciones de controlador de vigilancia con mobiliario nuevo, estas contarán con una consola de última tecnología en condiciones de comodidad y ergonomía mejoradas para estudiantes y profesores, y finalmente, se ampliarán 4 posiciones de pseudopiloto con mobiliario totalmente nuevo.

2.111.3. Simulador THALES:

En el simulador Thales se continuó con la ejecución del contrato de mantenimiento por vigencias futuras 2023-2026 número 23001307 H3 por valor total de \$6.730.849.294.

Una de las mejoras más importantes realizadas en el simulador Thales, fue la actualización de hardware y software en el sistema de generación de imagen para el aeródromo. En este caso, adquirimos el nuevo motor de simulación 3D Unigine, que, por sus nuevas características y mejoras, fue necesario también actualizar los 8 generadores gráficos.

Con esta mejora en software y hardware el simulador de aeródromo y en consecuencia, los estudiantes de cursos básicos y recurrentes de aeródromo ahora podrán disfrutar de imágenes más realistas, con contornos y sombras mejor realizados, con luces difuminadas con mayor intensidad en su fuente y reducción gradual de la misma hacia los bordes, la textura de los árboles ahora tiene volumen transparencia entre sus ramas, así como también muestran movimiento siguiendo la dirección e intensidad del viento, los objetos como manga veletas y banderas, también tendrán un movimiento más realista y fluido, que corresponderá también a la dirección y magnitud del viento.

Los motores de las aeronaves encendidos ya sean jet o turbohélice, al realizar un acercamiento ahora se observa el aire caliente que emana de ellos. En cuanto a las condiciones meteorológicas, todos los fenómenos y sus respectivas animaciones son más

INFORME DE GESTIÓN

realistas, las nubes tienen volumen y movimiento fluido, la lluvia, niebla, bruma, y otros también son más realistas.

Por otro lado, también se ha actualizado todo el software de simulación Scansim, que involucró mejoras en funcionalidades para controladores radar, pseudopilotos y preparación de ejercicios.

Se recreó un nuevo escenario 3D, el cual incluyó un alto nivel de detalle en las terminales y plataformas internacional, Nacional, Puente Aéreo y Carga del aeropuerto el Dorado, así como un mayor nivel de detalle de todo el sistema de iluminación y marcación de pistas y calles de rodaje, lo anterior con el fin de usar este modelo en los procesos de familiarización de controladores y personal de infraestructura aeroportuaria.

Ilustración 11. Simulador THALES



Fuente: Centro de Estudios Aeronáuticos

2.111.4. Productos de investigación, innovación y gestión del conocimiento

Continuando con el Desarrollo del Talento Humano, el CEA en proyectos de Investigación, Innovación y Gestión del Conocimiento en las vigencias 2023- 2025, ha consolidado a través del Grupo de Investigación Aeronáutica-GINA reconocido ante el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, las siguientes líneas de investigación:

- Seguridad Operacional de la Aviación Civil
- Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)
- Gestión de la Aviación
- Sostenibilidad Aeronáutica
- Estudios Aeroespaciales

A partir de estas líneas de investigación, se están gestionando actualmente los siguientes proyectos de investigación aplicada:

- Semillero Investigación GLOBE - CEA: "Implementación del protocolo atmósfera, para potencializar habilidades investigativas en infantes y jóvenes de localidades y municipios aledaños a los Aeropuertos del País".
- "Diagnóstico sobre el estado actual de Equidad de Género en la Aeronáutica Civil de Colombia"

INFORME DE GESTIÓN

- “Identificación y Análisis De Brechas De Capital Humano Para El Sector Aeronáutico En Colombia. (Para el proceso de actualización del Catálogo de Cualificaciones del Sector de Aviación Civil)”
- “Estudio del modelo empresarial “bajo costo” para la prestación de servicios de Transporte Aéreo en Colombia”

Y como productos de investigación desarrollados el balance es el siguiente:

- Productor de Generación de nuevo conocimiento: 14
- Productos de Desarrollo Tecnológico e Innovación: 4
- Productos de Apropiación Social del Conocimiento: 7

Finalmente, se debe resaltar que el Encuentro Anual de Investigación, Desarrollo e Innovación del Sector Aeronáutico E-IDEA que promueve el CEA se ha afianzado, habiendo llegado en el año 2024 a su séptima versión, donde se logró además integrar el Encuentro con la Primera Feria AIR-DRONE que se llevó cabo en Corferias en el marco de la Feria Internacional de Bogotá.

2.112. INMUEBLES

Logros.

Se registro una superación de metas históricas de adquisición de predios en la entidad.

Tabla 24. Adquisición de inmuebles 2024

Descripción	Detalles
Predios adquiridos y registrados	Ipiiales: 2 de 6 predios adquiridos (Predios 26 y 27).
	Riohacha: 2 de 6 predios adquiridos (Predios 1 y 4).
	Mitú: 3 de 3 predios adquiridos (100% cumplido).
	Providencia: 2 predios adquiridos (Predios 20 y 24b).
	San Andrés: 1 predio adquirido (Predio Garden).
Entrega de predios adquiridos	Facilita el desarrollo de infraestructura aeroportuaria.

Fuente: Grupo Administración de Inmuebles

Pendientes

Tabla 25. Adquisición de inmuebles pendientes

Descripción	Detalles
Trámites en proceso	Ipiiales: 3 predios en trámite de escritura y registro.
	Riohacha: 1 predio en proceso de pago y escritura.
	Providencia: 1 predio en proceso de expropiación.

INFORME DE GESTIÓN

Descripción	Detalles
	Bucaramanga: 2 predios en trámite de escrituración.
	San Andrés: 3 predios en proceso de expropiación.
	Tumaco: 4 predios en avalúo.
	Valledupar: 2 predios en expropiación.
Predios pendientes de avalúo o ajuste de área	Riohacha: Predios 2 y 3, Ipiales: Predio 12.
Predios en definición técnica o por decisión de comité	Bucaramanga y Tumaco.

Fuente: Grupo Administración de Inmuebles

Retos

Tabla 26. Retos para avanzar en la gestión ambiental

Descripción	Detalles
Finalizar procesos de expropiación y escrituración	En aeropuertos clave como Providencia, San Andrés y Valledupar.
Garantizar disponibilidad de recursos	Para la compra de los predios aún pendientes.
Asegurar correcta planificación y gestión	De los cronogramas de adquisición para cumplir con los objetivos estratégicos.
Mejorar eficiencia en la adquisición de predios	Optimización de trámites legales y administrativos.

Fuente: Grupo Administración de Inmuebles

2.113. GESTIÓN HUMANA

2.113.1. Acuerdos singulares sindicales vigencia 2023-2024

En relación con los acuerdos singulares, desde el año 2022 se llevaron a cabo negociaciones con las organizaciones sindicales de la Aerocivil, las cuales resultaron en la consolidación de treinta y un (31) acuerdos. Estos acuerdos han sido objeto de un seguimiento constante para garantizar su cumplimiento. Durante los años 2023-2024, se gestionaron todas las acciones correspondientes en cada dependencia para dar cumplimiento a dichos acuerdos.

De acuerdo con la información registrada en la matriz de seguimiento elaborada por la Dirección de Gestión Humana, el avance en el cumplimiento de los treinta y un (31) acuerdos se detalla de la siguiente manera:

- Un 22.5% de los acuerdos se han cumplido completamente.
- Un 16.1% corresponde a acuerdos sin evidencia de cumplimiento.

INFORME DE GESTIÓN

- El 61.29% restante está en proceso de cumplimiento, con acciones en marcha y evidencias correspondientes.

En cuanto a los acuerdos sectoriales, que son nueve (9) en total, la Aerocivil ha estado gestionando de manera constante todas las acciones necesarias para cumplir con las responsabilidades que le competen. Sin embargo, cuatro (4) acuerdos aún se encuentran en proceso para su cumplimiento total:

- El acuerdo 2.5.3 (relativo a la aviación deportiva),
- El acuerdo 2.5.11 (sobre la prima de productividad), que no ha avanzado debido a limitaciones jurídicas y presupuestales,
- El acuerdo 1.5.4 (sobre el IDEAM),
- El acuerdo 2.5.9 (referente al decreto para establecer la edad de retiro forzoso en el subsistema de pensiones para los bomberos aeronáuticos y controladores aéreos a los 60 años).

En resumen, de los nueve (9) acuerdos sectoriales, cuatro (4) siguen en proceso de cumplimiento.

2.113.2. Fortalecimiento institucional Gestión de incorporación de nuevos cargos

Es de indicar que la planta tuvo una ampliación de personal en 610 vacantes, así:

Tabla 27. Incorporación de nuevos cargos

Nivel	Cargos Actuales	Cargos Propuestos	Incremento de Cargos	2021	2022	2023	2024	Validación Total
Directivo	64	82	18	10	8			18
Asesor	22	23	1	1				1
Inspector de Aviación Civil	167	217	50		16	17	17	50
Especialista	51	168	117	12	34	35	36	117
Profesional	278	438	160		49	49	50	160
Controlador de Tránsito Aéreo	733	799	66		22	22	22	66
Técnico	426	576	150		49	50	51	150
Técnico ATSEP	355	367	12		4	4	4	12
Técnico Bombero	460	526	66		22	22	22	66
Auxiliar	723	693	-30	-30				-30
Total, Balance de Cargos	3,279	3,889	610	5	204	199	202	610

Fuente: Dirección de Gestión Humana

INFORME DE GESTIÓN

Tabla.28 Planta de personal por nivel jerárquico de Aerocivil

Nivel	Cargos Propuestos	Porcentaje del Total (%)
Directivos Aeronáuticos	82	2.11
Asesor Aeronáutico	23	0.59
Especialista Aeronáutico	168	4.32
Profesional Aeronáutico	438	11.26
Inspector de Aviación Civil	217	5.58
Controlador de Tránsito Aéreo	799	20.55
Bombero Aeronáutico	526	13.53
Técnico Aeronáutico	943	24.25
Auxiliar	693	17.82
Total, General	3,889	100

Fuente: Dirección de Gestión Humana

Tabla 29. Planta de personal por nivel jerárquico de Aerocivil

Planta de personal	Empleos de libre nombramiento y remoción	Empleos de carrera administrativa
3889	122	3.767

Fuente: Dirección de Gestión Humana

Tabla 30. Planta del 23 de diciembre de 2022 al 3 de marzo de 2025

Concepto		Total, número de cargos de la planta	Número de cargos provisto	Número de cargos vacantes
Cargos de libre nombramiento y remoción				
A	A la fecha de inicio de la gestión	122	91	31
B	A la fecha de retiro, separación del cargo o ratificación	122	107	15
Variación porcentual		1000 0,00%	0,85 15%	2,07 -107%
Cargos de carrera administrativa				
C	A la fecha de inicio de la gestión	3767	2801	966
D	A la fecha de retiro, separación del cargo o ratificación	3767	2872	895
Variación porcentual		1000 0%	0,975 2,47%	1,079 -7,93%

Fuente: Dirección de Gestión Humana

INFORME DE GESTIÓN

Ver anexo detalle de nombramiento de personal en Anexo.

2.113.3. Grupo provisión empleos de carrera administrativa

Para la vigencia 2023, en Grupo Provisión Empleos de Carrera Administrativa realizó la provisión de 741 empleos vacantes, de la siguiente manera:

- Mediante la figura de encargos fueron provistas 202 vacantes.
- En cuanto a nombramientos y cambios de empleos en provisionalidad, fueron provistas transitoriamente 539 vacantes.

Tabla 31. Provisión de empleos de carrera administrativa. (vigencia 2023)

Nivel denominación	Total, empleos planta	Encargos 2023	Nombramientos provisionales y cambios de empleos 2023	<u>Vacantes provistas 2023</u>
EMPLEOS CARRERA ADMINISTRATIVA				
Especialista Aeronáutico	165	2	0	2
Inspector de Aviación Civil	217	4	17	21
Profesional Aeronáutico	436	24	38	62
Controlador de Tránsito Aéreo	799	70	202	272
Técnico Aeronáutico	400	14	28	42
Técnico Aeronáutico (ATSEP)	370	4	11	15
Técnico Aeronáutico (AIM)	173	22	114	136
Bombero Aeronáutico	526	57	49	106
Auxiliar	603	5	38	43
Auxiliar AIM	78	0	42	42
TOTAL, EMPLEOS CARRERA	3767	202	539	741

Fuente: Dirección de Gestión Humana

Para la vigencia 2024, se cubrieron 429 vacantes entre definitivas y temporales, distribuidas de la siguiente manera:

- Mediante encargo fueron provistas 79 vacantes.
- Nombramiento provisional por cambio de empleo dentro de la planta, se efectuaron 143.
- Nuevas vinculaciones en provisionalidad, se realizaron 207 nombramientos.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 32. Provisión de empleos de carrera administrativa. (vigencia 2024)

Nivel denominación	Encargos 2024	Nombramientos provisionales (cambios de empleo)	Nombramientos provisionales (nuevas incorporaciones)	<u>Vacantes provistas 2024</u>
Inspector de Seguridad de Aviación Civil	0	1	0	1
Profesional Aeronáutico	11	2	2	15
Controlador de Tránsito Aéreo	11	100	68	179
Bombero Aeronáutico	22	0	16	38
Técnico Aeronáutico	17	4	0	21
Técnico Aeronáutico (ATSEP)	5	14	25	44
Técnico Aeronáutico (MET)	0	7	10	17
Técnico Aeronáutico AIM	6	7	0	13
Auxiliar	7	0	54	61
Auxiliar AIM	0	8	15	23
Auxiliar MET	0	0	17	17
TOTAL	79	143	207	429

Fuente: Dirección de Gestión Humana

De lo corrido de la vigencia 2025, se han realizado 77 provisiones en la planta de personal de la Entidad, así:

- A través de encargo, se han provisto 19 vacantes.
- Por nombramiento provisional y cambio de empleo dentro de la planta, se efectuaron 52.
- Mediante nuevos nombramientos o vinculaciones, se han realizado 6.

Tabla 33. Provisión de empleos de carrera administrativa. (del 1° de enero al 4 de marzo 2025)

Nivel denominación	Encargos 2024	Nombramientos provisionales (cambios de empleo)	Nombramientos provisionales (nuevos nombramientos)	<u>Vacantes provistas 2025</u>
Especialista Aeronáutico	0	0	0	0
Profesional Aeronáutico	3	3	0	6
Controlador de Tránsito Aéreo	10	33	0	43
Bombero Aeronáutico	0	0	0	0
Técnico Aeronáutico	1	10	1	12
Técnico Aeronáutico (ATSEP)	0	2	4	6
Técnico Aeronáutico (MET)	0	0	0	0
Técnico Aeronáutico AIM	0	0	0	0

INFORME DE GESTIÓN

Nivel denominación	Encargos 2024	Nombramientos provisionales (cambios de empleo)	Nombramientos provisionales (nuevos nombramientos)	<u>Vacantes provistas 2025</u>
Inspector de Aviación Civil	0	0	0	0
Auxiliar	5	4	1	10
Auxiliar AIM	0	0	0	0
Auxiliar MET	0	0	0	0
SAR	0	0	0	0
TOTAL	19	52	6	77

Fuente: Dirección de Gestión Humana

En el momento está pendiente el nombramiento de 15 Controladores de Tránsito Aéreo, estamos en espera de la confirmación presupuestal por parte de la Oficina Asesora de Planeación. Además, se encuentra en trámite de publicación un Estudio de Verificación de Requisitos para las vacantes de empleos de Controlador de Tránsito Aéreo de los grados 06 al 14.

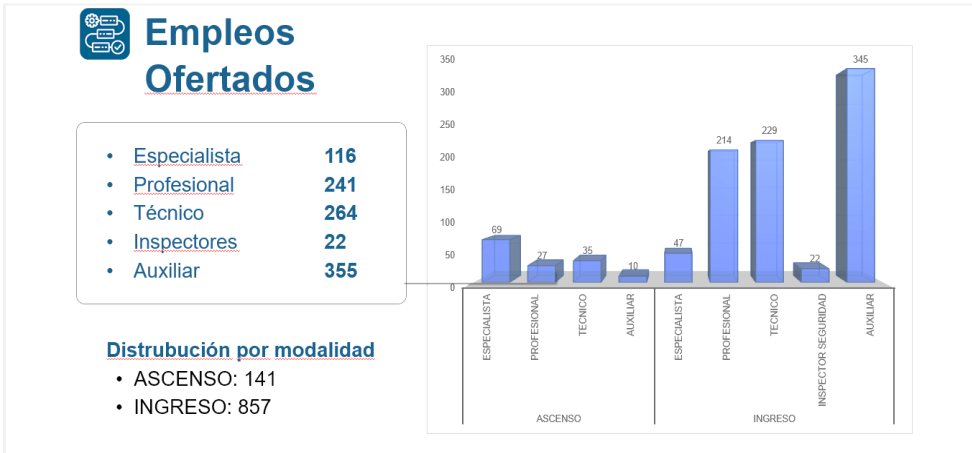
Adicionalmente, para el Nivel de Inspector de Seguridad Operacional, Una vez en firme el Estudio de Verificación de Requisitos, se iniciará el proceso de provisión de 46 vacantes.

2.113.4. Gestión de incorporación de la CNSC

La CNSC y la Aeronáutica Civil expidieron el Acuerdo N° 74 y el Anexo Técnico correspondiente al Proceso de Selección No. 2509 - AEROCIVIL PRIMERA FASE del 03 de octubre de 2023, el cual fue publicado y divulgado para conocimiento del público en general el día 06 de octubre de 2023 "(...) Por medio del cual se convoca y se establecen las reglas del Proceso de Selección, en las modalidades de Ascenso e Ingreso, para proveer los empleos en vacancia definitiva pertenecientes al Sistema Específico de Carrera Administrativa de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL (...)"

Por lo anterior, se indica el número de empleos ofertados en el proceso de selección 2509-2023 y el avance de esté a la fecha.

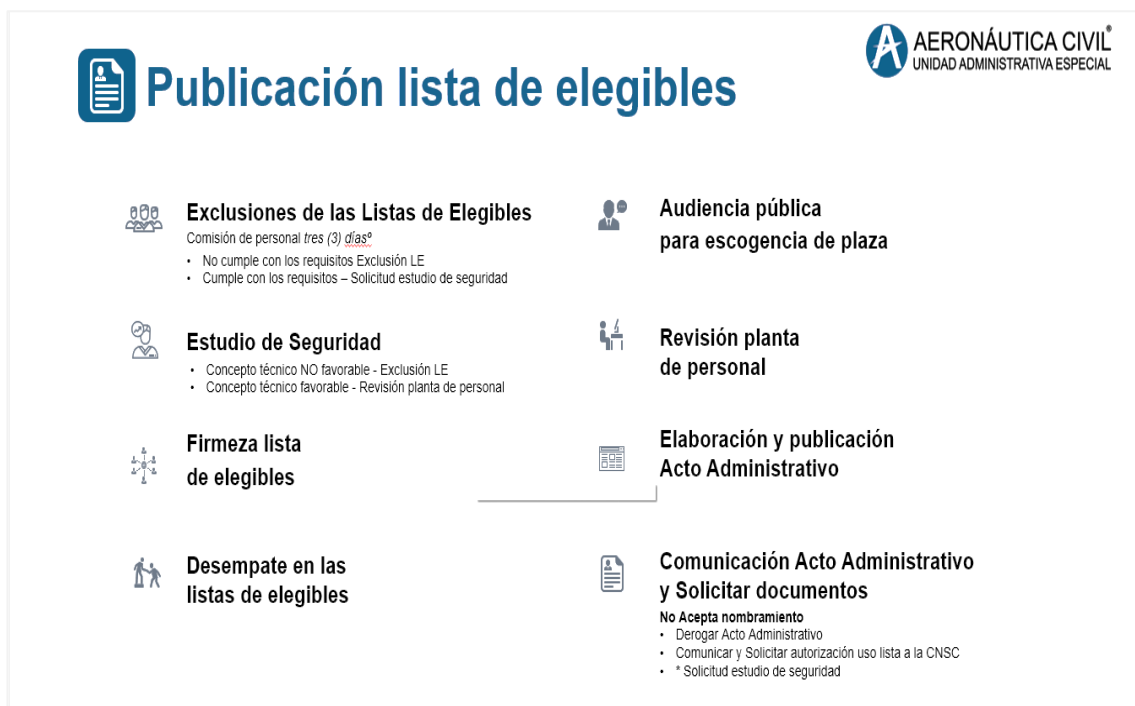
Gráfico 48. Detalle de los empleos ofertados



Fuente: Dirección de Gestión Humana

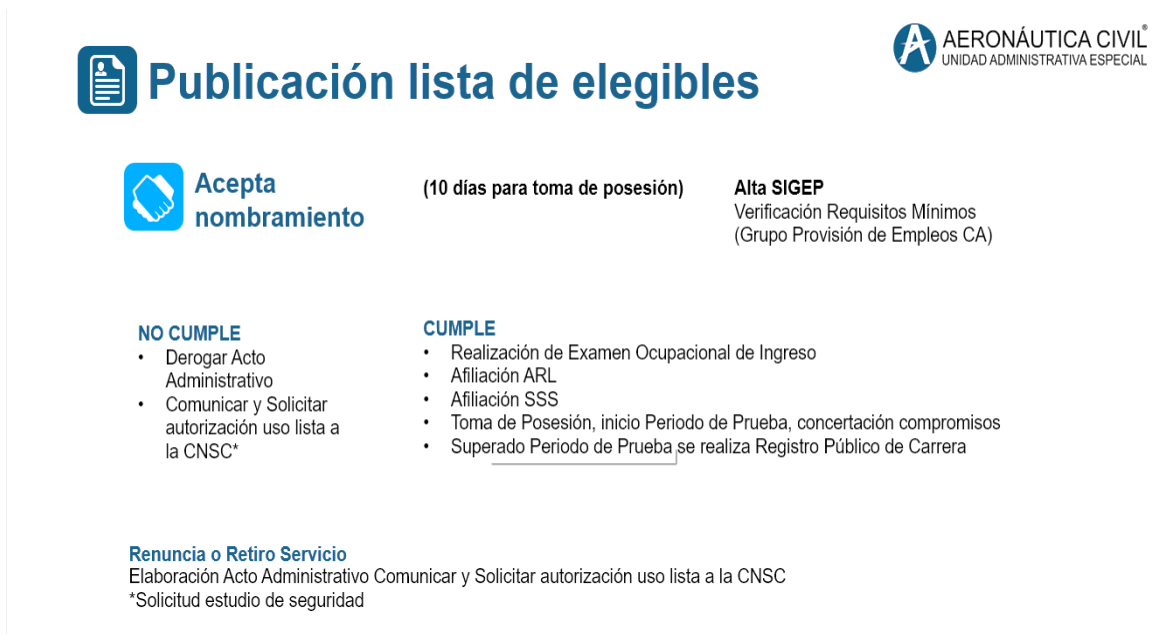
INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 49. Paso a paso del proceso de incorporación de personal



Fuente: Dirección de Gestión Humana

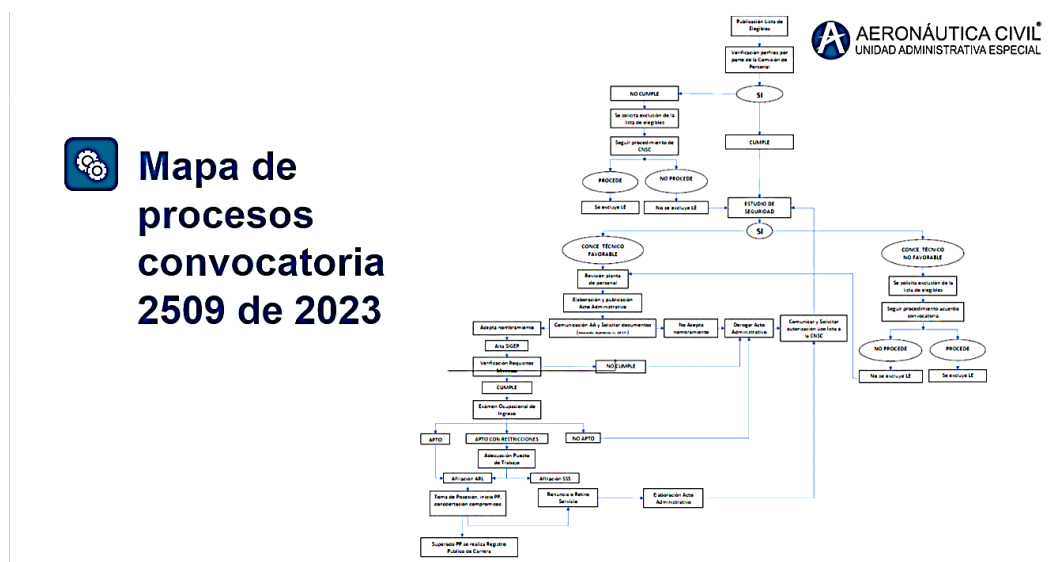
Gráfico 50. Proceso posterior a la lista de elegibles



Fuente: Dirección de Gestión Humana

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 51. Mapas de proceso de la convocatoria 2509 de 2023



Fuente: Dirección de Gestión Humana

2.114. MANUAL DE CONTRATACIÓN

Se actualizó el Manual de Contratación mediante Resolución 02059 del 20 de septiembre de 2024, el cual se ajustó a las actuales necesidades de la administración sirviendo de apoyo al cumplimiento del Objetivo Misional de la Entidad, garantizando los objetivos y principios del Sistema de Compra Pública incluyendo eficacia, eficiencia, economía, publicidad y transparencia. Manual que puede ser consultado en la página web de la entidad

<https://www.aerocivil.gov.co/atencion/transparencia/contratacion/Paginas/Manual-Contratacion.aspx>

2.115. INFORME DEPURACIÓN DE BIENES MUEBLES

Los lineamientos de la administración de bienes muebles en la entidad, se encuentran establecidos en el proceso de GESTIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES que tiene como objetivo "Administrar los bienes muebles e inmuebles de propiedad de la AEROCIVIL, propendiendo por su adecuado manejo, administración, custodia y protección." y adoptados a través de la Resolución 3084 del 17 de noviembre de 2015; que, con relación a la depuración de bienes muebles para el periodo reportado del 27 de diciembre del año 2022 al mes de febrero del año 2025, se logró la gestión relacionada a continuación:

2.115.1. Bajas de inventarios realizadas durante el mes de diciembre 2022

Se informa que, durante el mes de diciembre del año 2022, no se adelantaron procesos de baja en la Entidad.

2.115.2. Bajas de inventarios realizadas durante la vigencia 2023

Se realizaron 21 Bajas para un total de 19.977 bienes depurados a nivel nacional, así:

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 34. Resumen Gestión en depuración de bienes muebles enero-diciembre 2023

Descripción	Cantidad	Ubicación	Concepto
Resolución de baja No. 00380 del 01 de marzo de 2023	186	Aeropuerto San Andrés isla	Bienes muebles varios
Resolución de baja No. 00676 del 12 de abril de 2023	98	Aeropuerto San Andrés isla	Bienes muebles varios y otros sin identificar, consumo y obra
Resolución de baja No. 00678 del 12 de abril de 2023	2108	Nivel Central - Reintegros de Opain	Licencias/software (intangibles)
Resolución de baja No. 00678 del 12 de abril de 2023	1723	Nivel Central - Reintegros de Opain	Equipos de cómputo y periféricos
Resolución de baja no. 00683 del 13 de abril de 2023	3	Nivel Central - Almacén de consumo	Magnetrones
Resolución de baja no. 00771 del 21 de abril de 2023	740	Nivel Central - Reintegros de Opain	Ups y baterías
Resolución de baja no. 01062 del 31 de mayo de 2023	1146	Nivel Central - Reintegros de Opain	Muebles enseres, sillas, equipo de oficina, otros -
Resolución de baja no. 01291 del 30 de junio de 2023	974	Centro sur - Aeropuerto de Mariquita	Bienes muebles varios y otros sin identificar, consumo y obra
Resolución de baja no. 01044 del 29 de mayo de 2023	10650	Aeropuerto de Rionegro	Bienes de consumo
Resolución de baja no. 01561 del 30 de julio de 2021	7	Regional Noroccidente	Vehículos
Resolución N°01473 del 25 de julio de 2023	3	Puentes de abordaje San Andrés isla	Puentes de abordaje- se disponen por acta de disposición ambiental al gestor el 24 de octubre de 2024
Resolución 01683 del 24 de agosto de 2023	1	Nivel central	Vehículo
Resolución 01784 del 04 de septiembre de 2024	885	aeropuertos de Carepa, Otú y Rio Negro	Bienes muebles
Resolución 01827 del 11 de septiembre de 2023	6	Centro sur	Vehículos
Resolución 02047 del 16 de septiembre de 2023	1	Nivel central	Vehículo
Resolución 02089 del 11 de octubre de 2023	623	Nivel central	Bienes muebles OPAIN
Resolución 02096 del 13 de octubre de 2023	356	Nivel central	Bienes muebles
Resolución 02904 del 27 de diciembre de 2023	72	Nivel central	Equipos Ceragon
Resolución 02935 del 28 de diciembre de 2023	39	Nivel central	Bienes muebles OPAIN
Resolución 02941 del 28 de diciembre de 2023	124	Nivel central	Bienes muebles OPAIN
Resolución 02903 del 27 de diciembre 2023	232	Palmira, reintegrados por Aero Cali	Bienes muebles
TOTAL, BIENES DEPURADOS	19,977		

Fuente: Dirección Administrativa – Aerocivil

INFORME DE GESTIÓN

Es importante precisar que los anteriores resultados cumplieron con las metas número 117 y 118 del plan de acción institucional 2023 en un 100%, toda vez que se depuraron en total 19.977 bienes muebles, atendiendo los procesos de baja que por demanda y seguimiento fueron solicitados.

2.115.3. Bajas de inventarios realizadas durante la vigencia 2024

Se realizaron 31 Bajas para un total de 18.494 bienes depurados a nivel nacional, así:

Tabla 35. Resumen gestión en depuración de bienes muebles enero-diciembre 2024

Descripción	Cantidad	Ubicación	Concepto
Resolución 00043 del 11 de enero de 2024	1,334	Palmira	Bienes muebles
Resolución 00238 de 12 febrero de 2024	663	Leticia (Centro sur)	Bienes muebles
Resolución 00517 del 22 de marzo de 2024	671	Leticia (Centro sur)	Bienes muebles
Resolución 00516 del 22 de marzo de 2024	1,217	CNA (centro sur)	Bienes muebles
Resolución 00579 de 05 de abril de 2024	119	Ipiales	Bienes muebles
Resolución 00672 del 17 de abril de 2024	105	Puerto Carreño	Bienes muebles y 1075 sobrante de obra
Resolución 00865 del 10 de mayo de 2024	606	Nivel central Opain	Bienes muebles
Resolución 00866 del 10 de mayo de 2024	2	Nuqui	Bienes muebles
Resolución 00839 del 7 de mayo de 2024	541	Nivel central Opain	Bienes muebles
Resolución 01183 del 14 de junio de 2024	856	Villavicencio	Bienes muebles y 1270 sobrante de obra
Res. Baja # 02061 de 20 sept. 2024	258	Nivel central	Bienes muebles
Res. Baja no. 02062-20 sept. 2024	51	Nivel central	Bienes muebles
02026 autoriza baja inventarios 6 de sep	2,041	Barranquilla	Bienes muebles
Res. Baja no. 01776-26 agt. 2024 almacén reg. Centro sur	238	Nivel central	Bienes muebles
01447 autoriza baja de inventarios nivel central 17 de julio	1,468	Nivel central	Bienes muebles
01454 autoriza baja de inventarios regional norte 18 de julio	26	San Andrés isla	Bienes muebles
01364 autoriza baja de inventarios 9 de julio	260	San Andrés Isla	Bienes muebles
Res. Baja no. 02142-03 octubre 2024 bienes energía reintegros Opain	1,889	Nivel central Opain	Bienes muebles
02133 autoriza baja de inventarios activos nivel central 03 de octubre 2024	1,173	Nivel central	Bienes muebles

INFORME DE GESTIÓN

Descripción	Cantidad	Ubicación	Concepto
Res. Baja no. 02258 de 17 oct. 2024 aeropuerto Guaymaral reg. Centro sur (1)	198	Guaymaral	Bienes muebles
Res. Baja # 02659 de 27 nov. 2024 ascensor de carga nivel central	1	Nivel central	Bienes muebles
Res. Baja # 02687 de 02 dic. 2024	390	Cúcuta	Bienes muebles
Res. Baja # 02761 de 06 dic. 2024 bienes aeropuerto Bucaramanga	473	Bucaramanga	Bienes muebles
Res. Baja no. 02911 de 17 dic. 2024 aeropuerto Guaymaral reg. Centro sur	21	Guaymaral	Bienes muebles
Res. Baja no. 02825-10 dic. 2024 aerpto Popayán reg. Occidente (1)	493	Popayán	Bienes muebles
Res. Baja no. 02762-06 dic. 2024 aerpto guapi reg. Occidente	282	Guapi	Bienes muebles
Res. Baja no. 02820 de 10 dic. 2024 aeropuerto Pitalito reg. Centro sur (1)	95	Pitalito	Bienes muebles
Res. Baja no. 02763-06 dic. 2024 aerpto Tumaco reg. Occidente	353	Tumaco	Bienes muebles
Res 02975 dic 20 de 2024. baja nivel central -seguridad	1,943	Nivel central	Bienes muebles
Res 03016 Florencia 24 de dic 2024	477	Florencia	Bienes muebles
Res 03036 Flandes 27 de dic de 2024	250	Flandes	Bienes muebles
TOTAL, BIENES DEPURADOS	18,494		

Fuente: Dirección Administrativa – Aerocivil

Es importante precisar que los anteriores resultados cumplieron con la meta número 126 del plan de acción institucional 2024 en un 232%, toda vez que se depuraron en total 18.494 bienes muebles de los 7.942 que estaban programados.

2.115.4. Bajas de inventarios realizadas en la vigencia 2025

Con relación al avance en la depuración de bienes durante la vigentes 2025, es importante mencionar que se cuenta con actividades planeadas en el marco del plan institucional en la meta número 121, que corresponden a:

- Identificar los bienes muebles para dar de baja a nivel nacional, construyendo el plan de bajas para la vigencia 2025, el cual se entregará al 25 de marzo de esta vigencia.
- Realizar seguimiento al avance del plan de bajas definido para 2025, actividad que se realiza cada dos meses durante toda la vigencia.
- Adelantar los procesos de bajas de bienes muebles programados durante la vigencia 2025, posterior aprobación del plan de bajas.

Tenido en cuenta o anterior, el avance en bajas de bienes muebles se verá reflejado desde el mes de abril de 2025, no obstante, desde la Dirección Administrativa se atienden las

INFORME DE GESTIÓN

solicitudes de bajas a nivel nacional que sean allegadas por demanda, que a la fecha del presente reporte no ha sido radicada ninguna.

2.115.5. Relación de reclamaciones indemnizadas

Durante el periodo comprendido del mes de diciembre del año 2022 y febrero del año 2025, se culminaron en total 18 reclamaciones indemnizadas por un valor total de \$430.996.348, discriminadas por vigencia y tipo de pólizas así:

Tabla 36. Reclamaciones a las Aseguradoras

Cantidad por vigencia	Valor total indemnizado	Tipo de póliza
2022		
2	210.000.000	Vida grupo
1	14.921.337	Autos
2	42.170.000	TRDM
2023		
7	21.062.371	Autos
4	132.917.640	TRDM
2024		
1	8.925.000	RCSP
1	1.000.000	Autos

Dirección Administrativa - Aerocivil

2.116. RELACIÓN DE RECLAMACIONES AUTORIZADOS

Durante el periodo comprendido del mes de diciembre del año 2022 y febrero del año 2025, se culminaron en total 13 reclamaciones autorizadas en proceso para pago, por un valor total de \$ 8.787 millones, discriminadas por vigencia y tipo de pólizas así:

Tabla 37. Recaudo de cartera vía sancionatorios

Cantidad por vigencia	Valor total autorizado	Tipo de póliza
2023		
3	62.000.000	RCSP
3	7.432.529.424	TRDM
2024		
1	10.000.000	RCSP
3	1.283.268.430	TRDM

Dirección Administrativa - Aerocivil

2.117. RELACIÓN DE DECISIONES SANCIONATORIAS Y AFECTACIONES DE SINIESTRO

Durante el periodo comprendido del último trimestre del año 2022 y febrero del año 2025, se culminaron en total 19 decisiones sancionatorias y afectaciones de siniestro por un valor de \$ 37.229 millones de pesos y a la fecha del presente informe se ha logrado recaudar \$22.281 millones de pesos, lo que corresponde al 60% del valor total, el restante se encuentra en cobro coactivo. A continuación, se relacionan los contratos sancionados:

Tabla 38, relación de decisiones sancionatorias y afectaciones de siniestro

INFORME DE GESTIÓN

Contrato	Objeto	Actuación	Año	Valor Sanciones	Descripción	Estado y Descripción de Pago
19001314 H3	Realizar la construcción de la torre de control del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés	Multa	2022	\$1,277,981,420	Resolución 02515 del 10 nov de 2022 confirmada por Resolución 02757 del 06 dic de 2022	\$1,277,981,420 pagados el 12/01/2023 por el garante Seguros del Estado S.A.
20001073 H4	Realizar la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y manto del lado aire tierra Aeropuerto Cravo Norte - Arauca	Multa	2022	\$159,985,462	Resolución 1154 del 03 junio de 2022 se confirma la Resolución 02199 del 05 de octubre de 2022	\$159,985,473 pagados por el garante Nacional de Seguros S.A. el 14/12/2022
20001073 H4	Realizar la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y manto del lado aire tierra Aeropuerto Cravo Norte - Arauca	Caducidad	2022	\$3,770,323,630	Resolución 02404 del 28 de oct de 2022 confirmada por Resolución 02893 del 15 dic de 2022	\$3,610,338,158 pagados el 15/02/2023 por el garante Nacional de Seguros S.A. El saldo se encuentra en cobro coactivo a cargo del contratista.
19001314 H3	Realizar la construcción de la torre de control del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés	Incumplimiento – cláusula penal	2023	\$2,555,962,841	Resolución No. 02577 del 5 de diciembre de 2023 confirmada por Resolución No.02942 del 28 de diciembre de 2023	\$1,277,981,421 pagados el 26/01/2024. El saldo se encuentra en cobro coactivo en contra del contratista.

INFORME DE GESTIÓN

Contrato	Objeto	Actuación	Año	Valor Sanciones	Descripción	Estado y Descripción de Pago
19000873 H3	Realizar gestión ambiental para adquisición de predios, viviendas y/o mejoras - Convenio entre Aerocivil y Acucar	Incumplimiento – cláusula penal	2023	\$2,299,060,429	Resolución 02743 del 5 de diciembre de 2022 confirmada por Resolución No.01144 del 14 de junio de 2023	\$1,356,445,653 pagados a favor de Aerocivil el 3/01/2024 por el garante.
17001099 H4	Estudios y diseños de la TWR plataforma, terminal, y obras de mantenimiento la construcción de TWR, y la ampliación de plataforma del Aeropuerto El Edén de Armenia.	Siniestro de estabilidad de obras	2023	\$101,150,215	Resolución 01146 del 8 de junio de 2023 confirmada mediante Resolución 01383 del 13 de julio de 2023	\$101,150,215 pagados el 11/08/2023 por el garante Previsora S.A.
18001562 02 H4	Construcción de la torre de control del Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán – Cauca (Vigencias futuras) "Lote 2"	Incumplimiento del objeto y de devolución de anticipo no amortizado – cláusula penal	2023	\$979,247,286	Resolución 01483 del 26 de julio de 2023 confirmada mediante Resolución No.01777 del 01 de septiembre de 2023	\$979,247,286 pagados por el garante el 01/11/2023
21001065 H1 de 2021	Adquirir elementos de confort ergonómico en el puesto de trabajo para los servidores públicos de Aeronáutica Civil a nivel nacional	Incumplimiento parcial del contrato	2023	\$2,170,560	Resolución 01186 del 23 de junio de 2023 confirmada mediante Resolución No.01820 del 8 de septiembre de 2023	Se recibió pago total de la sanción.

