



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Plan de acción | 2019

Cómo vamos

III Trimestre de 2019
Oficina Asesora de Planeación



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	3
1. PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL 2019.....	4
1.1.1. Institucionalidad	6
1.1.2. Conectividad	11
1.1.3. Competitividad	13
1.1.4. Infraestructura y sostenibilidad ambiental	17
1.1.5. Industria aeronáutica y cadena de suministro.....	25
1.1.6. Desarrollo del talento humano en el sector.....	28
1.1.7. Seguridad operacional y de la aviación civil	30
1.1.8. Transformación institucional a la modernidad.....	35
RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES:	52



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INTRODUCCIÓN

El informe cómo vamos del tercer trimestre de 2019 que presentamos, contribuye a entender los avances de la organización en el cumplimiento del Plan de Acción institucional que se encuentra encadenado al Plan Estratégico Institucional y éste a su vez al Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, y da una perspectiva del desempeño general de la organización junto con los resultados de la ejecución presupuestal frente a los proyectos de inversión, hoy con un enfoque integral, estructurados coherentemente con la estrategia y entendidos desde los roles de autoridad, prestador de servicios e investigación de accidentes.

De igual forma pretende dar a entender ampliamente el sector aéreo, su actividad y la creación de valor para la comunidad, concentrándose en la gestión y los logros alcanzados por cada área de la entidad, para enfocar los esfuerzos en los factores más importantes, al entender los riesgos y los problemas que, en la ejecución de todo plan, hacen del actuar dinámico y ajustable al cambio del entorno y de la misma aviación.

El Plan Estratégico Institucional contiene la estrategias que nos permite trabajar continuamente en la construcción de una verdadera transformación del transporte aéreo que, armonizada con las expectativas de crecimiento de la economía y del sector aéreo, abren el camino para mirar con optimismo el rumbo de la Aviación Civil Colombiana y su importancia en la integración de las regiones para un futuro con más equidad desde el "*Pacto por Colombia Pacto por la equidad*" y a desarrollar lo plasmado en el "*Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional*", enfocándonos en la competitividad y conectar a la población con los mercados y servicios.

Nuestro Director General nos motiva a aportar arduamente en el proceso transformador para continuar aumentando la conectividad de Colombia de forma sostenida en los próximos años por medio del fortalecimiento institucional de la UAEAC, para lograr influenciar positivamente a los proveedores de servicio en mejorar continuamente la seguridad operacional, identificando y mitigando oportunamente los riesgos de forma colaborativa de la mano de una planificación oportuna de la infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea para acompañar y responder adecuadamente al crecimiento sostenible del transporte aéreo.

Cómo vamos
III Trimestre de 2019



1. PLAN DE ACCIÓN INSTITUCIONAL 2019

El Plan de Acción institucional 2019, conformado por componentes que miden las gestiones desarrolladas por la entidad para el cumplimiento de su misión y visión al 2030: Metas estratégicas – Compromisos - Objetivos institucionales, Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 y el comportamiento de la ejecución presupuestal en los conceptos de inversión, funcionamiento, servicio a la deuda y reserva presupuestal 2018 (en ejecución 2019).

- **Metas estratégicas – Objetivos y Compromisos Institucionales:** Su seguimiento determina el avance al cumplimiento de los compromisos y objetivos institucionales trazados en el Plan Estratégico Institucional 2019 - 2022, las cuales con las actividades fueron establecidas por las áreas, manteniendo una dirección permanente hacia la visión 2030.
- **Comportamiento ejecución presupuestal:**
 - **Presupuesto - Gastos de Funcionamiento, Servicio a la Deuda Pública e Inversión 2019:** Este seguimiento corresponde a la ejecución de los compromisos y obligaciones presupuestales a cierre del 30 de septiembre de 2019, los cuales se comparan frente a las metas pactadas con el Ministerio de Transporte.
 - **Reserva Presupuestal 2018 (en ejecución 2019):** Es el seguimiento a la ejecución de la reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2018.
- **Metas de Gobierno incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia - Pacto por la Equidad”:** La información suministrada en este componente de la evaluación, servirá de insumo para reportar a la Presidencia de la República, Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, los avances de los compromisos incluidos en el PND 2018 – 2022 “

1.1. METAS ESTRATÉGICAS – COMPROMISOS - OBJETIVOS INSTITUCIONALES

Reflejan los compromisos, metas, indicadores y actividades definidos por la entidad para materializar el Plan Estratégico Institucional 2018 – 2022, Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y el elemento transformacional como motor de la visión 2030 que contiene nueve (9) aspectos transversales: el talento humano que la conforma, su estructura, la gestión del conocimiento, los procesos, el control interno, las tecnologías de la información y las comunicaciones, la lucha contra la corrupción, el posicionamiento del quehacer jurídico y el fortalecimiento de las direcciones regionales aeronáuticas; para alcanzar el desarrollo del sector de transporte aéreo de manera ordenada, segura y sostenible.

La Alta Dirección de la Aeronáutica Civil, representada por la Dirección General, las Oficinas y las Secretarías, ha asumido el liderazgo frente a los objetivos institucionales, de la siguiente manera:



Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019

ÁREA	Institucionalidad	Conectividad	Competitividad	Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental	Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro	Desarrollo del Talento Humano en el Sector	Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Transformación a la Modernidad
Dirección General	X						X	X
Subdirección General	X				X			
Oficina Asesora de Planeación	X	X	X	X	X			X
Oficina de Transporte Aéreo	X	X	X	X				
Oficina de Control Interno								X
Oficina de Comercialización			X	X				
Oficina Asesora Jurídica								X
Oficina de Registro							X	
Centro de Estudios Aeronáuticos						X		X
Secretaría de Sistemas Operacionales	X		X	X			X	X
Secretaría General						X		X
Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	X	X	X		X		X	

En términos globales, el Plan de Acción 2019 de la entidad se compone de ocho (8) Objetivos Institucionales, los cuales se desarrollan a través de 69 compromisos, 103 metas y 380 actividades de gestión.

Es necesario indicar, para la correcta interpretación del Gráfico 1. Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades el Plan de Acción 2019, que éste muestra la participación de las áreas estratégicas de la entidad en la gestión de los objetivos institucionales, y los avances frente al cumplimiento de la programación de las actividades asociadas a cada meta y compromiso, de tal manera que solo se reflejan aquellas actividades que a 30 de septiembre de 2019 alcanzaron un valor igual o superior a lo programado.

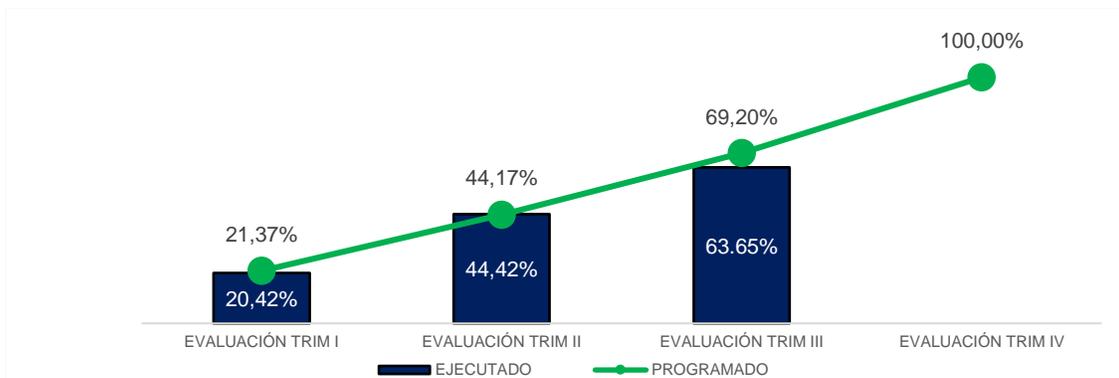
Gráfico 1. Cumplimiento de los objetivos institucionales, compromisos, metas y actividades el Plan de Acción 2019





Es importante evidenciar que el avance de las gestiones realizadas por la entidad al tercer trimestre de 2019 se ven reflejadas principalmente en las actividades que impactan en los resultados de las metas y los compromisos de los objetivos institucionales. A continuación, en el Gráfico 2. Avances de las actividades del plan de acción 2019 al tercer trimestre que el avance del tercer trimestre corresponde al 63,65%, frente al 69,20% programado.