INFORME DE GESTIÓN

Contrato	Objeto	Actuación	Año	Valor Sanciones	Descripción	Estado y Descripción de Pago
21000928 H2 de 2021	Adquirir, instalar, poner en servicio sistemas de registro de comunicaciones para las torres de control a nivel nacional	Incumplimiento total del contrato, se hizo efectiva su cláusula penal, se declara la ocurrencia de los siniestros de cumplimiento y anticipo	2023	\$293,335,000	Resolución 00871 del 5 de mayo de 2023 Confirmada por la Resolución No.01811 del 7 de septiembre de 2023	Pago realizado por la compañía aseguradora Seguros del Estado el 15 de mayo de 2023
19001331	Adquirir, instalar y poner en servicio de sistemas de iluminación de pista y de aproximación para el Aeropuerto de San Andrés, vigencia futura.	Siniestro por garantía postcontractual	2024	\$528,046,275	Resolución 01518 del 26 de julio de 2024 confirmada por la Resolución No.02527 del 14 de noviembre de 2024	En proceso
21001048 H4 de 2021	Realizar los estudios, diseños, rehabilitación de la infraestructura lado aire y mantenimiento lado aire y lado tierra del Aeropuerto de Puerto Carreño, Vichada	Incumplimiento definitivo, cláusula penal y no devolución del anticipo	2024	\$1,743,393,194	Resolución 01689 del 15 de agosto de 2024	Se reportó pago de parte de Zúrich Colombia por valor de \$2,849,998,904 el 6 de diciembre de 2024, saldo pendiente en cobro coactivo.

INFORME DE GESTIÓN

Contrato	Objeto	Actuación	Año	Valor Sanciones	Descripción	Estado y Descripción de Pago
22001458 H3 de 2022	Prestar el servicio de transporte para servidores públicos de la Aeronáutica Civil que laboran en el nivel central y los aeropuertos adscritos a las regionales de Centro Sur, Noroeste, Norte, Occidente, Nororiente, y Oriente (VF) – Lote No 3 – Regional Noroccidente y Lote No 6- Regional Nororiente	Multa (Incumplimiento)	2024	\$292,823,524	Resolución 0674 del 14 de agosto de 2024	Resolución No 02129 del 03 de octubre de 2024 confirmada
20001073 H4	Realizar la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y manto del lado aire tierra Aeropuerto Cravo Norte - Arauca	Devolución anticipo y perjuicios	2024	\$4,001,000,000	Resolución 1323 del 05 de julio de 2024	\$4,001,000,000 pagados el 23/10/2024 por el garante Seguros del Estado S.A. El saldo por actualización de capital e intereses de mora está en cobro coactivo.
22001408 H4 de 2022	Realizar el mantenimiento integral del SAR, CGAC y la TWR del Aeropuerto Internacional Eldorado	Caducidad	2024	\$611,112,681	Resolución 01697 del 15 de agosto de 2024	\$611,112,831 pagados el 26/11/2024 por el garante Segur Expo S.A.

INFORME DE GESTIÓN

Contrato	Objeto	Actuación	Año	Valor Sanciones	Descripción	Estado y Descripción de Pago
20001236 H3	Realizar la interventoría integral a estudios, diseños y construcción de: TWR, Edif. Soporte Tecno-Oper, Vía de Acceso y Obras Complementarias, Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio	Declaratoria de incumplimiento con cuantificación de perjuicios	2024	\$561,279,082	Resoluciones 01759 del 22.08.2024 y 02865 del 16.12.2024	En proceso de pago por garante.
Orden de servicio 110388 de	Prestar el servicio de canales de comunicación a los sistemas CCTV del Centro Situacional de Crisis para la Seguridad de la Aviación Civil	Incumplimiento total	2024	\$13,643,873	Resolución 02707 del 4 de diciembre de 2024 confirmada por la Resolución 0279 del 24 de septiembre.	Clausula penal por \$13,643,873.
20001200 H4 de 2020	Realizar estudios, diseños y construcción de: TWR, Edif. Soporte Tecno-Oper, Vía de Acceso y Obras Complementarias, Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio	Cláusula penal y declaratoria de incumplimiento con cuantificación de perjuicios	2024	\$5,545,226,974	Resoluciones 02812 del 09.12.2024 y 02883 del 16.12.2024	\$5,545,226,974 pagados el 30/01/2025 por el garante Axa Colpatría.
19001314	Realizar la construcción de la torre de control del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés	Incumplimiento	2025	\$1,083,216,898	Resolución No. 03047 confirmada por Resolución No.03479 del 15 de enero de 2025	En proceso

2.118. GESTIÓN INVENTARIOS CONSOLIDADO ACTIVOS FIJOS CONCESIONES

Durante la vigencia 2024 y a la fecha del 2025, se tiene comunicación permanente con la Dirección de Concesiones que es el enlace entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con el explotador del respectivo aeropuerto (Concesionario), así como con el Grupo de Contabilidad, en el análisis y revisión de la información de las concesiones de Cartagena, Barranquilla, Cali, Opain, Nororiente y Centro norte. Una vez validada y revisada

INFORME DE GESTIÓN

la información de cada una de las concesiones, se procedió a realizar el cargue en el sistema JDE cumpliendo con las políticas para el manejo de los activos fijos que tiene la entidad, para luego entregar al Grupo de Contabilidad la relación de los activos manejados que cruzan con la información relacionada en los formatos F-283 entregados por las concesiones, con el fin de que ellos puedan realizar los respectivos registros contables.

El Grupo de Almacén realizó el proceso de toma de inventarios en los aeropuertos de San Andrés, Barranquilla y Cartagena realizados en la vigencia 2024 y el aeropuerto de Cali realizado en el mes de febrero del 2025.

Se encuentran pendientes y a programar la realización de la toma física para OPAIN, aeropuertos pertenecientes a la Concesión Nororiente y Centro norte.

A continuación, se relaciona el total de activos manejados con base a la última información reportada por cada una de la Concesiones:

Tabla 39. Activos reportados por cada concesión aeroportuaria

CONCESION	ACTIVIDAD	AEROPUERTOS	No. ACTIVOS	PERIODO REPORTADO Hasta	TOMA FISICA INVENTARIO
SAN ANDRES	Retoma	San Andres	3419	nov 24	Realizado
BARRANQUILLA	Retoma	Barranquilla	5664	jul 24	Realizado
CARTAGENA	concesión	Cartagena	6838	dic 23	Realizado
CALI	Retoma	Cali	7089	jun 24	Realizado
OPAIN	Retoma	Bogotá	653	jun 24	Pendiente
NORORIENTE	concesión	Barrancabermeja	9986	jul 24	Pendiente
		Bucaramanga			
		Cúcuta			
		Riohacha			
		Santa Marta			
		Valledupar			
CENTRONORTE	concesión	Rionegro	26257	sept 24	Pendiente
		Montería			
		Quibdó			
		Carepa			
		Corozal			

Fuente: Dirección Administrativa – Aerocivil

Cabe aclarar que se recibió de parte del Concesionario de Barranquilla información de 1.714 activos, la cual se encuentra en revisión para hacer la respectiva incorporación en el sistema JDE. Así mismo, se recibió información del aeropuerto de Cali sobre 18 activos a los cuales se les está haciendo el mismo procedimiento para el cargue.

A continuación, se relacionan el total de activos revisados y analizados por cada una de las Concesiones:

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 40. Activos revisados y analizados por cada concesión aeroportuaria

Concesión	No activos
San Andres	3.419
Barranquilla	5.664
Cartagena	6.838
Cali	7.089
OPAIN	653
NORORIENTE	9.986
CENTRONORTE	26.257
TOTAL	59.906

Fuente: Dirección Administrativa – Aerocivil

3. SITUACION DE LOS RECURSOS:

A continuación, se detalla de manera pormenorizada la situación de los recursos, por cada una de las **vigencias fiscales cubiertas por el periodo entre la fecha de inicio de la gestión y la fecha de retiro**, así:

a) Recursos Financieros:

Vigencia fiscal 2022

Tabla 41. Recursos financieros vigencia fiscal 2022

Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2022	
ACTIVO TOTAL	15.214.868
Corriente	1.849.783
No Corriente	13.365.085
PASIVO TOTAL	2.029.574
Corriente	548.426
No Corriente	1.481.148
PATRIMONIO	13.185.294
Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal Comprendida entre el 01 de enero a 31 de diciembre 2022	
Ingresos operacionales	2.311.441
Gastos operacionales	1.545.738
Costos de venta y operación	
Resultado operacional	765.703
Ingresos no operacionales	326.199
Gastos no operacionales	6.466
Resultado no operacional	319.733
Resultado neto	1.085.436

Cifras en millones de pesos

INFORME DE GESTIÓN

Vigencia fiscal 2023

Tabla 42. Recursos financieros vigencia fiscal 2023

Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2023	
ACTIVO TOTAL	16.252.762
Corriente	2.662.464
No Corriente	13.590.298
PASIVO TOTAL	1.838.113
Corriente	338.119
No Corriente	1.499.994
PATRIMONIO	14.414.649

Cifras en millones de pesos

Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal entre el 01 de enero a 31 de diciembre 2023	
Ingresos operacionales	2.776.200
Gastos operacionales	1.857.012
Costos de venta y operación	
Resultado operacional	919.188
Ingresos operacionales no	265.366
Gastos operacionales no	16.853
Resultado operacional no	248.513
Resultado neto	1.167.701

Cifras en millones de pesos

Vigencia fiscal 2024

Tabla 43. Recursos financieros vigencia fiscal 2024

Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2024	
ACTIVO TOTAL	17.395.946
Corriente	3.447.177
No Corriente	13.948.769
PASIVO TOTAL	1.536.698
Corriente	391.685
No Corriente	1.145.013

INFORME DE GESTIÓN

Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2024	
PATRIMONIO	15.859.248
Concepto	Valor (millones en pesos)
Vigencia Fiscal del 01 de enero a 31 de diciembre 2024	
Ingresos operacionales	2.956.333
Gastos operacionales	2.382.648
Costos de venta y operación	
Resultado operacional	573.685
Ingresos operacionales no	762.923
Gastos operacionales no	25.902
Resultado operacional no	737.021
Resultado neto	1.310.706

Cifras en millones de pesos

- **Anexo 1.** Informe contable por cambio de representante legal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- **Anexo 2.** Estados financieros a 31 de diciembre de 2024 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
- **Anexo 3.** Informe final Auditoria Financiera 2023
- **Anexo 4.** Informe anual de evaluación del sistema de control interno contable – vigencia 2024.

3.1. BIENES MUEBLES E INMUEBLES:

3.1.1. Inventario bienes muebles

Tabla 44. Inventario de bienes muebles 2022

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2022	
Bienes Muebles en Bodega	87.200
Propiedades, Planta y Equipo no explotados	19.684
Edificaciones	156.660
Maquinaria y Equipo	149.089
Equipo médico y científico	1.976
Muebles, Enseres y Equipo de Oficina	22.078
Equipos de Comunicación y Computación	403.954
Equipo de Transporte, Tracción y Elevación	91.366

INFORME DE GESTIÓN

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2022	
Equipos de comedor, cocina, despensa y hotelería	117
Propiedades, planta y equipo en concesión	84.124
depreciación acumulada propiedades, planta y equipo (Cr)	-165.984
Deterioro acumulado propiedades, planta y equipo (Cr)	-13.913

Cifras en millones de pesos

Tabla 45. Inventario de bienes muebles 2023

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2023	
Bienes Muebles en Bodega	86.128
Propiedades, Planta y Equipo no explotados	30.679
Edificaciones	156.660
Maquinaria y Equipo	153.460
Equipo médico y científico	1.912
Muebles, Enseres y Equipo de Oficina	23.318
Equipos de Comunicación y Computación	403.333
Equipos de transporte, tracción y elevación	102.766
Equipos de comedor, cocina, despensa y hotelería	128
Propiedades, planta y equipo en concesión	91.939
depreciación acumulada propiedades, planta y equipo (Cr)	-197.872
Deterioro acumulado propiedades, planta y equipo (Cr)	-11.954

Cifras en millones de pesos

Tabla 46. Inventario de bienes muebles 2024

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2024	
Terrenos	10.578
Maquinaria, planta y equipo en montaje	14.127
Bienes Muebles en Bodega	111.813
Propiedades, Planta y Equipo no explotados	20.402
Edificaciones	156.660
Maquinaria y Equipo	195.740
Equipo médico y científico	2.029
Muebles, Enseres y Equipo de Oficina	24.703

INFORME DE GESTIÓN

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2024	
Equipos de Comunicación y Computación	432.034
Equipo de Transporte, Tracción y Elevación	107.457
Equipos de comedor, cocina, despensa y hotelería	209
Propiedades, planta y equipo en concesión	285.206
depreciación acumulada propiedades, planta y equipo (Cr)	-278.256
Deterioro acumulado propiedades, planta y equipo (Cr)	-25.838

Cifras en millones de pesos

3.1.2. Bienes inmuebles

Tabla 47. Bienes inmuebles 2022

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2022	
Bienes de uso público en construcción	355.960
Bienes de uso público en servicio	4.227.394
Bienes de uso público en servicio – concesiones	8.379.209
Depreciación acumulada bienes de uso público en servicio (Cr)	-132.681
Depresión acumulada BUP en servicio-concesiones (Cr)	-236.515
Deterioro acumulado de bienes de uso público (Cr)	-90.591

Cifras en millones de pesos

Tabla 48. Bienes inmuebles 2023

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2023	
Bienes de uso público en construcción	118.180
Bienes de uso público en servicio	4.530.763
Bienes de uso público en servicio - concesiones	8.631.789
Depreciación acumulada bienes de uso público en servicio (Cr)	-169.895
Depresión acumulada BUP en servicio-concesiones (Cr)	-295.007
Deterioro acumulado de bienes de uso público (Cr)	-99.733

Cifras en millones de pesos

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 49. Bienes inmuebles 2024

Concepto	Valor (millones de pesos)
Vigencia Fiscal a 31 de diciembre 2024	
Bienes de uso público en construcción	140.221
Bienes de uso público en servicio	5.492.944
Bienes de uso público en servicio – concesiones	7.879.864
Depreciación acumulada bienes de uso público en servicio (Cr)	-234.827
Depresión acumulada BUP en servicio-concesiones (Cr)	-327.725
Deterioro acumulado de bienes de uso público (Cr)	-100.189

Cifras en millones de pesos

Nota: Adjunte relación de inventarios y responsables.

4. PLANTA DE PERSONAL:

Detalle de la planta de personal de la Entidad.

Tabla 50. Planta de personal de la Entidad - 2022

Concepto	Total, número de cargos de la plata	Número de cargos provistos	Numero de cargos vacantes
Cargos de libre nombramiento y remoción			
A. A la fecha de inicio de la Gestión	122	92	30
B. A la fecha de retiro, separación del cargo	122	92	30
Variación porcentual	1,00	1,000	1,00
	0%	=%	0%
Cargos Carrera Administrativa			
C. A la fecha de inicio de la Gestión	3767	2787	980
D. A la fecha de retiro, separación del cargo	3767	2787	980
Variación porcentual	1,00	1,000	1,00
	0%	=%	0%

Tabla 51. Planta de personal de la Entidad - 2023

Concepto	Total, número de cargos de la plata	Número de cargos provistos	Numero de cargos vacantes
Cargos de libre nombramiento y remoción			
A. A la fecha de inicio de la Gestión	122	92	30
B. A la fecha de retiro, separación del cargo	122	110	12
Variación porcentual	1,00	0,84	2,50
	0%	16%	150%

INFORME DE GESTIÓN

Cargos Carrera Administrativa			
C. A la fecha de inicio de la Gestión	3767	2787	980
D. A la fecha de retiro, separación del cargo	3767	2840	927
Variación porcentual	1,00	0,981	1,057
	0%	1,87%	-,5,72%

Tabla 52. Planta de personal de la Entidad - 2024

Concepto	Total, número de cargos de la plata	Número de cargos provistos	Numero de cargos vacantes
Cargos de libre nombramiento y remoción			
A. A la fecha de inicio de la Gestión	122	110	30
B. A la fecha de retiro, separación del cargo	122	108	14
Variación porcentual	1,00	1,02	0,86
	0%	-2%	14%
Cargos Carrera Administrativa			
C. A la fecha de inicio de la Gestión	3767	2840	927
D. A la fecha de retiro, separación del cargo	3767	2901	866
Variación porcentual	1,00	0,979	1,070
	0%	2,10%	-,7,04%

Tabla 53. Planta de personal de la Entidad - 2024

Concepto	Total, número de cargos de la plata	Número de cargos provistos	Numero de cargos vacantes
Cargos de libre nombramiento y remoción			
A. A la fecha de inicio de la Gestión	122	108	14
B. A la fecha de retiro, separación del cargo	122	107	15
Variación porcentual	1,00	1,01	0,93
	0%	-1%	7%
Cargos Carrera Administrativa			
C. A la fecha de inicio de la Gestión	3767	2872	895
D. A la fecha de retiro, separación del cargo	3767	2901	866
Variación porcentual	1,00	0,999	1,033
	0%	1,00%	-,3,35%

5. PROGRAMAS, ESTUDIOS Y PROYECTOS:

Se relacionan por cada una de las vigencias fiscales cubiertas por el período entre la fecha de inicio de la gestión y la fecha de retiro, todos y cada uno de los **programas, estudios y proyectos** que se hayan formulado para el cumplimiento misional de la entidad.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 54. Proyectos de inversión Vigencia 2023

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque “x”)	En proceso (marque “x”)	
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-25	Consolidación del Aeropuerto El Dorado Ciudad Región Bogotá, Cundinamarca	X		162.102.702.962
C-2403-0600-26	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	X		30.412.521.125
C-2403-0600-27	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro	X		3.527.003.863
C-2403-0600-28	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	X		20.075.705.261
C-2403-0600-29	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	X		1.314.678.292
C-2403-0600-30	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	X		4.998.788.875
C-2403-0600-31	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto	X		9.128.784.301
C-2403-0600-32	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	X		7.600.985.047
C-2403-0600-33	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andres y Providencia	X		37.722.116.405

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-34	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto del San Luis de Ipiales	X		19.715.145.299
C-2403-0600-35	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	X		16.149.903.959
C-2403-0600-36	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	X		7.472.841.141
C-2403-0600-37	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo de la ciudad de Leticia	X		23.340.786.941
C-2403-0600-38	Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		1.704.283.290
C-2403-0600-39	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Guillermo Leon Valencia de Popayán	X		12.263.406.348
C-2403-0600-40	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	X		6.922.692.474
C-2403-0600-41	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfonso López Pumarejo De Valledupar	X		6.951.589.970
C-2403-0600-42	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Valle del Cauca	X		15.976.266.612
C-2403-0600-43	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Meta	X		58.584.289.200

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-44	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional El Edén de la ciudad de Armenia	X		24.255.917.092
C-2403-0600-45	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto El Alcaraván de Yopal	X		8.694.405.894
C-2403-0600-46	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Cundinamarca	X		73.108.162.381
C-2403-0600-47	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Norte de Santander	X		17.308.774.440
C-2403-0600-48	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Atlántico	X		47.383.209.623
C-2403-0600-49	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Antioquia	X		49.250.798.453
C-2403-0600-51	Fortalecimiento del Sistema de Navegación Aérea Nacional	X		147.073.989.706
C-2403-0600-52	Formación del recurso humano especializado y profesionalizado en áreas relacionadas con la seguridad operacional y de la aviación civil nacional	X		25.506.838.934
C-2403-0600-54	Construcción del Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina	X		106.886.000.000
C-2403-0600-55	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo del Municipio de Santiago De Tolú	X		60.500.000.000
C-2403-0600-56	Apoyo a las entidades territoriales para el mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		224.379.146.667

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2409-0600-7	Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	X		16.788.091.608
C-2409-0600-8	Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	X		25.872.898.116
C-2499-0600-6	Fortalecimiento de la gestión interna para la alineación de la estrategia ti con los componentes misionales, para crear una competitividad estratégica en la unidad administrativa especial de aeronáutica civil a nivel nacional	X		39.057.255.973
C-2499-0600-7	Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a los servidores públicos al servicio de la Aerocivil a nivel nacional	X		3.628.181.000
C-2499-0600-8	Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	X		20.325.035.748

Fuente. SIIF Nación – Cifras en pesos

Tabla 55. Proyectos de inversión Vigencia 2024

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-25	Consolidación del Aeropuerto El Dorado Ciudad Región Bogotá, Cundinamarca	X		97.375.541.405
C-2403-0600-26	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	X		8.502.529.353
C-2403-0600-27	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del	X		16.538.317.031

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
	Aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro			
C-2403-0600-28	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	X		58.505.138.501
C-2403-0600-29	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	X		5.623.449.983
C-2403-0600-30	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	X		4.984.823.786
C-2403-0600-31	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto	X		26.380.848.742
C-2403-0600-32	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	X		7.587.740.869
C-2403-0600-33	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andres y Providencia	X		75.460.663.971
C-2403-0600-34	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto del San Luis de Ipiales	X		57.701.275.206
C-2403-0600-35	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	X		33.406.239.397

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-36	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	X		19.654.679.251
C-2403-0600-37	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo de la ciudad de Leticia	X		31.520.107.880
C-2403-0600-38	Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		6.500.000.000
C-2403-0600-39	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Guillermo Leon Valencia de Popayán	X		17.335.375.401
C-2403-0600-40	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	X		26.134.776.689
C-2403-0600-41	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfonso López Pumarejo De Valledupar	X		18.679.450.932
C-2403-0600-42	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Valle del Cauca	X		51.023.620.249
C-2403-0600-43	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Meta	X		106.545.530.180
C-2403-0600-44	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional El Edén de la ciudad de Armenia	X		28.514.682.152
C-2403-0600-45	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto El Alcaraván de Yopal	X		24.647.080.336

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2403-0600-46	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Cundinamarca	X		137.661.905.788
C-2403-0600-47	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Norte de Santander	X		56.226.652.127
C-2403-0600-48	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Atlántico	X		99.388.545.070
C-2403-0600-49	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Antioquia	X		53.341.074.114
C-2403-0600-51	Fortalecimiento del Sistema de Navegación Aérea Nacional	X		264.294.036.333
C-2403-0600-52	Formación del recurso humano especializado y profesionalizado en áreas relacionadas con la seguridad operacional y de la aviación civil nacional	X		24.506.838.934
C-2403-0600-55	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo del Municipio de Santiago De Tolú	X		78.876.456.789
C-2403-0600-56	Apoyo a las entidades territoriales para el mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		104.968.730.120
C-2403-0600-57	Construcción Aeropuerto en la Alta Guajira Uribia		X	43.000.000.000
C-2403-0600-58	Construcción Lado Aire Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina	X		53.951.340.466
C-2409-0600-7	Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	X		18.092.386.173
C-2409-0600-8	Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	X		23.682.476.100

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 31 de diciembre				
C-2499-0600-6	Fortalecimiento de la gestión interna para la alineación de la estrategia ti con los componentes misionales, para crear una competitividad estratégica en la unidad administrativa especial de aeronáutica civil a nivel nacional	X		63.570.000.000
C-2499-0600-7	Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a los servidores públicos al servicio de la Aerocivil a nivel nacional	X		2.000.000.000
C-2499-0600-8	Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	X		22.000.000.000

Fuente. SIIF Nación – Cifras en pesos

Tabla 56. Proyectos de inversión Vigencia 2025, a 04 de marzo

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 4 de marzo				
C-2403-0600-25	Consolidación del Aeropuerto El Dorado Ciudad Región Bogotá, Cundinamarca	X		136.584.399.720
C-2403-0600-26	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	X		6.981.323.157
C-2403-0600-27	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto José María Córdova de la ciudad de Rionegro	X		2.050.500.000
C-2403-0600-28	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	X		35.149.350.752

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 4 de marzo				
C-2403-0600-29	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	X		7.779.820.697
C-2403-0600-30	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	X		5.060.824.536
C-2403-0600-31	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto	X		20.438.426.657
C-2403-0600-32	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	X		6.775.668.591
C-2403-0600-33	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andres y Providencia	X		47.072.027.590
C-2403-0600-34	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto del San Luis de Ipiales	X		93.306.159.990
C-2403-0600-35	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	X		58.508.880.084
C-2403-0600-36	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	X		38.408.923.383
C-2403-0600-37	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfredo Vasquez Cobo de la ciudad de Leticia	X		35.073.122.109

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 4 de marzo				
C-2403-0600-38	Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		6.000.000.000
C-2403-0600-39	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Guillermo Leon Valencia de Popayán	X		20.825.192.018
C-2403-0600-40	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja	X		14.401.424.807
C-2403-0600-41	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Alfonso López Pumarejo De Valledupar	X		8.711.874.212
C-2403-0600-42	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Valle del Cauca	X		122.012.204.632
C-2403-0600-43	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Meta	X		100.676.442.939
C-2403-0600-44	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Internacional El Edén de la ciudad de Armenia	X		24.736.329.605
C-2403-0600-45	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto El Alcaraván de Yopal	X		31.395.069.809
C-2403-0600-46	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Cundinamarca	X		126.936.987.012
C-2403-0600-47	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Norte de Santander	X		45.818.000.005

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque “x”)	En proceso (marque “x”)	
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 4 de marzo				
C-2403-0600-48	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Atlántico	X		134.276.924.286
C-2403-0600-49	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea de la Región Antioquia	X		45.528.656.702
C-2403-0600-51	Fortalecimiento del Sistema de Navegación Aérea Nacional	X		408.096.768.247
C-2403-0600-52	Formación del recurso humano especializado y profesionalizado en áreas relacionadas con la seguridad operacional y de la aviación civil nacional	X		30.652.170.005
C-2403-0600-55	Mejoramiento de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo del Municipio de Santiago De Tolú	X		50.230.917.177
C-2403-0600-56	Apoyo a las entidades territoriales para el mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	X		90.642.818.507
C-2403-0600-57	Construcción Aeropuerto en la Alta Guajira Uribia	X		338.394.553.113
C-2403-0600-59	Mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo del Aeropuerto Jorge E. Gonzalez Torres de San José del Guaviare		X	0
C-2409-0600-7	Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	X		16.366.008.624
C-2409-0600-8	Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	X		31.040.201.994
C-2499-0600-6	Fortalecimiento de la gestión interna para la alineación de la estrategia ti con los componentes misionales, para crear una competitividad estratégica en la unidad administrativa especial de	X		101.204.124.540

INFORME DE GESTIÓN

Denominación	Descripción	Estado		Valor asignado (millones de pesos)
		Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")	
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 01 del mes de enero y el día 4 de marzo				
	aeronáutica civil a nivel nacional			
C-2499-0600-7	Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a los servidores públicos al servicio de la Aerocivil a nivel nacional	X		2.250.000.000
C-2499-0600-8	Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	X		40.564.904.500

Fuente. SIIF Nación – Cifras en pesos

6. OBRAS PUBLICAS:

Se relacionan por cada una de las vigencias fiscales cubiertas por el período entre la fecha de inicio de la gestión y la fecha de retiro, todas y cada una de las obras públicas adelantadas, señalando si está en ejecución o en proceso. El valor debe incluir adiciones o modificaciones.

Tabla 57. Obras públicas Vigencia 2023

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque “x”)			
Realizar la gerencia integral del proyecto para el mejoramiento de infraestructura lado aire de aeródromos priorizados por la Aerocivil	Empresa nacional promotora del desarrollo territorial- ENTERRITORIO	Supervisión: Juan David Henao Forero – Profesional Aeronáutico		x	181.881.654.285	El contrato inició el 29/12/2023

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque “x”)			
Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros entre Aerocivil y Mindefensa-Ejército Nacional - CENAC de ingenieros a través del COING y sus unidades designadas, para mejoramiento de infraestructura lado aire de aeródromos priorizados por Aerocivil	Central administrativa y contable especializada CENAC ingenieros	Supervisión: Omar Suspes – Profesional Aeronáutico		x	6.628.087.132	El contrato inició el 21/12/2023
Realizar el mejoramiento y construcción de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias del aeropuerto Golfo de Morrosquillo de Tolú	Consorcio Aeropuerto Tolú SC	Consorcio Épsilon Tolú		x	42.416.895.058	El contrato fue suscrito el 5/12/23 e inició su ejecución en 2024
Realizar construcción calle de rodaje, mejoramiento de franjas de seguridad incluye canales y el suministro e instalación y puesta en funcionamiento de sistemas de ayudas visuales del aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de Leticia, Amazonas	Consorcio Zeta	ACINCO ingeniería SAS empresa de beneficio e interés colectivo - BIC -		x	13.377.529.255	El contrato se suscribió el 12/12/2023 e inició su ejecución en 2024
Realizar la construcción del centro de investigación de accidentes CIAA	Consorcio construcciones de ingeniería	Consorcio RA5		x	13.617.300.803	

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque “x”)			
Ejecutar las obras necesarias para terminar la construcción de la torre de control del aeropuerto Guillermo León Valencia de la ciudad de Popayán vigencia futura.	Gestión rural y urbana SAS.	ECG ingeniería SAS		x	4.535.000.000	El contrato inició ejecución el 8/06/2023 y durante esta vigencia se desarrolló la etapa de Pre-construcción (apropiación de diseños existentes)
Realizar estudios, diseños y mejoramiento de la pista, ayudas visuales, franjas de seguridad, sistema de drenaje y obras complementarias del aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, de Arauca.	Consorcio Aero Quiroz SC	Consorcio Aero ERC		x	2.970.429.690	El contrato fue suscrito el 26/12/23 e inició su ejecución en 2024
Realizar E&D fase 3 e intervenciones mejoramiento capacidad terminal, mantenimiento de la infraestructura física lado tierra y demolición de torre de control existente del ato de Nuquí Choco	Gestión Rural y Urbana S.A.S	Consorcio Arcain		x	911.259.364	El contrato fue suscrito el 11/12/23 e inició su ejecución en 2024

Fuente. SIIF Nación – Cifras en pesos

Tabla 58. Obras públicas Vigencia 2024

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque “x”)	En proceso (marque “x”)		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Realizar la gerencia integral del proyecto para el mejoramiento de infraestructura lado aire de aeródromos	Empresa nacional promotora del desarrollo territorial SA	Supervisor: Fabian Morales – Profesional Aeronáutico		X	98.413.634.211	El avance corresponde a la proveeduría mediante contratos derivados y la cuota de gerencia

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
priorizados por la Aerocivil						integral. Avance Físico 11,26%
Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros entre Aerocivil y Mindefensa-Ejército Nacional - CENAC de ingenieros a través del COING y sus unidades designadas, para mejoramiento de infraestructura lado aire de aeródromos priorizados por Aerocivil	Central administrativa y contable especializada CENAC ingenieros	Supervisor: Omar Suspes – Profesional Aeronáutico		X	3.586.365.789	Avance físico: *Primavera: 6.9% *Cumaribo: 3,51% *Bahía Solano: 0% Barrancominas: 0% Magüi Payán: 0%
Realizar el mejoramiento y construcción de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias del aeropuerto golfo de Morrosquillo de tolú Sucre	Consorcio aeropuerto Tolú SC	CONSORCIO EPSILON TOLU		X	55.109.848.386	El contrato inició el 22/01/2024. Se aprobaron estudios y diseños. Avance físico 10%.
Realizar la construcción terminal, torre de control. SSEI y mejoramiento de la plataforma, paisajismo, instalaciones exteriores y ayudas visuales del aeropuerto san Luis de Ipiales, Nariño (VF)	Consorcio Aeroipiales 2025	CONSORCIO AERO IPIALES CP		X	40.206.224.127	El contrato fue suscrito el 30/12/2024e inició su ejecución en 2025

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Realizar la construcción de terminal, base SEI e infraestructura complementaria del aeropuerto Hacaritama de Aguachica, Cesar (VF).	CONSORCIO TERBASIN	CONSORCIO INTERVENTOR ETTSA-SEDIC		X	42.384.708.919	El contrato inició el 22/06/2024 Avance físico: 1% Apropiación estudios y diseños: 22/11/24
Realizar el mejoramiento de las plataformas de viraje, franjas de seguridad, sistema de drenaje; y mejoramiento y construcción de calles de rodaje del aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha (VF).	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA RIOHACHA	CONSORCIO AIR RIO		X	38.970.099.504	El contrato fue suscrito el 1/08/2024 Avance físico: 10,9%
Realizar el mejoramiento de pista, calles de rodaje, franjas de seguridad, canales e infraestructura complementaria, incluye suministro e instalación de ayudas visuales aeropuerto Santiago Vila De Flandes (VF)	CONSORCIO GP FLANDES	CONSORCIO AEROVÍAS DE FLANDES		X	35.934.118.149	El contrato inició ejecución el 28/05/2024 Avance físico 20%
Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el Aeropuerto Internacional El Dorado De Bogotá (VF)	CONSORCIO DORADO 2025	CONSORCIO AEROPUERTOS JV		X	30.851.375.412	El contrato fue suscrito el 30/12/2024 e inicia ejecución en 2025

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Realizar la construcción del terminal nacional y urbanismo del Aeropuerto La Florida de Tumaco Nariño (VF)	CONSORCIO EL MORRO-TUMACO	CONSORCIO AEROCOIN		X	25.380.779.980	El contrato fue suscrito el 26/12/2024 e inicia ejecución en 2025
Realizar la construcción de la terminal, sección de plataforma e infraestructura complementaria del Aeropuerto Contador de Pitalito, Huila (VF).	CONSORCIO AEROHUILA GE 2452	CONSORCIO GAC AEROHUILA		X	26.469.595.568	El contrato inició ejecución el 31/05/2024. Avance físico 28,43%
Realizar estudios, diseños y mejoramiento de la pista, ayudas visuales, franjas de seguridad, sistema de drenaje y obras complementarias del aeropuerto Santiago Perez Quiroz, de Arauca.	CONSORCIO AERO QUIROZ SC	CONSORCIO AERO ERC		X	24.354.569.682	El contrato inició ejecución el 27/03/2024. Avance físico: 13%
Realizar el mejoramiento de la pista, calles de rodaje, canales y zonas de seguridad del Aeropuerto German Olano de Puerto Carreño, Vichada (VF)	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA RG	CONSORCIO PISTAS IN		X	21.229.172.471	El contrato inició ejecución el 4/06/2024. Avance físico 6% Fase de apropiación de estudios y diseños: 5 meses.
Asistencia técnica y administración de recursos para la construcción de la torre de control, cuartel de bomberos y terminal del Aeropuerto Alberto León	FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S A FINDETER			X	19.288.872.334	El contrato se suscribió el 30/12/2024 e inicia ejecución en 2025

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Bentley de Mitú, Vaupés (VF)						
Realizar el mejoramiento de canales, franjas de seguridad, ayudas visuales; y construcción de la plataforma de viraje y obras complementarias del Aeropuerto Yariguies, De Barrancabermeja (VF)	CONSORCIO PISTA BARRANCA 2024	CONSORCIO INTERV HI		X	20.950.971.650	El contrato inició ejecución el 28/06/2024. Avance físico 2%. Afectación ambiental e inconvenientes con la comunidad en la zona de influencia han generado retrasos en la ejecución
Realizar construcción calle de rodaje, mejoramiento de franjas de seguridad incluye canales y el suministro de instalación y puesta en función del sistema de ayudas visuales del Alfredo Vasquez Cobo de Leticia, Amazonas	CONSORCIO ZETA	ACINCO INGENIERIA S.A.S EMPRESA DE BENEFICIO E INTERES COLECTIVO - BIC -		X	20.012.802.991	El contrato inició ejecución el 29/02/2024. Avance físico 4%. Etapa de apropiación finalizó en julio, se presentan retrasos debido al bajo nivel del río Amazonas.
Realizar la construcción del centro de investigación de accidentes VF	CONSORCIO CONSTRUCCIONES DE INGENIERIA	CONSORCIO RA5		X	16.571.488.059	
Realizar estudios, diseños a fase III, mejoramiento de zonas de seguridad, sistema de drenaje, ayudas visuales, rehabilitación áreas cabecera 35 y obras complementarias, aeropuerto Palonegro de	CONSORCIO AERO BGA 2025	CONSORCIO AEROCONEXION BUCARAMANGA		X	10.264.526.235	El contrato fue suscrito el 30/12/2024 e inicia ejecución en 2025.

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Bucaramanga (VF)						
Realizar el mejoramiento de las franjas de seguridad de pista del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto, Nariño (VF)	CONSORCIO ALFA	GEOTECNIA Y CIMENTOS INGEOCIM SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA		X	9.390.515.377	El contrato inició ejecución el 13/08/2024. Avance físico: 11%
Realizar la construcción de las bases SEI y obras complementarias de los aeropuertos de Valledupar, Mompox Y Cúcuta (Por Lotes) VF lote 1	CONSORCIO UNIOBRAS 2024-1165	GAVINCO INGENIEROS CONSULTORES S.A.S		X	9.827.367.409	El contrato inició ejecución el 8/8/2024. Avance: fase de Pre-construcción (apropiación de estudios y diseños)
Realizar la construcción de las bases SEI y obras complementarias del aeropuerto de Mompox Bolívar lote 2	CONSORCIO AEROP 2024	CONSORCIO AERO BASE SEI		X	8.684.183.270	El contrato inició ejecución el 23/7/2024. Avance: se presentaron inconvenientes por falta del material granular con los proveedores de las zonas cercanas.
Realizar la construcción de las bases SEI y obras complementarias de los aeropuertos de Valledupar, Mompox Y Cúcuta (por lotes) lote 3	CONSORCIO OBRAS ESPECIALES	CONSORCIO SERVINC - BETMAF 2024		X	10.299.166.188	El contrato inició ejecución el 30/7/2024. Se encuentra en fase de Pre-construcción (apropiación de estudios y diseños)
Realizar la terminación de las obras del terminal, infraestructura complementaria y sistemas electromecánicos	CONSORCIO AÉREO SAFKA	CONSORCIO INSACO INTERVENTORES		X	7.230.852.378	El contrato inició ejecución el 31/5/2024. Avance 10%. Fase de apropiación de estudios y

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Aeropuerto German Olano De Puerto Carreño (VF)						diseños duró 3 meses.
Realizar la construcción, suministro e instalación de la subestación de energía; y suministro e instalación de luces papi del Aeropuerto Alfonso López de Valledupar (VF)	CONSORCIO AEREO SAFKA	CONSORCIO ALMOBRA I		X	3.625.994.869	El contrato inició ejecución el 9/7/2024. Avance físico 7%
Ejecutar las obras necesarias para terminar la construcción de la torre de control del aeropuerto Guillermo León Valencia de la ciudad de Popayán vigencia futura.	GESTION RURAL Y URBANA S.A.S.	ECG INGENIERIA S.A.S		X	2.953.291.985	El contrato inició ejecución el 8/6/2023 y su avance fue: Avance físico 70%
Realizar la construcción, suministro e instalación de la subestación de energía y obras complementarias para las ayudas visuales del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha (VF) lote 2	CONSORCIO CONSTRUCARIBE 2024	CONSORCIO INTERENERGIA AEROPUERTOS		X	3.048.374.607	El contrato inició ejecución el 12/7/2024. Avance físico: 27%
Realizar el mejoramiento de la infraestructura lado aire del aeródromo de Araracuara - Caquetá (VF)	CONSORCIO AEROCIVIL 24	CONSORCIO VIAL POSSO	X		2.550.430.647	El contrato inició ejecución el 25/1/2024. Avance físico: 100%. Avance financiero: 100%

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 31 del mes diciembre						
Realizar E&D fase 3 e intervenciones mejoramiento capacidad terminal, mantenimiento de la infraestructura física lado tierra y demolición de torre de control existente del Ato de Nuquí, choco (VF).	GESTION RURAL Y URBANA S.A.S.	CONSORCIO ARCAIN		X	2.328.984.801	El contrato inició ejecución el 1/2/2024. Avance físico: 24%
Realizar la culminación de la construcción de la torre de control y obras complementarias del aeropuerto "gustavo rojas pinilla" de San Andres isla (VF)	CONSORCIO GRUING SAN ANDRES	CONSORCIO INGAVI 1350		X	1.917.693.484	El contrato se suscribió el 23/12/2024 y su ejecución inicia en 2025
Realizar E&D e intervenciones para la rehabilitación de pista y el mantenimiento de la calle de rodaje, pista, plataforma y zonas de seguridad del aeropuerto el pindo de Montelíbano, Córdoba (VF)	CONSORCIO AEROLIBANO 1260	ECG INGENIERIA SAS		X	1.800.084.923	El contrato fue suscrito el 24/12/2024 e inicia su ejecución en 2025

Fuente: SIIF Nación – Cifras en pesos

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 59. Obras públicas Vigencia 2025

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 1 del enero y el día 4 de marzo de 2025						
REALIZAR LA GERENCIA INTEGRAL DEL PROYECTO PARA EL MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA LADO AIRE DE AERÓDROMOS PRIORIZADOS POR LA AEROCIVIL PLAZO EJE. 31/05/2025	EMPRESA NACIONAL PROMOTORA DEL DESARROLLO TERRITORIAL S.A.			X	83.468.020.073	
AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINI Y FINAN ENTRE AEROCIVIL Y MINDEFENSA- EJÉ NAL- CENAC DE INGENIEROS A TRAVÉS DEL COING Y SUS UNIDADES DESIGNADAS, PARA MEJORAMIENTO DE INFRAEST LADO AIRE DE AERÓDROMOS PRIORIZADOS POR AEROCIVIL PLAZO EJE 31/05/2025	CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA CENAC INGENIEROS			X	3.041.721.343	
REALIZAR LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL NACIONAL Y URBANISMO DEL AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO NARINO (VF) PE HASTA 18 MESES SIN EXCEDER EL 15/07/2026 LO QUE PRIMERO OCURRA CONT A PARTIR SUSCRIP ACTA INICIO PREV CUMPLIM REQUISIT PERFECC Y EJECUCIÓN	CONSORCIO EL MORRO-TUMACO	CONSORCIO AEROCOIN		X	73.511.562.636	

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN TERMINAL, TORRE DE CONTROL. SSEI Y MEJORAMIENTO DE LA PLATAFORMA, PAISAJISMO, INSTALACIONES EXTERIORES Y AYUDAS VISUALES DEL AEROPUERTO SAN LUIS DE IPIALES, NARIÑO (VF). PLAZO 31/07/2026	CONSORCIO AEROIPIALES 2025	CONSORCIO AERO IPIALES CP		X	63.011.751.881	
REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ (VF). PLAZO 20 MESES A PARTIR SUSCRIPCION.DEL ACTA DE INICIO	CONSORCIO DORADO 2025	CONSORCIO AEROPUERTOS JV		X	44.525.977.858	
REALIZAR EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PISTA, PLATAFORMA, FRANJAS DE SEGURIDAD Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO DE TOLÚ SUCRE PLAZO EJE. 15/12/2025	CONSORCIO AEROPUERTO TOLU SC	CONSORCIO EPSILON TOLU		X	35.737.491.770	

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
ASISTENCIA TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL, CUARTEL DE BOMBEROS Y TERMINAL DEL AEROPUERTO ALBERTO LEÓN BENTLEY DE MITÚ, VAUPÉS (VF). P.E. HASTA EL 31-JUL-2026.	FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S A FINDETER			X	24.216.080.762	
REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS A FASE III, MEJORAMIENTO DE ZONAS DE SEGURIDAD, SISTEMA DE DRENAJE, AYUDAS VISUALES, REHABILITACION AREAS CABECERA 35 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AEROPUERTO PALONEGRO DE BUCARAMANGA (VF) PLAZO EJE 20 MESES O HASTA 31/07/26	CONSORCIO AERO BGA 2025	CONSORCIO AEROCONEXION BUCARAMANGA		X	26.227.853.906	
REALIZAR CONSTR CALLE DE RODAJE, MEJORAMI DE FRANJAS DE SEGU INCLUYE CANALES Y EL SUMIN E INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONA DEL SIS DE AYUDAS VISUALES DEL ATO ALFREDO VASQUEZ COBO DE LETICIA, AMAZONAS(VF) PLAZO EJE: 20 MESES APART SUSC ACTA INICIO	CONSORCIO ZETA	ACINCO INGENIERIA S.A.S EMPRESA DE BENEFICIO E INTERES COLECTIVO - BIC -		X	12.083.340.754	

INFORME DE GESTIÓN

Objeto de la obra pública	Nombre o razón social del contratista	Nombre o razón social del interventor	Estado		Valor ejecutado (millones de pesos)	Observaciones
			Ejecutado (marque "x")	En proceso (marque "x")		
REALIZAR LA CULMINACION DE LA CONSTRUCCION DE LA TORRE DE CONTROL Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO "GUSTAVO ROJAS PINILLA" DE SAN ANDRES ISLA (VF) P.E. HASTA 10 MESES SIN EXCEDER EL 26/10/2025	CONSORCIO GRUING SAN ANDRES	CONSORCIO INGAVI 1350		X	8.960.154.002	
REALIZAR LA CONTRUCCION DEL CENTRO DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES CIAA VF VIGENCIA 28 MESES A PARTIR DE LA FIRMA Y PREFECC DEL CTO.	CONSORCIO CONSTRUCCIONES DE INGENIERIA	CONSORCIO RA5		X	6.046.356.249	
REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS Y MEJORAMIENTO DE LA PISTA, AYUDAS VISUALES, FRANJAS DE SEGURIDAD, SISTEMA DE DRENAJE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO SANTIAGO PEREZ QUIROZ, DE ARAUCA. PLAZO EJE. 17 MESES APARTIR SUSCRIP ACTA INICIO.	CONSORCIO AERO QUIROZ SC	CONSORCIO AERO ERC		X	4.115.709.302	

Fuente. SIIF Nación – Cifras en pesos

7. EJECUCIONES PRESUPUESTALES:

Se relacionan por cada una de las vigencias fiscales cubiertas por el período entre la fecha de inicio de la gestión y la fecha de retiro, los valores presupuestados, los efectivamente recaudados y el porcentaje de ejecución.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 60. Ingresos y gastos 2023

INGRESOS 2023			
Concepto del ingreso	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor recaudado (millones de pesos)	Porcentaje de recaudo
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 1 de enero y el 31 de diciembre			
Aportes de la Nación	182.886	182.886	100%
Recursos Propios	1.573.297	2.066.455	131%
Otros Conceptos (Excedentes financieros)	451.222	451.222	100%
Total	2.207.405	2.700.563	

GASTOS 2023			
Vigencia Fiscal Año 2023 Comprendida entre el día 1 de enero y el 31 de diciembre			
Concepto del gasto	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor ejecutado (millones de pesos)	Porcentaje de ejecución
Gastos de personal	494.525	460.881	93%
Adquisición de bienes y servicios	95.371	84.786	89%
Transferencias corrientes	216.018	187.549	87%
Gastos de comercialización y producción	57.291	57.110	100%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	5.066	3.756	74%
Servicio de la deuda pública interna	3.150	3.150	100%
Inversión	1.335.983	956.174	72%
Total	2.207.404	1.753.406	79%

Fuente. SIF Nación – Cifras en millones de pesos

Tabla 61. Ingresos y gastos 2023

INGRESOS 2024			
Concepto del ingreso	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor recaudado (millones de pesos)	Porcentaje de recaudo
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 de enero y el 31 de diciembre			
Aportes de la Nación	-	-	-
Recursos Propios	2.085.160	2.236.532	107%
Otros Conceptos (Excedentes financieros)	488.713	488.713	100%
Total	2.573.873	2.725.245	
GASTOS 2024			
Vigencia Fiscal Año 2024 Comprendida entre el día 1 de enero y el 31 de diciembre			
Concepto del gasto	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor ejecutado (millones de pesos)	Porcentaje de ejecución

INFORME DE GESTIÓN

INGRESOS 2024			
Gastos de personal	597.916	553.958	93%
Adquisición de bienes y servicios	115.663	104.613	90%
Transferencias corrientes	41.206	5.572	14%
Gastos de comercialización y producción	45.549	45.531	100%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	5.355	4.595	86%
Inversión	1.768.182	1.514.932	86%
Total	2.573.873	2.229.201	87%

Fuente. SIF Nación – Cifras en millones de pesos

Tabla 62. Ingresos y gastos 2024

INGRESOS 2025			
Concepto del ingreso	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor recaudado (millones de pesos)	Porcentaje de recaudo
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 1 de enero y el 4 de marzo			
Aportes de la Nación	-	-	-
Recursos Propios	2.274.105	538.244	23%
Otros Conceptos (Excedentes financieros)	847.256	847.256	100%
Total	3.121.361	1.385.500	
GASTOS 2025			
Vigencia Fiscal Año 2025 Comprendida entre el día 1 de enero y el 4 de marzo			
Concepto del gasto	Valor presupuestado (millones de pesos)	Valor ejecutado (millones de pesos)	Porcentaje de ejecución
Gastos de personal	630.200	85.756	14%
Adquisición de bienes y servicios	80.519	28.947	36%
Transferencias corrientes	86.960	986	1%
Gastos de comercialización y producción	34.376	-	0%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	5.354	-	0%
Inversión	2.283.951	1.001.277	44%
	3.121.361	1.116.966	36%

Fuente. SIF Nación – Cifras en millones de pesos

8. CONTRATACION:

Se anexan la relación por cada una de las vigencias fiscales cubiertas por el período entre la fecha de inicio de la gestión y la fecha de retiro o ratificación, el número de **contratos en proceso y ejecutados** de acuerdo con los objetos contractuales (**PRESTACIÓN DE SERVICIOS, ADQUISICIÓN DE BIENES, SUMINISTRO, MANTENIMIENTO, ASESORÍAS, CONSULTORÍAS, CONCESIONES, FIDUCIAS, ETC.**) y modalidades de contratación (NO SE INCLUYEN LOS **CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA** REPORTADOS EN EL PUNTO 6 DE LA PRESENTE ACTA DE INFORME DE GESTIÓN).

INFORME DE GESTIÓN

Modalidad de contratación	Objetos contractuales	No de contratos en proceso	No. De contratos ejecutados	Valor total (millones de pesos)
Vigencia Fiscal 2023, comprendida entre el día del 1 enero y el 31 de diciembre				
Concurso de méritos abierto	Ver anexo 7		43	24.710.280.263
Contratación directa			2	4.786.197.039
Contratación directa (con ofertas)			23	39.190.735.912
Contratación Directa -CPS			472	34.072.251.183
Contrato Concesión			4	116.403.398.472
Contrato de Fiducia			1	106.397.735.263
Licitación Pública			67	211.862.509.557
Mínima Cuantía			441	25.864.795.208
Selección abreviada - acuerdo marco			11	18.293.826.874
Selección Abreviada de Menor Cuantía			237	78.365.504.026
Selección abreviada subasta inversa			8	10.856.774.713
Total		-	1.309	670.804.008.509

Modalidad de contratación	Objetos contractuales	No de contratos en proceso	No. De contratos ejecutados	Valor total (millones de pesos)
Vigencia Fiscal 2024, comprendida entre el día del 1 enero y el 31 de diciembre				
Concurso de méritos abierto	Ver anexo 7		67	55.759.718.442
Contratación directa			3	8.325.429.481
Contratación directa (con ofertas)			18	38.065.679.856
Contratación Directa -CPS			715	64.559.012.555
Contrato Concesión			2	8.345.886.920
Contrato de Fiducia			1	53.951.340.466
Convenio			1	1.500.000.000
Licitación Pública			106	495.590.740.141
Mínima Cuantía			516	31.827.724.972

INFORME DE GESTIÓN

Modalidad de contratación	Objetos contractuales	No de contratos en proceso	No. De contratos ejecutados	Valor total (millones de pesos)
Vigencia Fiscal 2024, comprendida entre el día del 1 enero y el 31 de diciembre				
Selección abreviada - acuerdo marco			23	21.727.356.142
Selección Abreviada de Menor Cuantía			283	95.570.802.142
Selección abreviada subasta inversa			11	23.290.582.555
Total		106	1.746	898.514.273.672

Modalidad de contratación	Objetos contractuales	No de contratos en proceso	No. De contratos ejecutados	Valor total (millones de pesos)
Vigencia Fiscal 2025, comprendida entre el día del 1 enero y el 4 de marzo				
Concurso de méritos abierto	Ver anexo 7	17		27.993.404.796
Contratación directa (con ofertas)		8		21.597.349.988
Contratación Directa -CPS		348		45.440.842.377
Contrato Concesión		1		15.993.101.492
Licitación Pública		48		486.497.371.511
Mínima Cuantía		41		2.420.451.011
Selección abreviada - acuerdo marco		3		847.294.146
Selección Abreviada de Menor Cuantía		2		12.256.813.834
Total		468		613.046.629.155

Nota: Se adjunta anexo punto 8.

9. REGLAMENTOS Y MANUALES:

Se relacionan a la fecha de retiro, separación del cargo los reglamentos internos y/o manuales de funciones y procedimientos vigentes en la entidad.

INFORME DE GESTIÓN

9.1. Normatividad de gestión humana

A continuación, la Dirección de Gestión Humana dentro de la órbita de sus competencias, se permite adjuntar la información correspondiente a la normatividad vigente, indicando el tipo de norma y la descripción de esta.

Tabla 63. Decretos Aerocivil

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Mecanismos de adopción y vigencia	No de acto administrativo de adopción	Fecha de adopción o vigencia
Decreto	Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil	Resolución	1294	14/10/2021
Decreto	Por el cual se modifica el sistema de la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil y se dictan otras disposiciones	Resolución	1295	14/10/2021
Decreto	Por el cual se modifica el Decreto 967 de 2021 en el cual se establece la escala de asignación básica para los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Resolución	1297	14/10/2021
Decreto	Por el cual se modifica la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil	Resolución	1329	20/10/2021
Decreto	Por el cual se modifica el artículo 6 del Decreto 1294 de 2021 en lo relacionado con la composición del Consejo Directivo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Resolución	381	20/03/2023

9.2. Reglamentos, manuales de organización, de procedimientos

En cuanto al tema de reglamentos y manuales, a continuación, se relaciona la información requerida indicando el número de la Resolución y la descripción de esta.

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 64. Manuales de funciones de la entidad

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Mecanismos de adopción y vigencia	No de acto administrativo de adopción	Fecha de adopción o vigencia
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al Nivel Bombero Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	02610	21/12/2022
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al Nivel Técnico Aeronáutico ATSEP de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	2897	15/12/2021
Manual de funciones	Por la cual se modifica el artículo segundo de la Resolución 02898 del 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se adoptó el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	3087	29/12/2021
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Especialista Aeronáutico, Profesional Aeronáutico, Técnico Aeronáutico y Auxiliar de la planta de personal de la Unidad	Resolución	2909	15/12/2021

INFORME DE GESTIÓN

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Mecanismos de adopción y vigencia	No de acto administrativo de adopción	Fecha de adopción o vigencia
	Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.			
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Técnico Aeronáutico y Auxiliar (AIM) de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	02609	21/11/2022
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Inspector de la Aviación Civil de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	843	22/04/2022
Manual de funciones	Por la cual se modifica la Resolución 2898 del 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se adoptó el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	01328	05/07/2024
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos perteneciente al nivel Controlador de Tránsito Aéreo de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	01362	28/06/2022
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Específico de Funciones y de	Resolución	00843	22/04/2022

INFORME DE GESTIÓN

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Mecanismos de adopción y vigencia	No de acto administrativo de adopción	Fecha de adopción o vigencia
	Competencias Laborales para los empleos pertenecientes al nivel Inspector de la Aviación Civil de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.			
Manual de funciones	Por la cual se adopta el Manual Especifico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos pertenecientes a los Niveles Directivo Aeronáutico y Asesor Aeronáutico de la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.	Resolución	02898	15/12/2021

9.3. Manuales sistema de gestión de calidad

A continuación, los manuales de gestión de calidad

Tabla 65. Manuales del sistema de gestión de calidad

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Ultima fecha de actualización
Manual del Sistema de Gestión - SG	Definir y describir el Sistema de Gestión - SG implementado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, cumpliendo con los requisitos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG, los estándares de calidad de la Norma Técnica Colombiana NTC ISO 9001:2015.	Abril 2024
Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG.	Por la cual se adopta el Modelo Integrado de Planeación y Gestión de la Aerocivil	Resolución 01586 de agosto 2024
Mapa de procesos del sistema de gestión	- Se actualiza de acuerdo con los lineamientos del Fortalecimiento Institucional. - Se contemplan los procesos de acuerdo con los cinco roles misionales de la Aerocivil (Autoridad, Investigación de Accidentes, Servicios Aeroportuarios, Servicios a la Navegación Aérea, Educación. - Se crean procesos nuevos: SMS/SeMS S, Sostenibilidad Ambiental, Concesiones, Organización del Espacio	Junio 2024

INFORME DE GESTIÓN

Denominación del reglamento y/o manual	Descripción	Última fecha de actualización
	Aéreo, Planificación de la Educación, Proyección de Autoridad, Investigación Innovación y Gestión del conocimiento, Analítica y Estadística Aeronáutica y Seguridad de la Información - Se unifican en un solo proceso: Registro Aeronáutico, Licencia Aeronáutica y Certificaciones y Permisos. - Se unifica: Tránsito Aéreo y Espacio Aéreo. Numero de procesos. - Estratégicos = 8 Procesos - Apoyo = 10 procesos - Misionales = 20 Procesos - Evaluación = 1 procesos - Total = 39	
Política de operación administración de riesgos	La Política de Operación proporciona los lineamientos para la administración integral del riesgo en los procesos del Sistema de Gestión.	Febrero 2022

9.4. Resoluciones de Delegaciones:

Tabla 66. Resoluciones de delegación

No. Resolución	Delegación
00343 de 24 de febrero de 2023	Por medio de la cual se delega funciones al Director Regional Norte para el desarrollo del proyecto cuyo objeto es realizar la construcción del cerramiento perimetral provisional de los lotes adquiridos en el aeropuerto de TOLU
01363 de 11 de julio de 2023	Por medio de la cual se delegan la ordenación del gasto atendiendo las funciones establecidas en el Decreto 1294 de 2021 en el nivel central y regional de la entidad
01824 de 11 de septiembre de 2023	Por medio de la cual se delega al Secretario de Servicios Aeroportuarios la suscripción de actas de recibo final de los contratos, así: i) De manera conjunta con el interventor y el contratista, cuando el plazo de ejecución del contrato de interventoría finalice antes que el contrato objeto de vigilancia; ii) de manera conjunta con el contratista, cuando el plazo de ejecución del contrato de interventoría finalice antes que el contrato objeto de vigilancia y la interventoría no asista a la firma del acta de recibo.
02235 de 30 de octubre de 2023	Por medio de la cual se delega en el Director de Concesiones Aeroportuarias: i) La realización de la debida y eficiente gestión relacionada con la administración directa o indirecta del inmueble denominado "lote HB" ubicado dentro del Aeropuerto El Dorado. ii) Ordenación del gasto para la celebración de los Convenios y/o Contratos, sin límite de cuantía, a que haya lugar.
00335 de 27 de febrero de 2024	Se delega en el Director de Concesiones Aeroportuarias la función de suscribir, en representación de la Aerocivil, las Actas Generales de Entrega y de Reversión de los aeropuertos concesionados de propiedad de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

INFORME DE GESTIÓN

No. Resolución	Delegación
00735 de 25 de abril de 2024	Se determinaron como unidades funcionales de la Infraestructura física de la UAEAC: * Unidad Funcional: Nuevo Edificio Administrativo Aerocivil – NEAA (incluye parqueaderos), Edificio Almacén y Edificio denominado Antiguo Centro de Control, cuyo mantenimiento corresponderá al Secretario General. * Unidad Funcional: Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA (incluye parqueaderos) y Edificio Contiguo o asignado a la Secretaria de Autoridad Aeronáutica, cuyo mantenimiento corresponde a la Secretaria del Centro de Estudios Aeronáuticos. *Unidad Funcional: Centro Nacional de Aeronavegación- CNA- y Dirección Regional Aeronáutica Centro Sur, cuyo mantenimiento será compartido entre las dos dependencias (CNA y DRACS).
00778 de 02 de mayo de 2024	Se adicionó el parágrafo 4 al artículo 7° Delegación de la ordenación del gasto y del pago en los Directores Aeronáuticos Regionales del Título III de la resolución No. 01363 de 11 de julio de 2023, así: <i>"PARÁGRAFO 4. Delegar una ordenación especial del gasto en materia contractual, en una cuantía de hasta mil quinientos treinta y ocho (1.538) salarios mínimos legales mensuales en el Director Regional Aeronáutico Norte y adelantar todas las funciones derivadas de esta ordenación, de los contratos de la regional a su cargo"</i>
01489 de 22 de julio de 2024	Se delega la ordenación del gasto en materia contractual al Director Regional Noroccidente hasta por una cuantía de MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y SEIS MILLONES DE PESOS (\$ 1.476.000.000) para contratar la construcción del cerramiento perimetral del aeropuerto de Montelíbano-Córdoba, para lo cual deberá adelantar todas las funciones inherentes a la actividad precontractual, contractual y postcontractual.
01690 de 15 de agosto de 2024	Se delega en el Director de Concesiones Aeroportuarias la suscripción de todo tipo de actos que se generen en virtud de la Reversión del aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla, sin perjuicio de delegaciones especiales previstas en leyes orgánicas, decretos y resoluciones especiales.
02826 de 10 de diciembre de 2024	Se modificó el artículo 1 de la Resolución 02235 de 2023, así: " Artículo 1. Delegación de funciones en el Director de Concesiones Aeroportuarias. [...] El Director de Concesiones Aeroportuarias, previo a la suscripción del contrato producto de la alternativa seleccionada, informará al Consejo Directivo de la Aerocivil, sobre el avance del proyecto para la construcción y operación del Terminal de Almacenamiento Operativo TAO, así como de los elementos principales del esquema negocial del contrato que se pretenda suscribir para el debido y eficiente uso parcial o total del lote HB, propiedad de la Aerocivil.
02941 de 18 de diciembre de 2024	<i>Por la cual se modifica la Resolución No. 01363 del 11 de julio de 2023, adicionando los numerales 2.8. y 2.9. al artículo 2° y modificando el numeral 4.9 del artículo 4° de la resolución No. 01363 del 11 de julio de 2023.</i> Se delegó en los Secretarios de Servicios a la Navegación Aérea y de Servicios Aeroportuarios:

INFORME DE GESTIÓN

No. Resolución	Delegación
	- La función de celebrar, modificar, suspender, reiniciar, autorizar la cesión, terminar de mutuo acuerdo y liquidar, cuando ello proceda, todos los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión, con personas naturales y jurídicas, que requiera la dependencia a su cargo, previo visto bueno de la Dirección General. - Expedir el certificado de idoneidad o experiencia de que trata el artículo 2.2.1.2.1.4.9 del Decreto 1082 de 2015. - Autorizar la celebración de contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión con objeto igual de que trata el artículo 2.8.4.4.5 del decreto 1065 de 2015.

9.5. Comité de los cuales Aerocivil es miembros

- Junta nacional de bomberos
- Comisión intersectorial de infraestructura
- Consejo Superior de Turismo
- Comisión intersectorial de la lucha contra el contrabando
- CISAC – Comisión intersectorial Seguridad de Aviación civil
- CIAC – miembros de junta y accionista
- CLAC y Oficina de representación ante la OACI
- Comisión Colombiana del Espacio

10. CONCEPTO GENERAL:

A continuación, se presenta el concepto General de la Gestión, en específico sobre la situación administrativa y financiera cumplida durante el período comprendido entre la fecha de inicio de la gestión y la del retiro.

10.1. ASAMBLEA OACI

El 13 de diciembre de 2024 se recibió carta a los Estado por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) No. SA 42/1 – 24/108 para participar en el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI como agencia de las Naciones Unidas, que se celebrará del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025.

El Consejo de la OACI está compuesto por 36 miembros (Estados), elegidos cada tres años en la Asamblea de la OACI., los cuales tienen una distribución por Categorías de representación, a saber:

- Grupo I (10 Estados elegidos): Estados de mayor importancia en el transporte aéreo internacional
- Grupo II (12 Estados elegidos): Estados no elegidos en la primera parte que aportan infraestructura y servicios de navegación aérea esenciales para la aviación.
- Grupo III (14 Estados elegidos): Cualquier Estado que represente las regiones del mundo no incluidas en las categorías anteriores, asegurando un equilibrio geográfico.

INFORME DE GESTIÓN

Colombia hace parte del Grupo II y cuenta con un acuerdo de rotación con Venezuela, en el marco de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil desde 1992, que para las elecciones de la asamblea en su periodo 42º, le corresponde a Venezuela su participación.

No obstante, lo anterior, desde el Comité Ejecutivo de la Comisión Latinoamérica de Aviación Civil – CLAC, se debe consensuar en bloque para formar parte de la lista o plancha de la Comisión, porque lo que se recomienda la presencia de la Aeronáutica Civil en la sesión presencial del IV Comité Ejecutivo Especial, a realizarse el 28 de marzo de 2025, en Sao Paulo, Brasil, cuyo único punto del día es la Aprobación de la lista o plancha de la CLAC, para la próxima elección del Consejo de la OACI.

Para este comité, es necesario contar con los lineamientos de la Cancillería frente al manejo diplomático y la postura del Gobierno nacional respecto a la candidatura de Venezuela y al riesgo de no contar con el respaldo en bloque de la CLAC. Desde los aspectos aeronáuticos, es recomendable dar cumplimiento al acuerdo de rotación actual, respetando los compromisos pactados en años anteriores y el status quo de la región y de la CLAC ante la OACI.

10.2. CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, CIAA.

La Aeronáutica Civil construye el Centro de Investigación de Accidentes, CIAA, en Bogotá, edificio emblemático de la Aeronáutica Civil, para mejorar las capacidades de investigación de accidentes aéreos en Colombia, y posicionar al país como líder en este campo a nivel Regional.

Objeto: contar con un Centro de Investigación de Accidentes Aéreos, con tecnología y expertos que desarrollen autónomamente con oportunidad y calidad los procesos de investigación, para mejorar la seguridad operacional.

Gráfico 52. Modelo del Centro de Investigación de Accidentes, CIAA.



Descripción general: ubicado sobre la Avenida Boyacá, será una construcción de cinco (5) pisos y dos (2) sótanos, con un área construida de 9.433 m². Contará con talleres, laboratorios, bodegas, áreas para reconstrucción e inspección, aula, salas de reuniones, sala múltiple y áreas administrativas y de bienestar. Estará equipado con equipos

INFORME DE GESTIÓN

especializados, herramientas, hardware, software y otras capacidades para la investigación de accidentes.

Presupuesto inicial: con vigencias futuras 2022 - 2025

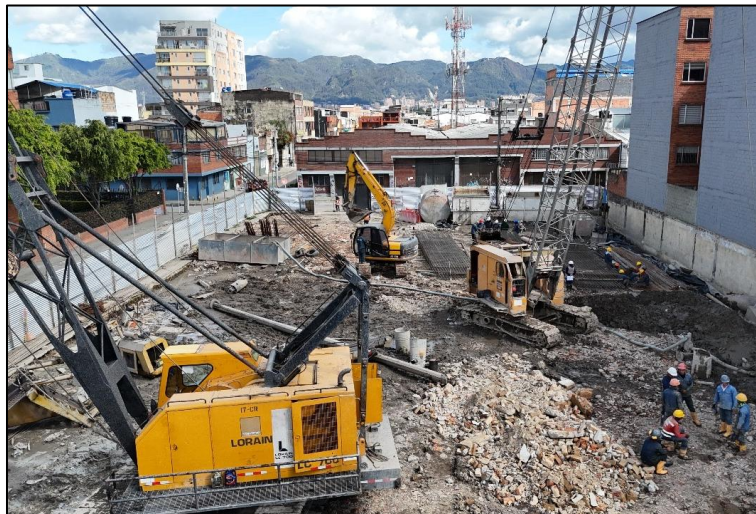
- Construcción: \$ 39.264.066.722
- Interventoría: \$ 3.158.424.339
- Total: \$ 42.422.491.061

Apropiación de Estudios y Diseños: la ejecución de los contratos de construcción e interventoría se iniciaron el 20 de enero de 2023. Con el fin de dirimir sobre discrepancias de los contratistas frente a los Estudios y Diseños, fue necesario contratar a la Sociedad Colombiana de Ingenieros (SCI). Ante el concepto experto se ajustaron los Estudios y Diseños para garantizar la seguridad estructural, humana y la construcción segura del proyecto. Esto requirió un valor adicional de \$8.600 millones, para agregar modificaciones en Geotecnia, Cimentación estructural y obras de seguridad, a fin de poder efectuar la Apropiación Método Constructivo de los Estudios y Diseños.

En este contexto, el 25 de abril de 2024 se firmó el Acta de Apropiación de Estudios y Diseños, marcando el inicio de la Etapa de Construcción.

Construcción: en el año 2024, se llevaron a cabo los trabajos de cimentación profunda, las pantallas pre excavadas, el pilotaje y la construcción de vigas guías para los barretes y muros de contención.

Fotografía 1. Obras de cimentación del CIAA

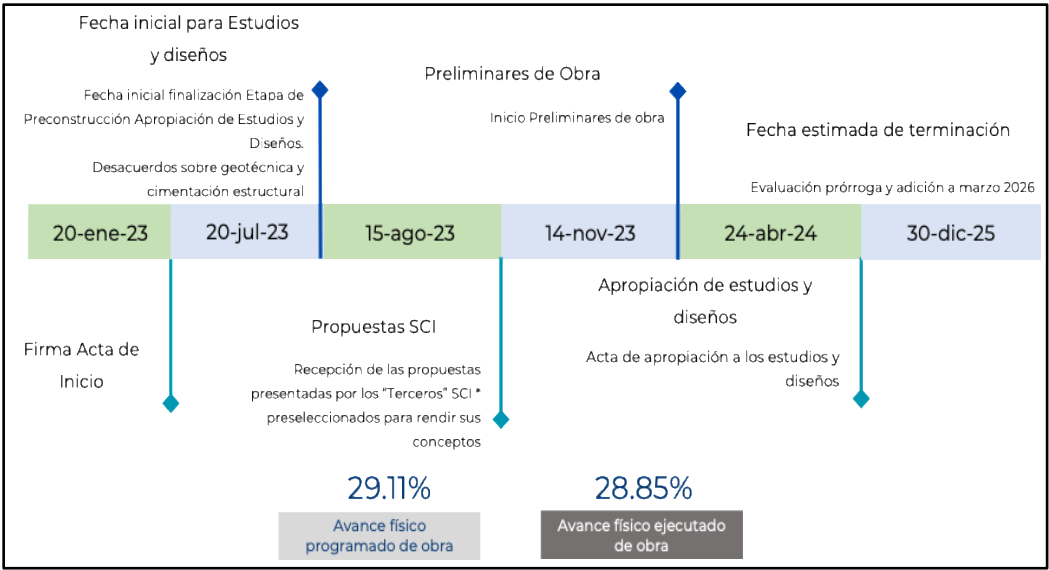


A inicios de 2025, los trabajos en la estructura avanzan conforme al cronograma. Sin embargo, debido al postergado inicio de la etapa de construcción tras los ajustes a los Estudios y Diseños recomendados por la SCI, se estima que el proyecto concluirá en el primer trimestre de 2026, antes del cierre del periodo del actual gobierno nacional.

INFORME DE GESTIÓN

Cronología del Proyecto:

Gráfico 53. Cronología del proyecto construcción CIAA.



Distribución del Presupuesto:

Tabla 67. Distribución y ejecución del presupuesto proyecto construcción CIAA.

Contrato No.	Construcción 22001449 H4 de 2022	Interventoría 22001464 H3 de 2022
Objeto	Realizar la Construcción del centro de investigación de accidentes CIAA (vigencias futuras)	Realizar la Interventoría integral de la construcción del centro de investigación de accidentes CIAA (vigencias futuras)
2022	\$ 5.490.314.500	\$ 547.031.450
2023	\$ 12.373.371.200	\$ 1.243.929.603
2024	\$ 15.759.081.782	\$ 962.406.277
2025	\$ 5.641.299.240	\$ 405.057.009
Total	\$ 39.264.066.722	\$ 3.158.424.339
Valores facturados	\$ 10.659.737.970	\$ 809.305.324
Avance financiero	27.15%	25.62%

Retos y Recomendaciones

- Reto de ajuste de estudios y diseños:** A pesar de los ajustes realizados a los estudios y diseños, el retraso en la etapa de construcción sigue siendo un desafío importante. La recomendación es mantener una supervisión constante en la ejecución de los trabajos y asegurar que los nuevos plazos sean cumplidos rigurosamente para evitar mayores demoras.

INFORME DE GESTIÓN

2. **Riesgo por posibles incrementos presupuestarios:** Los costos adicionales generados por la modificación de los estudios y diseños reflejan un posible riesgo de aumento en los costos del proyecto. Es esencial realizar un monitoreo exhaustivo de los costos y garantizar que los recursos sean gestionados de manera eficiente para evitar nuevas modificaciones presupuestarias.
3. **Reto en la ejecución del cronograma:** Dado el ajuste de plazos por el inicio postergado de la etapa de construcción, se debe priorizar el cumplimiento de los tiempos establecidos en el cronograma revisado. Se recomienda realizar auditorías periódicas al avance del proyecto y establecer mecanismos de control adicionales para garantizar que la obra se concluya dentro de los plazos establecidos.

Riesgos

- **Riesgo de pérdida de calidad en la construcción:** El retraso en el inicio de la construcción, sumado a la complejidad de las modificaciones en los estudios y diseños, puede generar dificultades para cumplir con los estándares de calidad requeridos. Es crucial realizar un seguimiento detallado de las obras y garantizar que los ajustes no afecten la calidad de los materiales ni el cumplimiento de las normas de seguridad.

10.3. SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD FRENTE AL DECRETO 1294

En consonancia con el Plan Estratégico Institucional 2022-2026, que tiene como objetivo la "consolidación de la transformación institucional", y con el compromiso de "Afianzar el Sistema Integrado de Gestión Institucional", se busca fortalecer la estructura organizacional mediante la actualización de procesos, la planificación institucional y la gestión de riesgos estratégicos. Además, se pretende administrar adecuadamente las compras y contrataciones públicas, e implementar las mejores prácticas en gestión documental, con el fin de mejorar la prestación de servicios a los ciudadanos.

Dentro del marco de los cambios derivados del proceso meritocrático, que traerá la incorporación de nuevos servidores públicos a la entidad, la Dirección General, a través de la coordinación de la Oficina Asesora de Planeación y el Grupo de Gestión y Valor Público, ha trabajado desde 2022 en la actualización del Sistema de Gestión. El objetivo es contar con un marco de gestión documental alineado con el Decreto 1294 de 2021 y las resoluciones de los grupos correspondientes.

Hasta marzo de 2025, el Sistema de Gestión consta de 2,946 documentos, de los cuales 1,550 han sido actualizados desde 2022, y está administrado a través de la herramienta Isolución.

Retos del Sistema de Gestión

Los principales desafíos en la gestión actual del sistema son los siguientes:

1. **Actualización de la caracterización de procesos:** Se debe continuar con la actualización de las caracterizaciones de los procesos del Sistema de Gestión. Para este ejercicio se deben abordar los siguientes procesos:
 - Tres (3) procesos misionales: dos (2) de autoridad y uno (1) de educación.
 - Cuatro (4) procesos estratégicos.

INFORME DE GESTIÓN

- Cinco (5) procesos de apoyo.
- Un (1) proceso de evaluación.

En total, se deben actualizar 13 caracterizaciones de procesos, los cuales deben ser trabajados junto con la primera línea de defensa (áreas técnicas y expertos de cada área).

2. **Revisión y actualización de documentos de gestión:** Partiendo del listado maestro de documentos, se debe revisar y actualizar aproximadamente 220 procedimientos (documentos de gestión), en función de los cambios organizacionales y los lineamientos del Sistema de Gestión. Este número podría incrementarse debido a varios factores, tales como:
 - Necesidades emergentes de las áreas.
 - Revisión de funciones que no estén respaldadas por documentos de gestión.
 - Procedimientos o trámites sin documentación que los respalde.
 - Hallazgos derivados de auditorías internas y externas.
3. **Revisión y actualización de documentos de soporte de procesos:** Además, es necesario revisar y actualizar 1,385 documentos que soportan la gestión de los procesos, tales como formatos, instructivos y protocolos.

Riesgos

El principal riesgo durante esta vigencia es la **pérdida de conocimiento**. Este riesgo se materializa debido al proceso meritocrático, que provocará la salida de servidores públicos clave que poseen el conocimiento práctico sobre los procesos y procedimientos de las áreas. Si el Sistema de Gestión, especialmente las caracterizaciones y los documentos de gestión, no se actualiza oportunamente, se corre el riesgo de que los nuevos servidores públicos no cuenten con la documentación adecuada para cumplir con sus funciones de manera eficiente.

Recomendaciones

A fin de mitigar los riesgos mencionados y asegurar la continuidad operativa de la entidad, se recomienda que, durante el primer semestre de 2025, las áreas, lideradas por los gestores de procesos y en su rol de primera línea de defensa, prioricen las siguientes acciones:

1. **Actualización de documentos de gestión:** Es fundamental enfocar los esfuerzos en la actualización de los procedimientos, ya que estos constituyen el soporte directo para la ejecución de las funciones de los nuevos servidores públicos. Esta actualización debe ser prioritaria, para que los nuevos empleados puedan desempeñar sus funciones con el respaldo adecuado.
2. **Finalización de las caracterizaciones pendientes:** Posteriormente, se debe avanzar en la actualización de las caracterizaciones de los procesos pendientes. Esto garantizará que la documentación esté alineada con las necesidades operativas y facilite la adaptación de los nuevos servidores públicos a sus funciones.

De este modo, se asegurará que el Sistema de Gestión siga siendo una herramienta eficaz, garantizando la correcta ejecución de los procesos y la correcta transición en el marco del proceso meritocrático.

INFORME DE GESTIÓN

10.4. CAMBIO DE SEDE DE LA DIRECCIÓN REGIONAL ORIENTE A YOPAL

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 2368 de 2024, la Aeronáutica Civil ha iniciado el proceso de evaluación para determinar la viabilidad del traslado de la Dirección Regional Oriente, actualmente ubicada en el Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio, al Aeropuerto El Alcaraván en Yopal, Casanare.

Este Plan de Acción tiene como objetivo definir las actividades, hitos y resultados esperados, con el fin de realizar un análisis técnico, logístico y financiero que permita proporcionar información objetiva para la toma de decisiones estratégicas respecto al traslado.

Posibles Retos y Oportunidades asociados al talento humano

Tabla 68. Retos y Oportunidades asociados al talento humano

Aspecto	Observaciones
Alta dependencia de traslados	La mayoría de los empleados requiere desplazamientos frecuentes, lo que podría aumentar los costos operativos y afectar la continuidad del servicio.
Carga operativa centralizada en Villavicencio	La concentración del personal en Villavicencio podría dificultar una respuesta ágil en otras sedes de la Regional Oriente.
Diversidad de roles y perfiles	Existe una distribución equilibrada entre técnicos, administrativos y profesionales especializados, lo que fortalece la capacidad operativa.
Futuro traslado a Yopal	La posible reubicación a Yopal podría afectar la estabilidad laboral del personal y requerir ajustes logísticos y administrativos.

Retos Identificados asociados a los puestos de trabajo

Tabla 69. Retos identificado-asociados a los puestos de trabajo

Aspecto	Observaciones
Distribución del personal	El 29% del personal trabaja en el Grupo Regional de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea, lo que implica una carga operativa alta en esta área.
Espacios físicos	La capacidad de oficinas y bodegas es suficiente, pero se debe evaluar la infraestructura disponible en Yopal.
Dependencia de tecnología	La infraestructura tecnológica está distribuida equitativamente, aunque la cantidad de impresoras y video beams podría optimizarse.
Movilidad y transporte	Aunque existen 10 vehículos, la distribución actual puede no ser óptima para las dependencias con alta necesidad de desplazamiento.

INFORME DE GESTIÓN

10.5. RECOMENDACIONES SOBRE LA VIABILIDAD DEL TRASLADO DE LA DIRECCIÓN REGIONAL ORIENTE A YOPAL

Factores por considerar:

1. **Infraestructura y Espacios Disponibles:** La Dirección Regional Oriente dispone de 364 m² de oficinas y 228 m² de bodegas. El Grupo Regional de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea requiere 200 m² de bodega y 89 m² de oficina. Se debe evaluar si el Aeropuerto El Alcaraván tiene la capacidad para albergar estas necesidades o si serán necesarias adecuaciones adicionales.
2. **Distribución y Reubicación del Personal:** El 100% del personal reside actualmente en Villavicencio, y 74 empleados requieren traslados frecuentes. El cambio de sede implicaría costos adicionales por reubicación y viáticos, lo que debe ser cuidadosamente evaluado.
3. **Operatividad y Continuidad del Servicio:** La ubicación actual en Villavicencio permite una respuesta ágil en toda la región. Si bien Yopal tiene un potencial estratégico, el traslado podría afectar la eficiencia operativa de áreas clave como el Grupo SAR, Infraestructura y Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea, que requieren coordinación constante con otras zonas.
4. **Costos Asociados al Traslado:** El cambio de sede generaría gastos adicionales, incluyendo adecuaciones en Yopal, reubicación y viáticos del personal. Estos costos deben ser considerados en el análisis de viabilidad del traslado.

10.6. REFORMULACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN

La Aeronáutica Civil (Aerocivil), en el marco de la metodología MGA del Departamento Nacional de Planeación (DNP), gestiona actualmente 35 proyectos de inversión con un horizonte de tiempo entre 2018 y 2026. Estos proyectos han sido formulados y ejecutados bajo la Estructura de Desglose del Trabajo (EDT), lo que ha facilitado un seguimiento adecuado de cada uno a través de productos, actividades e indicadores definidos.

Si bien los proyectos han generado resultados satisfactorios, contribuyendo al desarrollo de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, y mejorando la competitividad del país, el horizonte actual está próximo a finalizar, lo que plantea diversos **retos y riesgos** para la continuidad y éxito de estos.

Retos Identificados:

1. **Interrupción en la ejecución de inversiones estratégicas:** El término del horizonte actual de los proyectos genera incertidumbre en cuanto a la ejecución de inversiones clave necesarias para el cumplimiento del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, afectando su desarrollo continuo.
2. **Pérdida de coherencia en la planificación y asignación de recursos:** La proximidad al final del horizonte de los proyectos podría dar lugar a dificultades en la asignación de recursos financieros y técnicos, comprometiendo la continuidad y eficiencia de las inversiones.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Desalineación con el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI:** Sin una actualización del horizonte, los proyectos podrían no alinearse adecuadamente con las nuevas directrices internacionales de la OACI, afectando la competitividad y la integridad del sistema aeronáutico nacional.
4. **Desafíos operativos relacionados con la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica:** La discontinuidad de la planificación podría comprometer la continuidad operativa de los servicios esenciales, poniendo en riesgo la estabilidad y modernización de la infraestructura.