Gráfico 2. Avances de las actividades del plan de acción 2019 al tercer trimestre



A continuación se presentan los avances en la gestión global de los objetivos institucionales que conforman el Plan de Acción 2019:

1.1.1. Institucionalidad

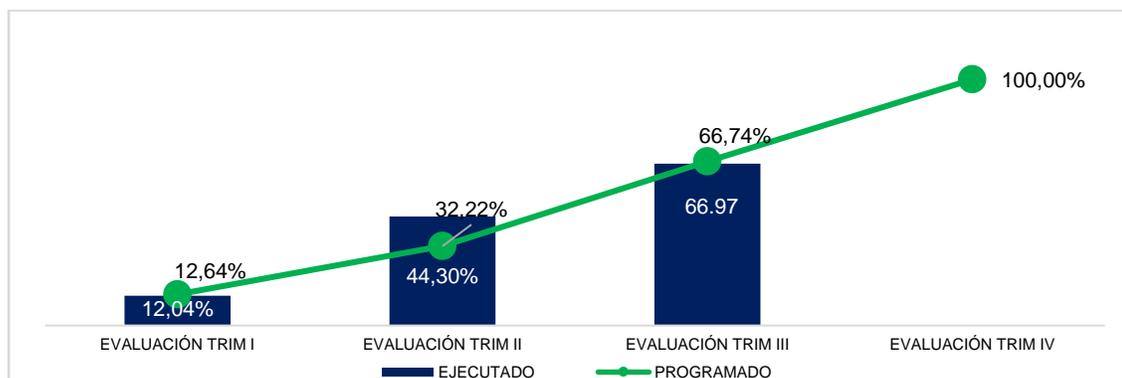
El objetivo institucional corresponde a consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo así a la aviación civil colombiana.

En el

Gráfico 3. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INSTITUCIONALIDAD se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 66,97% frente a lo programado del 66,74%.



Gráfico 3. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INSTITUCIONALIDAD



A continuación, en la Tabla 2. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019
Tabla 2. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INSTITUCIONALIDAD

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A. Lograr que el Estado Colombiano reconozca el carácter estratégico de la aviación civil, fortaleciendo las competencias de la autoridad aeronáutica.	A1. Establecer mecanismos de coordinación con otras Entidades del Sector que permitan delimitar el alcance de las funciones de cada entidad y evitar duplicidades que afecten la aviación civil.	52,0%	73%
	A2. Realizar cuatro (4) Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, incluyendo uno de revisión estratégica e innovación para verificar el avance del plan y tomar correctivos.	33,8%	75,0%
	A3. Establecer un momento de encuentro a través del cual el Estado Colombiano exponga el carácter estratégico de la aviación civil, y afiance sus competencias como autoridad aeronáutica.	70,0%	100,0%
	A4. Ofrecer al sector y a la industria un espacio de integración, en el cual se presenten los productos y servicios, fomentando la realización de negocios que fortalezcan su crecimiento y desarrollo y permitan impulsar la apertura de nuevos mercados como proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región, entre otros.	70,0%	100,0%
	A5. Ejecutar una estrategia de comunicación de la información institucional encaminada a fortalecer el carácter estratégico de la Aviación Civil generando en la comunidad una cultura de confianza y credibilidad.	0,0%	75,0%
B. Ser una autoridad de aviación civil que la comunidad aeronáutica identifique por su capacidad de actuación y respuesta, dentro de un	B1 Suscribir 4 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU), con otras Autoridades o entidades Internacionales.	80,0%	90,0%
	B2 Materializar el aprovechamiento de 3 Acuerdos de Cooperación Técnica (MoU) ya firmados	46,6%	90,0%



COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
amplio espectro de facultades, que darán confianza a los usuarios del transporte aéreo y a la OACI.	B3 Finalizar las actuaciones administrativas sancionatorias que provienen del 2018 por violaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	83,0%	83,0%
C. Contar con un centro de investigación de accidentes aéreos, con tecnología y expertos que desarrollen autónomamente con oportunidad y calidad los procesos de investigación, para prevenir futuros accidentes e incidentes en la aviación civil. y consolidar las redes de apoyo a víctimas y familiares de accidentes aéreos.	C1 Adecuar y dotar el 75% de las áreas del Centro de Investigación de Accidentes	10,0%	10,0%
	C2 Finalizar el 100% de las investigaciones de eventos pendientes de los años 2015 - 2017.	95,0%	100,0%
	C3 Finalizar el 60% de las investigaciones de eventos ocurridos en el año 2018.	33,0%	60,4%
	C4 Finalizar el 20% de las investigaciones de eventos que ocurran en el año 2019	0,0%	25,0%
	C5 Implementar Plan de Acción Emergencia -PAE- Aerocivil	30,0%	42,0%
	C6 Elaborar y difundir Circular Informativa para Explotadores Aéreos	30,0%	42,0%
D. Prestar los servicios de navegación aérea bajo una estructura orientada hacia el usuario y vinculada al Plan de Navegación Aérea, para el desarrollo del Sistema Nacional del Espacio Aéreo.	D1 Actualizar y revisar el Plan de Navegación Aérea - PNA COL orientándolo hacia el prestador de Servicios a la Navegación Aérea, los niveles de servicio, la estructura y el usuario.	80,0%	88,0%
E. Consolidar unidades integrales prestadoras de servicios aeroportuarios descentralizadas que soporten el crecimiento del transporte aéreo en Colombia.	E1 Estructurar e implementar el nuevo Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas.	9,5%	40,0%
	E2 Desarrollar, consolidar y poner en operación el Modelo de Gerencias Integrales para los aeropuertos troncales y la Ciudad Región.	4,5%	12,0%

COMPROMISO A

Meta A1: La Oficina Asesora de Planeación ha contribuido en el análisis de propuestas a varios proyectos de Ley, tomando como base lo señalado en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en el que señala que Mintransporte como entidad cabeza del sector, implementará una hoja de ruta para el ajuste de la gobernanza e institucionalidad sectorial, con el fin de lograr mayores niveles de especialización en los procesos propios del sector.

Lo anterior considerando que la Aerocivil es la máxima autoridad de la Aviación Civil Colombiana en las funciones específicas de vigilancia, inspección, control y prevención e intervención de todas las actividades que utilicen el espacio aéreo para fines civiles, en dicha calidad actuará para salvaguardar la seguridad operacional y de la aviación civil en coordinación con las demás entidades del estado que correspondan.

Meta A2: En la consecución de esta meta se logró el cumplimiento de los siguientes Foros Aeronáuticos alineados con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030: Sector Aéreo - Aviación No Regular y Servicios Aéreos Esenciales y IX Edición de la feria Aeronáutica F-AIR, específicamente en la Agenda Académica de la Feria en la cual se abordaron los diferentes ejes del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con la participación de expertos internacionales y nacionales.

En términos de las actividades planteadas en el Plan de Acción se considera que se ha logrado un avance significativo incluyendo las conclusiones de los dos eventos antes mencionados y la participación en la preparación y coordinación de las actividades de los faltantes, lo que asegura el cumplimiento total de la meta de acuerdo con lo programado en el plan de acción.



Meta A3 y A4: Dentro de la agenda académica de la Feria, la cual se llevó a cabo el 11, 12 y 13 de Julio de 2019, se realizó el Foro 2030 -2.4

..

Meta: A5. En lo referente a la meta de ejecutar una estrategia de comunicación de la información institucional, se vienen realizando diversas actividades que contribuyen a fortalecer el carácter estratégico de la aviación civil mediante boletines y/o comunicados de prensa y material videográfico que mantienen informada a la comunidad, de campañas como: Así avanzan nuestras obras, de igual manera en lo relacionado con rutas, inversiones, seguridad operacional y temas de impacto social y/o ambiental, entre otros, todos de interés para los usuarios del transporte aéreo dándolos a conocer por diferentes canales de comunicación incluidas las redes sociales. Presentó un avance de sus actividades del 75%.

Esta Meta dada su impacto en la comunicación de la información debe continuar la próxima vigencia 2020, mejorando la construcción del indicador pertinente que apunte al logro de la meta propuesta, compromiso y objetivo institucional.

COMPROMISO B

META B1 Y B2: Para este compromiso se logró un gran avance en las dos primeras Metas, superando el 90% programado en este tercer trimestre; como producto de la gestión, se adelantaron reuniones realizadas con las áreas internas de Aerocivil, en la que se expresa la voluntad de recibir apoyo y asistencia técnica por parte de los Estados en temas específicos relacionados con cada área:

A continuación, se relacionan parte de estas actividades realizadas:

- Gestión con Autoridades Aeronáuticas de: Australia, Canadá, Chile, México. Así mismo, reunión tras visita del personal de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América (FAA).
- Gestiones con el Grupo de Investigación de Accidentes (AIG), para analizar sus necesidades y viabilidad de apoyo a través del acuerdo con la autoridad de Aruba.
- Gestiones con el Grupo de de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), para analizar sus necesidades y viabilidad de apoyo a través de estos acuerdos con Argentina.
- Gestiones con el Grupo de Vuelos para la solicitud de sus necesidades y viabilidad de apoyo a través de estos acuerdos con Bolivia.
- Fue contactada la Oficina Asesora Jurídica para su respectivo análisis y concepto de los textos propuestos.
- Fueron presentadas las propuestas a las áreas pertinentes para materializar los acuerdos con Aruba, Ecuador, Bolivia, Emiratos Árabes, OACI, REINO UNIDO - Autoridad de Aviación Civil de Reino Unido.

META B3: Con respecto a esta Meta, se aclara que la línea base de este indicador es de 6.805 casos de violaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia acumuladas a diciembre de 2018, de este total 120 correspondían al año 2014; 301 al año 2015; 508 al año 2016; 1.490 al año 2017 y 4.386 al año 2018. De 3.067 procesos 2.372 no tenían ningún tipo de actuación y así en cada una de las etapas administrativas.