Riesgos:

1. **Discontinuidad operativa:** La finalización del horizonte actual puede interrumpir procesos críticos de ejecución de proyectos, especialmente aquellos destinados a la modernización de infraestructuras claves para la operación del sistema aeronáutico.
2. **Afectación en la competitividad del sector:** La falta de un horizonte extendido podría generar retrasos en proyectos vitales para la competitividad del país en términos de conectividad aérea, afectando el posicionamiento estratégico de Colombia a nivel regional.
3. **Riesgo financiero y administrativo:** La imposibilidad de continuar con la ejecución de proyectos a largo plazo podría resultar en un uso ineficiente de los recursos asignados, así como en una falta de coherencia entre las inversiones pasadas y futuras.

Recomendaciones:

1. **Ampliación del horizonte de los proyectos de inversión hasta 2036:** Esta medida es crucial para asegurar la continuidad de los proyectos y la coherencia en su ejecución, garantizando la trazabilidad de las inversiones y alineándolas con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.
2. **Incorporación de nuevas actividades dentro de la metodología MGA:** Es fundamental incorporar nuevas actividades y adecuar los proyectos a las necesidades emergentes, permitiendo incluir municipios adicionales dentro de las localizaciones definidas y asegurando la flexibilidad para adaptarse a cambios y prioridades del sector.
3. **Asegurar la continuidad de los servicios esenciales:** Para mitigar los riesgos operativos, se recomienda tomar medidas para garantizar que los servicios relacionados con la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica no se vean comprometidos, incluso si los proyectos se extienden más allá del horizonte actual.
4. **Fortalecimiento del alineamiento con la OACI:** Es necesario asegurar que todos los proyectos, tanto actuales como futuros, estén alineados con los estándares y regulaciones internacionales para mantener la competitividad y la seguridad operacional del país.

La **ampliación del horizonte de los proyectos hasta 2036** es esencial para mitigar los riesgos asociados a la discontinuidad operativa, garantizar la coherencia en la ejecución y asegurar el cumplimiento de los objetivos estratégicos del sector aeronáutico. Esta medida

INFORME DE GESTIÓN

no solo contribuiría a la continuidad de las inversiones, sino que también permitiría a Aeronáutica Civil seguir avanzando en la modernización de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, favoreciendo la conectividad y competitividad del país.

10.7. LEVANTAMIENTO DE PREVIO CONCEPTO

Conforme al Decreto 1621 de 30 de diciembre de 2024, que liquida el presupuesto general de la Nación para la vigencia fiscal 2025, la Aeronáutica Civil (Aerocivil) ha recibido una asignación total de 837.409.834.774 pesos en su presupuesto de funcionamiento, distribuido entre varias partidas presupuestales. Sin embargo, **parte del presupuesto está bloqueado**, sujeto al levantamiento de previo concepto por parte de la Dirección General de Presupuesto Público Nacional (DGPPN).

El presupuesto bloqueado asciende a **161.884.458.774 pesos** y se divide entre **otros gastos de personal** y **otras transferencias**, que están a la espera de aprobación para su ejecución.

Retos Identificados:

1. Disponibilidad Presupuestal para Provisión de Cargos Vacantes:

- o Existe una necesidad urgente de garantizar la disponibilidad presupuestal para la provisión de **432 cargos vacantes** dentro del **Proceso de Selección No. 2509 - AEROCIVIL PRIMERA FASE**, que forma parte del proceso de méritos actualmente en curso.
- o La disponibilidad de estos recursos es crucial para **cumplir con los nombramientos y desvinculaciones** previstas, lo que afecta la capacidad operativa de la entidad.

2. Ajuste Salarial:

- o El **incremento salarial** del 6,8% (compuesto por un 5,2% de inflación y un 1,6% adicional por productividad) debe ser financiado adecuadamente, para no afectar los recursos destinados a otros aspectos cruciales de la operación.
- o Esto requiere una gestión eficiente de los recursos disponibles sin comprometer las prioridades de la entidad.

3. Cobertura de Servicios Esenciales:

- o **Servicios de aseo, cafetería y pólizas** son esenciales para el funcionamiento continuo de los aeropuertos. Los **gastos incrementados en estos servicios** debido al crecimiento del tráfico aéreo y la toma de nuevos aeropuertos como el de Barranquilla y Cali, presentan un reto financiero importante.
- o Es necesario asegurar recursos adicionales para **garantizar la continuidad de estos servicios** fundamentales sin interrumpir las operaciones.

4. Ajuste de los Servicios Públicos:

- o El costo de los **servicios públicos de los aeropuertos** se ha incrementado debido a factores como la inflación y la expansión de operaciones (como la toma del aeropuerto de Barranquilla y la próxima de Cali).

INFORME DE GESTIÓN

- La asignación presupuestal existente no es suficiente para cubrir estos costos incrementales, lo que implica la necesidad de ajustar las proyecciones de gasto en este rubro.

Riesgos:

1. Interrupción en la Provisión de Servicios Esenciales:

- Si no se obtiene la aprobación para el levantamiento del previo concepto sobre el presupuesto bloqueado, podría verse comprometida la **continuidad de servicios de aseo, cafetería, y pólizas**, afectando el funcionamiento adecuado de los aeropuertos y la prestación de servicios a los pasajeros.

2. Riesgo Operativo por Falta de Personal:

- La falta de presupuesto disponible para los **432 cargos vacantes** puede generar **vacíos operativos** que afecten directamente la eficiencia y efectividad de la Aeronáutica Civil, retrasando proyectos y afectando la calidad del servicio.

3. Impacto en el Ajuste Salarial y Moral del Personal:

- Si no se asegura el **financiamiento para el ajuste salarial**, la falta de recursos podría generar descontento entre los empleados, afectar su motivación y resultar en la **falta de competitividad** frente a otras entidades públicas.

4. Aumento de Costos Operativos sin Provisión de Recursos:

- El incremento de los **costos de servicios públicos y la contratación de pólizas** sin la asignación correspondiente puede **poner en riesgo la operación** segura y continua de los aeropuertos, especialmente en áreas críticas como la cobertura de daños materiales, responsabilidad civil, y controladores.

Recomendaciones:

1. Garantizar la Disponibilidad Presupuestal para la Provisión de Cargos Vacantes:

- **Levantar el previo concepto** sobre los recursos bloqueados en el rubro de **otros gastos de personal** para garantizar la **disponibilidad presupuestal** necesaria para la provisión de los 432 cargos vacantes establecidos en el Proceso de Selección No. 2509 - AEROCIVIL PRIMERA FASE.
- Este paso debe realizarse **antes de la expedición de la lista definitiva de elegibles** (finales de marzo de 2025) para asegurar que se puedan cumplir los nombramientos y desvinculaciones sin retrasos.

2. Financiar el Incremento Salarial:

- **Destinar los recursos restantes** al financiamiento del **incremento salarial** del 6,8%, para asegurar que los ajustes se efectúen de manera puntual sin afectar la **disponibilidad presupuestal** para otros gastos operativos.
- Hay que asegurar que este ajuste se **realice de forma eficiente**, priorizando los recursos sin comprometer áreas esenciales de la operación.

INFORME DE GESTIÓN

3. Asignar Presupuesto para la Continuidad del Servicio de Aseo y Cafetería:

- **Gestionar la asignación presupuestal de \$23.854 millones** para garantizar la continuidad del **servicio de aseo y cafetería** en los aeropuertos bajo la responsabilidad de Aeronáutica Civil.
- Realizar la gestión correspondiente para **prorrogar las órdenes de compra vigentes** hasta el 15 de julio de 2025, mientras se lleva a cabo el proceso de contratación bajo el Acuerdo Marco de Precios.

4. Financiar las Pólizas Esenciales:

- **Asignar un total de \$20.318 millones** para la **renovación y contratación de pólizas** fundamentales, de los cuales:
 - **\$3.339 millones** se destinarán al rubro de **Adquisición de Bienes y Servicios (A-02)**.
 - **\$16.979 millones** se destinarán a **Servicios Financieros y Servicios Conexos (A-05)**.
- Hay que asegurar que este financiamiento cubra pólizas esenciales como **todo riesgo, daños materiales, responsabilidad civil y controladores (ARIEL)**.

5. Ajustar la Asignación Presupuestal para los Servicios Públicos:

- **Asignar \$29.124 millones adicionales** para cubrir los **costos de los servicios públicos** de los aeropuertos, ajustados al 9,28% por la inflación de 2023.
- **Incluir en la programación presupuestal** el impacto de la **retoma operativa del aeropuerto de Cali**, que incrementará aún más los costos operativos.

10.8. FINANCIACIÓN RETOMA AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN, CHIRIBIQUE Y OTROS: TRASLADOS

Con el objetivo de garantizar la correcta ejecución de proyectos estratégicos y prioritarios para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país, se recomienda proceder con el trámite de **traslado presupuestal** entre proyectos de inversión, a fin de asegurar los recursos necesarios para financiar los siguientes proyectos clave:

1. Retoma del Aeropuerto de Cali:

- **Objetivo:** Iniciar el proceso de operación del Aeropuerto de Cali, con el propósito de garantizar la prestación eficiente de los servicios aeroportuarios y asegurar la **seguridad operacional**.
- **Importancia:** La **retoma de Cali** es crucial para mejorar la conectividad de la región Pacífica, optimizando la infraestructura y los servicios aéreos en una de las zonas de mayor potencial de crecimiento económico.

INFORME DE GESTIÓN

2. Mejoramiento de la Infraestructura Aeroportuaria de San Andrés:

- **Objetivo:** Llevar a cabo obras de **modernización y adecuación** en la infraestructura aeroportuaria existente, con el fin de mejorar la calidad del servicio, garantizar la **seguridad operacional** y promover el **turismo** en la isla.
- **Importancia:** La isla de San Andrés es un destino turístico clave, por lo que una infraestructura moderna y segura es fundamental para el desarrollo del turismo y la economía regional.

3. Mejoramiento del Lado Aire del Aeropuerto de San José del Guaviare:

- **Objetivo:** Realizar intervenciones para optimizar la **infraestructura operativa del lado aire**, lo que incluye la mejora de pistas, sistemas de navegación y equipos de seguridad, garantizando mejores condiciones para la **navegación aérea**, la **seguridad** y la **conectividad regional**.
- **Importancia:** San José del Guaviare juega un rol estratégico en la conectividad aérea en el **Amazonas** y la región oriental, por lo que este mejoramiento contribuirá a la integración regional y al desarrollo de la región, así como para asegurar la visita de turistas a la capilla Sixtina de las pinturas rupestres en la serranía la Lindosa o el Chiribiquete.

4. Mejoramiento de la Infraestructura Aeroportuaria del Aeropuerto de Villavicencio:

- **Objetivo:** Ejecutar mejoras que fortalezcan la **funcionalidad del aeropuerto**, incrementando su capacidad para atender la creciente demanda de pasajeros y operaciones aéreas.
- **Importancia:** Villavicencio es la puerta de entrada a la región de los Llanos, y este proyecto permitirá mejorar la infraestructura aeroportuaria para facilitar una mayor conectividad aérea y promover el desarrollo económico regional.

Importancia de los Proyectos:

Estos proyectos son fundamentales para garantizar la **conectividad aérea**, la **seguridad operativa** y el **desarrollo económico** de las regiones involucradas. Su correcta financiación no solo asegurará el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el marco del **Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026**, sino que también contribuirá al mejoramiento continuo de la infraestructura aeroportuaria del país, alineándose con las políticas nacionales de desarrollo.

Recomendaciones:

1. Realizar el Trámite de Traslado Presupuestal:

- Se recomienda proceder con el trámite de **traslado presupuestal** entre los proyectos de inversión, con el fin de asegurar que los recursos estén disponibles para financiar los proyectos prioritarios de la retoma de Cali, el mejoramiento de la infraestructura de San Andrés, San José del Guaviare y Villavicencio.

INFORME DE GESTIÓN

- Es crucial que este traslado sea gestionado de forma ágil y eficiente para no afectar la ejecución de los proyectos y asegurar el cumplimiento de los plazos establecidos.

2. Asegurar Recursos Adecuados para la Ejecución de Proyectos:

- Es necesario garantizar que los recursos asignados para estos proyectos sean **suficientes** para cubrir todas las fases de ejecución, desde la planificación y diseño hasta la construcción y puesta en operación de la infraestructura mejorada.
- Se debe contemplar la **posibilidad de ajustes adicionales** en el presupuesto durante la ejecución para enfrentar cualquier imprevisto que pueda surgir.

3. Monitoreo y Control de la Ejecución:

- Se recomienda establecer un **sistema de monitoreo y control** efectivo para supervisar la ejecución de estos proyectos, asegurando que se cumplan los plazos y presupuestos establecidos, y que la calidad de las obras cumpla con los estándares exigidos.
- Este monitoreo debe estar alineado con los indicadores de producto y resultado definidos para cada proyecto en la **Estructura de Desglose del Trabajo (EDT)**.

4. Asegurar la Continuidad de los Proyectos en el Marco del Plan Estratégico Aeronáutico 2030:

- Los proyectos deben estar alineados con el **Plan Estratégico Aeronáutico 2030** para garantizar que las inversiones realizadas contribuyan de manera coherente al desarrollo a largo plazo de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria del país.
- Es necesario considerar la **regionalización** y las necesidades de cada zona para que las inversiones no solo mejoren la conectividad, sino que también fomenten el desarrollo socioeconómico en las regiones más necesitadas.

Los proyectos de **retoma del Aeropuerto de Cali**, el **mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria de San Andrés**, el **lado aire de San José del Guaviare** y el **mejoramiento de Villavicencio** son esenciales para el desarrollo integral del sistema aeronáutico del país. La gestión adecuada de los recursos a través de **traslados presupuestales** garantizará la continuidad y efectividad de estos proyectos, contribuyendo a fortalecer la infraestructura aeroportuaria y la conectividad en regiones clave, lo que, a su vez, impactará positivamente en la economía nacional y la competitividad de Colombia.

10.9. REPROGRAMACIÓN VIGENCIAS FUTURAS

Dentro de los procesos contractuales iniciados en el año 2023, se aprobaron **vigencias futuras** para el período 2023-2025, con el objetivo de asegurar la financiación y ejecución adecuada de diversas obras de **mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria** en aeropuertos priorizados dentro del **Plan Nacional de Desarrollo**. A continuación, se detallan los proyectos asociados:

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 70. Reprogramación de vigencias futuras

Contrato	Proyecto de inversión	Descripción
23000821H4	TOLÚ	Mejoramiento y construcción de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo, Tolú, Sucre (VF)
23001109H4	REGIÓN ATLÁNTICO	Construcción de la terminal base SEI e infraestructura complementaria del Aeropuerto Hacaritama de Aguachica, Cesar (VF)
23001152H4	REGIÓN CUNDINAMARCA	Construcción de la terminal, sección de plataforma e infraestructura complementaria del Aeropuerto Contador de Pitalito, Huila (VF)
23001091H4	LETICIA	Construcción de calle de rodaje, mejoramiento de franjas de seguridad, e instalación y puesta en funcionamiento del sistema de ayudas visuales en el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo, Leticia, Amazonas (VF)
23001230H4	BARRANCABERMEJA	Mejoramiento de canales, franjas de seguridad, ayudas visuales, y construcción de la plataforma de viraje y obras complementarias en el Aeropuerto Yariguies de Barrancabermeja (VF)

- **Reto Identificado:** A pesar de la asignación de recursos y la aprobación de las vigencias futuras, se han **identificado retrasos en el avance** de las obras debido a problemas en el **cronograma de ejecución contractual**, lo cual afecta directamente el progreso de las obras y pone en **riesgo la ejecución de los recursos** asignados para la vigencia 2025.
- **Impacto de los retrasos:** Este retraso no solo podría generar problemas para cumplir con las metas de ejecución dentro de la vigencia fiscal 2025, sino que también pone en peligro la **efectividad de los proyectos**, ya que las obras en curso son esenciales para el cumplimiento de los objetivos estratégicos del país en términos de infraestructura aeroportuaria y de conectividad.

Recomendaciones para Mitigar los Retrasos y Asegurar la Continuidad de los Proyectos:

1. **Solicitud de Modificación de la Vigencia Futura:** Se recomienda **solicitar la modificación** de la vigencia futura aprobada para el año 2025, **extendiendo los recursos hasta julio de 2026**. Esto permitirá la **conclusión de las actividades pendientes** y garantizará que se cumplan los compromisos establecidos en los términos contractuales.
2. **Revisión y Ajuste del Cronograma de Ejecución Contractual:** Es fundamental realizar una **revisión exhaustiva** del cronograma de ejecución de los contratos y **ajustar las actividades pendientes** para garantizar que todas las tareas sean completadas dentro del nuevo período solicitado. Esto debe incluir una evaluación detallada de los plazos y una reasignación de recursos si es necesario para evitar nuevos retrasos.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Trámite Presupuestal:** Se recomienda realizar el trámite presupuestal ante las instancias pertinentes, como el **Ministerio de Transporte**, el **Departamento Nacional de Planeación (DNP)** y el **Ministerio de Hacienda**, para **obtener la aprobación de la extensión de la vigencia futura**.
4. **Implementación de un Seguimiento Continuo del Contrato:** Se debe establecer un **seguimiento continuo** para supervisar de cerca la ejecución de los proyectos. Esto incluirá un monitoreo estricto de los hitos de ejecución, informes periódicos sobre el estado de las obras, y la **identificación temprana de posibles nuevos retrasos** para tomar medidas correctivas de manera inmediata.

Riesgos Identificados y Mitigación:

1. **Riesgo de Nuevos Retrasos:** Los **retrasos actuales** en la ejecución de las obras podrían **afectar el cumplimiento de los plazos** establecidos para 2025. Para mitigar este riesgo, se recomienda implementar controles más estrictos sobre el cronograma y los recursos involucrados, garantizando que los contratistas cumplan con los plazos establecidos.
2. **Riesgo en la Ejecución de Recursos:** La **ejecución de recursos en 2025** está directamente vinculada al progreso de las obras. Cualquier retraso significativo puede generar un **subejercicio presupuestal**, lo que afectaría el **desembolso de recursos** en la vigencia fiscal correspondiente. Para minimizar este riesgo, se debe asegurar que los proyectos reciban los recursos necesarios a tiempo y que la ejecución se mantenga en línea con los plazos modificados.
3. **Riesgo de Interrupción en los Proyectos:** La falta de recursos suficientes o la ejecución tardía podría generar una **interrupción en los proyectos**, lo que afectaría negativamente la operatividad de los aeropuertos y la conectividad en las regiones involucradas. Es clave asegurar que, con la extensión de la vigencia futura, se **no se pierdan los avances ya logrados** y que los proyectos se puedan concluir sin contratiempos.

La modificación y extensión de las **vigencias futuras** hasta julio de 2026 es **esencial** para asegurar que los proyectos prioritarios de **infraestructura aeroportuaria** en el marco del **Plan Nacional de Desarrollo** continúen sin interrupciones. La adecuada gestión de los recursos, la revisión de los cronogramas de ejecución y un seguimiento constante permitirán mitigar los riesgos asociados a los retrasos contractuales y garantizar la correcta **ejecución de los proyectos** dentro del nuevo marco temporal propuesto.

10.10. SAF (SUSTAINABLE AVIATION FUEL)

10.10.1. CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)

Reto Identificado: El esquema **CORSIA** establece las condiciones bajo las cuales los Estados deben compensar sus emisiones de carbono en función de su participación en el mercado aéreo global. Actualmente, Colombia **no está obligada** a reportar sus emisiones, pero esto podría cambiar dependiendo de las disposiciones de la OACI. Existe el riesgo de que, en el futuro, las aerolíneas colombianas se vean obligadas a compensar emisiones sin que el país esté preparado para hacerlo, lo cual afectaría el cumplimiento de las normativas internacionales.

INFORME DE GESTIÓN

Recomendaciones:

- **Monitorear los cambios** en las disposiciones de la OACI que puedan afectar a Colombia y su capacidad de cumplimiento de CORSIA.
- **Evaluar opciones de compensación** para entender las alternativas que podrían adoptar las aerolíneas colombianas, como los SAF y créditos de carbono.
- **Desarrollar herramientas nacionales de compensación** que estén alineadas con los estándares internacionales.

Riesgos:

- **Falta de preparación nacional** para cumplir con las disposiciones de CORSIA podría generar costos adicionales para las aerolíneas colombianas si se ven obligadas a compensar emisiones en otro país.
- **Desventajas competitivas** si no se desarrollan las herramientas adecuadas de descarbonización como el SAF o los créditos de carbono.

Implementación de la Hoja de Ruta de SAF

Reto Identificado: A pesar del potencial de Colombia para producir SAF y satisfacer la demanda tanto interna como externa, **no existe un marco jurídico, regulatorio ni técnico** adecuado para desarrollar proyectos de infraestructura. La hoja de ruta del SAF establece 33 acciones necesarias para crear un entorno propicio, pero su implementación aún enfrenta obstáculos clave.

Recomendaciones:

- **Desarrollar regulaciones claras** para el consumo y desarrollo del SAF.
- **Crear políticas de incentivos** para hacer competitivo al SAF frente al Jet-A1, incluyendo apoyo financiero y fiscal.
- **Certificar materias primas sostenibles** y asegurar su disponibilidad en el mercado global.
- **Implementar mecanismos de comercialización efectiva** para facilitar la distribución y venta de SAF.

Riesgos:

- **Dependencia de importaciones de SAF**, lo cual afectaría la competitividad del transporte aéreo y limitaría su crecimiento.
- **Posible estancamiento del mercado** si no se implementan los incentivos y regulaciones adecuados, lo que pondría en riesgo el desarrollo del SAF en Colombia.

10.10.2. Seguimiento a la Solicitud ante el CAEP

Reto Identificado: Colombia presentó una solicitud ante el **CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection)** para incluir la palma de aceite colombiana en la lista de materias primas elegibles para la producción de SAF. La falta de esta inclusión obligaría a Colombia

INFORME DE GESTIÓN

a demostrar caso por caso la sostenibilidad de la palma de aceite, lo que podría limitar el acceso a materia prima para la producción de SAF.

Recomendaciones:

- **Realizar un seguimiento continuo** de la solicitud ante el CAEP para asegurar su inclusión.
- **Reforzar la evidencia técnica y científica** de la sostenibilidad de la palma de aceite colombiana frente a los estándares internacionales.

Riesgos:

- **Restricción de acceso a materias primas** si la solicitud ante el CAEP no es aprobada, lo que dificultaría la producción nacional de SAF.
- **Competencia desleal** si otros países productores de palma (como Malasia y Tailandia) mantienen un acceso preferencial a mercados internacionales de SAF.

10.10.3. Promoción del Proyecto de Ley SAF

Reto Identificado: Se presentó un **borrador de proyecto de ley SAF** para brindar incentivos a la producción nacional de SAF. Sin embargo, existe el riesgo de que el proyecto no se apruebe, o que lo haga **sin los incentivos necesarios**, lo que afectaría la competitividad de la producción nacional de SAF.

Recomendaciones:

- **Asegurar la aprobación del proyecto de ley** con incentivos claros y eficaces que fomenten la producción de SAF en Colombia.
- **Mantener el liderazgo de la Aerocivil** en el proceso legislativo para garantizar que el enfoque esté alineado con las regulaciones de la OACI.

Riesgos:

- **Falta de competitividad en la producción de SAF** si no se otorgan incentivos adecuados, lo que impactaría negativamente la transición hacia un transporte aéreo sostenible.
- **Interferencia de otras entidades gubernamentales** podría desviar el proceso legislativo y desalinear la política del país con las regulaciones internacionales de la OACI.

10.10.4. Consolidación de Colombia como Referente Regional de SAF en la F-AIR

Reto Identificado: La **F-AIR** representa una oportunidad clave para posicionar a Colombia como un líder en la producción de SAF en la región. Sin embargo, la participación de **Ecopetrol** como patrocinador principal aún está pendiente, lo que podría poner en riesgo la magnitud y el impacto del evento.

Recomendaciones:

INFORME DE GESTIÓN

- **Finalizar la confirmación de los patrocinadores** para asegurar la viabilidad del Pabellón SAF en la F-AIR, especialmente con la participación de Ecopetrol.
- **Cerrar la agenda académica** para generar contenido de alto nivel que atraiga a actores clave del sector SAF.

Riesgos:

- **Falta de patrocinio clave** de Ecopetrol podría restar legitimidad y relevancia al evento, afectando la promoción de Colombia como referente regional.
- **Insuficiencia de recursos** para asegurar una presencia destacada en el evento podría limitar las oportunidades de negocio y alianzas internacionales.

10.10.5. Implementación del Sistema Book & Claim

Reto Identificado: El sistema **Book & Claim** es crucial para que Colombia pueda exportar SAF de manera eficiente. Sin embargo, si no se implementa este sistema, el país podría perder oportunidades de exportación y, por ende, de desarrollo económico en torno al SAF.

Recomendaciones:

- **Implementar el sistema Book & Claim** para aprovechar las reducciones de emisiones generadas en la producción de SAF.
- **Desarrollar una infraestructura adecuada** para el registro y contabilización de las emisiones reducidas durante la producción de SAF.

Riesgos:

- **Imposibilidad de exportar SAF** si no se implementa el sistema adecuado, lo que afectaría la viabilidad económica de los proyectos relacionados con SAF en Colombia.
- **Pérdida de competitividad** en el mercado global de SAF.

10.10.6. ACT-SAF

Reto Identificado: El programa **ACT-SAF** de la OACI busca impulsar el desarrollo global del SAF, pero **Colombia no ha firmado el acuerdo** debido a las condiciones legales establecidas por la OACI, lo que limita el acceso a asistencia técnica y cooperación internacional.

Recomendaciones:

- **Evaluar la conveniencia** de suscribir el acuerdo ACT-SAF, considerando los costos y responsabilidades legales.
- **Buscar alternativas de cooperación internacional** para fomentar el desarrollo del SAF sin asumir riesgos financieros innecesarios.

Riesgos:

- **Aislamiento internacional** en el desarrollo de SAF si Colombia no firma el acuerdo, lo que afectaría la cooperación técnica y el acceso a recursos para la implementación de proyectos de SAF.

INFORME DE GESTIÓN

- **Limitación de oportunidades** de apoyo en términos de financiamiento y desarrollo de infraestructura para SAF.

10.10.7. Registro de Consumo de Combustible para el Sector Minero-Energético

Reto Identificado: La **escasez de combustible** en 2024 evidenció la falta de un sistema confiable para registrar el consumo de combustible en Colombia, lo que pone en riesgo la seguridad energética del país.

Recomendaciones:

- **Desarrollar y poner en marcha un sistema de información confiable** sobre el abastecimiento y consumo de combustibles, para mejorar la toma de decisiones y la planificación del abastecimiento.

Riesgos:

- **Repetición de situaciones de escasez** como la de 2024 si no se implementa el sistema adecuado, lo que podría generar crisis en la industria y afectar la seguridad energética del país.

10.11. PRODUCTOS DE ANALÍTICA PARA LA AERONÁUTICA CIVIL

La integración de **analítica avanzada** se ha convertido en una prioridad estratégica para la **Aeronáutica Civil** con el fin de optimizar la toma de decisiones y mejorar la eficiencia operativa en diversos servicios esenciales, como **navegación aérea**, **servicios aeroportuarios**, entre otros. A continuación, se presentan los proyectos clave que han sido identificados para apoyar la misión de cada una de las secretarías y áreas de trabajo:

10.11.1. Reconfiguración del Espacio Aéreo

Reto Identificado: La distribución y utilización eficiente del **espacio aéreo** es crucial para mantener la seguridad, reducir la congestión y optimizar las rutas. Actualmente, la asignación de los espacios aéreos y la gestión de la congestión presenta oportunidades de mejora.

Recomendaciones:

- **Implementar modelos analíticos basados en series de tiempo** que utilicen datos históricos de espacios solicitados y efectivamente usados, permitiendo una gestión más eficiente del espacio aéreo.
- **Desarrollar alertas automatizadas** para optimizar la distribución y anticipar posibles congestiones o picos en la demanda.
- **Explorar el uso de machine learning** para prever picos de congestión en tiempo real, ajustando la asignación de espacios aéreos de manera dinámica.

Riesgos:

- **Congestión inesperada** si los modelos predictivos no son suficientemente precisos, lo que podría afectar la seguridad y eficiencia de la navegación aérea.

INFORME DE GESTIÓN

- **Desajustes en la asignación de espacios aéreos**, lo que podría generar retrasos o riesgos de incidentes si no se anticipan adecuadamente las demandas.

10.11.2. Monitoreo y Análisis del Cumplimiento Tarifario de las Aerolíneas

Reto Identificado: El cumplimiento de las tarifas autorizadas por las aerolíneas es fundamental para garantizar la equidad en el mercado y la protección de los consumidores. La **monitorización de tarifas** requiere un enfoque automatizado y eficiente.

Recomendaciones:

- **Automatizar la recopilación de tarifas** mediante el uso de **web scraping** y **APIs** para rastrear las tarifas publicadas por las aerolíneas de manera periódica.
- **Desarrollar un sistema de alertas automáticas** que notifique a las autoridades sobre posibles incumplimientos en las tarifas autorizadas, facilitando acciones correctivas oportunas.
- **Integrar analítica descriptiva y visualización interactiva** para facilitar el seguimiento y análisis de las tarifas, mejorando la toma de decisiones reguladoras.

Riesgos:

- **Falta de precisión en la recopilación de datos**, lo que podría llevar a informes incorrectos sobre el cumplimiento tarifario.
- **Reacciones tardías ante incumplimientos**, si no se implementan alertas automáticas o el sistema no se actualiza regularmente.

10.11.3. Plataforma Digital de Conexión Laboral para el Sector Aeronáutico

Reto Identificado: El **sector aeronáutico** necesita una mejor conexión entre los **egresados del CEA** (Centro de Estudios Aeronáuticos) y los **profesionales** del sector con las **oportunidades laborales** especializadas en la industria. Actualmente, la oferta educativa y las demandas del mercado no siempre están alineadas.

Recomendaciones:

- **Desarrollar un sistema digital** que facilite la conexión entre los egresados y los empleadores, ofreciendo **ofertas laborales especializadas** en el sector aeronáutico.
- **Implementar un modelo analítico de empleabilidad** que cruce datos de formación académica y la demanda laboral para ajustar la oferta educativa según las necesidades del mercado.
- **Crear un tablero de oportunidades laborales** que permita visualizar las ofertas y perfiles de los egresados, mejorando la relación entre la formación y la empleabilidad.

Riesgos:

- **Falta de adopción por parte de los egresados o empleadores**, si el sistema no está adecuadamente integrado en los procesos de búsqueda de empleo o si no se promueve de manera efectiva.

INFORME DE GESTIÓN

- **Desajuste en la oferta académica** si el análisis de datos no es suficientemente preciso para identificar las tendencias del mercado laboral.

10.11.4. Optimización de la Gestión y Mantenimiento de Infraestructura Aeroportuaria

Reto Identificado: La gestión eficiente de la **infraestructura aeroportuaria** es fundamental para garantizar la seguridad y operación continua de los aeropuertos. Actualmente, las intervenciones de mantenimiento podrían optimizarse mediante la **analítica predictiva**.

Recomendaciones:

- **Desarrollar un sistema de analítica predictiva** que permita consolidar y analizar datos históricos de mantenimientos, reparaciones y costos.
- **Predecir necesidades de intervención** basándose en patrones de deterioro en pistas, plataformas y terminales, lo que optimiza la programación de mantenimiento.
- **Generar tableros interactivos** que muestren el estado de cada componente de la infraestructura y proporcionen recomendaciones de intervención según la criticidad y el costo-beneficio.

Riesgos:

- **Intervenciones tardías** si los modelos predictivos no logran identificar con precisión los puntos críticos de deterioro.
- **Sobreestimación de los costos de mantenimiento** si no se considera adecuadamente el análisis de coste-beneficio en las decisiones de intervención.

10.11.5. Sistema de Analítica para la Optimización de la Gestión de Bienes y Servicios

Reto Identificado: La **gestión de bienes y servicios** requiere una optimización constante de los inventarios, adquisiciones y mantenimiento. Actualmente, existe un potencial de mejora en la eficiencia de los procesos de compra y reposición.

Recomendaciones:

- **Desarrollar un sistema de analítica** para integrar y analizar datos históricos de inventarios, adquisiciones y mantenimiento.
- **Detectar patrones de consumo** y tiempos de reposición para optimizar los procesos de compra y el uso de los recursos.
- **Implementar dashboards interactivos** que faciliten la visualización de los recursos disponibles, alertando sobre faltantes o sobre inventarios.

Riesgos:

- **Desajustes en los inventarios** si el sistema de analítica no es preciso al predecir las necesidades de reposición o en la detección de mejoras en la eficiencia.
- **Falta de visibilidad sobre el estado de los recursos**, lo que podría generar desabastecimientos o excesos innecesarios en los inventarios.

INFORME DE GESTIÓN

La implementación de **analítica avanzada** en estos proyectos no solo mejorará la eficiencia operativa de la **Aeronáutica Civil**, sino que también permitirá una mejor gestión de los recursos, optimizando la seguridad y el servicio en todos los niveles del sector aeronáutico. A través de la reconfiguración de los sistemas actuales y la adopción de nuevas herramientas analíticas, se puede anticipar riesgos, mejorar la toma de decisiones y asegurar la competitividad y sostenibilidad del sector en el futuro. Sin embargo, es esencial realizar un seguimiento continuo y ajustar los sistemas según los resultados obtenidos para mitigar los riesgos identificados.

10.12. CENTRO DE PENSAMIENTO DE LA AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA

El **Centro de Pensamiento de Aviación Civil** es una iniciativa estratégica alineada con los objetivos del **Plan Estratégico Aeronáutico 2030**. Este centro tiene como propósito principal fortalecer la toma de decisiones, fomentar la innovación tecnológica y promover la competitividad del sector aeronáutico tanto en el ámbito **nacional** como **internacional**. Se busca, además, promover la construcción de industria y actuar como catalizador para la colaboración interdisciplinaria, generando sinergias entre la **academia**, la **industria** y el **gobierno**. La integración de estas tres áreas busca abordar los desafíos presentes y futuros del sector aéreo, fomentando la innovación y contribuyendo al desarrollo sostenible.

Pilares del Centro de Pensamiento:

1. **Centro de Investigaciones:** Este componente está diseñado para generar y gestionar conocimiento a través de estudios e investigaciones estratégicas que apunten a la innovación tecnológica y operativa en el sector aeronáutico.
2. **Observatorio de Datos de Aviación Civil:** Servirá como una plataforma para el monitoreo, análisis y difusión de datos relacionados con el transporte aéreo, facilitando la toma de decisiones informadas y la adopción de políticas más eficientes.

Objetivos clave:

- Mejorar la toma de decisiones mediante la integración de datos y análisis.
- Fomentar la **innovación tecnológica** para optimizar procesos en la industria aeronáutica.
- Promover la **competitividad** del sector aeronáutico a nivel nacional e internacional.
- Actuar como un puente para la colaboración interdisciplinaria entre diferentes sectores, resolviendo los desafíos presentes y futuros del ámbito aéreo.

Recursos identificados: El proyecto cuenta con recursos **económicos** y **humanos** necesarios para su implementación, y actualmente está en proceso de revisión por parte de la **Oficina Asesora de Planeación**, lo que permitirá la formulación de un proyecto de inversión que aporte al fortalecimiento de la industria aeronáutica nacional.

10.12.1. Estadísticas del Sector Aeronáutico

Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE 2025): La **Aeronáutica Civil** llevará a cabo una evaluación exhaustiva de la **calidad de la operación estadística** en el proceso denominado "**Estadísticas de Centros de Instrucción Aeronáutica**", conforme a la

INFORME DE GESTIÓN

Norma Técnica de la Calidad del Proceso Estadístico (NTC PE 1000). Esta evaluación permitirá garantizar la calidad, precisión y confiabilidad de los datos que apoyan la toma de decisiones del sector.

Análisis Especiales: Además de la evaluación estándar, se realizarán análisis especializados sobre:

- **Nuevas rutas y empresas** que surjan en el sector de transporte aéreo.
- **Comparación de datos internacionales** sobre el transporte aéreo para identificar tendencias globales y desafíos específicos para Colombia.

10.12.2. Estudios de Impacto

El Centro de Pensamiento de la Aeronáutica Civil se compromete a realizar una serie de **estudios sectoriales** y de **impacto** con el objetivo de generar conocimiento clave para la evolución del sector aeronáutico, siempre alineados con el **Plan Estratégico Aeronáutico 2030** y el **Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026**.

1. Estudio de Impacto Fiscal de la implementación del SAF

- **Objetivo:** Evaluar los impactos **económicos, sociales, fiscales** y **ambientales** de la implementación del **Sustainable Aviation Fuel (SAF)** en Colombia.
- **Enfoque:** Se identificarán incentivos tributarios y subsidios dentro de la cadena de suministro de SAF, contribuyendo a la formulación de políticas para la transición hacia combustibles sostenibles en la aviación.

2. Estudios de proyección de crecimiento en transporte aéreo

- **Objetivo:** Evaluar el **impacto económico, social** y **ambiental** del transporte aéreo en distintas regiones de Colombia.
- **Enfoque:** A través de estos estudios, se fortalecerán las decisiones en áreas clave como **infraestructura, conectividad, sostenibilidad** y **políticas aerocomerciales**.

3. Diseño y fortalecimiento de capacidades en Inteligencia Artificial (IA)

- **Objetivo:** Promover la **adopción de IA** en los procesos del sector aeronáutico, conforme a los lineamientos de la **Política Nacional de Inteligencia Artificial – CONPES 4144DE 2025**.
- **Enfoque:** Fortalecer las capacidades institucionales para el uso de soluciones de IA, optimizando la toma de decisiones y modernizando los procesos administrativos y operativos.

4. Reestructuración del Espacio Aéreo Superior

- **Objetivo:** Optimizar la gestión del **tráfico aéreo** mediante una mejor distribución de las cargas en los sectores de control.
- **Enfoque:** Mejorar la eficiencia operativa y reducir la congestión, sin comprometer la seguridad, mediante la integración de nuevas tecnologías y la capacitación de controladores aéreos.

INFORME DE GESTIÓN

5. Análisis de la Gestión de Tránsito Aéreo en Colombia

- **Objetivo:** Comparar los **modelos de gestión de tránsito aéreo** en la región, para optimizar la infraestructura, la tecnología y los procedimientos operativos.
- **Enfoque:** Asegurar altos estándares de **seguridad operacional** y eficiencia en el control del tráfico aéreo en Colombia.

6. Actualización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC)

- **RAC 3 y RAC 5** refuerzan la supervisión de la solvencia financiera de las aerolíneas y la transparencia en la información operativa.
- **Retos:**
 - **Cumplimiento de los nuevos requisitos:** Las aerolíneas deberán garantizar su estabilidad financiera en un entorno económico volátil.
 - **Ejecución de sanciones:** La aplicación efectiva de sanciones para los incumplimientos será clave para mantener la competitividad.
 - **Prevención de crisis:** La detección temprana de problemas financieros es crucial para mitigar riesgos en la conectividad aérea.

7. Optimización del Reporte de Información Estadística y Operativa:

- **Nuevas exigencias de reporte** para el tráfico aéreo y consumo de combustible, con plazos más estrictos.
- **Retos:**
 - **Cumplimiento de plazos más cortos:** La reducción del tiempo para cargar los datos de 10 días calendario a 5 días hábiles requiere un ajuste en los procesos internos de las aerolíneas.
 - **Exactitud en los datos:** Especialmente con la inclusión del **SAF**, que implica una medición precisa para asegurar que los reportes sean confiables.

8. Transparencia en la Información Tarifaria:

- **Nuevos requisitos** para el reporte mensual del 20% de los tiquetes, en lugar de la muestra aleatoria del 10% anterior.
- **Retos:**
 - **Mayor carga administrativa** para las aerolíneas en la adaptación de sus sistemas de facturación.
 - **Capacidad analítica** para procesar mayores volúmenes de datos y detectar irregularidades tarifarias.

9. Planificación del Consumo de Combustible y Transición Energética:

10.

INFORME DE GESTIÓN

- **Retos:**

- **Disponibilidad y costos del SAF** pueden limitar su adopción a corto plazo.
- **Estandarización en la medición del impacto ambiental** para garantizar comparabilidad y transparencia entre aerolíneas.

11. Reporte de Infraestructura Aeroportuaria:

- **Obligación de reporte semestral** de la capacidad operacional de los operadores aeroportuarios.
- **Retos: Garantizar datos actualizados** para una planificación adecuada y la toma de decisiones estratégicas.

El Centro de Pensamiento de la Aeronáutica Civil y las reformas asociadas a los **Reglamentos Aeronáuticos** son pasos fundamentales para transformar la industria aeronáutica de Colombia, asegurando la alineación con los estándares globales, la innovación tecnológica y la sostenibilidad del sector. Los retos asociados con estas reformas requieren de una estrecha colaboración entre las aerolíneas, las entidades regulatorias y las autoridades, con el fin de asegurar una implementación exitosa que beneficie tanto al sector como a los usuarios del transporte aéreo.

10.13. CONSOLIDACIÓN DE LA OFICINA DE GESTIÓN DE PROYECTOS (OGP)

Recomendaciones:

1. **Fortalecimiento Continuo de la Oficina de Gestión de Proyectos:** Mantener la consolidación de la OGP mediante la implementación de un modelo operativo basado en PMBOK, con un enfoque en la planificación, ejecución y control de los proyectos estratégicos de la Aeronáutica Civil.
2. **Desarrollo de Planes Maestros:** Expandir y profundizar el alcance de los Planes Maestros con una visión integral y sostenible, incorporando análisis de conectividad regional, infraestructura logística especializada y la integración de metodologías avanzadas como BIM (Building Information Modeling).
3. **Optimización de la Gestión Presupuestal:** Garantizar el uso eficiente y transparente del presupuesto, y mejorar la gestión de recursos a través de herramientas como el seguimiento en tiempo real de los proyectos con Power BI.

Retos:

1. **Gestión de Riesgos:** La implementación de metodologías estandarizadas para la gestión de riesgos es clave, pero su éxito depende de la capacidad de identificar y mitigar riesgos en proyectos de gran envergadura como los aeroportuarios.
2. **Adaptación a Nuevas Metodologías:** El desafío de adoptar y estandarizar metodologías internacionales como BIM, que implica un cambio cultural y un esfuerzo considerable en capacitación y adaptación de procesos.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Control de Cambios en Proyectos de Gran Escala:** La implementación de un sistema robusto para gestionar cambios en los proyectos, especialmente en aquellos que involucran múltiples actores y fases complejas.

Riesgos:

1. **Desviaciones en el Presupuesto y Cronograma:** La falta de seguimiento adecuado o el mal control de cambios puede generar desviaciones significativas en los costos y plazos de los proyectos de infraestructura, afectando su viabilidad y sostenibilidad.
2. **Fragmentación en la Gestión de Proyectos:** A pesar de los esfuerzos por integrar diversas metodologías, la falta de coordinación entre las distintas áreas (Planificación, Gestión Presupuestal, Riesgos) puede llevar a un desfase entre los objetivos estratégicos y la ejecución real de los proyectos.
3. **Problemas en la Implementación de Herramientas:** La falta de adaptabilidad de las herramientas tecnológicas a la realidad del sector o el mal uso de estas podría generar desconfianza o ineficiencias en la ejecución de proyectos.

Logros y Avances: Desde 2024, se ha avanzado significativamente en la implementación del modelo PMBOK para proyectos estratégicos, destacando:

- La gerencia de proyectos de inversión basada en PMBOK.
- El fortalecimiento de los Planes Maestros hacia una visión más integral y sostenible.
- La consolidación de la metodología BIM en la estructuración de proyectos aeroportuarios.

En términos de la gestión presupuestal, se mejoró el flujo de trabajo de las *Vigencias Futuras*, reduciendo el tiempo de gestión y asegurando recursos por un total de \$614 mil millones de pesos para 2025.

Proyecciones para 2025:

- **Ampliación de la Gestión de Riesgos:** Se prevé aplicar la matriz de riesgos a todos los proyectos de inversión, fortaleciendo el seguimiento de estos.
- **Mejoras en el Seguimiento de Proyectos:** La implementación de tableros de control en Power BI mejorará el monitoreo en tiempo real y permitirá una toma de decisiones más precisa.

10.14. CRÉDITO CORPORATIVO CON LA CAF

Desde la Oficina de Gestión de Proyectos (OGP) se lideraron las reuniones con la Banca Multilateral CAF, con el objetivo de consolidar los proyectos estratégicos que impulsarán la transformación de la Aeronáutica Civil (Aerocivil). La iniciativa de la administración, "Hacer más, en menos tiempo", se destacó como una propuesta innovadora dentro de las mejoras en el proyecto del Sistema de Navegación Aérea (SINEA). Este proyecto busca ampliar y mejorar la cobertura del espacio aéreo colombiano, reforzando la seguridad operacional en el territorio nacional, y también incluye el mejoramiento de los servicios aeroportuarios en el lado tierra de Tolú.

INFORME DE GESTIÓN

En este contexto, se proyectaron inversiones superiores a los 800 mil millones de pesos (200 millones de dólares), complementando los esfuerzos iniciados por el Gobierno Nacional en 2022. Este proceso de transformación se extenderá hasta 2030.

Las líneas estratégicas del proyecto SINEA buscan impactar la seguridad operacional en el territorio nacional, fomentar el desarrollo tecnológico del país y mejorar la infraestructura aeroportuaria de Tolú. A continuación, se presentan los principales proyectos dentro de esta iniciativa:

Tabla 71. Proyectos para crédito Corporativo con la CAF

Nº	Proyecto	Valor (millones de pesos)	2026	2027	2028	2029	2030
1	Tres (3) RADARES – TUMACO – VVC – SPP	\$236.742	\$35.511	\$142.045	\$59.185	-	Convocatoria Pública
2	RADAR – PTO INIRIDA	\$57.943	\$8.900	\$49.043	-	-	Convocatoria Pública
3	CENTROS DE CONTROL RNG – CLO-VVC-SPP	\$65.000	\$9.750	\$39.000	\$16.250	-	Convocatoria Pública
4	ACTUALIZACIÓN BOG - BQL	\$45.000	\$22.000	\$23.000	-	-	Inversión Directa / Único Proveedor
5	4 ILS – LETICIA, EN FIRE, BARRANCA, CARTAGO, NEIVA	\$25.000	\$3.750	\$15.000	\$6.250	-	Convocatoria Pública
6	VSC II – FASE II	\$70.000	\$10.500	\$42.000	\$17.500	-	Convocatoria Pública
7	10 DVOR	\$50.000	\$7.500	\$30.000	\$12.500	-	Convocatoria Pública
8	RADARES MET – TAB-SPP-COR-PSO	\$21.000	\$3.150	\$12.600	\$5.250	-	Convocatoria Pública
9	DRONES – CALIBRACIÓN RADIOAYUDAS – LUCES PAPI	\$5.000	\$300	\$1.200	\$500	-	Convocatoria Pública
10	ACTUALIZACIÓN CONSOLA	\$16.000	\$2.400	\$9.600	\$4.000	-	Inversión Directa / Único Proveedor
11	SIM	\$15.000	\$7.500	\$7.500	-	-	Convocatoria Pública

INFORME DE GESTIÓN

Nº	Proyecto	Valor (millones de pesos)	2026	2027	2028	2029	2030
12	PILOTO TWR DIGITAL – CEA – CONVENIO CIENCIA TECNOLOGÍA	\$25.000	-	\$3.750	\$15.000	\$6.250	Inversión Directa / Único Proveedor
13	AERONAVE KING 350 – INCLUIDA CONSOLA	\$60.000	-	\$9.000	\$36.000	\$15.000	Convocatoria Pública
14	OFICINA DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO	\$10.000	\$2.500	\$2.500	\$2.500	\$2.500	Inversión Directa / Único Proveedor
15	TOLÚ LADO TIERRA	\$140.000	\$14.000	\$37.333	\$37.333	\$37.333	Convocatoria Pública

Total: \$841.685 millones

Fuente: Elaboración propia.

Gestiones y Pasos Siguientes:

- **Misión CAF:** En la semana del 10 al 13 de febrero, se llevó a cabo una misión de la CAF para la financiación de los proyectos estratégicos enfocados en fortalecer la seguridad de la aviación civil (con el proyecto SINEA) y los servicios aeroportuarios en Tolú, con una inversión estimada de 200 millones de dólares.
- **Proceso de Financiación:** Continuar con el proceso de financiación mediante un crédito corporativo a la Aerocivil como tomador y garante, sin garantía de la nación.
- **Reuniones con la CAF:** La Aerocivil sigue en conversaciones con la CAF para evaluar posibles caminos hacia la materialización del crédito sin garantía soberana. Se está buscando la inclusión del crédito dentro del **MGMP 2026-2028** y ampliar el cupo presupuestal de la entidad y el sector para 2026.
- **Ampliación de Cupo:** Gestión con el **DNP** y el **MHCP** para la posibilidad de ampliación del cupo presupuestal, considerando que son recursos propios de la entidad. El tratamiento es diferencial frente a los recursos del gobierno nacional.
- **Concepto Crédito DNP:** Para poder avanzar con el crédito, se necesita primero obtener la ampliación del cupo presupuestal, lo cual se propone gestionar paralelamente con el proceso de programación presupuestal 2026.
- **Conpes 4120 de 2024:** El **MGMP** permite autorizar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al **DNP** para ajustar los techos correspondientes en casos de recursos adicionales o nuevas operaciones, siempre que no afecten las metas de déficit del gobierno central. No se contabiliza dentro del déficit por ser una entidad descentralizada que genera recursos propios.

INFORME DE GESTIÓN

10.15. AERÓDROMO ALTA GUAJIRA

Lo Logrado:

- **Definición de la ubicación:** El análisis técnico aeronáutico ha garantizado la viabilidad del terreno y la seguridad de las operaciones aéreas y terrestres, asegurando la eficiencia operativa del aeródromo conforme al Reglamento Aeronáutico Colombiano.
- **Estudios y Diseños:** La **Universidad Nacional de Colombia** ha avanzado en el desarrollo de los estudios y diseños topográficos y geométricos del aeródromo. Estos estudios han permitido crear un modelo digital del terreno, además de realizar la modelación geométrica, hidrológica y geomorfológica para garantizar la adaptación del aeródromo al terreno.
- **Diseño Geométrico del Aeródromo:** Se completó el diseño geométrico de la pista, calles de rodaje y plataformas, con la configuración de la pista en categoría 4C "Charlie", con una longitud de 2200 metros y un ancho de 45 metros, adecuado para aeronaves de tamaño medio como el **A320**.
- **Contratos Interadministrativos Firmados:** Se han suscrito contratos interadministrativos clave con la **FAC** y la **Dirección General Marítima (DIMAR)** para avanzar en la caracterización oceanográfica, climatológica y de infraestructura marítima.
- **Gestión Social:** La Aerocivil ha avanzado en la inclusión de la comunidad Wayuu a través de espacios de participación, respetando sus derechos y cosmogonía. La entidad también forma parte de los comités técnicos y el **MESEPP**, siguiendo los lineamientos de la **sentencia T 302 de 2017**.

2. Lo Pendiente por Gestionar:

- **Finalización de los Estudios y Diseños:** Aunque se han avanzado significativamente en los estudios, aún falta culminar los estudios y diseños del aeródromo, especialmente con la **Universidad Nacional de Colombia**, cuya fecha de entrega está prevista para **abril de 2025**, pero con una posible prórroga hasta **junio de 2025**.
- **Obtención del CONPES Estratégico:** Es necesario obtener un **CONPES** para garantizar la sostenibilidad del proyecto en el tiempo, un paso fundamental para asegurar el financiamiento adecuado y la correcta ejecución de los trabajos.
- **Ampliación de la Operación Logística:** La operación logística sigue siendo un reto importante, especialmente en cuanto al suministro de materiales en una zona remota. La identificación de la zona adecuada para el emplazamiento de un buque sigue pendiente.
- **Gestión de la Financiación:** Aunque se contempla la financiación con recursos propios, se sigue gestionando la posibilidad de obtener un **CONPES de importancia estratégica** para asegurar la sostenibilidad del proyecto. También es importante mantener la búsqueda de mecanismos adicionales de financiación.

INFORME DE GESTIÓN

- **Prórroga de Contratos:** Se deben gestionar las prórrogas y adiciones contractuales necesarios para completar las actividades técnicas y logísticas que aseguren el avance del proyecto.

3. Recomendaciones:

- **Seguimiento estrecho del Cronograma de E&D:** Se recomienda un seguimiento riguroso del cronograma de estudios y diseños de la **Universidad Nacional de Colombia**, estableciendo planes de contingencia para posibles demoras, dado que el proyecto depende en gran medida de la entrega de estos resultados.
- **Fortalecimiento de la Gestión Social:** Es crucial continuar con la creación de espacios de participación con la comunidad Wayuu, asegurando que sus derechos y cosmovisión sean respetados. Se recomienda establecer un sistema de comunicación constante para mantener la transparencia y el compromiso social.
- **Optimización de la Operación Logística:** Continuar con la caracterización oceanográfica y la planificación logística para la identificación de la mejor ubicación para el emplazamiento de los buques. Se recomienda incluir un análisis de riesgo para los aspectos logísticos y definir alternativas en caso de imprevistos.
- **Adición de Recursos Financieros:** Para asegurar la sostenibilidad a largo plazo, es recomendable buscar otras fuentes de financiación o mecanismos para la ampliación de recursos propios, así como la obtención de un **CONPES** estratégico para facilitar el financiamiento adecuado.
- **Agilización de Trámites Administrativos:** Se debe trabajar en la agilización de los trámites administrativos necesarios, incluyendo la ampliación de cupo presupuestal en el DNP, y realizar gestiones directas con la **Ministra de Hacienda** para garantizar que los procesos se mantengan en curso sin demoras.

4. Retos y Riesgos:

- **Retos Logísticos:** La ubicación remota y las condiciones geográficas del área representan un reto logístico significativo, tanto para el suministro de materiales como para la operación del aeródromo. Esto incluye la dificultad de transporte de equipos pesados y la necesidad de asegurar la infraestructura adecuada.
- **Riesgo en la Entrega de Estudios y Diseños:** Existe el riesgo de retrasos en la entrega de los estudios y diseños por parte de la **Universidad Nacional de Colombia**, lo que podría afectar la cronología del proyecto y la planificación de la ejecución.
- **Riesgo Social y Comunitario:** A pesar de los esfuerzos realizados, las comunidades Wayuu podrían tener preocupaciones sobre el impacto ambiental y social del proyecto, lo que podría generar resistencia o conflictos. Un enfoque continuo y proactivo en la gestión social es clave para mitigar este riesgo.
- **Riesgo Financiero:** La financiación es uno de los aspectos más críticos del proyecto. Si no se obtiene el **CONPES estratégico** o no se aseguran recursos adicionales, el proyecto podría verse limitado en cuanto a su capacidad para llevar a cabo los trabajos necesarios.
- **Impactos Ambientales:** El desarrollo del aeródromo podría generar impactos ambientales en la región, especialmente en la zona costera. Es fundamental realizar

INFORME DE GESTIÓN

estudios ambientales rigurosos para mitigar los posibles efectos negativos sobre el ecosistema local.

- **Riesgo de Cumplimiento de Plazos:** Dado lo ambicioso del proyecto y los diversos trámites administrativos involucrados, existe un riesgo asociado con el cumplimiento de los plazos establecidos. La gestión eficaz del tiempo y los recursos será clave para evitar retrasos.

El proyecto del **Aeródromo de la Alta Guajira** está avanzando en términos de diseño, estudios, y gestión social, pero aún enfrenta desafíos logísticos, financieros y administrativos. La clave para su éxito radica en la correcta gestión de estos aspectos pendientes, la optimización de los recursos disponibles y la capacidad de adaptación ante posibles imprevistos.

10.16. PROYECTO "SAN JOSÉ DEL GUAVIARE – CHIRIBIQUETE

Avances Logrados por Aerocivil

1. **Estudios y Diseños Técnicos:** Aerocivil completó los estudios técnicos, incluyendo diagnóstico, planificación y diseño geométrico para la intervención en la infraestructura del lado aire. Esto incluyó la ampliación de la pista, calles de rodaje, plataformas y cerramiento del aeropuerto, con la garantía de cumplir con las normativas aeronáuticas (RAC-14). Además, se realizaron evaluaciones hidrológicas y geomorfológicas que aseguran la seguridad operativa.
2. **Publicación de Borradores en el SECOP:** Los borradores de los pliegos de condiciones para la licitación de la obra pública fueron publicados en el SECOP, permitiendo la recepción de observaciones, las cuales están siendo procesadas para ajustar los pliegos de acuerdo con las normativas vigentes.
3. **Gestión de Recursos y Documento CONPES:** Aerocivil avanzó en la elaboración del borrador de un documento CONPES de importancia estratégica para garantizar la asignación de recursos necesarios para el proyecto, especialmente en cuanto a la sostenibilidad financiera.
4. **Gestión Administrativa con la Gobernación del Guaviare:** Se mantiene una colaboración estrecha con la Gobernación del Guaviare para gestionar la adquisición de 8 predios necesarios para la ampliación de la infraestructura. Aunque la adquisición depende de la Gobernación, Aerocivil sigue en constante comunicación para agilizar este proceso.
5. **Socialización y Participación Comunitaria:** Aerocivil ha iniciado actividades de socialización y participación comunitaria, especialmente con la población Wayuu, para asegurar la inclusión de la comunidad en el proceso de planificación y ejecución del proyecto, respetando sus derechos y cosmovisión.

Recomendaciones

1. **Agilizar la Gestión de Recursos:** Es crucial agilizar el proceso de traslado de los 18.000 millones de pesos necesarios para comenzar las obras. Esto requiere la asignación rápida de estos fondos dentro del presupuesto nacional y la autorización para su ejecución.

INFORME DE GESTIÓN

2. **Acelerar la Adquisición de Predios:** La adquisición de los 8 predios es esencial para evitar retrasos. Se recomienda que la Gobernación del Guaviare inicie este proceso con urgencia, cumpliendo con los lineamientos del programa de aeropuertos sociales.
3. **Fortalecer el Proceso de Observaciones y Ajustes de los Pliegos:** Se recomienda establecer un proceso eficiente y transparente para procesar las observaciones a los pliegos de condiciones y ajustar los documentos conforme a las normativas para evitar dilaciones en la licitación.
4. **Monitoreo y Coordinación Continua con la Gobernación:** La coordinación con la Gobernación del Guaviare debe ser constante para asegurar que las actividades se realicen dentro de los plazos establecidos y se realice un seguimiento detallado del proceso de adquisición de los predios.
5. **Planificación Detallada para la Fase de Ejecución:** Es esencial que, una vez disponibles los recursos y los predios, el proyecto cuente con una planificación detallada de la ejecución, estableciendo tiempos de entrega y objetivos claros para evitar imprevistos.

Retos

1. **Retrasos en la Adquisición de Predios:** La adquisición de los predios por parte de la Gobernación del Guaviare es uno de los principales desafíos. Si no se adquieren a tiempo, podría retrasarse el inicio de las obras y afectar el cronograma general del proyecto.
2. **Dependencia de la Gobernación:** La dependencia de la Gobernación para la adquisición de los predios representa un reto, ya que, si existen problemas administrativos o retrasos, esto impactará negativamente en el desarrollo del proyecto.
3. **Coordinación de Entidades Involucradas:** La coordinación entre las diversas entidades involucradas (Aerocivil, Gobernación del Guaviare, UAEAC, etc.) es esencial. La falta de coordinación puede generar retrasos y dificultar la implementación de las obras.
4. **Posibles Ajustes en la Licitación:** Las observaciones a los pliegos de condiciones pueden generar ajustes que retrasen el proceso de licitación. Hay que asegurar que los pliegos sean ajustados oportunamente es crucial para evitar demoras en la ejecución.

Riesgos

1. **Riesgo Financiero:** La falta de ejecución presupuestal y la incertidumbre sobre la disponibilidad de los 18.000 millones de pesos pueden generar demoras si los recursos no se transfieren a tiempo, poniendo en riesgo la continuidad del proyecto.
2. **Riesgo de Inestabilidad en la Gestión de Predios:** Si la adquisición de los 8 predios no se lleva a cabo dentro de los plazos establecidos, podría generar retrasos significativos en la ejecución de las obras y afectar la viabilidad del proyecto.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Riesgo de Demoras en la Ejecución de las Obras:** Los retrasos en la obtención de los recursos y los predios pueden dilatar la ejecución de las obras, comprometiendo la operatividad del aeropuerto a futuro.
4. **Riesgo de Incumplimiento de Normas Aeronáuticas:** Si no se cumple con la ampliación de la pista y las calles de rodaje, se podría poner en riesgo la clasificación del aeropuerto a la clave de referencia 4C, lo cual afectaría su capacidad de operar aeronaves de mayor envergadura.
5. **Riesgo de Conflictos Sociales o Ambientales:** Dado que la zona de intervención es sensible desde el punto de vista social y ambiental, podrían surgir conflictos con la comunidad o con actores interesados en la conservación del entorno. Estos conflictos podrían generar demoras en los permisos y afectar el proceso de construcción.

El proyecto de mejoramiento del Aeródromo Jorge Enrique González en San José del Guaviare enfrenta desafíos clave relacionados con la adquisición de los predios y la gestión de recursos. Sin embargo, los avances en los estudios, los borradores de licitación y la gestión del CONPES son pasos positivos. Para asegurar su éxito, es fundamental acelerar la gestión de recursos, fortalecer la coordinación con la Gobernación y manejar los riesgos financieros y sociales de manera efectiva.

10.17. PROYECTO "ESCUELA NACIONAL DE BOMBEROS"

Recomendaciones

1. **Agilizar la Aprobación de la Ficha BPIN:** Se recomienda dar prioridad a la aprobación de la ficha BINP para iniciar de manera formal el proceso del proyecto. Esto permitirá avanzar con las siguientes fases, especialmente en la obtención de recursos y la planificación detallada del centro de instrucción.
2. **Contratar Consultoría Especializada:** Se debe acelerar la contratación de una consultoría externa que realice los estudios de prefactibilidad y factibilidad del proyecto. Esto garantizará que la elección de la ubicación y el diseño de las instalaciones sea adecuada a las necesidades del proyecto y cumpla con los estándares internacionales.
3. **Establecer Alianzas Estratégicas:** Es fundamental buscar alianzas estratégicas con entidades públicas, empresas privadas y el sector industrial para facilitar la adquisición de equipos y tecnología para las prácticas. Estas alianzas pueden ayudar a asegurar los recursos necesarios y garantizar que el centro esté a la vanguardia.
4. **Asegurar la Sostenibilidad Financiera:** Se recomienda fortalecer la estructura financiera del CEA mediante la implementación de estrategias claras para la autosostenibilidad del centro de formación. Esto puede incluir la diversificación de fuentes de ingresos y la atracción de inversionistas del sector privado.
5. **Actualizar Programas Académicos:** Es importante actualizar los programas académicos para que estén alineados con los estándares internacionales y

INFORME DE GESTIÓN

respondan a las necesidades actuales del sector aeronáutico. Además, la actualización debe considerar la inclusión de nuevas tecnologías y metodologías en los entrenamientos.

6. **Monitoreo y Evaluación Continua:** Se debe implementar un sistema de monitoreo y evaluación continua del proyecto, especialmente durante las fases iniciales de construcción e implementación. Esto permitirá identificar y corregir posibles desvíos en el cronograma y presupuesto.

Retos

1. **Definición de Ubicación y Apropiación de Espacios:** Uno de los principales retos es determinar la ubicación adecuada para el centro de formación, considerando los requerimientos técnicos y logísticos. La construcción de instalaciones específicas y adecuadas puede enfrentar barreras relacionadas con la disponibilidad de terrenos o restricciones normativas locales.
2. **Adquisición de Equipos y Tecnología Especializada:** La adquisición de equipos de última generación para las prácticas (aviones, vehículos, helicópteros, software) puede ser un reto debido a la inversión elevada que requiere. Además, asegurar alianzas con proveedores internacionales y locales podría ser un proceso largo y complejo.
3. **Cumplimiento de Normativas Internacionales:** Asegurar que el centro de formación cumpla con los estándares de la OACI y la FAA representa un reto técnico importante. La actualización constante de los programas y las instalaciones para cumplir con las exigencias internacionales podría requerir ajustes y adaptación continua.
4. **Mantenimiento y Sostenibilidad a Largo Plazo:** El proyecto tiene que garantizar la sostenibilidad operativa del centro de formación, lo cual incluye asegurar el mantenimiento adecuado de las instalaciones, equipos y la capacidad de generar recursos a largo plazo para continuar con la operación.
5. **Capacitación del Personal:** Capacitar adecuadamente a los instructores y al personal administrativo para asegurar que el centro cumpla con sus objetivos educativos es un reto clave. Esto requiere tanto recursos como tiempo para garantizar que se mantengan altos estándares de calidad en la formación.

Riesgos

1. **Riesgo Financiero:** Existen riesgos asociados con la obtención de fondos para la construcción del centro y la adquisición de equipos. La falta de recursos suficientes podría retrasar o incluso paralizar la construcción y operación del proyecto.
2. **Riesgo de Retrasos en la Construcción:** La construcción de las instalaciones físicas y la instalación de equipos especializados podrían sufrir retrasos debido a factores externos como problemas con los proveedores, dificultades en la obtención de permisos, o condiciones del terreno que afecten el avance de las obras.
3. **Riesgo de Incumplimiento de Estándares Internacionales:** Si el centro no cumple con las normativas de la OACI y la FAA, se pondría en riesgo su reconocimiento como

INFORME DE GESTIÓN

un centro de formación internacional, lo que afectaría su reputación y la demanda de sus programas.

4. **Riesgo de Baja Demanda en el Mercado:** Existe el riesgo de que la demanda de capacitación en la región no cumpla con las expectativas, lo que pondría en peligro la viabilidad económica del centro. Es importante realizar un análisis de mercado detallado para anticipar y mitigar este riesgo.
5. **Riesgo Social y Comunitario:** El proyecto puede enfrentar riesgos sociales y comunitarios si las comunidades cercanas al centro de formación no son adecuadamente involucradas en el proceso. La falta de aceptación o conflictos sociales podrían generar retrasos o modificaciones en el proyecto.

El proyecto de la Escuela Nacional de Bomberos representa una iniciativa crucial para mejorar la formación en atención de emergencias y desastres en Latinoamérica y el Caribe. Para asegurar su éxito, es necesario acelerar la aprobación de la ficha BINP, fortalecer las alianzas estratégicas y garantizar la sostenibilidad financiera del proyecto. Los desafíos incluyen la adquisición de equipos especializados, la adecuación de las instalaciones, y el cumplimiento de las normativas internacionales, mientras que los riesgos financieros y de construcción son factores que deben ser gestionados cuidadosamente.

6. **Desviación en el Uso de Recursos:** Un manejo inadecuado de los recursos podría afectar las obras de adecuación y conservación.

10.18. F. AIR 2025

Recomendaciones para la F-AIR 2025

1. **Fortalecer la Proyección y Visibilidad de la Feria:** Se recomienda crear una campaña de marketing digital robusta, aprovechando plataformas de redes sociales para generar contenido atractivo y relevante. La utilización de hashtags específicos y la colaboración con influencers de la industria aeronáutica pueden aumentar la visibilidad y generar expectativa a nivel global. Estas acciones deben estar enfocadas en captar la atención de un público internacional, generando expectativa antes y durante el evento.
2. **Promover la Participación en Eventos Internacionales Previos:** Es recomendable que la organización de la F-AIR 2025 participe activamente en otras ferias y eventos internacionales relacionados con la aeronáutica y el espacio. Esto no solo permitirá promocionar la feria de manera más efectiva, sino también establecer contactos clave con actores internacionales del sector, lo cual contribuirá a atraer expositores y visitantes globales.
3. **Ampliar la Financiación Autónoma a Través de Patrocinios y Socios Estratégicos:** Con el fin de garantizar la sostenibilidad financiera de la feria, se sugiere buscar y asegurar patrocinadores y socios estratégicos tanto del sector privado como público. Esto podría incluir acuerdos con empresas relevantes de la industria aeronáutica, así como con organismos gubernamentales, lo que permitirá asegurar recursos financieros para la organización y promoción del evento.

INFORME DE GESTIÓN

4. **Invertir en la Infraestructura del Evento:** Se recomienda mejorar la infraestructura de la feria para garantizar instalaciones de clase mundial que atraigan a expositores y visitantes internacionales. Este esfuerzo no solo mejorará la experiencia del evento, sino que también posicionará a Colombia como un líder en la organización de eventos aeronáuticos de gran escala.
5. **Fomentar la Colaboración Público-Privada para Impulsar la Innovación:** Es clave fomentar la colaboración entre el sector público y privado, promoviendo la innovación y el desarrollo tecnológico en la industria aeronáutica colombiana. Se recomienda crear programas conjuntos de investigación y desarrollo (I+D), así como promover iniciativas de formación y capacitación del talento local, lo cual fortalecerá la industria a largo plazo.
6. **Resaltar las capacidades de la Industria Aeronáutica Colombiana:** Durante la feria, se debe resaltar las fortalezas y capacidades de la industria aeronáutica local, destacando casos de éxito, proyectos innovadores y el potencial de crecimiento del sector. Esto no solo fortalecerá la imagen de Colombia en el ámbito aeronáutico global, sino que también promoverá nuevas oportunidades de negocios y colaboración internacional.

Implementando estas estrategias, la **F-AIR 2025** no solo logrará un éxito rotundo en términos de proyección y visibilidad, sino que también contribuirá al posicionamiento de Colombia como un actor principal en la industria aeronáutica global, atrayendo inversiones, alianzas estratégicas y consolidando su rol en el desarrollo del sector aeronáutico y espacial.

10.19. CAMPAÑA PROCOLOMBIA PISTAS:

Recomendación: Se sugiere continuar con la campaña de Procolombia, enfocándose en destacar los destinos turísticos ocultos a través de las mejoras en la infraestructura aeroportuaria. Es clave resaltar los avances en la optimización de los servicios aéreos en zonas alejadas y menos conocidas, lo cual no solo promoverá el turismo, sino que también mejorará la accesibilidad de estos destinos. Además, debe invertirse en campañas digitales y de influencers para atraer turistas internacionales, posicionando a Colombia como un destino turístico competitivo y accesible.

Impacto esperado: Incremento en el flujo de turistas internacionales hacia regiones menos conocidas de Colombia, desarrollo económico local y consolidación de Colombia como un destino turístico de clase mundial.

10.20. DESARROLLO DEL SECTOR DE MANTENIMIENTO - MRO EN COLOMBIA:

Recomendación: Se recomienda una colaboración más estrecha entre entidades públicas y privadas, como el SENA y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para impulsar la expansión de infraestructura de MRO en aeropuertos clave. Además, es fundamental adoptar tecnologías de vanguardia, como la inteligencia artificial (IA) y el mantenimiento predictivo, junto con la certificación internacional de personal. La promoción de incentivos fiscales para las empresas del sector y la implementación de prácticas sostenibles ayudarán a consolidar a Colombia como un centro de operaciones regional de mantenimiento aeronáutico.

INFORME DE GESTIÓN

Impacto esperado: Fortalecimiento del sector MRO, atracción de inversión extranjera y posicionamiento de Colombia como líder en el mantenimiento aeronáutico en América Latina.

10.21. CONTRATO CORFERIAS Y EXPANSIÓN DE LA FERIA INTERNACIONAL AERONÁUTICA:

Recomendación: Se recomienda la modificación del contrato de la Feria Internacional Aeronáutica y Espacial para ampliar el alcance de la financiación autónoma, lo que garantizará la sostenibilidad financiera del evento. La expansión de las áreas de exposición es crucial para acomodar un mayor número de expositores y visitantes, promoviendo la creación de nuevas oportunidades comerciales y alianzas estratégicas. Además, se debe invertir en la infraestructura del evento para mejorar la experiencia de los participantes y asegurar la competitividad a nivel internacional.

Impacto esperado: **Incremento en la visibilidad internacional de la feria, mayor participación empresarial, impulso a la industria aeronáutica y fortalecimiento de la economía colombiana a través de nuevas alianzas comerciales.**

10.22. MEDIACIÓN DIPLOMÁTICA ACUERDO COOPERACIÓN ENTRE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA -OEI- Y EL CENTRO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS

Durante el 27 de diciembre de 2021 y el 22 de septiembre de 2022 se desarrolló el acuerdo de cooperación internacional suscrito entre la OEI y el CEA, con el objeto de: *“aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros entre la [Aerocivil] UAEAC y la OEI, para obtener, implementar y lograr asistencia tecnológica mediante plataforma SIA modalidad SAAS infraestructura cloud para fortalecer el [Centro de Estudios Aeronáuticos] CEA (VF)”*.

La plataforma SIA modalidad SAAS infraestructura cloud constituye la herramienta esencial para lograr el objeto de la cooperación internacional. No obstante, luego de múltiples esfuerzos efectuados durante el plazo de ejecución del convenio y el año 2023, no se logró que funcionara con las consecuentes afectaciones sufridas por el CEA como institución de educación superior y centro de instrucción, derivadas de la inoperatividad técnica y funcional de la plataforma ya citada, por lo que se solicitó acompañamiento jurídico al Ministerio de Relaciones Exteriores, así como a las Secretarías Jurídica y de Transparencia de la Presidencia de la República, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Ante la conclusión de que no era viable operar la citada plataforma después de varias reuniones con la OEI en marzo de 2024 se concretó una fórmula de arreglo directo a través una transacción, en virtud de la cual la OEI proveería al CEA la plataforma Universitas XXI durante 3 años, para el logro del objeto del proyecto de Cooperación Internacional mencionado.

Aunque esa fecha se trabajó en forma conjunta en la elaboración del documento contentivo del acuerdo, el día 4 de diciembre de 2024, la OEI efectuó una solicitud al CEA para que el acta de liquidación y transacción fuera sea ajustada conforme a la decisión del CEA, eligiendo una de las dos alternativas propuestas por la OEI otorgando un plazo

INFORME DE GESTIÓN

hasta el 11 diciembre de 2024. Posteriormente y al no estar de acuerdo con el incremento de los costos asociados al servicio, debido al ajuste por IPC la OEI manifestó que *“no es posible proceder con la firma del acuerdo en los términos inicialmente establecidos. En consecuencia, requerimos la liquidación del convenio por mutuo acuerdo, con el reembolso de los recursos que correspondan.”*

Ante la comunicación infructuosa que desde ese momento ha intentado tener el CEA con la OEI para que se reconsidere la firma del documento de arreglo directo, sin que haya sido posible una respuesta al respecto, el 6 de febrero de 2025, la Dirección General de la Entidad remitió una solicitud al Ministerio de Relaciones Exteriores solicitando la mediación diplomática ante la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI), con el fin de que se suscriba y ejecute el documento de arreglo directo que contiene los acuerdos alcanzados con la Secretaría Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA de la Aerocivil a lo largo del año 2024, dada la importancia de resolver las dificultades y lograr los objetivos propuestos en el proyecto de cooperación internacional que inició 27 de diciembre de 2021.

La solicitud en mención, a la fecha de este informe se encuentra aún en trámite en el Ministerio de Relaciones Exteriores a la espera de respuesta y el CEA continúa atento a la suscripción del acuerdo.

10.23. ACCIONES POPULARES: BARRERA DE RUIDO DE CARTAGENA Y TUNJA

Acción popular Cartagena: Dentro de este proceso, el honorable Tribunal Administrativo de Bolívar, ordenó, entre otros aspectos, la construcción de una barrera de ruido, con el fin de proteger los derechos colectivos de las comunidades de los barrios Loma De Vidrio, San Francisco y 7 de agosto, para lo cual se requirió la compra de unos predios contiguos al Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de Cartagena.

La orden no ha podido ser llevada a cabo debido a varias causas externas a la Aerocivil, como por ejemplo la imposibilidad de comprar los terrenos, puesto que la mayoría de los propietarios y poseedores de predios aledaños a la zona, se niegan a venderlos, al considerar que el avalúo practicado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi está por debajo de su valor real.

Bajo ese marco fáctico ante el Tribunal la notificación de la orden impartida.

Aunado a la problemática social descrita en los literales precedentes, debe incluirse la misión en que actualmente ha incurrido el IGAC y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, en calidad de operadora y gestora de GO-Catastral Cartagena (en adelante GOCatastral Cartagena), respecto de la remisión de la información predial de los bienes inmuebles ubicados en el área de influencia del fallo de la acción popular, debidamente solicitada por la AEROCIVIL, lo que ha dificultado las validaciones catastrales y/o prediales que debe realizar en el marco de la orden impartida.

Se ha puesto de presente también al Tribunal la ineficacia que representa la construcción actual de una barrera de ruido ante las circunstancias cambiantes en el ambiente y por el cambio de tecnología en las aeronaves que ha hecho que la disminución del ruido sea

INFORME DE GESTIÓN

considerable en la actualidad y ha propuesto a través de grupo de Grupo de Gestión Ambiental y Control de Fauna, otras alternativas solicitando al Tribunal:

- Revocar la orden relacionada con la construcción de una barrera de ruido, toda vez que, actualmente, la infraestructura en cuestión se torna en ineficiente.
- En caso de no prosperar la pretensión anterior, MODIFICAR la orden relacionada con la construcción de una barrera de ruido y, en su lugar, autorizar la implementación de un deflector acústico de acuerdo con las especificaciones técnicas definidas por el equipo de profesionales del área responsable de la AEROCIVIL.
- De no considerar viable ninguna de las peticiones previamente planteadas, MODIFICAR la orden relacionada con la construcción de una barrera de ruido y, en su lugar, disponer la vinculación de la AEROCIVIL y demás autoridades administrativas y de Policía, según corresponda, a la ejecución del proyecto "Unión por las dos orillas" que viene adelantando el Establecimiento Público Ambiental (EPA) Cartagena.
- Coadyuvar judicialmente las solicitudes presentadas y aquellas que se tengan que realizar ante el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, el Ministerio Público en cabeza de la Procuraduría Distrital de Cartagena, la Policía Nacional, la Armada Nacional, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi y las demás entidades públicas necesarias con el propósito que presten la colaboración armónica interinstitucional requerida para la materialización real de la sentencia de la acción popular bajo análisis.

Durante la diligencia de la audiencia de seguimiento, el Tribunal Administrativo de Bolívar no resolvió las peticiones aludidas transcritas, razón por la cual, el cumplimiento de las órdenes de la acción popular que a la fecha no se han acatado en su totalidad por las razones expuestas, se encuentra suspendido hasta tanto el juez popular de conocimiento adopte la decisión que en derecho corresponda, la cual, permitirá delimitar el alcance de las acciones institucionales que la AEROCIVIL y las demás entidades directa e indirectamente vinculadas deben adelantar.

Acción Popular Tunja: Dentro del proceso radicado No. 15001-23-33-000-2014-00488-01, el 24 de abril de 2024, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, profirió fallo de segunda instancia amparando el derecho colectivo alegado y en consecuencia emitió condena contra la Aerocivil ordenando como medidas:

Adoptar dentro de los seis (6) meses siguientes a la ejecutoria del fallo, un plan de acción que contemple las medidas necesarias de carácter presupuestal, administrativo, contractual y/o jurídico para lograr la recuperación y mantenimiento en condiciones adecuadas de las instalaciones del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de la ciudad de Tunja, en el que se identifiquen los problemas a atender y las actividades contempladas para resolver cada uno de ellos a corto, mediano y largo plazo, con metas medibles, plazos determinados e indicadores de avance, o bien, definir si están dadas las condiciones para que el aeropuerto sea usado para la prestación del servicio público de transporte aéreo o si, ante la imposibilidad de hacerlo, el inmueble debe ser destinado provisional o permanentemente a otros usos administrativos o conexos que benefician también intereses públicos. En todo

INFORME DE GESTIÓN

caso, el Plan deberá propender por el uso adecuado, conservación y mantenimiento permanente de las instalaciones del aeropuerto, de manera que se evite que en el futuro vuelvan a quedar en estado de abandono o ruina.

En cumplimiento del citado fallo de segunda instancia H. Consejo de Estado Proferido dentro de la acción popular 2014-00488-01 JUN 13 2024, se viene adelantando la Gerencia integral para el desarrollo del Plan de acción que busca la conservación, recuperación y mantenimiento permanente de las instalaciones del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de la ciudad de Tunja - Boyacá.

Recomendaciones

1. **Agilizar el Diagnóstico Técnico Integral:** Priorizar la fase de diagnóstico para definir con precisión el estado del aeropuerto y las intervenciones necesarias.
2. **Fortalecer la Socialización:** Asegurar un proceso de socialización efectivo con todos los actores clave, garantizando su participación y alineación con el plan de acción.
3. **Gestionar Recursos Eficientemente:** Asegurar la asignación y disposición de recursos necesarios para los estudios previos, obtención de permisos y contratación de consultores a corto plazo.
4. **Coordinar con Autoridades Ambientales:** Asegurar que todos los permisos ambientales se gestionen de manera oportuna para cumplir con las normativas vigentes.
5. **Priorizar la Adecuación del Aeropuerto:** Ejecutar las obras necesarias para convertir el aeropuerto en helipuerto en el corto plazo, garantizando su operatividad.
6. **Acelerar la Gestión Predial:** Resolver rápidamente las cuestiones prediales relacionadas con el aeropuerto para evitar retrasos.