COMPROMISO C

META C1 La evaluación de este compromiso presenta una calificación que expone una situación que requiere ser tratada por la Alta Dirección. La razón radica en que el GIAA solicitó ajuste de Meta, indicador



y actividades, presentada a la Oficina Asesora de Planeación según documento ADI 1003.383-2019024595 de 12 de agosto, en donde se manifiesta que las condiciones iniciales de formulación de los parámetros estratégicos y de seguimiento cambian en forma tal que es imposible medir el avance de la meta propuesta.

Dada la situación anterior, se asignó una calificación de 10%, igual a la obtenida en el segundo trimestre, hasta que se resuelva la petición presentada.

METAS C2, C3, C4, C5 y C6: La meta C2 del compromiso evaluado, refleja un avance del 100% y la meta C3 un avance del 60.39%, menor a lo programado, pero en un rango aceptable. La meta C4 reporta un 25% de avance, que equivale al 50% de lo programado para ésta. Las metas C5 y C6, no superaron lo programado para el periodo. Estas metas no están relacionadas directamente con el proceso de construcción del Centro de Investigación por lo que se recomienda revisar la pertinencia de diseñar compromisos adicionales para la próxima vigencia.

El resultado evaluado, muestra un avance general de las actividades a cargo del Grupo de Investigación de Accidentes e Incidentes. **Se recomienda dar continuidad al compromiso para el año 2020,** toda vez que durante el 2019 se **logrará** contratar los estudios y diseños necesarios para la construcción del centro de investigación, el cual debe ser monitoreado en su etapa de materialización hasta que se ponga en funcionamiento y operación.

COMPROMISO D

META D1: El **Plan de Navegación Aérea para Colombia** es producto de la Planeación Estratégica de la Aerocivil en su calidad de **Proveedor de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios**; atiende las necesidades operacionales para que el sector aeronáutico siga creciendo como un sistema integrado de navegación aérea operacionalmente seguro, eficiente y sustentable, desde el punto de vista ambiental.

Nuestro Plan de Navegación está alineado con los planes mundial y regional de navegación aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional– OACI; a nivel nacional atiende los requerimientos del Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022, ***“Pacto por Colombia. Pacto por la equidad”***.

Para el tercer trimestre del 2019 se tenía planeado llegar al 100% de la meta; no obstante, de acuerdo a las evidencias : ***Actualizar y publicar el documento del PNA COL Actualizado***, entre el segundo y tercer trimestre, lo que demanda un mayor esfuerzo del proveedor de servicios, Secretaria de Sistemas Operacionales, en proyectar la infraestructura en instalaciones y servicios, que atiendan las necesidades operacionales identificadas en el VOLUMEN I del PNA-COL, a través de estrategias tecnológicas, en cuanto a infraestructura en sistemas de comunicación, navegación, meteorología aeronáutica, vigilancia aeronáutica, automatización del ATM y automatización del AIM e igualmente definiendo los requerimientos en relación a los servicios aeroportuarios, tales como: Servicio salvamento y extinción de incendios SEI, servicios médicos, seguridad de la aviación civil AVSEC, facilitación aeroportuaria – FAL; gestión ambiental y sanitaria, operaciones de aeródromo, infraestructura en aeródromos y estaciones, ayudas visuales y sistemas de energía, que permita anualizar las inversiones requeridas para el periodo de planificación del PNA Col..

Se observa que las áreas que hacen parte del Proveedor de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios deben comprometerse más en su actualización y se encuentra recomendable que su consulta debe ser de obligatoria por los estructuradores de procesos contractuales. En el caso de



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

incorporación de profesionales por prestación de servicios debe planificarse una capacitación coordinada por la Secretaría de Sistemas Operacionales y el Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA.

El anexo de inversiones planificadas en el Volumen II del PNA-Col, es dinámico por tanto esta meta debe continuar en el 2020.

COMPROMISO E

La Aerocivil busca con esta meta gestionar sus servicios aeroportuarios, tales como: Servicio salvamento y extinción de incendios SEI, servicios médicos, seguridad de la aviación civil AVSEC, facilitación aeroportuaria – FAL; gestión ambiental y sanitaria, operaciones de aeródromo, infraestructura en aeródromos y estaciones, ayudas visuales y sistemas de energía de manera coordinada y sinérgica con los diferentes niveles de la entidad, empleando herramientas de gestión integral que se encarguen de aportar soluciones, con el objetivo de controlar, integralmente y de forma eficaz, las distintas variables que son clave en los aeropuerto troncales, la Ciudad Región Eldorado y las Dirección Regional.

META E1: Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas: se había planificado para este tercer trimestre una meta del 46% de avance y se llegó a un 40%. Encuentra la Oficina Asesora de Planeación que para continuar con las actividades del tercer trimestre se requiere socializar lo avanzado en las instancias establecidas en la entidad para tal fin el Comité Directivo previo a socializar con las partes interesadas: Direcciones Regionales, Secretaría de Sistemas y sus direcciones. Lo anterior es urgente por cuanto se avanza en la consultoría del fortalecimiento institucional y el producto de esta meta debe ser parte de los insumos a considerar dentro del estudio en desarrollo.

A Corte 30 de septiembre de 2019 se han cumplido 2 actividades de las 4 programadas, por tanto, el indicador presenta un avance del 50%. La Oficina Asesora de Planeación evidencia que esta meta deberá continuar en el 2020.

META E2: Modelo de Gerencias Integrales para los aeropuertos troncales y la ciudad región: esta meta busca estructurar un modelo para el seguimiento, control, coordinación, articulación y gestión técnica y administrativa de los proyectos de inversión de la Aerocivil que presenta a corte 30 de septiembre de 2019 un avance del 12%; aunque el avance propuesto para este trimestre era del 15%, se observa que no se logrará al finalizar el año la estructuración del modelo de gerencia, por cuanto no se encuentran maduro los documentos que justifiquen la necesidad y porque adicionalmente se debe socializar al comité directivo el modelo a implementar.

1.1.2. Conectividad

El objetivo institucional corresponde a construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora.

Gráfico 3. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: **INSTITUCIONALIDAD** se refleja el desarrollo de las actividades asociadas al objetivo de **CONECTIVIDAD**, evidenciando un avance del 53,54% frente a lo programado del 58,96%.



Gráfico 4. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: CONECTIVIDAD



A continuación, en la CONECTIVIDAD, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

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

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A.Promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo, mediante una política aerocomercial que facilite la conexión global de Colombia y amplíe las oportunidades de desarrollo.	A1. Suscribir y/o actualizar 9 instrumentos bilaterales liberalizados.	72,0%	89,00%
	B1. Modificar y actualizar la Norma RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia resaltando la racionalización de los requisitos para el acceso al mercado aéreo y las modalidades del transporte aéreo.	25,0%	50,00%
B.Facilitar el acceso a los mercados nacionales mediante la eliminación de trámites y barreras, que incentiven la industria a innovar y operar una red de servicios creciente.	B2. Aumentar las frecuencias y conectividad de los aeropuertos troncales concesionados mediante un Foro de análisis de conectividad aérea para planificar las estrategias comerciales con participación de las Entidades Regionales, Ministerio de Turismo, Cámaras de Comercio y las Aerolíneas de pasajeros y de carga.	50,0%	81,00%
	B3. Contar con al menos 15 rutas debidamente Autorizadas a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y a las empresas de servicios regionales para que puedan ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a la hora o cantidad de los vuelos semanales o mensuales, pudiendo publicitarlos en los lugares hacia o desde donde los operan, pactar contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero y efectuar reservas para los mismos.	75,0%	81,25%
C.Desarrollar la política para la prestación de servicios aéreos esenciales, que facilite la integración de las zonas apartadas del país, mediante una red de servicios de transporte aéreo apoyada desde el Gobierno Nacional.	C1. Propuesta de política pública para los Servicios Aéreos Esenciales.	0,0%	0,00%



COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
D.Promover la conectividad interurbana o regional, facilitando la operación de helicópteros desde una infraestructura pública adaptada a la operación 24 horas, a fin de explotar las oportunidades que brindan estos equipos.	D1. Elaborar un estudio de factibilidad de la operación de helicópteros en Colombia que recomiende cómo mejorar su operación, incluyendo la operación 24 horas y las posibilidades de su desarrollo.	20,0%	20,00%

COMPROMISO A

Meta A1: Se determina suscribir y/o actualizar 9 instrumentos bilaterales liberalizados, meta que coincide con la definida en el indicador del Plan Nacional de Desarrollo, con una meta total para el cuatrienio de 75 acuerdos. El avance registrado y soportado para el tercer trimestre es de 2019 alcanza el 89% valor que es superior la meta programada del 58%. Se tienen 3 acuerdos nuevos con Australia, Malta y Antigua y Barbuda; y se revisaron 4 acuerdos, Perú Canadá, Francia y Chile. (89%).

COMPROMISO B

METAS B1, B2 Y B3: Con respecto a estas Metas se continúa con la socialización de la modificación y actualización del RAC 3, actividad que continuara para el siguiente trimestre. Se realizaron así mismo mesas de conectividad en los Departamentos de Guainía, Guaviare y Vaupés, con el fin de aumentar frecuencias o rutas.