Retos

1. **Complejidad Administrativa:** La obtención de permisos y la gestión burocrática podrían generar retrasos en la ejecución del plan.
2. **Coordinación Interinstitucional:** La falta de alineación entre las entidades involucradas podría afectar la ejecución del proyecto.
3. **Condiciones de la Infraestructura:** El estado actual del aeropuerto podría requerir más intervenciones de las previstas, afectando el plan original.
4. **Resistencia Social:** La posible oposición de la comunidad local a los cambios en el uso del aeropuerto puede retrasar el proyecto.

Riesgos

1. **Retrasos en la Ejecución:** Los retrasos en permisos y gestión predial pueden afectar el cronograma del proyecto.
2. **Riesgo Financiero:** La falta de recursos asignados a tiempo puede interrumpir el avance de las fases de preinversión y adecuación.

INFORME DE GESTIÓN

3. **Riesgo Ambiental:** No cumplir con las normativas ambientales puede generar sanciones o paralizar el proyecto.
4. **Descoordinación Institucional:** La falta de colaboración efectiva entre las entidades involucradas puede retrasar la implementación.

10.24. PRINCIPALES PROCESOS JUDICIALES DE MAYOR IMPACTO

10.24.1. Ideam (medio de control: nulidad y restablecimiento del derecho)

El 27 de mayo de 2010, el Instituto de Hidrología y Estudios Ambientales - Ideam, presentó demanda de Reparación Directa, en contra de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para que le cancelara los servicios de suministro de información meteorológica que esta entidad ha venido suministrando a mi representada Aerocivil. **4.1.** Como pretensiones principales de la demanda, presentó las siguientes: “Primera: Que la demandada ha sido usuaria de los servicios de información meteorológica que le suministra la demandante, el Instituto de Hidrología Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM – desde la fecha de la creación y puesta en marcha de esta Entidad. Segunda: Que la demandada como usuaria de los servicios de la demandante ha debido obrar conforme a lo establecido en el Artículo 33 del Decreto 1277 del 21 de junio de 1994, disponiendo y asignando recursos económicos para sufragar el costo de los servicios.

El proceso fue fallado en primera instancia por el honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca - Sección Tercera – Subsección C, Sala de Descongestión, mediante dictó sentencia de primera instancia el 19 de marzo de 2015 declarando probada de oficio la caducidad de la acción.

Por su parte el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, profirió sentencia de segunda instancia el 30 de noviembre de 2023 resolviendo: “**PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** a la Aerocivil por la omisión administrativa de disponer y asignar los recursos para cubrir el costo de los servicios meteorológicos prestados por el Ideam, en los términos expuestos en la parte considerativa de esta Sentencia. **SEGUNDO: CONDENAR** a la Aerocivil a pagar al Ideam los perjuicios patrimoniales, de conformidad con la condena genérica establecida y las bases referidas en la parte considerativa de esta Sentencia, con arreglo a las cuales se deberá efectuar la liquidación incidental. **TERCERO: ORDENAR** a la Aerocivil que, en lo sucesivo, en coordinación con el Ideam, disponga y asigne los recursos económicos, en cada vigencia presupuestal, destinados a cubrir el costo de los servicios meteorológicos que le son prestados por parte del Ideam, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 33 del Decreto 1277 de 1994.”

De esa forma, dicha condena se produjo en abstracto, y por tanto, deberá liquidarse mediante incidente en los términos previstos en el artículo 193 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que dispone:

“Artículo 193. Condenas en abstracto. Las condenas al pago de frutos, intereses, mejoras, perjuicios y otros semejantes, impuestas en auto o sentencia, cuando su cuantía no hubiere sido establecida en el proceso, se harán en forma genérica, señalando las bases con arreglo

INFORME DE GESTIÓN

a las cuales se hará la liquidación incidental, en los términos previstos en este Código y en el Código de Procedimiento Civil.

Cuando la condena se haga en abstracto se liquidará por incidente que deberá promover el interesado, mediante escrito que contenga la liquidación motivada y especificada de su cuantía, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la ejecutoria de la sentencia o al de la fecha de la notificación del auto de obediencia al superior, según fuere el caso. Vencido dicho término caducará el derecho y el juez rechazará de plano la liquidación extemporánea". (Subrayado extratextual).

En todo caso, la Aerocivil solicitó "toda la colaboración para que de manera inmediata el IDEAM termine el suministro de cualquier servicio o información meteorológica a la Aerocivil, y que en el menor tiempo posible, el IDEAM adelante las acciones necesarias para culminar las actividades desarrolladas en los Aeropuertos, incluyendo la entrega de las instalaciones que han venido siendo utilizadas", de conformidad con la comunicación identificada con el número de radicado Id: 1196934 de 20 de diciembre de 2023.

En virtud de lo anterior, para obtener la información básica que el Ideam suministraba a la Aerocivil, a partir 2024 la entidad ha desarrollado una estrategia que contempla las siguientes actividades:

- Evaluación y Diagnóstico de la infraestructura tecnológica de meteorología aeronáutica.

- Verificación de la conectividad de los AWOS con el CNAP.

- Emisión del METAR de forma automática. Es de precisar que esta actividad venía siendo entregada por el personal del IDEAM, sin embargo, con la automatización del informe desde el AWOS, solo se complementa con la observación desde la Torre de Control.

- Fortalecimiento de las capacidades Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica.

- Capacitaciones al personal del Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica.

Durante 2025 la Aerocivil está asumiendo directamente los productos meteorológicos que brindaba el IDEAM, conforme se expresa en la respuesta a la pregunta 6.

Sin perjuicio de lo anterior, en desarrollo de la debida diligencia, mediante comunicación Id: 1326409 de 5 de junio de 2024 dirigida al honorable Ministerio de Hacienda y Crédito Público, esta entidad indicó "la necesidad de asignación de recursos para el cumplimiento del fallo", en los siguientes términos:

"(...)

1. Se trata de una sentencia condena en abstracto, y por tanto, de acuerdo con la sentencia y la ley, corresponde al IDEAM presentar un incidente de liquidación con el valor real de los servicios meteorológicos efectivamente prestados a la Aerocivil de acuerdo con las bases de liquidación indicadas en la sentencia (V.Gr. Valor de los equipos, materiales, entre otros).

2. La condena tuvo como fundamento normativo el artículo 33 del Decreto 1277 de 1994 "Por el cual se organiza y establece el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ideam", que prevé:

INFORME DE GESTIÓN

"Artículo 33. Ingresos por servicios a entidades públicas. Las entidades estatales, de cualquier orden y naturaleza, usuarias de los servicios del Ideam, deberán disponer y asignar recursos económicos, en cada vigencia presupuestal, destinados a cubrir el costo de los servicios prestados".

Lo anterior con el fin de poner en conocimiento de su cartera un posible pago al IDEAM de la citada sentencia judicial mencionada en el futuro, y la consecuente, necesidad de asignación de recursos para el cumplimiento del fallo, sin perjuicio de las acciones extraordinarias que ha emprendido y continuará ejerciendo la Aerocivil para garantizar sus derechos, toda vez que el mencionado artículo 33 del Decreto 1277 de 1994, es inconstitucional(1) o aún en el hipotético caso en que estuviese conforme con el ordenamiento superior, es forzoso concluir que la norma no está vigente desde el año 2005 (2)"

En concordancia con lo anterior, la Aerocivil en su condición de Autoridad Meteorológica Aeronáutica de Colombia, de conformidad con la normativa aplicable, ratificada por los honorables Consejo de Estado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Departamento Administrativo de la Función Pública y el IDEAM, presentó incidente de nulidad (artículo 133 del Código General del Proceso), contra el proceso mencionado, considerando que:

- El artículo 33 del Decreto 1277 de 1994 norma en que se sustenta la reclamación del IDEAM es inconstitucional y está derogada (como lo reconoció el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, entidad cabeza del sector al que pertenece el IDEAM) y
- En el proceso se pretermittieron unas fases del proceso, se presentó incidente de nulidad, la cual se encuentra en trámite.

Por otra parte, y con fundamento en las mismas consideraciones, se presentó una acción de nulidad simple ante el Consejo de Estado en contra del artículo 33 del Decreto 1277 de 1994, dentro de la cual se ha solicitado que se decrete como medida cautelar la suspensión provisional, solicitud que se encuentra pendiente de decisión.

10.24.2. Helicóptero Augusta (medio de control: controversias contractuales)

En julio del 2009 el helicóptero A109C sufrió daños que llevaron a Aerocivil a informar el siniestro, hacer efectiva la póliza N.22001208900107 daño aeronaves y realizar reclamación ante la aseguradora MAPFRE, quien contrató con CIAC la reparación. Sin embargo, los desperfectos no corregidos y la aeronave no fue puesta en funcionamiento. Luego de múltiples reparaciones y pruebas, la aeronave continuaba con resonancia en tierra.

Ante el incumplimiento de la aseguradora, el 20 de febrero del 2018, la Entidad presentó demanda a través del medio de control de controversias contractuales contra Mapfre.

Cuantía: Indemnización \$2.087mil; Intereses moratorios: \$3.435

Estado del proceso: Al despacho para fallo.

INFORME DE GESTIÓN

10.24.3. Demandas de expropiación Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

Cursan 4 procesos respecto de los lotes 22, 1, 2 y 9 así:

Lote 22:

Se radicó la demanda de expropiación ante los juzgados civiles del circuito de San Andrés (R) 11 de marzo del presente año.

El avalúo del predio es de \$864.477.336 más el valor de \$27.681.854 por indemnización (actualización aplicando el IPC), para un total de \$892.159.190.

Se consignó a órdenes del Juzgado Segundo Civil del Circuito el valor del avalúo y el valor de la indemnización (IPC) ordenado mediante sentencia.

Estado: Pendiente fijar fecha y hora para la entrega definitiva del predio.

Lote 1:

Se radicó la demanda de expropiación ante los Juzgados Civiles del Circuito de San Andrés (R) – 11 de marzo del presente año. Propietario Gobernación del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Cuantía: \$2.048.613.833, el cual fue consignado a órdenes del juzgado. El 15 de noviembre de 2024 se llevó a cabo la diligencia de entrega anticipada del predio objeto de la demanda.

Estado: Pendiente Audiencia de Fallo

Lote 2:

Se radicó la demanda de expropiación ante los Juzgados Civiles del Circuito de San Andrés (R) 12 de marzo 2024. Propietario: Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Cuantía: Según avalúo es de \$2.625 millones que se consignó a órdenes del juzgado segundo civil del circuito el valor del avalúo.

Se giró el valor correspondiente a la indemnización ordenada mediante sentencia.

Estado: 27 enero 2025 se realizó la diligencia entrega anticipada

Lote 9:

Se radicó la demanda de expropiación ante los Juzgados Civiles del Circuito de San Andrés (R) 13 de marzo 2024.

Cuantía: Según avalúo es de \$2.951 millones que se consignó a órdenes del juzgado segundo civil del circuito el valor del avalúo. Se giró el valor correspondiente a la indemnización ordenada mediante sentencia.

Estado: 27 enero 2025 se realizó la diligencia entrega anticipada

10.24.4. Gestión Disciplinaria - Oficina de Control Disciplinario Interno

Periodo: 2023 – 2025 (con cohorte al 28 de febrero de 2025)

Durante el periodo comprendido entre el 01 de enero de 2023 y el 28 de febrero de 2025, la Oficina de Control Disciplinario Interno de la U.A.E de Aeronáutica Civil ha venido

INFORME DE GESTIÓN

ejecutando de manera sistemática y rigurosa sus funciones de vigilancia y control, garantizando el cumplimiento de los principios éticos y normativos al interior de la entidad.

En ese orden, a continuación, se procederá a relacionar por vigencias, la gestión adelantada en las diferentes actuaciones disciplinarias que se han estado surtiendo al interior de la oficina durante el periodo relacionado:

Vigencia 2023

Inventario de Expedientes Disciplinarios:

Desde inicios de la vigencia 2023, la Oficina de Control Disciplinario Interno contaba con un inventario de actuaciones activas de quinientos cuarenta y nueve (549) procesos disciplinarios activos y de noticias disciplinarias por evaluar de doscientos cuarenta y uno (241), para un total de setecientos noventa (790) expedientes, como se ilustra a continuación:

Tabla 72. Inventario de expedientes disciplinarios

Etapa	No. Procesos
Indagaciones	191
Investigaciones Disciplinarias	212
Prórroga de Investigación Disciplinaria	89
Cierre de Investigación Disciplinaria y traslado para presentar alegatos precalificatorios	53
Juzgamiento	4
Subtotal:	549
Noticias Disciplinarias	241
Total	790

10.24.5. Retos Oficina Asesora Jurídica

- 10.24.6.** Impulsar la implementación y fortalecimiento del sistema de cumplimiento de la Entidad a partir de las recomendaciones que surgieron del estudio realizado en la vigencia 2024.
- 10.24.7.** Continuar con el fortalecimiento de la transformación digital iniciada, en la nueva página web de la entidad, para fortalecer de cara al ciudadano, el acceso a la información jurídica de la entidad, específicamente en lo relacionado con la publicación de normas, conceptos y jurisprudencia relevantes para la Entidad.
- 10.24.8.** Garantizar el impulso y realización la realización de todas las actividades tendientes a la implementación de las Políticas del modelo de planeación y gestión de la cuales es líder la Oficina Asesora Jurídica para aumentar los porcentajes de resultado o mantenerlos en la medición del índice de desempeño institucional.
- 10.24.9.** Mantener los resultados de tasa de éxito procesal en materia de defensa judicial, mediante la revisión e implementación de líneas de defensa eficaces que favorezcan los intereses litigiosos de la entidad.

INFORME DE GESTIÓN

- 10.24.10.** Superar la meta de recaudo de cartera por cobro coactivo fijada para la presente vigencia, enfocando la gestión de manera estratégica en procesos representativos en cuanto a su monto y realizar los estudios pertinentes para recomendar la depuración contable de la cartera de difícil recaudo de acuerdo con los criterios y condiciones establecidas en la normatividad vigente.
- 10.24.11.** Fortalecer la articulación con todas las dependencias de la entidad para la obtención de los insumos necesarios para ejercer la defensa de la entidad dentro de los términos de ley.
- 10.24.12.** Realizar las actividades tendientes a la formulación de una Política de Prevención del Daño Antijurídico con elementos de carácter estratégico que reflejen una apuesta institucional para evitar la configuración del daño y continuar con el seguimiento de la Política de Prevención en curso y vigente en el año 2025, articulando a las diferentes dependencias de la entidad, para coadyuvar con el cumplimiento de todos los mecanismos y actividades incluidos en el plan de acción.
- 10.24.13.** Continuar con el fortalecimiento de los procedimientos y controles necesarios para garantizar la consistencia de la información registrada de los procesos judiciales en el sistema único de información Litigiosa del Estado -eKOGUI- y la aplicación de la metodología para el cálculo del contingente litigioso en los procesos y conciliaciones en curso por parte de quienes ejercen la defensa de la Entidad.
- 10.24.14.** Fortalecer la cultura organizacional en la dependencia para garantizar la apropiación del conocimiento en cuanto a la misionalidad del área y el cumplimiento de las metas y resultados.
- 10.24.15.** Documentar en el sistema de Gestión de Calidad los procedimientos adscritos al cumplimiento de las funciones de la dependencia y mantener su actualización, con el fin de contribuir con el fortalecimiento institucional.

10.24.16. Gestión de la Oficina de Control Disciplinario Interno Vigencia 2023:

Durante la anualidad 2023, la Oficina de Control Disciplinario Interno, a través de la adopción de un Plan de Choque encaminado a darle celeridad a las actuaciones disciplinarias en general (en garantía a la prevalencia de la justicia, la efectividad del derecho sustantivo, la búsqueda de la verdad material y el cumplimiento de los derechos y garantías de quienes intervienen en la actuación), y en especial a aquellas de mayor antigüedad, correspondientes a vigencias anteriores al 2023 y 2022, logró los siguientes resultados institucionales que se detallan a continuación:

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 54. Gestión disciplinaria 2023

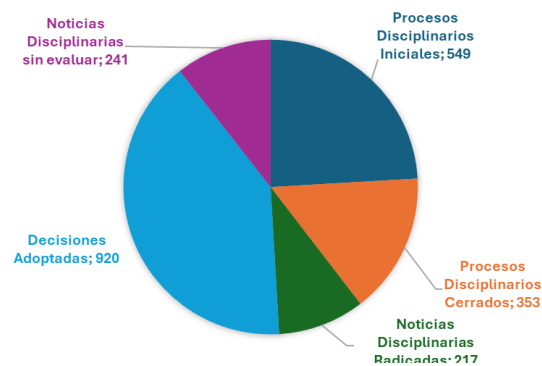
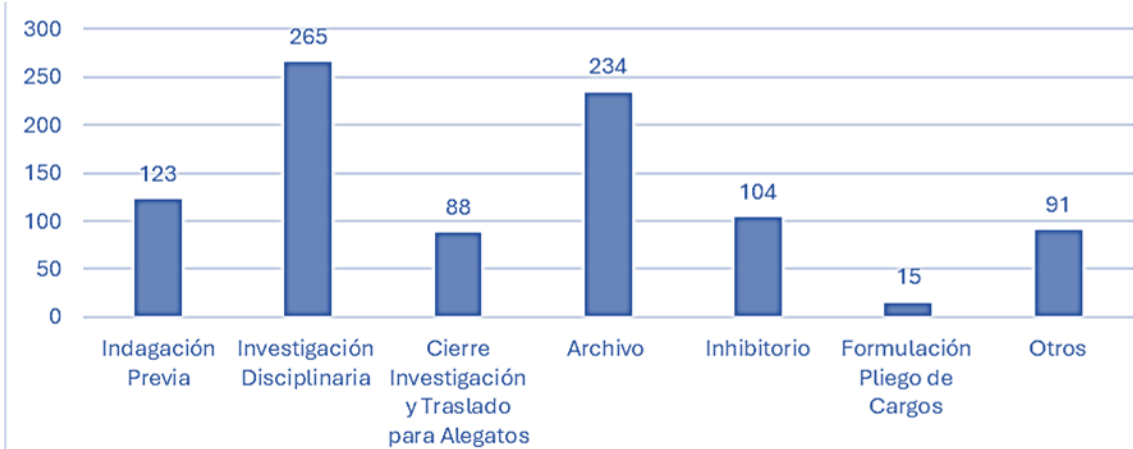


Gráfico 55. Decisiones adoptadas 2023



Finalizada la vigencia anual 2023, la Oficina de Control Disciplinario Interno, a 31 de diciembre, finaliza su gestión con seiscientos dos (602) expedientes disciplinarios.

10.24.17. Inventario de Expedientes Disciplinarios:

Desde inicios de la vigencia 2024, la Oficina de Control Disciplinario Interno contaba con un inventario de actuaciones activas de quinientos cuarenta y dos (542) procesos disciplinarios activos y de noticias disciplinarias por evaluar de sesenta (60), para un total de seiscientos dos (602) expedientes, como se ilustra a continuación:

Tabla 73. Inventario de expedientes disciplinarios

Etapa		No. Procesos	
Indagaciones		240	
Investigaciones Disciplinarias		236	
Prórroga de Investigación Disciplinaria		43	

INFORME DE GESTIÓN

Etapa	No. Procesos
Cierre de Investigación Disciplinaria y traslado para presentar alegatos precalificatorios	23
Subtotal:	542
Noticias Disciplinarias	60
Total	602

10.24.18. Gestión de la Oficina de Control Disciplinario Interno Vigencia 2024:

Durante la anualidad 2024, la Oficina de Control Disciplinario Interno, a través de la adopción del Plan de Acción 2024, logró los siguientes resultados institucionales que se detallan a continuación:

Gráfico 56. Gestión disciplinaria 2024

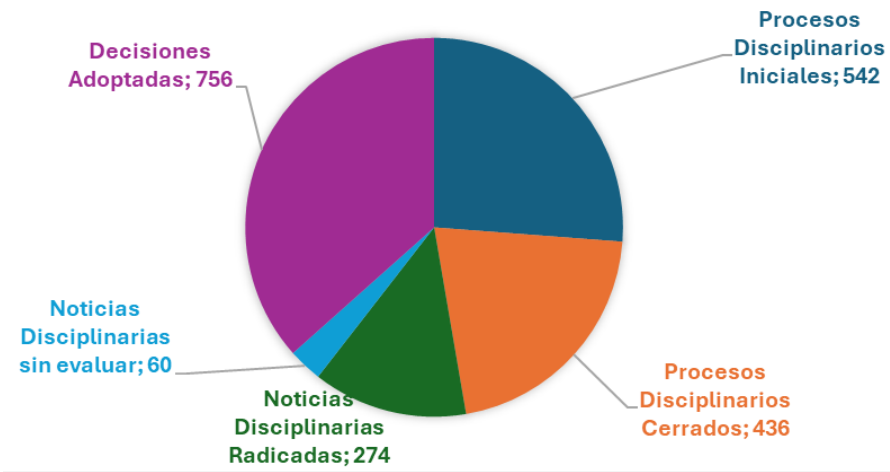
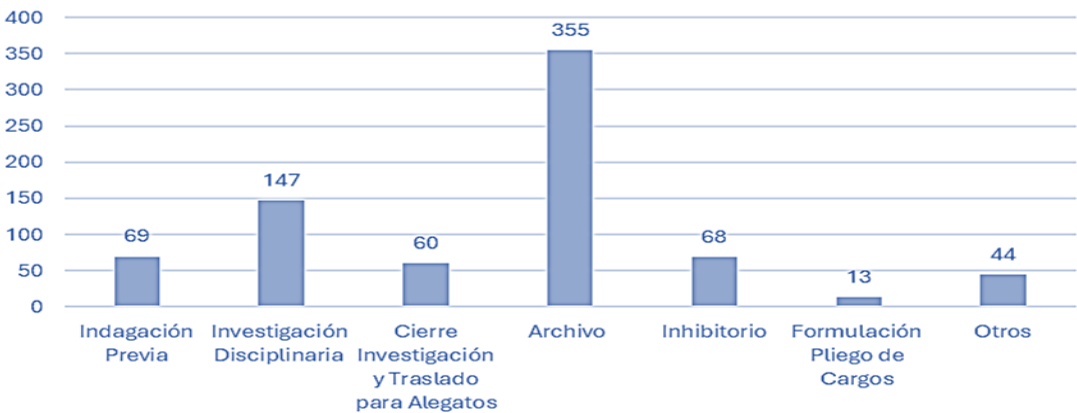


Gráfico 57. Decisiones adoptadas 2024



INFORME DE GESTIÓN

Finalizada la vigencia anual 2024, la Oficina de Control Disciplinario Interno, a 31 de diciembre, finaliza su gestión con cuatrocientos un (401) expedientes disciplinarios.

Vigencia 2025 (28/02/2025)

En lo corrido de esta vigencia 2025 (con cohorte al 28 de febrero), se ha mantenido el rigor y la efectividad en la gestión disciplinaria de la Oficina, con los siguientes logros y resultados:

Gráfico 58. Gestión Disciplinaria 2025

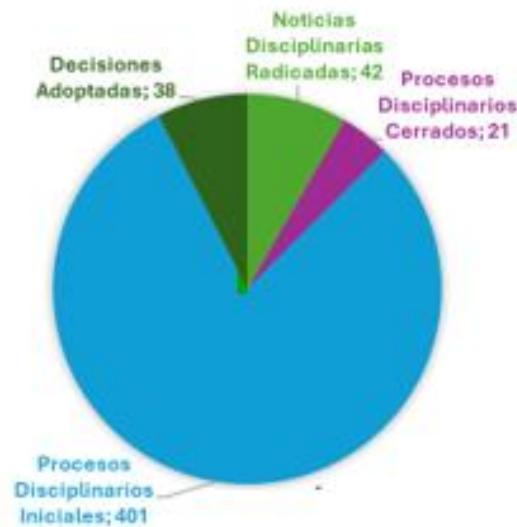
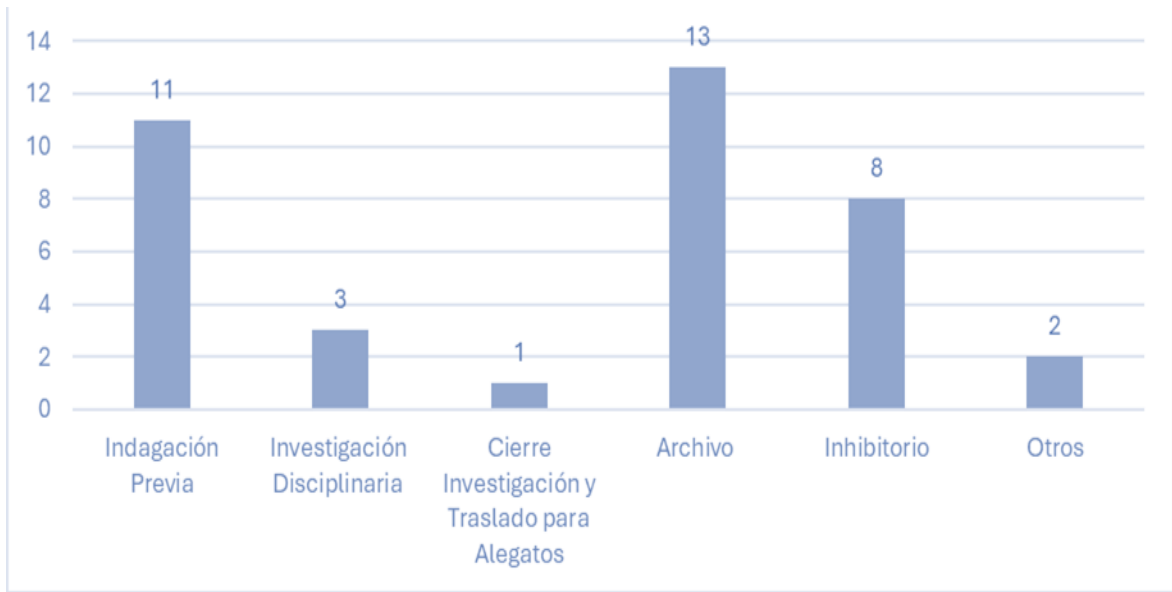


Gráfico 59. Decisiones adoptadas 2025



INFORME DE GESTIÓN

10.24.19. Campaña Preventiva Oficina de Control Disciplinario Interno: TIPS Disciplinarios

Para el periodo comprendido entre las vigencias 2023 a 2025 se ha venido adelantando periódicamente una campaña, cuyo propósito es implementar acciones que brinden herramientas a los servidores públicos de la U.A.E de Aeronáutica Civil que les permitan cumplir con sus funciones conforme a la Constitución, las leyes y lo reglamentos en salvaguarda al correcto ejercicio de la función pública.

En ese sentido se han venido enviado correos electrónicos de interés dirigidos a todos los funcionarios y servidores de la entidad, de forma quincenal, con diferentes tips disciplinarios referentes a diversas temáticas, tales como: la obligatoriedad de diligenciar anualmente sus declaraciones de bienes y rentas; el deber de los servidores de colaborar con las autoridades disciplinarias; definición de lo que es una falta disciplinaria; división de la función de instrucción y juzgamiento en materia disciplinaria; en qué consisten las etapas del proceso disciplinario; la Evaluación del Desempeño Laboral; custodia y salvaguarda de los bienes entregados a los funcionarios en ejercicio y cumplimiento de sus funciones; competencia para conocer de conductas de acoso laboral; entre otras temáticas de interés general para los funcionarios.

10.25. HALLAZGOS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA.

Tabla 74. Detalle de los hallazgos de la CGR

Hallazgos/am	Inicio de vigencia	I -trimestre	II-trimestre	III-trimestre	IV-trimestre avance	Fin de la vigencia
Hallazgos abiertos	2023	49	46	43	91	87
	2024	87	81	77	103	80
Hallazgos cerrados	2023	3	3	5	13	
	2024	6	4	8	23	
Hallazgos nuevos auditoría y actuaciones especiales vigencia	2023			53	9	
	2024	0	0	34		
Hallazgos 2023	2023	46	43	91	87	87
Hallazgos 2024	2024	81	77	103	80	80
Acciones abiertas	2023	118	111	98	202	168
	2024	169	157	139	166	123

INFORME DE GESTIÓN

Hallazgos/am	Inicio de vigencia	I -trimestre	II-trimestre	III-trimestre	IV-trimestre avance	Fin de la vigencia
Acciones cerradas	2023	7	13	19	47	
	2024	13	18	31	43	
Nuevas auditoria y actuaciones especiales vigencia	2023	0	0	123	13	
	2024			58		
Acción reabierta	2024	1				
Acciones 2023		111	98	202	168	168
Acciones 2024		157	139	166	123	123

10.26. CENTRO DE GESTIÓN AERONÁUTICO - ZONA CHARLIE

El Centro de Gestión Aeronáutico – Zona Charlie se encuentra fuera de operación, en razón a la inscripción como obra inconclusa de las obras ejecutadas en virtud del contrato Consorcio Obras Villavicencio MI celebraron el contrato No. 20001200 H4, con el objeto de “REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE: TWR, EDIF. SOPORTE TECN-OPER, VIA DE ACCESO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS AEROPUERTO VANGUARDIA DE VILLAVICENCIO”, con un valor de VEINTISIETE MIL SETECIENTOS VEINTISEIS MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS M/CTE en el marco de la Ley 2020 de 2020.

Estas obras frustradas por el incumplimiento del contratista corresponden al CGAC y la Torre de control. El área se encuentra actualmente con un cerramiento que se adelantó por parte de la Dirección Regional Oriente, para lo cual, ante el incumplimiento del contratista, se contrató a la Sociedad Colombiana de Ingenieros, quienes emitieron concepto de estudio de vulnerabilidad de las estructuras que se encuentran en la zona, concepto que determinó que se deben reforzar las edificaciones construidas y realizar algunas demoliciones parciales en especial la infraestructura de la TWR.

10.27. MULTAS DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA ha notificado la apertura de Procedimientos Sancionatorios a la Aeronáutica Civil, por infracciones ambientales en los Aeropuerto internacional Eldorado y el Aeropuerto Internacional Palonegro de Bucaramanga

10.27.1. Resolución N° 000062:

- Aeropuerto Internacional El Dorado - Bogotá D.C.
- Infracción: Realización de la disposición y acopio de materiales de excavación y escombros generados con ocasión de las obras de conexión entre la cabecera 13R de la Pista Norte y la cabecera 13R de la Pista Sur.

INFORME DE GESTIÓN

- Periodo de la Infracción: 2014 - 2015.

10.27.2. Auto N° 010902:

- Aeropuerto Internacional El Dorado - Bogotá D.C.
- Infracción: Falta de presentación del Plan de Contingencia o Plan de Gestión del Riesgo, ajustado a los requisitos del Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.
- Periodo de la infracción: 2017-2021

10.27.3. Auto N° 010909 (09 DIC. 2024):

Aeropuerto Internacional Palonegro

Infracción: Falta de limpieza adecuada en áreas afectadas por actividades constructivas, específicamente en zonas de seguridad de pista y cabecera 17, y la instalación de Radioayudas. Se debe llevar a cabo la limpieza de las áreas en las que el material de excavación producto de las obras, se ha acumulado sobre y alrededor de las coberturas vegetales circundantes.

Periodo de la infracción: 2015

10.27.4. Auto N° 001517(20 MAR. 2024):

Aeropuerto El Embrujo de Providencia

Infracción: Falta de presentación del Plan de Contingencia o Plan de Gestión del Riesgo, ajustado a los requisitos del Decreto 2157 del 20 de diciembre de 2017.

Es necesario continuar con la recolección de información que soporte técnica y jurídicamente la defensa de la entidad frente a los hechos planteados en la apertura de los procesos sancionatorios en un trabajo conjunto con la Oficina Asesora Jurídica, Dirección de infraestructura Aeroportuaria y Ayudas Visuales, Dirección de Concesiones.

10.27.5. Licencia Ambiental Aeropuerto Internacional El Dorado

La Resolución 1728 de 2021 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), que regula la licencia ambiental del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, establece una serie de medidas ambientales con el fin de mitigar los impactos generados por las actividades operativas y de expansión del aeropuerto. Entre los cambios autorizados se encuentran la modificación de los horarios de operación y la autorización para el funcionamiento del recinto de prueba de motores las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Además, se ajustan las características operacionales de las pistas, permitiendo una mayor flexibilidad en las operaciones aéreas.

La resolución también establece medidas de manejo ambiental que deben implementarse para mitigar los posibles impactos negativos asociados con las nuevas operaciones. Estas medidas incluyen la implementación de planes y programas ambientales específicos, orientados a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos identificados en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por Aerocivil.

INFORME DE GESTIÓN

Dentro de las medidas adoptadas, destaca la construcción de una barrera de ruido para reducir los efectos negativos del ruido generado por las operaciones aéreas en las comunidades vecinas. (Fase III)

Con el fin de dar continuidad a los requerimientos y evitar el riesgo a sanciones ambientales se deberá dar continuidad al centro de monitoreo aero ambiental y de esta manera realizar seguimiento e implementación a los compromisos de la licencia ambiental

10.28. REVERSIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN CALI

En el mes de marzo de 2025 se dio inicio la etapa de reversión, entrega y recibo del contrato de concesión de AEROCALI para que el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón sea operado por la Aerocivil desde el 01 de septiembre de 2025 por mínimo seis meses.

No obstante, que el inicio de estas etapas se dio en el mes de marzo de 2025, la Aerocivil en el mes de febrero de 2025 adelantó las tareas del subsistema de plaqueteo de los bienes o activos del aeropuerto, actividad que terminó con éxito el 25 de febrero de 2025, paqueteando 7.089 activos.

La Dirección de Concesiones Aeroportuarias está liderando y coordinando con las áreas de cada subsistema (15 subsistemas) para que la entrega sea efectiva y no genere traumatismos en la operación. Se está trabajando con la concesión y con la ANI para que la entrega de la información sea satisfactoria.

10.29. OBRAS BARRANQUILLA

Dentro del proceso de retoma del aeropuerto, desde la Dirección de Concesiones Aeroportuarias se le informó a la Agencia Nacional de Infraestructura que en el marco del Convenio Interadministrativo No. 006 de 2015 celebrado entre la ANI y la AEROCIVIL y concluido el proceso de verificación de los subproyectos se evidenciaron que los subproyectos Zona única de Inspección y los bienes muebles que se encuentran en esta infraestructura, así como la Nueva base SEI, sobre los cuales esta Entidad no había realizado ningún tipo de verificación, en razón a que estas infraestructuras se consideraron como obras inconclusas aspecto que fue validado, previo concepto solicitado a la Contraloría General de la República, por tal razón estas infraestructuras y los bienes muebles que se encuentran en la Zona única de Inspección tampoco fueron instalados, por tal razón fueron recibidos por parte de la Aerocivil dentro del acta de entrega del aeropuerto que se suscribió el 31 de agosto de 2024, quedando en cabeza del ANI decidir su suerte dentro del proceso de liquidación del contrato de concesión.

10.30. AEROPUERTO DEL SOCORRO SANTANDER

Por parte de la Dirección de Autoridad se emitió resolución #02100 de 27.09.2024, reconociendo como propietario explotador a la UAEAC, y a su vez ratificando la suspensión del permiso de operación por las condiciones de la infraestructura recibida. Por parte del Grupo de Administración de Inmuebles se realizaron trabajos de topografía y se encuentran en proceso de trámites catastrales. Por parte de la regional, informaron la gestión realizada ante IGAC para expedición de la carta catastral indicando que no fue posible conseguirlo ya que la última información que tiene el IGAC es que el predio se encuentra englobado. En resumen, en este momento está pendiente de las labores que se encuentra realizando

INFORME DE GESTIÓN

el Grupo de Inmuebles al respecto del aeródromo Comuneros del municipio de Palmas del Socorro.

10.31. RIOHACHA: SEI Y LIQUIDACIÓN PISTA

10.31.1. Base SEI Riohacha

La entidad adelantó la Licitación Pública No. 23001184 H4 de 2023, cuyo objeto es realizar la construcción de la Base SEI y obras complementarias del Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha. Dentro de este proceso, el acto administrativo de adjudicación presentó una incongruencia al sustentarse en un informe de evaluación con un error involuntario que incluyó una oferta que estaba inmersa en una causal de rechazo y que afectaría el orden de elegibilidad, lo que dejó como resultado, que la propuesta presentada por el adjudicatario Consorcio Mega estructural no fuera la más favorable para la entidad.

Por tal razón agotando un debido consentimiento administrativo se pidió consentimiento al proponente adjudicatario CONSORCIO MEGAESTRUCTURAL, quien se negó a otorgarlo por tal razón presentó tutela en contra de la Aerocivil la cual le fue negada en primera y segunda instancia, por la tal razón y en nuestra debida diligencia a través de la Oficina Asesora Jurídica se instauró una acción de lesividad para nulificar el acto de adjudicación derivado de la Licitación Pública No. 23001184 H4 de 2023, proceso que cursa ante el Tribunal de Cundinamarca bajo el radicado bajo el número 25000233600020240044700, asignación radcada 30 de julio de 2024, por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

Es preciso mencionar que mediante auto de fecha diecisiete (17) de Febrero del dos mil veinticinco (2025), se inadmitió la demanda por requisitos formales, aspecto que fue subsanado por la Oficina Jurídica en fecha 28 de febrero de 2025

10.31.2. Liquidación pista Riohacha

Desde la Secretaría de Servicios Aeroportuarios se solicitó a la Oficina Asesora Jurídica adelantar los tramites respectivos para instaurar una acción de controversias contractuales para pedir en sede judicial la liquidación del Contrato de Obra Pública No. 19000312 H4 de 2019, toda vez que a través de los modificatorios 1 y 3 al parecer se había variado el objeto contractual.

No obstante, lo anterior, se recibió solicitud de Conciliación Prejudicial por parte del CONSORCIO INFRAESTRUCTURA RIOHACHA contra la AERONÁUTICA CIVIL con ocasión del Contrato de Obra Pública No. 19000312 H4 de 2019., solicitud que fue respondida por la Secretaría de Servicios Aeroportuarios denegando su improcedencia, tomando en consideración, entre otros, el concepto emitido por la Agencia de Defensa Jurídica del Estado, y dado que se cuenta como antecedente con los cuestionamientos realizados por la Contraloría General de la República en los que se reprochó la posible nulidad absoluta de los documentos modificatorios 1 y 3, y los ítems que no fueron incorporados contractualmente antes de su ejecución, en donde esta Secretaría compartió en su integridad la recomendación emitida por la ANDJE, en el sentido en que este caso debe ser decidido por el Juez Natural del Contrato, por lo que la AEROCIVIL debería abstenerse de suscribir acuerdos conciliatorios como el propuesto por el convocante.

INFORME DE GESTIÓN

En línea con lo anterior, y de presentarse una demanda por el convocante, se pidió a la Oficina Asesora Jurídica, interponer una demanda de reconvención en la que se solicitará al juez del contrato estudiar la legalidad de los documentos modificatorios 1 y 3 y de cara al artículo 48 de la Ley 80 de 1993 disponer la suerte de los pagos realizados con cargo a estos modificatorios.

10.31.3. Araracuara

La Aerocivil, en respuesta al requerimiento del Consejo Regional Indígena del Medio Amazonas - CRIMA, relacionado con la búsqueda de apoyo para mejorar las condiciones de seguridad operacional de la pista de Araracuara, de propiedad del Resguardo Indígena Monochoa, adelantó la Licitación Pública y el Concurso de Méritos para contratar la obra de mejoramiento de esta pista en una primera fase, la cual contempló la intervención de la pista con una estabilización suelo cemento, la aplicación de una emulsión asfáltica para proteger la capa estabilizada de la lluvia, y la limpieza manual de canales y la señalización de la pista.

Esta obra fue entregada al resguardo Monochoa en diciembre de 2024 y en la actualidad, la pista se encuentra operativa y se realiza seguimiento, con el fin de revisar el comportamiento del suelo estabilizado.

Es pertinente informar que esta fue la pista desde donde se realizó la operación Esperanza, mediante la cual fueron rescatados los niños perdidos en la selva, luego del accidente de la aeronave en que viajaban.

10.32. OBRAS DE INTERNACIONALIZACIÓN DE MONTERÍA

Acuerdo: Gobernación de Córdoba – Aerocivil para la internacionalización del aeropuerto Los Garzones.

Logros: La Dirección General apoyada en la Dirección de Concesiones Aeroportuarias y La Gobernación de Córdoba acordaron realizar las obras de internacionalización del aeropuerto Los Garzones de Montarí a través de la Ley 2294, realizando obras públicas en áreas concesionadas sin tener que desafectar la concesión existente.

Reto: Contratar como obra pública las obras de internacionalización del aeropuerto de Montería, financiadas entre la Aerocivil y la Gobernación de Córdoba.