COMPROMISO C:

META C1: La Aeronautica Civil cuenta con una Metodología para la evaluación de posibles rutas sociales. Esta Metodología fue adoptada por el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional - PN VIR. Adicionalmente, la Ley 1955 de 2019, provee un instrumento para que la Aerocivil pueda invertir en Aeropuertos que se configuren como Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales. Todo lo anterior, resultado de gestiones previas en vigencias anteriores, en consecuencia, se requiere que las actividades iniciales para la meta sean redefinidas para el 2020, recomendándose que esas actividades se enfoquen en hacer operativos los instrumentos antes mencionados.

COMPROMISO D:

META D1: Frente a la promoción de la conectividad interurbana facilitando la operación de helicópteros es la actividad más rezagada y en consecuencia se evaluará con el área responsable para su continuidad en el Plan de Acción 2020, previos los ajustes que permitan adelantar una gestión efectiva.

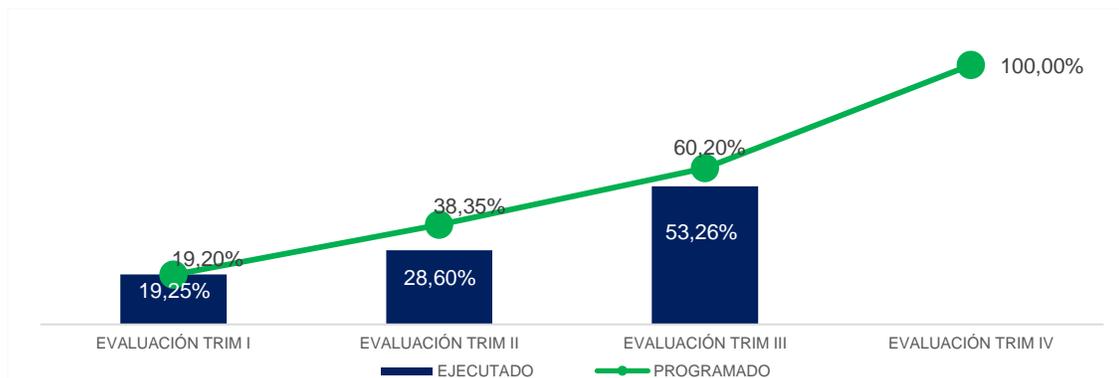
1.1.3. Competitividad

El objetivo institucional corresponde a desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Gráfico 5. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: **COMPETITIVIDAD** se refleja el desarrollo de las actividades asociadas al objetivo de **COMPETITIVIDAD**, evidenciando un avance del 53,26% frente a lo programado del 60,20%.



Gráfico 5. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: COMPETITIVIDAD



A continuación, en la Tabla 4 Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 4 Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo COMPETITIVIDAD

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A.Simplificar y racionalizar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria, parafiscales y de sobretasas, a través del desarrollo de políticas públicas.	A1. Construir una Nota de Estudio sobre el impacto de los impuestos y tasas aplicados al transporte aéreo	10,00%	70,00%
B.Contar con mecanismos regulatorios y fórmulas de incentivos al factor de productividad del sector, para facilitar la racionalización de costos frente a cobros por servicios aeroportuarios, en las futuras concesiones aeroportuarias.	B1. Contar con un documento que permita establecer recomendaciones y fórmulas de incentivos, para nuevos servicios y/o tarifas aeroportuarias más competitivas,	10,00%	90,00%
C.Propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga tributaria y otros factores.	C1. Establecer una mesa de trabajo entre el DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Minas y Energía para formular recomendaciones	0,00%	0,00%
D.Lograr un mercado competitivo de prestadores de servicio, a través de la simplificación de regulaciones, la eliminación de barreras al crecimiento y la promoción del ingreso de nuevas inversiones en las actividades de la aviación civil.	D1. Simplificación trámites para otorgamiento, modificación y adición al permiso de operación y/o funcionamiento.	80,00%	80,00%
E.Alcanzar un efectivo encadenamiento del sector, facilitando la transformación productiva de los servicios a los pasajeros, servicios financieros, arrendamientos, seguros, mantenimiento y bienes de capital, logrando la reducción sustancial	E1. Documento y diagnóstico descriptivo de la cadena de costos del sector en las horas bloque	10,00%	10,00%



COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
del costo hora-bloque por equipo en términos reales.			
F. Contar con mecanismos efectivos para la protección de los derechos de los usuarios, frente a los servicios ofrecidos en el transporte aéreo, para mejorar la calidad y satisfacción de éstos.	F1. Renovar el sistema de información y atención al usuario.	30,00%	100,00%
	F2. Modificar la medición de Cumplimiento de Franjas Horarias y Cumplimiento Aerocomercial	10,00%	10,00%
G. Balancear, en el total de ingresos del sector aeroportuario, la participación de los ingresos no regulados, para racionalizar los cobros asociados a las tarifas reguladas para el transporte de pasajeros, equilibrado frente a las necesidades de carga.	G1. Estudio de aeropuertos no concesionados potenciales, para elevar el ingreso no regulado	25,00%	68,00%
H. Impulsar la ejecución de proyectos a desarrollar principalmente en los aeropuertos El Dorado, Rionegro, así como en otros aeropuertos que contribuyan a mejorar la eficiencia y el costo operacional en la prestación del servicio aéreo.	H1. Coordinar con la Oficina Asesora de Planeación, mesas estratégicas entre ANI y el Ministerio de Transporte, con el propósito de llevar a cabo los proyectos a desarrollar.	50,00%	68,00%
I. Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar éste tipo de servicio.	I1. Adecuar tres (3) Aeródromos para la aviación General atendiendo sus necesidades particulares.	20,00%	36,60%

COMPROMISO A

META A1: Se realizó el análisis comparativo de impuestos, tasas, contribuciones con otros países de la región Colombia, Brasil, Argentina, México y Perú. Se tiene elaborada la presentación, quedando pendiente concertar la reunión con los Ministerios de Transporte y Hacienda.

COMPROMISO B

META B1: Las áreas encargadas cumplieron con las actividades programadas. El resultado de los estudios demuestra por las experiencias de otros países que no genera una demanda positiva (incremento) al aplicarse de estrategias.

COMPROMISO C

META C1: El área responsable gestora de esta meta, manifiesta que a pesar del resultado obtenido en el actual trimestre, el cumplimiento de las actividades se dará en el IV trimestre según lo programado en el Plan de Acción.

COMPROMISO D

META D1: Considerando que existe un diagnóstico inicial, sobre el procedimiento interno, hace falta la presentación de la propuesta de racionalización de los trámites, lo que implica que la meta no se cumple.

COMPROMISO E

META E1: Los avances en esta meta demuestran que se requiere más trabajo por el área que lidera la gestión. Dentro de las actividades a monitorear, deben evidenciarse como mínimo que se adelantan las mesas de discusión con los interesados.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

COMPROMISO F

META F1: se calificó hasta el segundo trimestre de 2019, considerando que la ley 1955 de mayo 25 de 2019 en su Artículo 109, traslado la competencia de protección a los usuarios del transporte aéreo a la Superintendencia de Transporte SIT

META F2: En cuanto a la modificación de Franjas Horarias y Cumplimiento Aerocomercial se evaluará en el último trimestre.

COMPROMISO G

META G1: Para el tercer trimestre se fortaleció el análisis direccionado al planteamiento de incentivos y el balance entre los ingresos no regulados y los regulados, aun así se encontraron dificultades como la desactualización tarifaria, escasa información financiera, debilidad en las herramientas tecnológicas que permitan profundizar la búsqueda en términos de datos, una frágil organización de la gestión comercial de los aeropuertos no concesionados, para lo cual se estructuró el sistema de gestión comercial, que contiene documentos y herramientas direccionados a fortalecer el ingreso por servicios no aeronáuticos (no regulado) a través de: Página web, Estrategias de marketing, Catálogo de servicios aeropuertos, Guía de reordenamiento, Oferta comercial y guía para la explotación publicitaria en aeropuertos administrados por Aerocivil.

COMPROMISO H

META H1: Para impulsar la ejecución de proyectos a desarrollar se realizaron mesas estratégicas entre la UAEAC, ANI y el Ministerio de transporte, adicionalmente se trabajó con la Oficina Asesora de Planeación para las asignaciones presupuestales, se debe así mismo coordinar con la Dirección de Infraestructura -SSO- la priorización de los proyectos de obras complementarias a ejecutar en el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, en el marco del contrato de concesión, una vez se presente el estudio de la consultoría contratado por Aerocivil (ampliación cabecera, zonas de seguridad y/ compra de predios vs. disponibilidad presupuestal vigencia 2020 de \$21 mil millones), y apropiación de recursos vigencia 2021.

COMPROMISO I

META I1: El objetivo de este compromiso es proponer los lineamientos estratégicos que permitan visualizar el país en un contexto de aviación eficiente con nuevas alternativas de conexión a menor escala con tiempos similares a la aviación comercial, incorporando nuevos actores de la industria aeronáutica que pueden potencializar la Conectividad Regional.