Problemática: La ANI considera que estas obras se pueden adelantar como obras complementarias para lo cual está adelantando y gestionando con el concesionario una modificación contractual con el objeto de modificar la cláusula asociada a los ingresos regulados esperados, pues esta regulación contractual indica que al alcanzarse el 75% de los ingresos regulados esperados el concesionario no podría adelantar ninguna obra complementaria.

Actualmente, la concesión de AIRPLAN alcanzó el 78% de los ingresos regulados esperados, esto conforme con lo regulado en el contrato de concesión imposibilita incorporar obras complementarias al contrato de concesión, por lo tanto, la Dirección de Concesiones ha fijado en sendas comunicaciones su postura de no modificar la cláusula del 75% de los

INFORME DE GESTIÓN

ingresos esperados por lo que le ha solicitado a la ANI la exploración de otros vehículos, tales como las obras públicas en áreas concesionadas sin desafectar, en los casos concretos del aeropuerto internacional José María Córdova de Rionegro y el aeropuerto Los Garzones de Montería. La anterior postura no es compartida por la ANI.

Por todo lo anterior, la Secretaría de Servicios Aeroportuarios al encontrar restricciones de orden legal y contractual para la ejecución de obras complementarias acordadas en el Convenio Derivado 01 al Convenio Marco ANI-AEROCIVIL (acordado por \$45.311.680.889), solicitó a la Agencia Nacional de Infraestructura, el pasado 5 de marzo de 2025 (Rad. 2025260000008883 Id: 1623849), dar por finalizado de mutuo acuerdo y de manera anticipada dicho Convenio. Así las cosas, y en caso tal que se tome la decisión de ejecutar obras públicas en áreas concesionadas sin desafectar, vía art. 286 de la Ley 2294 de 2021, se hace necesario que la Aerocivil adelante la debida diligencia para contar con la disponibilidad de recursos y así ejecutar las obras del plan de choque en el aeropuerto de Rionegro y las obras para la internacionalización del aeropuerto de Montería.

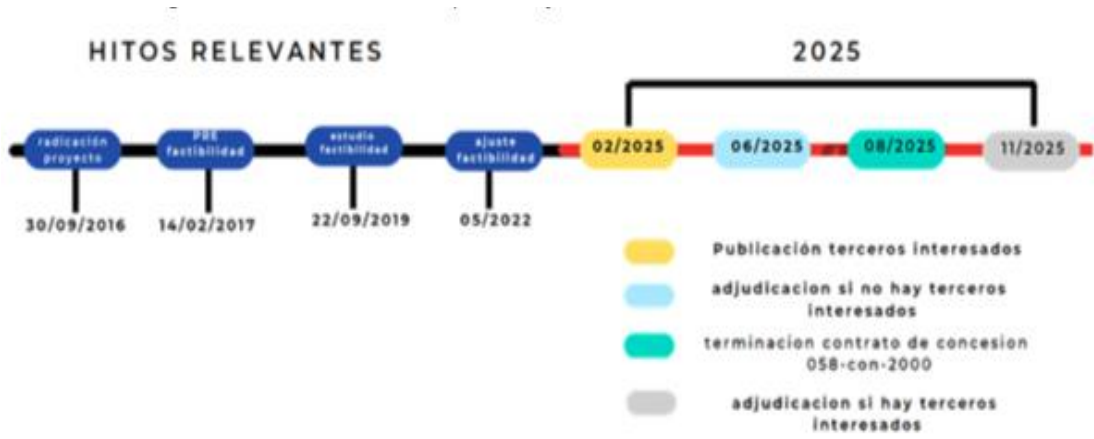
10.33. IP SUROCCIDENTE

Esta iniciativa privada, ya está para la aprobación del comparador público-privado del Departamento Nacional de Planeación. Es una iniciativa que contempla la construcción de una nueva torre de control, la ampliación de la plataforma comercial de hasta 85.000 m2, un nuevo dique nacional por 15.800 m2 y un nuevo terminal por 7.300 m2.

El proyecto contempla un fondeo para Buenaventura por 285.000 millones y para un segundo aeropuerto con vocación turística por 93.000 millones.

La ANI ha informado que la contraprestación de este proyecto disminuye en comparación con la concesión de AEROCALI, pasando de un 52% de los ingresos a un 33% o 36% de los ingresos. El proyecto estaría adjudicándose posiblemente en noviembre de 2025, con una duración contractual de 30 años.

Gráfico 60. Cronograma de la IP SUROCCIDENTE para su adjudicación



Fuente: ANI

INFORME DE GESTIÓN

10.34. IP EDMAX - MÁXIMO DESARROLLO AEROPUERTO INTERNACIONAL ELDORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO

Datos básicos:

- ORIGINADOR ODINSA S.A.
- Plazo de la concesión 30 años
- Contraprestación ofrecida: 46.16%

LOGRO: La Dirección de Concesiones Aeroportuarias dentro de sus funciones, recibió de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, la prefactibilidad de la IP EDMAX como máximo desarrollo del aeropuerto Internacional Eldorado Luis Carlos Galán Sarmiento, la cual fue remitida y socializada a todas dependencias de la Aerocivil que tuviesen temas del proyecto.

Una vez enviadas las observaciones y respondidas por la ANI, esta prefactibilidad fue aprobada el 20 de diciembre de 2022.

Como resultado de las observaciones planteados por la Dirección de Concesiones Aeroportuarias y las áreas técnicas de la Aerocivil, en septiembre de 2024 el originador de la IP CAMPO DE VUELO desistió de continuar con este proyecto, el cual fue absorbido por la IP EDMAX. Esta fusión generó que el originador propusiera una mayor contraprestación toda vez que la contraprestación planteada en la IP CAMPO DE VUELO era del 25% y ahora con la nueva IP EDMAX se ofrece continuar con una contraprestación del 46.16% igual a la prevista en el contrato de concesión de OPAIN.

Adicionalmente, la Dirección de Concesiones Aeroportuarias logró que tanto la ANI como el originador incluyeran dentro del alcance de la iniciativa la construcción de los edificios de la Autoridad Aeronáutica y del CEA.

Una vez evaluada la Factibilidad se tendrían dos escenarios eventualmente:

- Si no hay terceros interesados se adjudica la futura Concesión aproximadamente según ANI en **abril de 2026**.
- Si hay terceros interesados se desplazará hasta **agosto de 2026**, por el tiempo adicional que tomaría el proceso de selección con terceros interesados.

RETOS: La ANI y el Originador (Odinsa), socializaron la factibilidad en mesas presenciales ante funcionarios de la Aerocivil, donde se hacen observaciones tanto a este proyecto EDMAX como a la IP CAMPO DE VUELO, proyectos que se fusionaron, que tienen también como originador a ODINSA. Este proyecto está en etapa de factibilidad.

Lo anterior hace que el Originador de la IP CAMPO de VUELO desista del proyecto y es asumido en su totalidad en septiembre de 2024 por el originador de la IP EDMAX, quien informa que la contraprestación que ofrecerá es del 46.16%, mientras con la IP CAMPO DE VUELO se recibiría solo aproximadamente un 25%; así las cosas, será un solo concesionario que desarrollará las obras y administrará el lado aire y tierra del aeropuerto Internacional Eldorado.

INFORME DE GESTIÓN

ODINSA radica ante la ANI el 28 de octubre de 2024 la factibilidad conteniendo los dos proyectos EDMAX y CAMPO DE VUELO para la evaluación jurídica y técnica a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, proyecto que a la fecha se encuentra en evaluación.

Que la Agencia y el originador busquen nuevas alternativas de financiación o recuperación de la inversión del originador toda que la Aerocivil ya le ha informado a la ANI en reuniones que no aprobará la nueva tasa de conexión que está proponiendo el originador dentro de su IP. No obstante, lo anterior, la Aerocivil le ha indicado a la ANI explorar nuevas tasas como por ejemplo tasas sociales aeroportuarias que apoyen el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria en regiones que requieran el fomento o modernización de sus aeropuertos o que permitan estas nuevas tasas la ejecución de obras sociales donde se localizan dichos aeropuertos que son el único medio de conectividad. Lo anterior redundará en un incremento de la competitividad y conexión de las regiones y una mejora en la calidad de vida de los usuarios de estos aeropuertos o de la población que es parte del territorio donde se emplazan estos aeropuertos.

La Agencia comprenda la postura de la Aerocivil que todas las obras viales que se están proponiendo en la iniciativa sean con cargo al 20% de la contraprestación que se genera en el aeropuerto como fruto de la explotación comercial de un concesionario, 20% que es transferido al distrito capital, pues, la ANI no ha comprendido que con los ingresos que se generen durante la vigencia del futuro contrato de concesión, el estado reconocerá todas las obras viales previstas en las unidades funcionales y que según el originador una vez las construyan deberán ser revertidas con anticipación a la Aerocivil y esta a su vez entregarlas al distrito a título gratuito para su mantenimiento y operación, es decir, la Agencia debe entender que con los ingresos que está cediendo la Aerocivil al futuro concesionario se le reconocerán las obras viales que se aprueben en la IP y que se deberán ejecutar en el contrato de concesión, vías que por demás le corresponden al distrito capital. Entre las vías que se proponen construir dentro de un contrato de concesión aeroportuario bajo el esquema APP está la extensión de la calle 63 y la construcción de los carriles de Transmilenio.

PROBLEMÁTICA: La Aerocivil ha cuestionado a través de la Dirección de Concesiones Aeroportuarias los proyectos que tiene contemplada esta IP EDMAX como son las rehabilitaciones y prolongaciones de vías como la calle 63 (Jose Celestino Mutis), como el desarrollo de Transmilenio por la Calle 26; obras que la Alcaldía Mayor de Bogotá puede desarrollar con recursos propios y recursos del 20% que recibe de la contraprestación de la Concesión del aeropuerto Eldorado.

Hasta la fecha no se ha llegado a un acuerdo con el originador de la IP EDMAX ni con la ANI, en el recibo de la totalidad de la Licencia Ambiental ya que dentro del proyecto presentado sería parcial, está pendiente de revisión por parte de la ANI y Aerocivil.

Así mismo, en reuniones sostenidas con la ANI y la Aerocivil, se ha manifestado por parte de la Aeronáutica la no aprobación de la nueva tasa de conexión que está proponiendo el originador.

A continuación, se muestra, figura de las obras que realizara la IP EDMAX donde ya incluye las que realizaría la IP CAMPO DE VUELO.

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 61. Esquema intervenciones IP ED MAX



(Fuente ANI Estructuración)

10.35. AYUDAS VISUALES PARA CAT III Y CAT II

A través del contrato de mantenimiento de ayudas visuales del Aeropuerto El Dorado, se adelantaron acciones encaminadas a habilitar de manera consistente la categoría CAT III en este Aeropuerto desde el punto de vista de ayudas visuales. En este proceso se realizó la revisión y atenciones de novedades, remplazo y mantenimiento de elementos y luminarias, acometidas, reguladores y todos los elementos que hacen parte del sistema de ayudas visuales.

No obstante, como parte de la evaluación realizada, se identificó un reporte de alerta generado por el Sistema de Monitoreo y Control el cual no era consistente con lo identificado en terreno.

Así las cosas, se consideró necesario acudir al fabricante del Sistema de Monitoreo y Control con el fin de verificar la razón de la alerta inconsistente y realizar los ajustes necesarios. Durante la prueba remota con el fabricante se realizó la reconfiguración del Sistema separando el reporte de alertas de las dos pistas. Con lo cual, se pudo verificar que desde el punto de vista de ayudas visuales la pista norte quedó funcional en categoría CAT III sin inconsistencias, y podrá ser habilitada en CAT III una vez se rehabilite el ILS afectado por daño de una aeronave.

Puesto que, para la pista Sur, el Sistema de Monitoreo y Control sigue presentando una alerta inconsistente con lo observado en terreno, se solicitó al actual contratista de mantenimiento de ayudas visuales el diagnóstico integral del Sistema de Monitoreo y

INFORME DE GESTIÓN

Control con el fin que se dé solución definitiva a la situación presentada y la pista sur pueda ser habilitada también en CAT III.

A la fecha, dicho diagnóstico ya fue solicitado se está pendiente de la cotización correspondiente para verificar y poder darle aval al mismo.

Adicionalmente, con el fin de garantizar la CAT III del Aeropuerto El Dorado, durante el 2024 se estructuró y evaluó el proyecto SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE LUCES DE APROXIMACIÓN PARA EL AEROPUERTO EL DORADO PISTA 14L Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS, este proyecto ya se encuentra adjudicado y permitirá el mejoramiento del sistema ALS del Aeropuerto El Dorado.

10.36. CÚCUTA

El proyecto de mantenimiento lado aire y lado tierra del aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta ejecutado durante el periodo comprendido entre mayo de 2023 y noviembre de 2024 logró mantener en condiciones adecuadas la infraestructura lado aire y lado tierra a cargo de la Aerocivil.

Las intervenciones desarrolladas fueron las siguientes: mantenimiento de las dos pistas 16-34 y 03-21, franjas de seguridad, drenajes, sistemas eléctricos e instalaciones administrativas aeronáuticas, ajustando la infraestructura a los reglamentos aeronáuticos de Colombia, principalmente en lo referente a la señalización de la pista 03-21.

Retos: En la actualidad la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias cuenta con los estudios y diseños para llevar a cabo el proceso de contratación de las obras para la rehabilitación, ayudas visuales y franjas de seguridad de la pista 03-2, intervenciones que permitirán garantizar la operación continua en los próximos 20 años de esta infraestructura.

En el transcurso del año 2025 se requiere instalar las luces PAPI en la pista 03 con el fin de implementar procedimientos operacionales de aproximación que permiten ampliar la capacidad operacional del aeropuerto.

De acuerdo con la disponibilidad presupuestal en el año en curso se requiere contratar el proyecto de nivelación de la pista 16, con el fin de habilitar la longitud total de la pista, que mejoren las condiciones operacionales del aeropuerto.

10.37. OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL CONTRATO 8000011OK-2008 "AIRPLAN"

Logro: Actualmente, la concesión de AIRPLAN alcanzó el 78% de los ingresos regulados esperados, esto conforme con lo regulado en el contrato de concesión imposibilita incorporar obras complementarias al contrato de concesión, por lo tanto, la Dirección de Concesiones ha fijado en sendas comunicaciones su postura de no modificar la cláusula del 75% de los ingresos esperados por lo que le ha solicitado a la ANI la exploración de otros vehículos, tales como las obras públicas en áreas concesionadas sin desafectar, en los casos concretos del aeropuerto internacional José María Córdova de Rionegro y el aeropuerto Los Garzones de Montería. La anterior postura no es compartida por la ANI.

Problemática: La ANI mantiene su postura de modificar el contrato de concesión y no está de acuerdo con las posturas de la Aerocivil. De mantener esta postura la Agencia se van a

INFORME DE GESTIÓN

comprometer o impactar en más de 2 billones de pesos que le corresponderían a la Nación como ingresos.

10.38. OLAYA HERRERA PREDIOS

De acuerdo con las mesas de trabajo sostenidas entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Instituto Nacional de Vías –INVIAS y la Aerocivil, se determinó que los predios del Aeropuerto Enrique Olaya Herrera, pertenecían al INVIAS, para lo cual, con el apoyo del entonces Jefe de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte se pidió a la entidad hermana del sector transporte, estudiar la posibilidad de realizar la transferencia a título gratuito a la Aerocivil del predio y áreas que conforman el Aeropuerto Enrique Olaya Herrera, petición que se materializó mediante escrito bajo el radicado 2025260000002296 Id: 1592489 de fecha 23 de enero de 2025, a la fecha el acto administrativo que autoriza la transferencia a la Entidad se encuentra en aprobación del Director General del INVIAS.

10.39. GESTION SOCIAL

Continuar con el fortalecimiento de la relación comunidad – aeropuerto, así como el reconocimiento de la infraestructura aeroportuaria como un escenario de articulación territorial, punto de encuentro y centro de oportunidades, además del principal lugar que permite la conectividad local, nacional e internacional.

Determinación o no la procedencia de consulta previa para las obras del proyecto "REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE DE CONTROL, CUARTEL DE BOMBEROS Y TERMINAL DEL AEROPUERTO FABIO ALBERTO LEÓN BENTLEY DE MITÚ, VAUPÉS", la determinación de procedencia podrá afectar el cronograma para la ejecución de las obras.

Para el "PROYECTO AMPLIACIÓN, MODERNIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ, SUCRE", se realizó recurso de reposición ante la determinación de procedencia de consulta previa ordenada por la ST-0250 de 28 de febrero de 2025, la determinación de procedencia podrá afectar el cronograma para la ejecución de las obras.

10.40. REGULARIZACIÓN DE LOS SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

Continuar con el análisis y el diagnóstico de las funciones de la Dirección de Operaciones a la Navegación Aérea y sus grupos, frente a los compromisos operacionales, capacitación, competencia lingüística y certificado aeromédico, asegurando los recursos financieros humanos y técnicos para poder lograr un mejoramiento en el rezago que se vienen presentando, para tal efecto deben continuar concurriendo las diferentes áreas responsables como son: el CEA, Dirección de Gestión Humana, la Oficina Asesora de Planeación, Dirección de Operaciones a la Navegación Aérea y la Secretaría de Servicios a la Navegación

INFORME DE GESTIÓN

Aérea para garantizar que esta regularización se lleve a cabo. Ver tablero de control anexo.

Los grupos de la Dirección de Operaciones a la Navegación Aérea deben continuar caracterizando las funciones operacionales y permitir que el control de tránsito aéreo cuente con todos y cada uno de los recursos necesarios para una gestión adecuada. La secretaría de servicios a la navegación aérea debe dar la facilidad consistente en garantizar que las funciones para ello estén claramente definidas y las necesidades satisfechas.

10.41. MANTENIBILIDAD DEL CENTRO DE CONTROL BOGOTÁ:

El Sistema de Gestión de Tráfico Aéreo de la FIR Bogotá, adquirido por la entidad en el año 2013 requiere para su correcto funcionamiento una mantenibilidad y actualización de hardware y software con el fin de modernizar su infraestructura tecnológica.

La renovación de hardware se refiere específicamente a servidores y estaciones de trabajo, mientras que la actualización de la versión del Software está orientada al Sistema ATM Operacional y del Sistema ATM de Simulación. Esta actualización se implementará en el Centro de Control de Área, Terminal y Aproximación de El Dorado, la Torre de Control de El Dorado con A-SMGCS Level 1, Level-2 y TEFS, así como en torres y aproximaciones remotas (APP).

Con esto se garantizará, entre otras cosas, la operación ininterrumpida de las operaciones aéreas en la FIR Bogotá que incluye el Aeropuerto el Dorado, con el fin de poder sostener la capacidad de 1000 operaciones diarias a cargo de este aeropuerto.

Adicionalmente, la actualización permitirá integrar las capacidades técnicas de los sensores que hacen parte del proyecto de fortalecimiento de la vigilancia aeronáutica implementada desde 2023.

10.42. AVIÓN SINIESTRADO

Continuar con el trámite de reclamación a la aseguradora HDI con ocasión del incidente presentado por el avión Cessna Caravan@ C208 con matrícula HK3200G de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el día 31 de julio de 2024 en el corregimiento de Cupica, Chocó.

A la fecha, se está tramitando el pago del anticipo al taller autorizado por el fabricante de la aeronave por concepto de recuperación y traslado desde Cupica hasta las instalaciones del Taller. Es necesario continuar con las actividades correspondientes a diagnóstico de la estructura de la aeronave para determinar si es posible recuperarla o se debe dar como pérdida total.

Esta actividad es liderada por el grupo de seguros de la Dirección Administrativa en acompañamiento de la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea.

INFORME DE GESTIÓN

10.43. ILS PISTA NORTE 14 L

Teniendo en cuenta que el pasado 10 de noviembre de 2024, el sistema ILS CAT III, quedó fuera de servicio debido al impacto sufrido en el sistema de Antenas del localizador (LOC), durante la fase de decolaje de una aeronave tipo Boeing 727-227(AF), matrícula HK-5216, al servicio de la Empresa de carga AEROSUCRE S.A. la cual, con el tren principal y al parecer, con la parte posterior del motor 2, golpeó las antenas, la unidad de distribución de antenas y la unidad de Recombinación de monitoreo de señal. De este impacto se deriva la destrucción total de las antenas centrales, las cuales forman parte de un sistema de 34 elementos, su cableado y tarjetas de monitoreo.

Con ocasión de ello, se encuentra en reclamación del siniestro ante la compañía de seguros, quienes realizaron visita técnica al lugar del siniestro, con el ajustador, el día 21 de noviembre de 2024 y adelantaron las respectivas mesas técnicas con el fabricante a quien se solicitó cotización de los elementos dañados - firma fabricante del sistema INTELSCAN de Canadá ILS 14L pista sur.

Debido a que los daños fueron mayores y los tiempos de respuesta para fabricar los elementos afectados son considerables, se evaluó técnicamente la viabilidad de implementar un sistema de antenas para habilitar un sistema de aterrizaje por instrumentos en Categoría I de manera provisional para reducir el impacto en la operación aérea del Aeropuerto El Dorado, entre tanto se adelanta la reposición completa del sistema para garantizar la Categoría III.

En virtud de lo anterior se debe continuar con el proceso ante la aseguradora para lograr la reposición de la antena y para tal efecto se debe suscribir la documentación necesaria que permitirá adelantar la intervención inmediata en la primera fase para recuperar la categoría I y continuar con la siguiente fase que permitirá obtener la categoría III.

10.44. OPERATIVIDAD AERONAVE KING - MOTORES EXCHANGE

El Grupo Misiones Aéreas Especiales de la Secretaría de Servicio a la Navegación Aérea (SSNA), cuenta con la aeronave King B200, con matrícula HK3554G, que cuenta con una consola (avión laboratorio) con la cual se realizan las actividades de inspección y certificación de ayudas a la navegación aérea.

En ese sentido, para lograr dar cumplimiento a estas actividades, el avión laboratorio debe encontrarse al día en actividades de mantenimiento. De acuerdo con ello, además de las actividades rutinarias, durante el segundo semestre de la presente vigencia es necesario proceder con la remoción de los motores de la aeronave, por cuanto su Tiempo entre Overhaul (TBO) de 3600 horas se encuentran próximas a vencer, de conformidad con el manual de mantenimiento del fabricante, el cual se estima cumplirse en el segundo semestre del año 2025.

Por lo anterior, el proyecto contempla las actividades de adquisición, instalación y puesta en servicio de dos motores (LH y RH) PT6A-52 Pratt & Whitney.

INFORME DE GESTIÓN

Estas actividades, en concordancia con lo establecido en los RAC 4, 21, 43, 39, 91 y 145 deben ser ejecutados por una organización de mantenimiento aprobada – OMA de forma externa, dado que la Entidad no dispone de la capacidad técnica especializada tal como herramientas y equipos, personal licenciado entrenado y calificado ni la infraestructura adecuada.

10.45. IDEAM

Con ocasión del fallo de segunda instancia proferido por el Consejo de Estado el 30 de noviembre de 2023 dentro del proceso de reparación directa radicado bajo el número 25000-23-26-000-2010-00337-01 (54715), en donde se resolvió:

"PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE a la Aerocivil por la omisión administrativa de disponer y asignar los recursos para cubrir el costo de los servicios meteorológicos prestados por el IDEAM, en los términos expuestos en la parte considerativa de esta Sentencia.

SEGUNDO: CONDENAR a la Aerocivil a pagar al IDEAM los perjuicios patrimoniales, de conformidad con la condena genérica establecida y las bases referidas en la parte considerativa de esta Sentencia, con arreglo a las cuales se deberá efectuar la liquidación incidental.

TERCERO: ORDENAR a la Aerocivil que, en lo sucesivo, en coordinación con el IDEAM, disponga y asigne los recursos económicos, en cada vigencia presupuestal, destinados a cubrir el costo de los servicios meteorológicos que le son prestados por parte del IDEAM, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 33 del Decreto 1277 de 1994".

Aerocivil informó a IDEAM mediante la comunicación con ID 1196934 la Aerocivil, que prescindía de los servicios de Meteorología Aeronáutica de apoyo teniendo en cuenta que su calidad de Autoridad Meteorológica Aeronáutica de Colombia conforme se establece en el RAC 203 y en la AIP Gen. 1.1.

En ese sentido y teniendo en cuenta que dentro de las funciones otorgadas por el Decreto 1294 de 2021 a la Secretaría de Servicios a la Navegación Aérea, como proveedor de servicios, se encuentra la “Gestión de la Información Meteorológica Aeronáutica”, se procedió a realizar las siguientes actividades que permitieran asumir los productos suministrados por el IDEAM:

- Evaluación y Diagnóstico de la infraestructura tecnológica de meteorología aeronáutica.
- Verificación de la conectividad de los AWOS con el CNAP.
- Emisión del METAR de forma automática. Es de precisar que esta actividad venía siendo entregada por el personal del IDEAM, sin embargo, con la automatización del informe desde el AWOS, solo se complementa con la observación desde la Torre de Control.
- Fortalecimiento del Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica mediante la vinculación de 7 personas.
- Capacitaciones al personal del Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica.

INFORME DE GESTIÓN

De suerte que luego de sendas mesas de trabajo, finalmente en el día 28 de febrero de 2025 se realizó la primera mesa de trabajo técnica entre Aerocivil e IDEAM, donde se concluyó, entre otras cosas, que:

- La Aerocivil asumiría los productos aeronáuticos METAR y SPECI desde el primero (1) de marzo de 2025, para lo cual, Aerocivil notificaría a la OACI.
- Por solicitud del IDEAM, dicho Instituto continuaría suministrando el pronóstico aeronáutico en los aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Barranquilla y Cali únicamente hasta el 31 de marzo de 2025.

En virtud de lo anterior, desde el 1 de marzo de 2025, la Aerocivil viene suministrando directamente los productos aeronáuticos METAR y SPECI, sin contratiempos, según reportes enviados por el Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica, por lo que en aras a continuar con un reporte positivo y ante la inminencia en la realización de actividades de pronóstico desde el mes de abril, resulta necesario continuar realizando las siguientes actividades:

- Continuar con las mesas técnicas entre IDEAM y Aerocivil para lograr una transición adecuada y eficiente.
- Acompañamiento por parte del Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica al personal AIS COM y GTA encargado de los productos METAR y SPECI, donde sea necesario.
- Monitoreo del correcto funcionamiento de la infraestructura meteorológica, en especial a los sistemas AWOS.
- Ejecución del contrato de repuestos equipos marca Vaisala (sensórica del sistema AWOS)
- Capacitaciones recurrentes al personal MET.
- Identificación de las necesidades de personal del Grupo de Gestión de Meteorología Aeronáutica para su fortalecimiento.

10.46. CONECTIVIDAD

10.46.1. Rutas nuevas

Continuar con el proceso de reconocimiento del AOCR, de la Aerolínea QATAR para conceder la autorización como explotador extranjero en rutas internacionales así:

- DOHA-BOGOTA-CARACAS-DOHA.

De igual manera, propender por articular la conectividad de pasajeros con el continente africano, así como con Egipto, China y Australia. En cuanto a la conectividad con Venezuela, se recomienda propiciar espacios de conversación con la autoridad de aviación civil INAC, para discutir conjuntamente el proceso de reactivación de la conectividad aérea, fundamentado en los principios de reciprocidad y equilibrio, y expresar el interés de varios operadores colombianos en incrementar la conectividad aérea, tanto en las rutas actualmente operativas como en nuevos destinos.

INFORME DE GESTIÓN

10.46.2. Acuerdos Bilaterales y Multilaterales

Continuar con el proceso para suscribir nuevo acuerdo de servicios aéreos con la UNIÓN EUROPEA (UE), que posibilitará la conectividad internacional con los 27 países que conforman la UE.

Continuar las gestiones de los acuerdos que generan marcos jurídicos para la facilitación de las operaciones aéreas, con los siguientes estados:

- Argentina, Trinidad y Tobago, Curazao, Estados Unidos, Etiopía, Suiza.

10.47. SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

10.47.1. Participación de Aerocivil en Reuniones de alto nivel con OACI u otros organismos internacionales

Continuar la participación y presencia permanente en el *Grupo Regional de Seguridad Operacional Panamericano (RASG-PA)* y sus grupos técnicos internos, para continuar fortaleciendo la Seguridad Operacional en el país y seguir proyectando a la Aerocivil y a Colombia como un Estado referente, en términos de Seguridad Operacional, en la región.

Continuar participando en todos los eventos que genera la *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*, en los que sea invitada Colombia y en los que se pueda continuar presentando los buenos resultados del sector de Aviación Civil en Colombia, aportando al desarrollo de la Aviación Civil mundial.

10.48. RAC 5 - ACTIVIDADES DE AERONÁUTICA CIVIL SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES

Continuar con el proyecto de modificación para que las empresas de servicios aerocomerciales con aviación no tripulada puedan presentar sus proyectos sin necesidad de ir a Audiencia Pública, se encuentra en estado de revisión.

10.49. PROCESOS DE CERTIFICACIÓN Y ARMONIZACIÓN DE LA NORMATIVIDAD

Continuar con los procesos de actualización y certificación en la armonización de las diferentes normas RAC que se encuentran en transición, hasta completar el 100% de la reglamentación de la Industria en la Aviación Civil en Colombia.

Desarrollar la Normativa para la nueva generación de aeronaves y sus usos como lo es el UAM (Urban Air Mobility), para el transporte de carga y pasajeros dentro de las ciudades, el RAM (Rural Air Mobility), para el transporte de pasajeros y carga entre zonas rurales cercanas a las ciudades hacia estas y por último el AAM (Advance Air Mobility), para la integración del UAM y el RAM.

INFORME DE GESTIÓN

10.50. PROCESO DE CERTIFICACIÓN EN LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Continuar con el proceso de certificación de los aeropuertos internacionales de El Dorado, Rionegro, Leticia, Santa Marta, Armenia, San Andres y Yopal, este último fue actualizado como aeropuerto internacional en el año 2024.

10.50.1. Certificación de Proveedores ANSP

Continuar con la estructuración de la primera versión de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) para la certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), específicamente el proveedor IFPDS, documento que se encuentra con un avance del 80%, el cual se está trabajando con el acompañamiento de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA).

10.51. PREPARACIÓN PARA ASISTENCIA TÉCNICA Y/O AUDITORÍAS DE OACI USOAP Y USAP

Se deben mantener las gestiones para asegurar el recurso humano técnico, tecnológico y financiero que atiende a las auditorías y contribuye al desarrollo de los planes de acción derivados del resultado de estas.

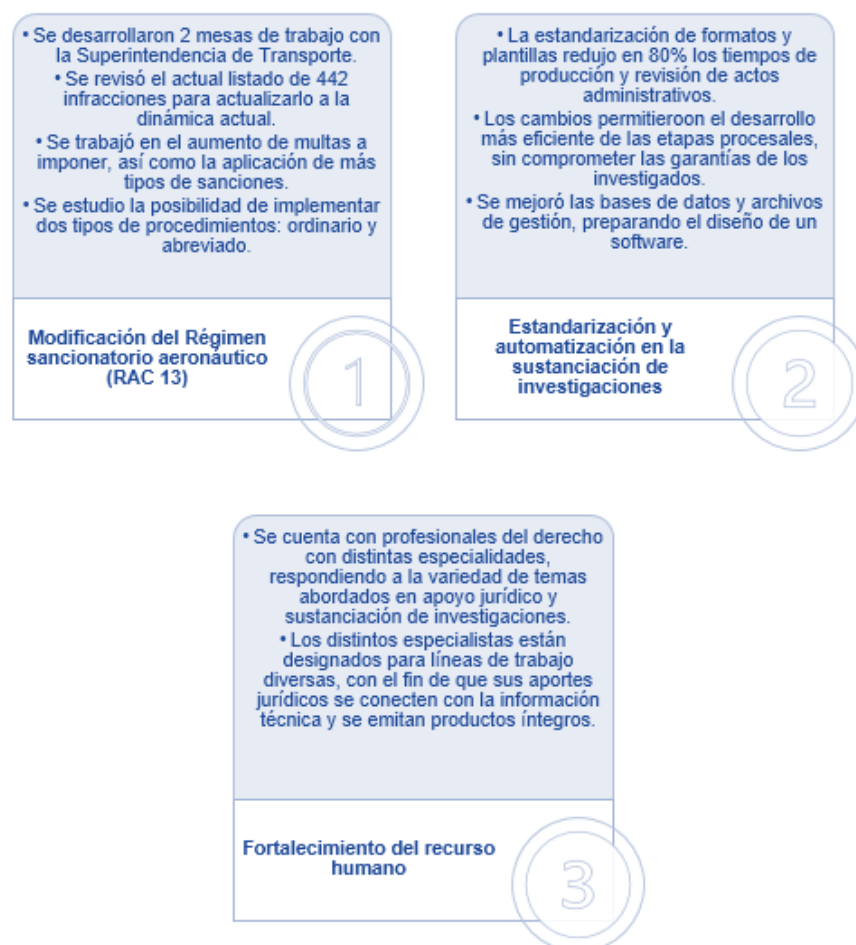
Así mismo, se sugiere continuar la preparación de la Autoridad Aeronáutica para la presentación de Auditorías programadas por OACI. Tales auditorías involucran la aplicación de preguntas de protocolo en el marco de lo que OACI denomina el CMA (Continuous Monitoring Approach) tanto en las temáticas de Seguridad Operacional (que abarcan 17 anexos de la OACI) como en temáticas de Seguridad de Aviación Civil (que abarca 2 Anexos de OACI). Esta preparación involucra no solo el área misional enmarcada en la Secretaría de Autoridad sino componentes orgánicos de Aerocivil tales como Gestión Humana tanto en la capacidad de contar con personal idóneo, como en su capacidad de mantenerlo bajo programas de entrenamiento adecuadamente aplicados.

10.52. FORTALECIMIENTO EN LA FACULTAD SANCIONATORIA

Continuar con las actividades de fortalecimiento en la investigación y sanción a las infracciones de la siguiente manera:

INFORME DE GESTIÓN

Gráfico 62. Fortalecimiento en la facultad sancionatoria



Fuente: Secretaría de Autoridad Aeronáutica

10.53. TRANSFORMACIÓN DIGITAL DE LA SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

Se exhorta continuar con el proyecto de “Implementación de una solución tecnológica para apoyar procesos propios de la gestión de la Autoridad Aeronáutica, con la OACI” a través de mecanismos de asistencia técnica.

10.54. OPERACIÓN DE ANFIBIOS

- Continuar trabajando con la Dirección General Marítima -DIMAR, el Grupo de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, con el fin de adelantar gestiones para realizar pruebas piloto de acuatizaje en la Ciénaga de Ayapel (Córdoba).
- Continuar proyectando un reglamento para el diseño y operación de aeródromos y mantener las reuniones con las autoridades involucradas en el proyecto.
- Gestionar la actualización del permiso de operación del aeródromo del Cebruno, que fungirá como aeródromo alternativo para el vuelo de prueba.

INFORME DE GESTIÓN

10.55. CONVENIO MARCO DE COOPERACIÓN CON LA FUERZA AEROESPACIAL COLOMBIANA

- Se recomienda continuar firmemente con las gestiones que permitan, bajo el Convenio Marco de Cooperación con la Fuerza Aeroespacial Colombiana, generar los 2 convenios derivados que se han venido trabajando desde la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, así:
- Convenio de Reconocimiento y Cooperación entre las 2 entidades como autoridades aeronáuticas: la Secretaría de Autoridad Aeronáutica y la Oficina de Autoridad Aeronáutica para la Aviación de Estado. Lograr ese acuerdo fomentaría de manera muy importante el desarrollo de la aviación y del sector productivo de la Aviación en Colombia, al permitir actividades como la convalidación de certificados tipo y/o de certificados para productos aeronáuticos generados por empresas colombianas, que puedan ser utilizados tanto en la Aviación de Estado como en la Aviación Civil del país.
- Convenio de Cooperación y trabajo mutuo en el fortalecimiento de la medicina aeroespacial en Colombia, desarrollado a través del Grupo de Medicina Aeronáutica de la Secretaría de Autoridad y de la Dirección de Medicina Aeroespacial de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

Estos convenios derivados fortalecerán las capacidades, el desarrollo y el impulso del sector aeronáutico nacional, para continuar colocándonos como referentes en la región y en el mundo.

10.56. PLAN DE NAVEGACIÓN AÉREA PARA COLOMBIA – PNACOL – VERSIÓN 10

Mantener el proceso de actualización de las actividades que definen los lineamientos para la evolución de la navegación aérea, a partir de ambiciones estratégicas, orientadas a satisfacer la demanda del sector, fomentando la implementación de mejoras en lo concerniente a la navegación aérea, los procedimientos operativos y en infraestructuras aeronáuticas con el fin de generar una aviación más eficiente, sostenible y segura, disponiendo de soluciones óptimas, evolucionando en respuesta a nuevas tecnologías, entornos operacionales diferentes, nuevos actores y crecientes volúmenes de la demanda de tráfico aéreo.

Los avances efectuados en este documento han tenido el soporte de expertos de EASA, quienes han sido una importante guía en la actualización que el PNACOL amerita. La recomendación principal para la actualización del Plan de Navegación Aérea es redireccionar su construcción y actualización desde la Oficina de Gestión de Proyectos y la secretaria de Servicios a la Navegación Aérea.

Nota: Los volúmenes II y III de PNACOL deberán ser concertados entre Autoridad y proveedores de servicios, y han de ser generados documentalmente por estos últimos.

INFORME DE GESTIÓN

10.57. MANUAL DE INTERVENTORÍA

El proyecto de Manual de Supervisión e Interventoría actualizado a las necesidades de la Entidad fue sometido a consideración de las distintas áreas de la Entidad y se encuentra debidamente revisado y consolidado para aprobación definitiva y expedición de este.

En dicho manual se establecen de manera expresa todas las funciones de los supervisores e interventores que facilitará y garantizará la debida vigilancia y control sobre la ejecución contractual.

10.58. TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En 2025 se cuenta con un plan en el cual se ha planteado la transformación digital corporativa y aeroportuaria.

Objetivos Específicos para 2025:

1. Implementar la plataforma de gestión de datos: Asegurar que la plataforma esté completamente operativa y optimizada para mejorar la toma de decisiones basada en datos por parte de las áreas que lo requieran.
2. Lanzar la nueva sede electrónica: Facilitar el acceso a servicios digitales para los ciudadanos, incluyendo un chatbot entrenado por IA para asistencia.
3. Reestructurar y entregar la nueva intranet: Mejorar la comunicación interna y la eficiencia operativa con una intranet moderna y funcional.
4. Fortalecer la arquitectura empresarial: Continuar desarrollando y afinando la arquitectura empresarial para soportar los servicios aeroportuarios de manera ágil y segura.
5. Fomentar la adopción de IA: Implementar talleres y programas de capacitación para que los funcionarios adopten y utilicen herramientas de IA en sus labores diarias.
6. Mejorar la experiencia del pasajero: Desarrollar e implementar soluciones tecnológicas que optimicen la experiencia de los viajeros en los aeropuertos.
7. Diagnosticar tecnológicamente los sistemas de información Financiero, de talento Humano y de gestión administrativa de órdenes.
8. Implementar un Laboratorio de Innovación tecnológica para la Transformación Digital Aeroportuaria
9. Implementar un aeropuerto inteligente en el país
10. Continuar liderando eventos clave como TASADAY para intercambiar conocimientos y fortalecer alianzas con proveedores internacionales, un evento clave organizado por la Secretaría de Tecnologías de la Información de la Aeronáutica Civil de Colombia, que reunió a proveedores internacionales para compartir sus casos de uso aplicados a los servicios aeroportuarios. Este evento, realizado en las instalaciones del CEA en Bogotá, fue una excelente oportunidad

INFORME DE GESTIÓN

para conectar con más de 200 asistentes, 20 proveedores y conocer de cerca 30 casos de uso en áreas clave como conectividad, seguridad, experiencia de los viajeros y operaciones aeroportuarias.

10.59. RECOMENDACIONES PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL CEA

El Centro de Estudios Aeronáuticos - CEA en sus dimensiones de gestión de la educación aeronáutica cuenta con una tradición académica de 56 años en Colombia, afianzando anualmente su oferta académica al servicio de la Aerocivil y del Sector Aéreo del país y de la Región. En la coyuntura actual de crecimiento de las operaciones aéreas y de la dinámica de las proyecciones del Programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación que promueve la OACI, es importante incentivar un proceso transformacional del CEA que considere, entre otros, los siguientes frentes de acción:

1. Actualización de programas de instrucción de áreas del conocimiento de servicios de navegación aérea y servicios aeroportuarios
2. Actualización y generación de planes de estudio de la oferta académica del CEA de acuerdo con lineamientos normativos y nuevos conceptos operacionales, en las dimensiones del CEA como Centro de Instrucción de Aviación Civil y miembro del Programa Trainair Plus de OACI
3. Ampliación de la Oferta de Educación Superior del CEA en pregrado y postgrado para afianzar la profesionalización del Talento humano del Sector del Transporte Aéreo de acuerdo con las brechas de capital humano y el catálogo de cualificaciones del Sector de Aviación Civil
4. Continuidad del proyecto de ampliación de la planta física del CEA, en coherencia con el incremento de la cobertura de estudiantes a nivel de educación formal en educación superior y de educación informal en programas de educación aeronáutica, así como la regularidad de los proyectos de mantenimiento de la infraestructura.
5. Renovación tecnológica de los espacios y ambientes de aprendizaje del CEA, actualizando los equipos de cómputo de las salas de educación con mediación virtual, las pantallas interactivas de las aulas, laboratorios y simuladores y la implementación de aulas inteligentes, así como el mejoramiento de la infraestructura tecnológica del Auditorio.
6. Renovación del Centro de Documentación Leonardo Davinci, migrando a un proceso de biblioteca digital en conectividad con redes de conocimiento aeronáutico nacionales e internacionales y acceso en línea a documentos técnicos y bases de datos científicas.
7. Fortalecimiento de los laboratorios de prácticas de seguridad de la aviación civil AVSEC – ASTC, que, en su dimensión de centro de instrucción internacional certificado por OACI, capacita anualmente en promedio 7 mil personas, implementando nuevas tecnologías y simuladores virtuales.
8. Consolidación del Proyecto de Estudios, Diseños y Construcción del Centro de Entrenamiento de Bomberos Aeronáuticos para fortalecer las prácticas del personal del servicio de salvamento y extinción de incendios, para afianzar la dimensión del CEA como el único Centro de Formación para la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescate en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos y demás calamidades conexas

INFORME DE GESTIÓN

propias del Sector Aeronáutico, reconocido por la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia.

9. Implementación del Programa de Descentralización Académica del CEA, a partir de la Estrategia CEA – REGION, logrando hacer presencia permanente en algunas Regiones con Sedes visibles del Centro de Estudios y presencia itinerante en otros lugares de la geografía nacional, como complemento a los programas de proyección social institucional, que permitan atraer a los programas académicos ofertados por el CEA, personal de todas las latitudes para afianzar la inclusión académica de comunidades menos favorecidas que puedan posteriormente retornar a sus regiones a apoyar la gestión de servicios aeronáuticos y aeroportuarios en sus entornos nativos.
10. Reapertura del Restaurante del CEA con una oferta buena gastronómica y nutricional para beneficio de la comunidad académica
11. Fortalecimiento del programa de Bienestar Universitario del CEA para propender por la captación, retención y permanencia estudiantil.
12. Ampliar y afianzar la producción científica del Grupo de Investigación Aeronáutica - GINA de acuerdo con proyectos de investigación e innovación, a fin de ascender de categoría de acuerdo con la clasificación y criterios establecidos por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, a partir de la generación publicaciones científicas y participación en redes de conocimiento
1. Consolidar el Proyecto de creación del Centro de Pensamiento del Sector Aeronáutico, como motor de reflexión, construcción y gestión del conocimiento en todas las especialidades de la aviación civil.
2. Fortalecer el proceso de gestión de conocimiento aeronáutico en aplicación de la política institucional de la Aerocivil, a través de la captura de conocimiento tácito y explícito y la estructuración de la biblioteca corporativa digital para la preservación del capital intelectual.
3. En la misma línea de los procesos de automatización de la educación, es importante consolidar el proceso de simulaciones virtuales que permitan apalancar en las nuevas tecnologías los procesos de transferencia del conocimiento con estrategias remotas, las cuales permitirán la permanencia del personal aeronáutico en sus bases de operación y además contribuirán a las políticas de austeridad del gasto reduciendo los costos de movilidad a procesos de modalidad presencial.

10.60. CONVENIO CON LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS IBEROAMERICANOS PARA EL DESARROLLO, LA CIENCIA Y LA CULTURA –OEI-

De acuerdo con las necesidades institucionales para la regularización y automatización del proceso de planeación, seguimiento y registro y control académico, se hace relevante continuar con la estrategia de la conciliación para lograr un acuerdo que permita dar solución con la entrega por parte de la Organización de Estados Iberoamericanos para el Desarrollo, la Ciencia y la Cultura –OEI- de la solución tecnológica para la implementación en el CEA de un sistema de información académico, que fue pactado entre las dos organizaciones Aerocivil / OEI a través del Convenio de Cooperación Internacional No. 21001269 H3 de 2021.

Durante el 27 de diciembre de 2021 y el 22 de septiembre de 2022 se desarrolló el acuerdo de cooperación internacional suscrito entre la OEI y el CEA, con el objeto de: *“aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros entre la [Aerocivil] UAEAC y la OEI, para*

INFORME DE GESTIÓN

obtener, implementar y lograr asistencia tecnológica mediante plataforma SIA modalidad SAAS infraestructura cloud para fortalecer el [Centro de Estudios Aeronáuticos] CEA (VF)".

La plataforma SIA modalidad SAAS infraestructura cloud constituye la herramienta esencial para lograr el objeto de la cooperación internacional. No obstante, luego de múltiples esfuerzos efectuados durante el plazo de ejecución del convenio y el año 2023, no se logró que funcionara con las consecuentes afectaciones sufridas por el CEA como institución de educación superior y centro de instrucción, derivadas de la inoperatividad técnica y funcional de la plataforma ya citada, por lo que se solicitó acompañamiento jurídico al Ministerio de Relaciones Exteriores, así como a las Secretarías Jurídica y de Transparencia de la Presidencia de la República, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Ante la conclusión de que no era viable operar la citada plataforma después de varias reuniones con la OEI en marzo de 2024 se concretó una fórmula de arreglo directo a través una transacción, en virtud de la cual la OEI proveería al CEA la plataforma Universitas XXI durante 3 años, para el logro del objeto del proyecto de Cooperación Internacional mencionado.

A pesar de que desde esa fecha se trabajó en forma conjunta en la elaboración del documento contentivo del acuerdo, el día 4 de diciembre de 2024, la OEI efectuó una solicitud al CEA para que el acta de liquidación y transacción fuera sea ajustada conforme a la decisión del CEA, eligiendo una de las dos alternativas propuestas por la OEI otorgando un plazo hasta el 11 diciembre de 2024. Posteriormente y al no estar de acuerdo con el incremento de los costos asociados al servicio, debido al ajuste por IPC la OEI manifestó que *"no es posible proceder con la firma del acuerdo en los términos inicialmente establecidos. En consecuencia, requerimos la liquidación del convenio por mutuo acuerdo, con el reembolso de los recursos que correspondan."*

Ante la comunicación infructuosa que desde ese momento ha intentado tener el CEA con la OEI para que se reconsidere la firma del documento de arreglo directo, sin que haya sido posible una respuesta al respecto, el 6 de febrero de 2025, la Dirección General de la Entidad remitió una solicitud al Ministerio de Relaciones Exteriores solicitando la mediación diplomática ante la Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI), con el fin de que se suscriba y ejecute el documento de arreglo directo que contiene los acuerdos alcanzados con la Secretaría Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA de la Aerocivil a lo largo del año 2024, dada la importancia de resolver las dificultades y lograr los objetivos propuestos en el proyecto de cooperación internacional que inició 27 de diciembre de 2021.

La solicitud en mención, a la fecha de este informe se encuentra aún en trámite en el Ministerio de Relaciones Exteriores a la espera de respuesta y el CEA continúa atento a la suscripción del acuerdo.

10.61. CONVENIO CON EL ICETEX

El Consejo Directivo del CEA, creado mediante el Decreto 1294 de 2021, es el máximo órgano de orientación del centro de instrucción. En sus sesiones se han planteado

INFORME DE GESTIÓN

preocupaciones relacionadas con el Convenio 2023-0889 entre el ICETEX y la Aerocivil, el cual establece que la Junta Administradora del Fondo tiene la responsabilidad de definir políticas y garantizar el uso adecuado de los recursos.

En este contexto, de acuerdo con la información presentada por los supervisores y el Secretario del CEA en el Consejo Directivo de dicho establecimiento educativo, y siguiendo instrucciones del mencionado cuerpo colegiado, se remitió a la Presidencia del ICETEX una solicitud para evaluar la viabilidad de una auditoría interna sobre el convenio, a través de la dependencia de control interno. Asimismo, se recomendó suspender cualquier actuación derivada de la Junta Administradora hasta que dicha auditoría finalice y se presente el informe correspondiente. También se requiere verificar que los supervisores del convenio hayan sido designados adecuadamente y que cumplan con las normas vigentes de supervisión. Finalmente, se solicitó identificar y reportar cualquier irregularidad detectada, haciendo especial énfasis en garantizar la selección objetiva de contratistas y la correcta ejecución y supervisión de los contratos derivados.

El propósito principal de estas acciones es asegurar la transparencia, el cumplimiento normativo y la adecuada ejecución del convenio.

En respuesta, el ICETEX, mediante comunicación del 10 de diciembre de 2024 (radicado 20246100880724-E 5289223), informó que el convenio interadministrativo No. 2023-0889 ha registrado una ejecución favorable, según lo evidencian los estados de cuenta mensuales y el informe de gestión del fondo. Posteriormente, el 19 de febrero de 2025, Aerocivil respondió solicitando mantener la suspensión exclusivamente sobre el último contrato derivado, en atención a las observaciones del Consejo Directivo del Centro de Estudios Aeronáuticos. Este consejo instó a la Junta Administradora y a los supervisores del convenio a ejercer una vigilancia rigurosa y detallada, incluyendo la verificación de la autenticidad de cada orden de pago. Actualmente, se está a la espera de una respuesta respecto a esta situación.

10.62. CONSTRUCCIÓN LADO AIRE DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ ETAPA I.

10.62.1. Liquidación del convenio Marco y derivado

En el Comité Fiduciario No. 60, celebrado el 30 de julio de 2024, Aerocivil presentó la Nota de Estudio No. 20, la cual fue aprobada por los miembros del Comité. En dicha sesión, se tomó la decisión de que la Asociación Aeropuerto del Café liderara el proceso de liquidación del Convenio Marco de Colaboración y Coordinación No. 19000958 H3 de 2019 y su Convenio Derivado, los cuales vencieron en julio de 2024. En cumplimiento de esta decisión del comité, Aerocivil adelantó los borradores de las actas de liquidación.

A la fecha, sigue pendiente que las entidades firmantes del convenio Marco y Derivado como son el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Gobernación de Caldas, las Alcaldías de Manizales y Palestina, los Institutos de Financiamiento Inficaldas e Infimanizales, y la Asociación Aeropuerto del Café, avancen en los trámites y procedimientos que les corresponden conforme a sus respectivas competencias.

Por su parte, la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte ha facilitado varias mesas de trabajo con el fin de solucionar los aspectos pendientes; sin embargo, hasta el momento no se ha logrado un resultado satisfactorio en el proceso de liquidación.

INFORME DE GESTIÓN

10.62.2. Cierre financiero del proyecto

Durante la vigencia 2024, el Gobierno Nacional avanzó de manera significativa en la obtención de los recursos necesarios para lograr el cierre financiero del proyecto "Construcción Lado Aire del Aeropuerto del Café – Etapa I, Palestina". A continuación, se detallan las principales autorizaciones obtenidas:

- Inscripción en el BPIN del nuevo proyecto de inversión "Construcción Lado Aire Aeropuerto del Café - Etapa I Palestina" (BPIN 202400000000215), con un horizonte de ejecución de 2024 a 2028.
- Aval fiscal otorgado en la sesión del 1 de octubre de 2024 del CONFIS.
- Declaratoria Estratégica del proyecto a través de CONPES 4140, del 18 de octubre de 2024.
- Autorización de vigencias futuras excepcionales para los años 2027 y 2028, otorgada en la sesión del 18 de diciembre de 2024 del CONFIS, por un valor de \$216.208.000.000 en términos constantes de 2024.
- Autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) para el traslado presupuestal de recursos propios de Aerocivil, por un total de \$53.951.340.466, mediante oficio fechado el 20 de diciembre de 2024.

Gracias a estos esfuerzos, se logró el cierre financiero del proyecto, que incluyó tanto los recursos del Tesoro Nacional del MHCP (quien por ley administra los recursos hasta tanto no se den las condiciones de pagos a terceros) constituidos como órdenes de pago con valor líquido cero, por la suma de \$139.481.896.528, así como la reserva presupuestal de 2023 por un valor de \$106.397.735.263, que se esperaba se constituiría en 2025 a orden de pago con valor líquido cero.

- **Constitución de orden de pago con valor líquido cero² con reserva 2023:** Los recursos correspondientes a la vigencia 2023 se encontraban en la reserva presupuestal de Aerocivil, con la expectativa de que, para la vigencia 2025, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) constituiría la orden de pago con valor líquido cero por un monto de **\$106.397.735.263**. Esta solicitud fue formalizada por la Ministra de Transporte mediante el oficio MT No. 20241201647391 del 31 de diciembre de 2024, solicitando la gestión del proceso correspondiente.

Con el radicado No. 2-2025-001793, fechado el 08 de enero de 2025, el Subdirector de Operaciones de la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del MHCP indicó que dicha constitución está sujeta a la disponibilidad de recursos en la Cuenta Única Nacional (CUN).

² Orden de Pago con Valor Líquido Cero que han venido aplicando las Entidades Ejecutoras del Presupuesto General de la Nación desde el año 2016 sobre las apropiaciones presupuestales destinadas a ser giradas a fiducias o encargos fiduciarios o patrimonios autónomos, o a las entidades con las que celebre convenios o contratos interadministrativos. Los miembros del CONFIS concluyeron que este procedimiento de manejo de liquidez optimiza el uso de los recursos de la Nación, pues permite la administración eficiente de los recursos del Presupuesto General de la Nación, al tiempo que respeta los compromisos presupuestales incluidos en las leyes anuales correspondientes, los contratos que celebran las entidades ejecutoras para la realización de sus proyectos y los compromisos adquiridos con los beneficiarios finales de dichos pagos (...)". INFORME TÉCNICO PAGOS CON VALOR LIQUIDO CERO. DIRECCIÓN GENERAL DE CRÉDITO PÚBLICO Y TESORO NACIONAL -SUBDIRECCIÓN DE OPERACIONES. DOCUMENTO D.G.C.P.T.N. No.01/2020 de Junio de 2020

INFORME DE GESTIÓN

- **Aplicación del Artículo 319 de la Ley 2294 de 2024 Decisión del Confis:** Mediante las Circulares Externas No. 01 y No. 02, ambas del 7 de enero de 2025, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público notificó que, conforme a lo dispuesto por el CONFIS en su sesión del 18 de diciembre de 2024, se determinó lo siguiente:

"Dar Aplicación del párrafo transitorio del artículo 319 de la Ley 2294 de 2023, sobre el reintegro de recursos de vigencias anteriores para que, una vez transcurridos dos años desde su traslado al Tesoro Nacional, no puedan ser utilizados por la entidad ordenadora. Si existen obligaciones pendientes de pago, se deberán utilizar los mecanismos contemplados en la normativa presupuestal vigente".

Los saldos de los recursos a los que se refiere el numeral 1 se encuentran detallados en la siguiente tabla"

Tabla 75. Determinación de aplicación del artículo 319 de la Ley 2294 de 2023

Entidad /Fondo/PA	2020	2021	2022		Total
Aeronáutica civil	39	0	100		139

Fuente: MHCP – Subdirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional

A pesar de que en la misma sesión del CONFIS del 18 de diciembre se autorizaron vigencias futuras excepcionales por \$216.208 millones para la construcción del lado aire del aeropuerto del Café Etapa I, la aplicación del párrafo transitorio del artículo 319 de la Ley 2294 de 2023 ha generado una desfinanciación del proyecto por un monto adicional de **\$139.481.896.558**.

- **Déficit generado y próximo paso:** En consecuencia, el proyecto presenta un déficit de **\$245.879.631.821**. Ante esta situación, se considera necesario convocar una reunión con el Ministro de Hacienda y Crédito Público con el fin de encontrar una solución presupuestal que permita viabilizar y recomponer la financiación del proyecto.
- **Recursos de la Región pendientes de girar al PA AEROCAFÉ:** Esta pendiente el giro de recursos 2023 por valor de **\$4.568.198.205** y autorización traslado de cuentas por pagar a Aportes de la Región **\$16.145.047.906**. Se recomienda que en el comité fiduciario se solicite informe de los trámites de la Región para realizar el giro y traslado de estos recursos al PA AEROCAFÉ.

10.62.3. Cesión de contrato de fiducia y extensión de su plazo contractual:

Se han adelantado las gestiones pertinentes para efectuar la cesión del Contrato de Fiducia Mercantil de Administración y Pagos con Fines de Garantía y Fuente de Pago No. 20000838 H3 de 2020 – P.A. AEROCAFÉ, en virtud de la decisión de la Fiduciaria Scotiabank Colpatría de no continuar con la gestión debido a cambios internos en su estructura.

Al cierre de la gestión, Fiduprevisora expresó su intención de aceptar la cesión del contrato, lo cual requiere la implementación de mesas de trabajo junto con la Unidad de Gestión del

INFORME DE GESTIÓN

Patrimonio Autónomo, en especial las Direcciones Administrativa y Financiera y Jurídica, con el fin de formalizar este hecho jurídico.

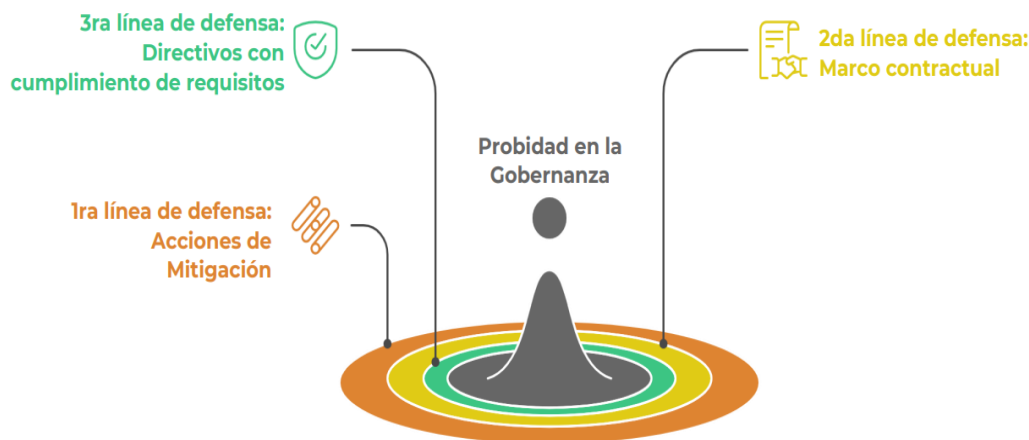
Cabe resaltar que el Contrato de Fiducia Mercantil fue prorrogado mediante el Otrosí No. 3 hasta el 31 de julio de 2025. En consecuencia, una vez concretada la cesión, se deberá proceder con la gestión para la ampliación del plazo del contrato de fiducia mercantil.

10.62.4. Instrucciones de medidas de mitigación de riesgos de corrupción al Patrimonio Autónomo Aerocafé

Con el fin de fortalecer los mecanismos de control y supervisión en el marco de la gestión fiduciaria, y la publicación del proceso contractual, en el SECOP I, PAUG-CA-01-2025, "Términos de referencia de la precalificación para la definición de la lista de precalificados que podrán participar en la convocatoria abierta para la selección del contratista que desarrollará las obras de construcción del lado aire del Aeropuerto del Café – Etapa 1"³, a continuación se exponen las medidas adoptadas, estructuradas en tres líneas de defensa.

Dichas medidas fueron formalmente comunicadas a los miembros del Comité Fiduciario No. 68 durante la sesión celebrada el 28 de febrero de 2025, y posteriormente fueron instruidas al Patrimonio Autónomo a través del oficio con ID 1622894, fechado el 4 de marzo de 2023.

Gráfico 63. Líneas de defensa del prevenir el riesgo de corrupción del proyecto



Fuente: Propia

³https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=25-4-14336921&g-recaptcha-response=03AFcWeA7BEY8P4dx6BVai0mHWTs7ZcxecBex6t2suoA1bJ-Drf8DpohkNly120u_dNorPjB_9ehRZqFleX7aplnhWWuVOs3pYsAFecPjdtZODA7VytduwPgmcjLgR0TB0IWXdPx2RK4uSr-XAhPKItfolFO8Yynr98NODgo5LeEDRuXm4l9l92-LvUCtpUPpc0Qdg7ATx2V7Eci9Azmvt7YCrUM0IlclYs-pFeAgDVLemXZqRHQtJn3kFqITuGWP5jqdeNDCGA_5eedpesJe5V6CeGwo1hcsPULXuz69l5shYp9uW_OKsOTV4QwY2aiyqmnl69Gdvfry7A_zGogwrmrdc1Zvgmk01eXWY0F4qxlZOIPuerWJJFNTG3eRdNOnUxs55uZJDxbnNpmk88fbdKhxnvzEMaFkCjA4DVXRSb6yF_msYHJzzeiNPkIZiSP2g9eHHTfP1LNTVSQMCHrIHU09n_CPlsZciKNanohhPTt7SQDf3q15RvF-aGnAiqNwsGDlr8rBbCZk1jj7c56mhcVLe_SkvwX97sJVSWqZMqY88aQeZON0yyliqti-uQNLKPONKCmIRUZdnL_YvJ1C7q4tsgSmlA1YMs0X3lcczAtXo86WZqXI34Vg-K0UJR4zCS7b1dujPeK9QQ0sb3iYgTjpUylTpLWXY6Pezilal2Xtq3loS2czBziwLej83sGc_hl_tvxcWmw4vCP6FKriV831UrnCnjt-OTKRGim3p-nVuJPaUOecEN2rqAunW0kBZbAurjuMMertWLS5VlrtchnpjrJYPdCspTIPr2f-LEag5e9DlefGvXRbQpXILFJ9x5UZUCAgB7vXzh3lqv75udd_qcHYQg16FmTi1R9G7zX_XRJq9l11Vx7MqxzLIZRi8PqjG39tWK15ae9Uhf8oWk3gkAS-icYligA1ygTt6Q07ZGio3xejU

INFORME DE GESTIÓN

Tabla 76. Medidas anticorrupción por adoptar por el Patrimonio Autónomo AEROCAFÉ.

Riesgo	Descripción	Recomendaciones
Riesgo de corrupción en la contratación	Posibilidad de irregularidades en la contratación debido a falta de controles y supervisión adecuada.	• Modificar el Manual de Contratación del Patrimonio Autónomo Aerocafé para fortalecer controles en la estructuración, selección y adjudicación. • Fortalecer instancias asesoras y decisorias, garantizando estructuras plurales y mecanismos de control en todas las etapas del proceso. • Solicitar observaciones a la fiduciaria para mejorar el manual con estándares fiduciarios y políticas de prevención de corrupción.
Riesgo de falta de control y supervisión	Posible insuficiencia de controles sobre la ejecución del proyecto, tanto en lo normativo como en lo operativo.	• Contratar una auditoría externa para evaluar la gestión del Patrimonio Autónomo, incluyendo: Cumplimiento normativo • Control de procesos precontractuales, contractuales y post-contractuales • Evaluación de controles internos y gestión de riesgos • Transparencia y rendición de cuentas • Adoptar un Programa de Transparencia y Ética Pública alineado con la Ley 2195 de 2022, que contemple: • Medidas de debida diligencia • Gestión de riesgos de lavado de activos y corrupción • Canales de denuncia • Estrategias de transparencia y acceso a la información • Registro de conflictos de interés y publicación de bienes y rentas • Establecer un procedimiento de reporte de denuncias con: ◦ Responsables claros ◦ Mecanismos de protección al denunciante ◦ Trámite adecuado de denuncias
Riesgo de falta de control en la ejecución contractual	Deficiencias en el seguimiento de la ejecución de contratos pueden resultar en incumplimiento de los términos y sobrecostos.	• Vincular organismos de control desde la función preventiva en los procesos de selección contractual. • Involucrar veedurías ciudadanas, informándolas y publicando invitaciones en la página web del Patrimonio Autónomo. • Actualizar la página web del Patrimonio Autónomo conforme a la Ley 1712 de 2014, asegurando la publicación de información clave en un plazo máximo de 3 meses.
Riesgo de corrupción en la administración y	La toma de decisiones puede estar influenciada por intereses	• Incluir cláusulas de probidad en los contratos laborales de directivos, con prohibiciones expresas sobre:

INFORME DE GESTIÓN

Riesgo	Descripción	Recomendaciones
toma de decisiones	personales, lo que afecta la transparencia y el uso adecuado de los recursos.	- o Recibir sobornos, regalos o incentivos económicos - o Divulgar información reservada - o Asistir a eventos patrocinados por terceros con intereses en la gestión - o Verificación de información bancaria por la Fiduciaria - o Publicación de declaración de bienes y rentas - o Registro y actualización periódica de conflictos de interés - o Pruebas de confiabilidad periódicas - Extender la cláusula de probidad a todos los contratistas y colaboradores de la Unidad de Gestión, con socialización previa de las medidas.

Las recomendaciones buscan **reforzar los mecanismos de control y supervisión, garantizar la transparencia** en la contratación y ejecución de recursos, y establecer **límites claros a los directivos y colaboradores** para evitar riesgos de corrupción.

Es necesario que las directivas de Aerocivil, el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público determinen el mecanismo para financiar los recursos faltantes, los cuales han generado un déficit en el cierre financiero.

Este déficit afecta directamente el cronograma de la licitación publicada en el SECOP I, PAUG-CA-01-2025, “*Términos de referencia de la precalificación para la definición de la lista de precalificados que podrán participar en la convocatoria abierta para la selección del contratista que desarrollará las obras de construcción del lado aire del Aeropuerto del Café – Etapa 1*”. Como consecuencia, se incrementarían los costos del proyecto, ya que, según lo informado por la UGPAA, cada mes de retraso en la ejecución implica un costo adicional de \$ 9.000.000 millones.

10.63. GESTIONES NECESARIAS PARA UNA INCORPORACIÓN Y RETIRO DE PERSONAL DE LA AEROCIVIL CON EL MENOR IMPACTO EN LA GESTIÓN.

Para asegurar una incorporación de personal efectiva, se deben ejecutar una serie de gestiones clave divididas en varias áreas, con tareas específicas y responsables establecidos:

Gráfico 64. Etapas del proceso de incorporación de personal a partir de la publicación lista de elegibles

INFORME DE GESTIÓN

Fuentes: Oficina de Comunicaciones y relacionamiento institucional.

1. Incorporación y retiro de Personal.

- **Estudios de Seguridad:** Se debe realizar un informe sobre las exclusiones basadas en estudios de seguridad por parte de la Dirección General de Recursos Humanos (DGH).
- **Coaching de Liderazgo:** Realizar sesiones de coaching centradas en liderazgo, autorregulación emocional y trabajo en equipo, especialmente dirigidas a los equipos regionales.
- **Conversaciones Asertivas:** Activar planes para fomentar conversaciones empáticas, asertivas y honestas con directivos, incluyendo retroalimentación semanal.
- **Comité Operativo:** Organizar reuniones mensuales del comité operativo para hacer seguimiento a los entregables y actividades de cambio organizacional.
- **Programación de Vacaciones:** Asegurar la programación inmediata de vacaciones para el personal directivo, con una circular firmada y distribuida antes del 7 de abril.
- **Capacitación en Subsidio de Desempleo:** Proporcionar capacitación sobre el subsidio de desempleo y sus beneficios, con un registro de asistencia completo.

2. Presupuesto de Funcionamiento

- **Determinación de Presupuesto:** Definir el presupuesto disponible para la incorporación hasta el 30 de abril, a través de una reunión entre OAP y DGH.

INFORME DE GESTIÓN

3. Gestión Administrativa

- **Ubicación de Jóvenes SENA:** Ubicar a 54 jóvenes del SENA/Pasantes para su integración antes del 6 de julio.
- **Puestos de Trabajo para Nuevos Empleados:** Determinar y entregar una propuesta finalizada sobre los puestos de trabajo para 432 nuevos empleados.
- **Contratación de Personal para DGH:** Completar la contratación del personal para atender actividades administrativas y legales antes del 30 de abril.
- **Depuración de Inventarios:** Realizar un informe sobre la depuración de inventarios de cada funcionario.
- **Gestión Documental:** Establecer listados de documentos pendientes de atender por cada funcionario o contratista.
- **Formato Paz Salvo:** Diseñar y validar un formato ágil para obtener el Paz Salvo para el retiro de personal.
- **Inventarios de Equipos y Puestos de Trabajo:** Revisar y entregar un informe sobre el inventario de equipos de teletrabajo, así como un diagnóstico de los puestos de trabajo, antes del 30 de abril.

4. Comunicación Estratégica

- **Comunicados sobre Incorporación:** Publicar un primer comunicado sobre las publicaciones realizadas en el SIMO, además de una guía de integración de grupos de trabajo.
- **Cronograma de Incorporación:** Publicar el cronograma sin fechas del proceso de incorporación de personal.
- **Material Didáctico:** Crear y revisar un video didáctico y un documento paso a paso sobre el proceso de incorporación, incluyendo un enlace a la CNSC.
- **Comunicados de Teletrabajo:** Finalizar y distribuir el comunicado de fin de teletrabajo antes de marzo.
- **Socialización en Regionales:** Realizar reuniones virtuales para socializar el proceso de incorporación, retiro y jubilaciones con las regionales.
- **Estrategia de Transformación Digital:** Iniciar la estrategia de comunicación de la transformación digital y compartirla con todos los equipos.

5. Control de los Procesos

- **Aplicativo de Horas Extras:** Verificar la funcionalidad y acceso del aplicativo para el control de horas extras.
- **Plan de Desvinculación Asistida:** Asegurar la aprobación y seguimiento del plan de desvinculación asistida.
- **Control del Plan de Austeridad:** Realizar informes mensuales sobre el control de austeridad y su implementación.
- **Listado de Elegibles:** Preparar y entregar la lista de elegibles para facilitar el cumplimiento de los hitos de incorporación.
- **Cronograma de Incorporaciones y Retiros:** Controlar y distribuir el cronograma aprobado de incorporaciones y retiros.

6. Acciones Jurídicas

- **Acción Popular y Nulidad:** Realizar el seguimiento y actualización del proceso de acción popular y nulidad en curso.
- **Acciones Afirmativas:** Implementar y reportar las acciones afirmativas establecidas para la incorporación de personal.

Las acciones recomendadas por adelantar son las siguientes:

INFORME DE GESTIÓN

Estas gestiones son esenciales para optimizar los procesos de incorporación y retiro, así como para asegurar una adecuada planificación, ejecución y control de todos los aspectos relacionados con la incorporación de personal dentro de la organización.

10.64. Conclusión general

En conclusión, la gestión de riesgos dentro de la organización se lleva a cabo a través de un sistema de control integral, cumpliendo con las regulaciones y leyes colombianas pertinentes, como la Ley 87 de 1993 sobre control interno y la Ley 1474 de 2011, que establece principios de transparencia y responsabilidad en la gestión pública.

Cada jefe de oficina, junto con los secretarios y directores, en función de la primera línea de defensa, asume la responsabilidad de identificar y gestionar los riesgos específicos de su área. Este proceso está respaldado por la segunda línea de defensa, ejercida por la supervisión de los comités de gerencia, que garantizan una alineación estratégica en la toma de decisiones, así como por la Oficina Asesora de Planeación, que verifica los resultados y asesora en materia de riesgos.

Además, la colaboración constante con la Oficina de Control Interno, que evalúa el estado del sistema y advierte sobre la materialización de riesgos, asegura que se implementen las mejores prácticas, se adopten acciones de mejora y se mantenga un enfoque proactivo en la gestión de riesgos. Esto contribuye a la sostenibilidad y al éxito de nuestras operaciones, en línea con los principios de la gestión pública en Colombia.

Con el objetivo de mantener y fortalecer la seguridad operacional y de la aviación civil, es imperativo adoptar una serie de recomendaciones que refuercen nuestros procesos y estándares.

En este contexto, las auditorías que llevará a cabo la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) revisten una importancia fundamental, ya que ofrecen una evaluación objetiva de nuestras prácticas y permiten identificar oportunidades de mejora. Es esencial que no escatimemos esfuerzos en este ámbito; la seguridad debe ser una prioridad constante en nuestra agenda.

Asimismo, es crucial monitorear de manera continua la relación de asistencia técnica con el gobierno de los Estados Unidos, en particular con la Administración Federal de Aviación (FAA), para asegurar que nuestras operaciones estén alineadas con las mejores prácticas internacionales. Adicionalmente, debemos prepararnos adecuadamente para recibir una visita de la Iniciativa de Seguridad de la Aviación Internacional (IASA), considerando que nuestra última certificación se llevó a cabo en 2010. Este enfoque proactivo no solo garantizará el cumplimiento de las normativas vigentes, sino que también fortalecerá la confianza en nuestra capacidad para operar de manera segura y eficiente en el ámbito de la aviación civil.

INFORME DE GESTIÓN

De igual manera, es de suma importancia sostener el crecimiento del transporte aéreo, incrementando la conectividad que nos posiciona como la puerta de entrada a Suramérica. En este sentido, resulta esencial focalizar nuestros esfuerzos hacia el Medio Oriente, así como cristalizar los acuerdos con África y China, lo cual se erige como un objetivo fundamental para el desarrollo de nuestra infraestructura y servicios aéreos.

Para alcanzar estas metas, se recomienda establecer una colaboración estrecha con todas las instancias del gobierno colombiano, promoviendo un enfoque integral que facilite la implementación de estrategias efectivas y la creación de alianzas que fortalezcan nuestra presencia en estos mercados emergentes. Este esfuerzo conjunto no solo potenciará el crecimiento del sector aéreo, sino que también contribuirá al desarrollo económico y social del país, consolidando así nuestra posición en el ámbito internacional.

Es innegable que la destacada posición de Colombia en el ámbito de la aviación conlleva importantes deberes y responsabilidades, especialmente en lo que respecta a los usuarios del transporte aéreo. En este contexto, el trabajo conjunto que se está llevando a cabo con la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) resulta fundamental. Este esfuerzo debe culminar en una mejora sustancial de los derechos y deberes de los usuarios, alineándolos con la realidad actual y garantizando un trato adecuado, particularmente en situaciones especiales.

Esto incluye el transporte de pasajeros con necesidades médicas específicas y el trato respetuoso hacia las mascotas, asegurando al mismo tiempo el equilibrio con la salud de quienes comparten la cabina del avión. Se sugiere considerar la implementación del régimen del usuario de telecomunicaciones, que ha demostrado ser efectivo a nivel nacional, y adaptar la regulación contenida en el RAC 3 como una prioridad.

La relación con la República Bolivariana de Venezuela es de suma importancia para el fortalecimiento del transporte aéreo en la región. En este sentido, continuar con un proceso de regularización que permita alcanzar el acuerdo suscrito entre ambos Estados se erige como un objetivo estratégico.

Es imperativo retomar la propuesta de apertura de nuevos destinos y aumentar el número de frecuencias, siempre en un marco de equilibrio que ha caracterizado la intención del gobierno nacional durante esta etapa de reactivación. Asimismo, es fundamental valorar la operación gemela entre el aeropuerto de Cúcuta y San Antonio, lo que resalta la necesidad de establecer una mesa de diálogo continua y un monitoreo exhaustivo desde la perspectiva de la seguridad operacional. Este enfoque colaborativo no solo fortalecerá nuestras relaciones bilaterales, sino que también contribuirá al desarrollo sostenible del transporte aéreo en la región.

Una dinámica de transformación digital en el sector de la aviación se presenta como una necesidad imperante, reflejando una tendencia global que tiene impactos significativos en procesos como el TRIP de la OACI, la facilitación y el uso

INFORME DE GESTIÓN

de información de cada pasajero para asegurar la movilidad internacional. Es esencial que estas prácticas se integren al sistema nacional, respaldadas por una analítica sólida y un observatorio de datos del transporte aéreo.

La implementación de la inteligencia artificial en la navegación aérea constituye un desafío global que debemos enfrentar con determinación, a fin de garantizar que, como país, mantengamos el nivel de competitividad que hemos logrado. Este enfoque no solo optimizará nuestros procesos operativos, sino que también mejorará la experiencia del pasajero y fortalecerá nuestra posición en el mercado internacional.

El ámbito de los estudios aeronáuticos debe retomar su rumbo, abarcando tanto las actividades misionales como el control del tránsito aéreo, la información aeronáutica, la búsqueda y salvamento, la meteorología, el ATSEP, la gestión aeroportuaria y el desarrollo de capacidades del talento humano interno. En este contexto, es evidente la necesidad de fortalecer la formación del personal del servicio de extinción de incendios, lo que resalta el compromiso que debe asumir la entidad en colaboración con la Junta Nacional de Bomberos.

Asimismo, resulta fundamental que el Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) abra sus puertas al sector y cumpla con el ofrecimiento de becas de posgrado, tal como lo establece la ley. Este enfoque se convierte en una prioridad en este momento de transformación hacia un sistema digital, asegurando que nuestros profesionales estén debidamente capacitados para enfrentar los retos del futuro y contribuir al desarrollo sostenible de la aviación en el país.

Los objetivos estratégicos delineados para la entidad al inicio del gobierno, que abarcan la revitalización del sistema de radar, la ciberseguridad, la nueva relación civil-militar, el desarrollo de la industria aeronáutica, la utilización de drones, la promoción de combustibles sostenibles para la aviación, así como el impulso del turismo y la conectividad social mediante el desarrollo de pistas sociales y turísticas, son objeto de seguimiento continuo y reportan avances a lo largo de este documento. Estos objetivos mantienen su validez, dado que están integrados en el Plan Nacional de Desarrollo, el cual, junto con el fortalecimiento de SATENA, se erige como un propósito fundamental del gobierno.

Este enfoque integral no solo busca el progreso del sector aeronáutico, sino también el bienestar social y económico del país.

Indiscutiblemente, detallar en el informe las necesidades específicas de cada territorio, así como sus circunstancias de conectividad y características geográficas, representa una tarea compleja. No obstante, cada funcionario de la entidad se encuentra plenamente comprometido con esta misión. Cada dirección tiene claridad sobre su aporte y los riesgos asociados, y las secretarías, en el nivel operacional, conocen en profundidad los objetivos que tutelan.

Otro tema importante es la protección de los ingresos de Aerocivil, los cuales son fundamentales para mantener un ritmo de desarrollo en los aeropuertos regionales

INFORME DE GESTIÓN

y sociales, todos ellos deficitarios. Estos ingresos se componen de las tasas y derechos generados por la administración de los aeropuertos, pero, sobre todo, provienen de las contraprestaciones de las concesiones. Este flujo de recursos, especialmente el del aeropuerto El Dorado, es el que cierra el círculo, permitiendo el desarrollo social y el sostenimiento de la Secretaría de Autoridad, así como de otras áreas deficitarias.

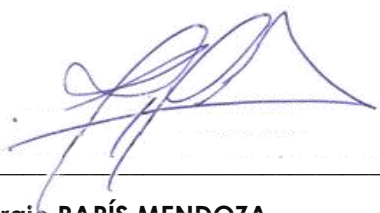
La protección de los ingresos de Aerocivil no solo garantiza la operación de los aeropuertos, sino que también permite realizar inversiones en infraestructura. Esto es crucial para modernizar las instalaciones, mejorar la seguridad y aumentar la capacidad operativa, lo que a su vez puede atraer más vuelos y pasajeros. Además, los aeropuertos regionales son vitales para el desarrollo económico de las comunidades que sirven; al asegurar los ingresos de Aerocivil, se fomenta la creación de empleos, el turismo y el comercio local, contribuyendo al crecimiento económico de la región.

Asimismo, la estabilidad financiera de Aerocivil es esencial para su funcionamiento a largo plazo. Proteger sus ingresos permite planificar y ejecutar proyectos a futuro, garantizando que los aeropuertos puedan operar de manera eficiente y sostenible. Con ingresos asegurados, Aerocivil también puede invertir en la mejora de los servicios ofrecidos a los pasajeros, como la atención al cliente, la puntualidad de los vuelos y la calidad de las instalaciones, beneficiando a los usuarios y mejorando la imagen del país en el ámbito internacional.

Finalmente, la protección de los ingresos también permite a Aerocivil cumplir con las normativas internacionales de aviación y garantizar altos estándares de seguridad, lo cual es fundamental para mantener la confianza de los pasajeros y las aerolíneas. Proteger los ingresos de Aerocivil se vuelve, por tanto, necesario para asegurar el desarrollo social de la aviación civil.

En este sentido, deseo manifestar mi disposición para ampliar cualquier detalle que sea necesario; estoy atento a cualquier convocatoria que se presente y a la colaboración que deba ofrecer desde mi responsabilidad como colombiano y desde la vocación de servicio por la aviación que siempre he profesado. Este compromiso es esencial para avanzar en el desarrollo del sector y en la mejora de la conectividad en nuestro país.

11. FIRMA:



Sergio PARÍS MENDOZA
C.C. 19.458.604

Ver anexos anunciados