Analizado el potencial de la industria aérea enfocada hacia aeronaves eficientes de tamaño pequeño o Very Light Jets VLJ por sus siglas en inglés, este proyecto pretende establecer una red de aeropuertos que permita la operación segura, eficiente continua de fácil conectividad como complemento a la aviación comercial tradicional que permita generar HUBS regionales alimentadores de los aeropuertos troncales, o que aeropuertos troncales con potencial de desarrollo de este tipo de aviación sean integrados a esta red.

A la fecha Colombia cuenta con un aeropuerto para aviación general llamado Flaminio Suarez ubicado en la vereda Guaymaral de Bogotá. Así mismo en la actualidad hay dos aeropuertos en el país con aeropuerto que atienden los dos tipos de aviación, tanto general no regular como comercial regular aeropuerto que desarrollo aviación general mezclada con aviación comercial fue Enrique Olaya Herrera



de Medellín y Rafael Núñez de Cartagena, el primero más de carácter comercial ejecutivo y el segundo más de carácter turístico.

El Grupo de Planificación Aeroportuaria de la Secretaria de Sistemas Operacionales ha desarrollado la visión de este compromiso.

El enfoque del análisis se ha orientado en los siguientes factores: ubicación geográfica - estratégica, cobertura – radio de acción, nivel socio económico versus desarrollo económico, accesibilidad - conectividad, potencial turístico, facilidad de expansión, contexto operacional y potencial desarrollo del aeropuerto.

A corte 30 de septiembre de 2019, se cuenta con un documento de diagnóstico de la operación de la aviación general y se han analizado cinco (5) alternativas de ubicación geográfica de aeropuertos potenciales para el desarrollo de este tipo de aviación. No obstante, aún no se definen los tres aeropuertos sobre los cuales se priorizarán las obras, por tanto, el indicador está en cero y el documento del plan de acción asociado a estos aeropuertos no se ha construido. Se recomienda que en el último trimestre se presente al nivel estratégico de la entidad los planeamientos desarrollados, que permita priorizar los tres aeropuertos y definir el plan de acción a desarrollar.

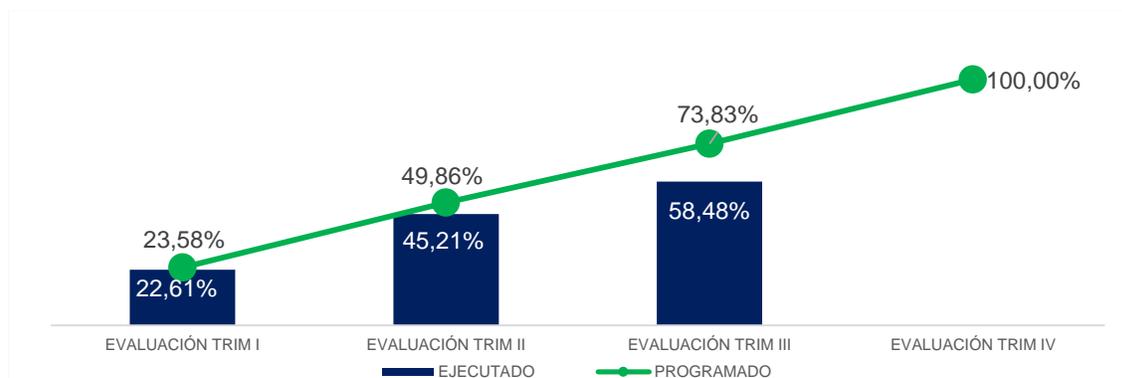
Este compromiso debe continuar en el 2020, por cuanto será determinante para iniciar las inversiones.

1.1.4. Infraestructura y sostenibilidad ambiental

El objetivo institucional corresponde a lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

Gráfico 6. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 58,48% frente a lo programado del 73,83%.

Gráfico 6. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL





A continuación, en la Tabla 5, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019
Tabla 5. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo **INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

COMPROMISOS	META	II TRIM	III TRIM
A. Empoderar el Plan de Navegación de Aérea (PNA COL) como el instrumento esencial de la planeación a corto, mediano y largo plazo, que guíe las inversiones necesarias para atender de manera eficiente la demanda creciente por los servicios a la navegación aérea y aeroportuarios, aplicando mecanismos de concertación y actualización con el sector	A1 Actualizar la inversión programada en el proyecto de inversión del SINEA conforme al Plan de Navegación Aérea para los próximos 4 años de gobierno.	15,0%	19,00%
B. Contar con un Sistema Nacional del Espacio Aéreo fortalecido, bajo un concepto operacional renovado, soportado en una infraestructura reconfigurada y basado en el Plan de Navegación Aérea (PNA-COL), para obtener eficiencias que incrementen su capacidad actual.	B1. Concepto del Espacio Aéreo Nacional actualizado bajo espacios aéreos reconfigurados para la utilización del PBN	20,0%	50,00%
C. Alcanzar la capacidad de adaptación y flexibilidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos y el Sistema Nacional del Espacio Aéreo, como elemento fundamental para responder a los efectos del cambio climático.	C1 Actualizar la capacidad de la Unidad de Gestión de flujo	12,0%	12,00%
	C2 Dotar al sistema de efectivos elementos predictivos meteorológicos para enfrentar los fenómenos adversos.	70,0%	100,00%
	C3 Proveer al sistema de flexibilidad en operaciones todo tiempo y de aeropuertos alternos adicionales.	36,3%	36,30%
D. Contar con una infraestructura para el Aeropuerto Ciudad Región, en la Sabana de Bogotá, con una visión integradora y capacidad suficiente para continuar facilitando el desarrollo de la actividad del transporte aéreo sin restricciones al desarrollo	D1 Establecer un operador de mantenimiento del lado aire integral.	95,0%	95,00%
	D2 Definir la política pública para el desarrollo del aeropuerto Ciudad Región.	32,0%	32,00%
	D3 Optimizar y fortalecer la coordinación interinstitucional ANI / UAEAC para continuar con la modernización del Aeropuerto.	50,0%	75,00%
E. Desarrollar la infraestructura para centros de conexión (HUBs) complementarios para la aviación continental, que provean servicios punto a punto a los más importantes nodos internacionales.	E1 Gestión predial para la expansión de la infraestructura del aeropuerto de Rionegro	64,5%	68,25%
	E2 Avance en la ejecución y desarrollo de la infraestructura planificada para aeropuerto de Rionegro.	72,0%	88,80%
	E3 Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil para el aeropuerto de Cali	50,0%	57,50%
F. Promover las inversiones en los aeropuertos troncales para desarrollar infraestructuras aeroportuarias que faciliten la operación a bajo costo, mejoren el acceso, el potencial	F1 Mejorar 15 aeropuertos Troncales en su infraestructura del lado aire y tierra	44,5%	91,33%



turístico de las regiones y desarrollen su infraestructura para atender mínimo aeronaves clase C.	F2 Utilizar la herramienta del procedimiento de Manejo de APP-IP de los proyectos de concesión presentados por ANI a la Aerocivil.	50,0%	65,00%
G. Desarrollar el Plan Estratégico Ambiental del sector, incorporando el CORSIA como elemento integrado de la política ambiental y un sistema de acreditación ambiental aeroportuaria o mecanismo similar, que orienten la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en la mitigación del impacto ambiental.	G1 Realizar la optimización e implementación del Plan Estratégico Ambiental del sector transporte aéreo.	60,0%	60,00%
H. Contar con una infraestructura de aeropuertos regionales adecuadamente mantenida y mejorada, en donde los aeropuertos con vocación especial al turismo, al comercio, a la carga o a lazos culturales desarrollen su capacidad de atender la demanda del servicio.	H1 Realizar Intervenciones en los aeropuertos en cabeza de las Regionales Aeronáuticas.	56,8%	72,22%
I. Contribuir con la definición de mecanismos de acceso a fuentes de financiación de cooperación internacional, regalías, fondos de inversiones para la paz, recursos nación u otras fuentes, a fin de fomentar el desarrollo de la infraestructura de aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales- ASAE.	I1 Asistencia Técnica a 4 aeródromos de entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	18,0%	19,00%
J. Desarrollar plataformas logísticas especializadas aeronáuticas que faciliten y promuevan la intermodalidad del transporte aéreo, y las actividades de soporte a la aviación.	J1 Documento de factibilidad formulado y evaluado	12,5%	30,00%

COMPROMISO A

META A1: Dentro del marco del proyecto de Inversión FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN AÉREA NACIONAL, el Plan de Navegación de Aérea (PNA COL) es la herramienta principal de planificación para definir las prioridades para la modernización del sistema de gestión del tráfico aéreo (ATM); este es la hoja de ruta en evolución y el resultado de una sólida colaboración entre todas las partes interesadas la prestación de servicios a la navegación aérea y específicamente en la ATM.

El PNA – Col detalla no solo una visión a alto nivel de lo que debe hacerse para lograr un sistema de alto rendimiento, sino que también explica el porqué y el cuándo; además se enlaza con del Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo (Doc. 9426 – AN/924) de la OACI, que orienta a los estados a verificar los factores que afectan la planificación, la implantación y mantenimiento de todo plan ATS, la organización del espacio aéreo, sus rutas, la navegación aérea y los medios que la hacen posible.

Así, el PNA – Col, fija el marco de trabajo para las actividades de desarrollo a llevar a cabo por la AEROCIVIL teniendo en cuenta también las acciones a desplegar por todas las partes operacionales interesadas bajo la coordinación del Prestador del Servicio de navegación aérea y de conformidad con el plan, para garantizar su coordinación, sincronización y coherencia general. El ATM es un elemento crítico en la cadena de valor del transporte aéreo colombiano y la clave para conectar regiones y hacer del país un centro regional de la movilidad y la prosperidad.

Debe destacarse que la Secretaria de Sistemas Operacionales tiene hoy aprobado un ambicioso plan de inversiones por fortalecer el sistema nacional del espacio aéreo – SINEA y la ficha de inversión en el sistema SUIFP se encuentra actualizada, por esta razón el indicador se encuentra en un 80%; no



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

obstante, la Secretaria de Sistemas Operacionales como área responsable de este compromiso no aportó las evidencias que se exigen para demostrar el cumplimiento de las actividades programadas asociadas al establecimiento de una metodología para establecer los costos estimados y presupuestos por cada actividad del proyecto de inversión y tampoco presento el anexo de inversiones del PNA- Col (el cual se encuentra en desarrollo como se indicó en el compromiso establecido en el objetivo de la INSTITUCIONALIDAD), donde se evidencie la coherencia de la planeación, por tanto no se refleja avance en el trimestre.

Es preciso recordar que la AEROCIVIL y el sector aéreo tiene una visión al 2030 de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga partiendo del 2018, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia; por este motivo, la modernización de la gestión del tráfico aéreo debe hacer aún más énfasis en el aumento de la eficiencia y de la efectividad, manteniendo o incluso mejorando los niveles de seguridad operacional y física. Al mismo tiempo, también debe reflejar la necesidad de proporcionar soluciones que mitiguen las limitaciones críticas de la capacidad del sistema que contribuyan a la sostenibilidad y la competitividad de la aviación.

El anexo de inversiones planificadas en el Volumen II del PNA-Col, es dinámico por tanto esta meta debe continuar en el 2020.

COMPROMISO B

META B1: La principal meta por parte de la Aerocivil permitir el aumento de la eficiencia y capacidad del espacio aéreo llevado a cabo mediante el desarrollo de un nuevo concepto de espacio aéreo, aplicando técnicas de rediseño de flujos de tránsito aéreo, optimización de operaciones terrestres, reducción de la separación entre aeronaves, actualización de la legislación aérea y empleando el nuevo concepto de navegación basada en el rendimiento de las aeronaves.

Mediante la implementación de nuevos conceptos de operación, la comunidad aeronáutica se ve beneficiada por cambio en los flujos aéreos de ingreso y salida de los aeropuertos, permitiendo aumentar la capacidad de aeronaves dentro del mismo espacio aéreo con mayor eficiencia al permitir perfiles de ascenso y descenso continuo, contribuyendo en gran manera con el medio ambiente a través de la reducción de toneladas de dióxido de carbono que dejan de emitir las aeronaves a nuestra atmosfera, de igual manera los aeropuertos tendrán mayor accesibilidad en condiciones meteorológicas adversas, dado que se podrá contar con nuevas rutas de aproximación. No menos importante, es lograr optimizar la carga laboral de los controladores aéreos y los pilotos al minimizar las transmisiones de radio y reducir los procedimientos de vectorización y procedimientos de espera; todo lo anterior desarrollado dentro de un marco de seguridad operacional, ofreciendo mayor confianza todos los pasajeros y usuarios de la aviación que utilizan el espacio aéreo de Colombia.

La Secretaria de Sistemas Operacionales a través de la Dirección de Servicios a la Navegación aérea viene ejecutando desde el 2018 la consultoría que tiene por objeto “(...) para evaluar posibles escenarios operativos, definir un nuevo concepto operacional y de espacio aéreo del sistema aeroportuario ciudad región Bogotá y del área terminal (TMA) de Bogotá” y a corte 30 de septiembre de 2019 se encuentra tramitando la aprobación de vigencias para la actualización de las TMAs de Barranquilla, Cali, Pereira y Cúcuta.

Las actividades se encuentran en un 50% y verificado el cronograma de los procesos contractuales, recomendamos que este compromiso deberá continuar en el 2020, por cuanto la renovación de los conceptos operacionales y su actualización en el AIP no se logrará en esta vigencia.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

COMPROMISO C

El aumento constante de las operaciones aéreas, la demanda por la optimización del espacio aéreo y los aeródromos y las operaciones de aproximación PBN contribuyen a incrementar el número de operaciones aéreas con techos bajos y visibilidad reducida; de tal manera que este compromiso busca mejorar la gestión del tráfico aéreo estableciendo operaciones todo tiempo en un aeropuerto alterno al Eldorado; lo que incluye determinar los factores técnicos y operacionales que faciliten la supervisión de los mínimos de operación de los aeródromos para los movimientos en la superficie, el despegue, las salidas y las aproximaciones por instrumentos, incluidas las operaciones categoría I, II y III, a los mínimos más bajos.

META C1: Se elaboró un documento en el cual se describe el cumplimiento del Módulo ASBU NOPS, en los bloques correspondientes, que la herramienta HARMONY, permite. Así mismo se describen la estrategia para cumplir con el resto de los bloques ASBU de módulo en mención, lo que requiere de la implementación de aplicaciones avanzadas de acuerdo a los objetivos de desempeño definidos. Se está pendiente de realizar un inventario y estado de los software y hardware del sistema HARMONY y videowall adquiridos, en revisión conjunta DSN/DITEL, así como del mobiliario y otro equipamiento que se encuentran en las instalaciones de la FCMU COL, sala de crisis, oficinas, simulador y dependencias ATC a nivel nacional.

Esta meta debe continuar en la vigencia 2020 y se invita a las áreas involucradas Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y Dirección de Telecomunicaciones a aunar esfuerzos para lograr en el cuarto trimestre del 2019 una definición de la adquisiciones o intervenciones a realizar para mejorar la capacidad de la unidad de flujo.

META C2: Tal como se planteó la meta el objetivo se logró a corte 30 de septiembre de 2019, por cuanto se definió y tramitó la solicitud de vigencias futuras para la adquisición de tres radares meteorológicos para Quibdó, Tasajero y Riohacha banda C, para mejorar y modernizar la infraestructura aeronáutica, así como la capacidad técnica en el monitoreo de variables meteorológicas que faciliten el análisis y la generación de alertas, optimizando la generación de información en tiempo real para la toma de decisiones.

Adicionalmente se avanza en el proceso de solicitud de vigencias futuras para dotar con sistemas meteorológicos aeronáuticos (Servicio Automático de Información de Terminal D-ATIS y D-VOLMET), para mejorar y modernizar la infraestructura aeronáutica, así como la capacidad técnica en el monitoreo de variables meteorológicas que faciliten el análisis y la generación de alertas, optimizando la generación de información en tiempo real para la toma de decisiones.

Los sistemas mencionados contribuirán a mitigar los impactos negativos en la seguridad aérea en condiciones meteorológicas adversas para mejorar el Servicio de Navegación Aérea, contemplados en el Plan de Navegación Aérea.

META C3: Esta meta se soporta en el DOC. 9365 AN 9/10 "MANUAL DE OPERACIONES TODO TIEMPO" de la OACI; que busca la adaptación a las nuevas tendencias y condiciones de la industria del transporte aéreo internacional, que son cada vez más competitivas y exigentes. Esto permitirá que los explotadores de aeronaves, haciendo uso de la tecnología y de la gestión de riesgo, puedan enfrentar los desafíos operacionales cada vez mayores.

A corte 30 de septiembre de 2019 se ha avanzado en el documento de diagnóstico de la operación en el aeropuerto José María Córdova de Rionegro, pero la Secretaria de Sistemas Operacionales (Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, Dirección de Telecomunicaciones y Dirección Regional Antioquia)

Cómo vamos
III Trimestre de 2019



se encuentra rezagada en priorizar las inversiones y actividades a desarrollar en el aeropuerto y en la elaboración del documento final de viabilidad.

COMPROMISO D

META D1: Con el concepto “*Ciudad Región El Dorado, Cundinamarca*”, la Aerocivil busca articular el Aeropuerto Internacional El Dorado y su futura expansión denominada Dorado II, los helipuertos necesarios en la ciudad de Bogotá, el Aeropuerto Flaminio Suarez de Guaymaral y otras iniciativas aeroportuarias en el entorno de la región del departamento de Cundinamarca. Esto presupone los flujos de intercambio de pasajeros, conectividad e información; como elementos centrales del sistema urbano. Este sistema interactúa asimétricamente generando una estructura de interdependencia con el Aeropuerto Internacional El Dorado como centro que requiere de innovaciones tecnológicas y mejoramiento de la infraestructura de intercambio.

Si bien a la fecha se desarrollan dos contratos para el mantenimiento de las obras civiles del lado aire no concesionado y otro para las ayudas visuales y sistemas electromecánicos, la meta trazada se enfocaba en establecer un único operador que mitigara el riesgo de falla. Se recomienda que esta meta continúe en el 2020.

META D2: Actualmente se desarrolla la consultoría No. 19000447 H3 de 2019 para “(...) para evaluar posibles escenarios operativos, definir un nuevo concepto operacional y de espacio aéreo del sistema aeroportuario ciudad región Bogotá y del área terminal (TMA) de Bogotá”, la cual evalúa catorce (14) escenarios y se encuentra en análisis las cuatro (4) nuevas configuraciones operacionales con la pista 07/25 ubicada en Tocancipá, presentadas a consideración de la entidad por el consultor. Se espera que con los resultados de esta consultoría entregue los insumos necesarios para que el estado colombiano determine la mejora configuración para la ciudad región y establecer así cuáles serán sus fuentes y mecanismos de financiación. A corte 30 de septiembre se había recibido uno de los seis entregables exigidos al consultor.

META D3: Actualmente se encuentran presentadas dos Iniciativas privada para la Ciudad Región Eldorado, Cundinamarca:

- **Campo de vuelo** que tiene como alcance el área no concesionada del Aeropuerto Internacional El Dorado y que de otorgarse al originador iría hasta la finalización de la concesión de OPAIN S.A.; esta IP se tiene previsto que en febrero de 2020 se entrega la factibilidad a la ANI por el Originador que actualmente se encuentra desarrollando los estudios y diseños.
- **La IP SAB 2050:** esta iniciativa plantea entrar una vez finalice la concesión de OPAIN e incluye además de la totalidad de la infraestructura lado aire y lado tierra de Eldorado y entre otras obras el desarrollo de una tercera pista en el área de la Florida y la infraestructura de conexión. A 30 de septiembre de 2019 la iniciativa se encuentra en prefactibilidad, condicionada a los resultados de la consultoría No. 19000447 H3 de 2019.

Esta meta tiene dos indicadores: 1) Plan de acción para la expansión del Aeropuerto Eldorado del cual no se presentó evidencia para su cotejar su avance; 2) Actas mensuales de comités operativos, las cuales se aportan para validar la autoevaluación.

La comunicación ANI – Aerocivil requiere esfuerzos adicionales, por cuanto las misiones de las dos entidades son diferentes, la ANI administrador del contrato de concesión de OPAIN S.A., Aerocivil propietario del aeropuerto, prestador de servicios a la navegación aérea, prestador de servicios en el aérea no concesionada y Autoridad Aeronáutica; por tanto el acercamiento a los problemas y sus soluciones presenta variables dependiendo del ámbito desde el que se considere; lo que genera la necesidad de mejorar los mecanismos colaborativos entre las dos entidades.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

COMPROMISO E

Este compromiso estratégico busca establecer centros eficientes de conexión en Rionegro y Cali, que logren competir mejor y con mejores herramientas con los principales HUBs del continente. Además de contribuir a la red de rutas entre Europa y América Latina, permitirá disponer de más conectividad y masa crítica para abrir nuevas rutas y crecer en otros mercados donde ahora no está o su presencia es muy pequeña y ofrecer mejores servicios a los clientes.

COMPROMISO F

META F1: La Aerocivil reestructuró sus proyectos de inversión como unidades operacionales de la planeación del desarrollo, que vincula recursos para resolver problemas o necesidades sentidas de la población y que incluyen: actividades limitadas en el tiempo, utilizan total o parcialmente recursos monetarios y crean, amplían, mejoran o recuperan la capacidad de producción o de provisión de bienes o servicios por parte de la Aerocivil en los aeropuertos denominados “Troncales”: 1) Rionegro, 2) Cali, 3) Cartagena, 4) San Andrés y Providencia, 5) Leticia; 6) Santa Marta; 7) Bucaramanga; 8) Cúcuta; 9) Riohacha; 10) Valledupar; 11) Barrancabermeja; 12) Pasto; 13) Ipiales; 14) Yopal; 15) Popayán; 16) Armenia; 17) Buenaventura.

Se avanza en el plan de inversiones en los 17 aeropuertos troncales. A corte 30 de septiembre de 2019 se ha gestionado la aprobación de vigencias futuras para la totalidad de los aeropuertos troncales.

COMPROMISO H

META H1: Las Direcciones Regionales Aeronáuticas, como unidades ejecutoras de recursos del presupuesto de la entidad, tienen a su cargo velar por la correcta prestación de los servicios en los aeropuertos que están a su cargo. En general, las Direcciones Regionales atienden en forma directa 49 aeropuertos de la red nacional, y a corte de 30 de septiembre los resultados ponderados de desempeño del 72,22% (Antioquia 78,48%, Atlántico 41,65%, Cundinamarca 84,34%, Meta 88,85%, Norte de Santander 79,08, Valle del Cauca 60,92%).

Es notorio que dos Direcciones Regionales se encuentran por debajo del promedio, lo que supone la necesidad de un monitoreo especial.

Es importante mencionar que el esquema de inversiones vigente desde el 01 de enero de 2019, ha permitido asegurar que los 49 aeropuertos tengan inversiones prioritarias, para el mantenimiento de la infraestructura y prestación de los servicios aeroportuarios.

Se recomienda que el compromiso sea continuado durante la vigencia 2020.

COMPROMISO I

META I1: Las condiciones geográficas del territorio colombiano y el asentamiento de parte de la población rural en zonas de difícil acceso, afectadas por altos índices de pobreza, demandan una intervención estructural de la infraestructura de transporte, en particular, la del modo aéreo. Estas circunstancias hacen que las comunidades vean restringido el acceso a bienes y servicios básicos como salud, educación, alimentación, cultura, seguridad entre otros, asociados al desarrollo y la conectividad de la región. Situación que contribuye a incrementar la marginación de la población y con ello el aumento de las brechas sociales.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Existen 182 aeródromos públicos de propiedad de Entidades Territoriales, condición que implica la atención de dicha infraestructura. Entre las causas que dificultan la gestión territorial se encuentran las limitaciones para cumplir con los reglamentos técnicos establecidos para el transporte aéreo, el desconocimiento de procedimientos de planificación especialmente en la formulación de proyectos y la dificultad de acceso a fuentes y mecanismos alternos de financiación.

La Aerocivil suscribió el convenio 19000985 H3 con seis (6) entidades territoriales para brindar asistencia técnica tendiente a lograr un desarrollo y mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo. Adicionalmente en este trimestre se avanzó en la estructuración de la solicitud de una vigencia futura para la *“ASISTENCIA TÉCNICA AERONÁUTICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 19000985 H3, INCLUYENDO FORMULACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN; ESTRUCTURACIÓN DE UN PROYECTO TIPO DE TERMINAL AÉREA TERRITORIAL”*.

Como estrategia de cumplimiento de la meta, se requiere de la contratación de un Aliado Estratégico de orden nacional para materializar el objetivo del convenio mencionado. Se han evaluado ofertas de EnTerritorio, Findeter y FDN, entidades que mostraron interés en el desarrollo de la iniciativa de la Aerocivil.

Para materializar la asistencia técnica a cuatro (4) aeródromos es necesario que esta meta continúe durante la vigencia 2020.

COMPROMISO J

META J1: Para el cumplimiento de esta meta se partió del análisis del Documento Pre - CONPES 3547 Política Nacional Logística que reconoce a la logística como un pilar estratégico de la competitividad del país y establece estrategias en los diferentes modos de transporte para consolidar un sistema logístico nacional articulado, soportado en el desarrollo de infraestructuras (ILE)^[1] que contribuyan a la consolidación de corredores logísticos articulados.

Para el transporte aéreo se plantea el cumplimiento del siguiente Plan de acción con metas hasta el año 2023 así:

- Diseñar un plan estratégico en logística de transporte aéreo nacional, con el fin de promover movimiento de carga del modo aéreo a precios competitivos. Año 2022
- Establecer dentro de los requisitos de permiso portuario o aeroportuario las especificaciones de infraestructura y operación de las Zonas Únicas de Inspección (ZUI) para optimizar los movimientos de carga dentro de las instalaciones portuarias y aeroportuarias. Año 2021
- Revisar y actualizar los planes maestros aeroportuarios para incluir vías de acceso y conectividad con los principales corredores logísticos. Año 2023
- Realizar un estudio de factibilidad para una ILE de carácter aeroespacial para promover servicios de valor agregado a la carga aérea, con el propósito de promover la aglomeración de servicios logísticos a la carga y la oferta de servicios a la industria aeronáutica. Año 2022.

Lo anterior significa que el cumplimiento de esta meta irá hasta el año 2023 de acuerdo con lo trazado en ese documento preConpes.

De acuerdo con lo anterior se acordó entre la Oficina Asesora de Planeación y el grupo de Planificación aeroportuaria que para este año ese grupo trabajará en la evaluación de la información existente y la

^[1] Infraestructuras Logísticas Especializadas



elaboración de los estudios previos para la contratación del Plan Estratégico Logístico de transporte aéreo.

En ese orden de ideas el cumplimiento al III trimestre está de acuerdo con lo programado, pero requiere de un esfuerzo adicional para lograr el cumplimiento del plan trazado para este año.

1.1.5. Industria aeronáutica y cadena de suministro

El objetivo institucional corresponde a potenciar la industria aeronáutica como un importante proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región y como punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

En el Gráfico 7 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas este objetivo, evidenciando un avance del 90% frente a lo programado del 77,71%.

Gráfico 7. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO



A continuación, en la Tabla 6, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver tabla 1).

Tabla 6. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A. Promover la transformación productiva sostenible, aplicando altas capacidades profesionales, que le den valor agregado a los productos y formen parte de la cadena de suministro de la región	A1. Establecer una mesa de trabajo entre el DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Industria para formular recomendaciones.	0%	70,00%
B. Fortalecer los procesos de certificación de productos aeronáuticos, TAR, TARE, MRO's, entre otros, contribuyendo y soportando el crecimiento de la industria y del sector	B1. Participar en 2 Asistencias Técnicas en procesos de certificación de productos aeronáuticos TAR, TARE y/o MRO.	100%	100,00%
	B2. Certificación de 2 talleres aeronáuticos, TAR, TARE, MRO's	100%	100,00%
C. Contar con los mecanismos de reconocimiento de los productos aeronáuticos producidos en	C1. Identificar países/clientes potenciales de productos aeronáuticos, con miras a la convalidación de certificaciones.	100%	100,00%



Colombia, por parte de las autoridades aeronáuticas líderes en el mundo, que promuevan la generación de valor agregado en la industria y sus exportaciones.	C2. Definir las condiciones para la aprobación de la operación de aeronaves fabricadas de kit de acuerdo al RAC 21.855 Certificado de Aeronavegabilidad Especial: Experimental.	100%	100,00%
	C3. Certificar 1 modelo de aeronave en categoría ALS	100%	100,00%
D. Desarrollar una Hoja de Ruta que señale cada uno de los procesos necesarios para el desarrollo de la industria aeronáutica que le permita al sector abrir sus puertas globalmente.	D1. Hoja de Ruta para el desarrollo de la industria aeronáutica.	60%	60,00%

COMPROMISO A

META A1: Es importante mencionar y evidenciar que la industria aeronáutica de piezas partes y componentes se convirtió en un objetivo para el desarrollo de las industrias en movimiento desde la Vicepresidencia de la República, generando que las mesas de trabajo para promover la transformación productiva se realizaran de forma activa con actores diferentes a los que se plantearon al inicio de la presente vigencia.

El Gobierno Nacional ha venido adoptando medidas macroeconómicas y desarrollando un trabajo sistemático en torno a la Comisión Nacional de Competitividad e Innovación para lograr un entorno empresarial competitivo, que fomente la creación de nuevas empresas y estimule el crecimiento de las existentes en las distintas regiones de Colombia, con el fin de lograr el propósito de alcanzar un ingreso per cápita superior a los 25.000 dólares anuales y lograr un crecimiento económico elevado y estable, basado en el potencial del mercado interno y en el aprovechamiento de la demanda internacional, que proporcione una sociedad más equitativa.

Para lograr lo anteriormente mencionado, se formularon Pactos por el crecimiento y para la generación de empleo con los diferentes sectores de la economía, los cuales se realizaron bajo el ejercicio de identificar las posibilidades de crecimiento de cada sector, priorizando el concepto de cadenas productivas que generen valor agregado, con capacidad de innovar y producir bienes y servicios con mayores niveles de sofisticación para atender el mercado interno y externo a partir de la demanda actual y potencial. En esta consideración es importante citar el Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias del movimiento como una estrategia sectorial que se puede consultar en: <https://www.colombiaproductiva.com/CMSPages/GetFile.aspx?guid=0d4af66a-066a-4e54-a353-539aae31fa05>

Esta Política, denominada “Pacto en marcha por el crecimiento y para la generación de empleo”, parte de tres insumos que orientan su enfoque conceptual y sus derroteros: el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad, la Política Nacional de Desarrollo Productivo (Conpes 3866 de 2016) y los aportes originados desde el sector privado en torno al desarrollo industrial del país y se sustenta en cinco ejes estratégicos transversales que enmarcan la visión del Gobierno Nacional para transformar el aparato productivo colombiano: entorno competitivo, productividad, innovación, formalización y emprendimiento e inversión. Adicionalmente, contempla un eje estratégico vertical denominado nuevas fuentes de crecimiento, orientado a acelerar la dinámica productiva de ciertas actividades económicas y facilitar el acceso de empresas nacionales a mercados internacionales relevantes, resaltándose allí la importancia del eje estratégico del plan 2030 sobre “industria aeronáutica y cadena de suministro” y los objetivos específicos que lo conforman.



Como parte del Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias del movimiento, trabajo desarrollado bajo el concepto de alianza público-privada, en el cual se buscó la definición conjunta de actividades prioritarias para lograr la reforma estructural que impulse irreversiblemente del aparato productivo colombiano, se logró identificar, de manera conjunta, las barreras de crecimiento y la definición de una matriz de trabajo para eliminar en el corto plazo los obstáculos priorizados atribuibles al sector público. De la matriz antes mencionada, la Aerocivil está involucrada con cuatro (4) cuellos de botella, a los cuales se les definió una alternativa de solución y unos hitos o gestiones para su mitigación.

Frente a lo anterior, los actores con los que actualmente se realizan mesas de trabajo para generar las recomendaciones respecto a la industria aeronáutica son el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia Productiva, Procolombia, el Ministerio de Defensa – Grupo Social y Empresarial de la Defensa (GSED), Sena, ANDI, actores de la industria nacional, AIRBUS, SAAB, CIAC, entre otros, generando encuentros mensuales en los que se discuten y analizan las acciones e hitos definidos para el cumplimiento del pacto.

COMPROMISO B

META B1 y B2: Se destaca el cumplimiento de las metas en el tercer trimestre de 2019, según lo programado. Se recomienda incrementar las metas para la vigencia 2020 teniendo en cuenta el auge y el potencial de la industria aeronáutica de piezas, partes, componentes y mantenimiento nacional.

De igual forma se recomienda incorporar dentro de los indicadores y metas propuestas, la certificación de simuladores, con el fin de socializar y medir correctamente el impacto que tiene la entidad frente a esta actividad.

COMPROMISO C

META C1: Teniendo en cuenta la necesidad de definir países con los cuales se puedan firmar convenios binacionales para el reconocimiento de los productos de la industria aeronáutica nacional, la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil realizó una identificación de países/clientes potenciales de productos aeronáuticos colombianos: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, con los países o clientes potenciales, toda vez que pertenecen al Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), el cual, estandariza los procedimientos para la fabricación y certificación de productos Aeronáuticos en este caso, certificados por Colombia.

META C2: la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y la Dirección de Estándares de Vuelo generaron el documento LVRAC21-23-CPA CONSTRUCCIÓN POR AFICIONADOS DE UN KIT AERONAVES con condiciones para la aprobación de aeronaves fabricadas de kit y definieron el set de listas de chequeo (RAC 21 certificación de aeronaves y componentes de aeronaves y RAC 26 aeronaves categoría liviana (ALS) y listas de verificación manual guía del inspector de certificación de productos aeronáuticos y listas de verificación manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA-SRVSOP); LAR VLA estándares de aeronavegabilidad: aviones muy livianos y LAR 21 certificación de aeronaves y componentes de aeronaves).

Se recomienda determinar un mecanismo de integración para que el área correspondiente en la entidad, en este caso en particular el Grupo de Estándares Internacionales de la Subdirección General, realice el relacionamiento con los países que se identifiquen como clientes potenciales de los productos



aeronáuticos nacionales. De igual forma, se deberán propiciar espacios con entidades nacionales, como Procolombia del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para que la industria del país efectivamente se incorpore en diferentes países de la región.

META C3: Se reconoce de igual forma el esfuerzo de la SSOAC y sus grupos para alcanzar el 100% de la meta, pues se logró la certificación de 3 modelos de aeronaves en categoría Aeronaves Categoría Liviana - ALS, siendo las primeras aeronaves que pueden prestar servicios de fumigación diseñadas, producidas y certificadas en Colombia.

COMPROMISO D

META D1: En cuanto a la hoja de ruta para el fortalecimiento de la industria aeronáutica, no se presentan avances sobresalientes para el tercer trimestre de 2019, toda vez que el proceso de solicitud de vigencias futuras, al incorporar proyectos adicionales por el proyecto de inversión fortalecimiento de la capacidad institucional, llevó más tiempo de lo planificado.

Sin embargo, el proceso de contratación fue llevado aprobado en comité de contratación el 23 de julio de 2019 y fue publicado en borradores en el SECOP II bajo el No. 19001098 H3, para retroalimentación y comentarios de los interesados en participar en el proceso.

Como conclusión de este numeral, se sugiere que los compromisos se proyecten hacia la vigencia 2020, de tal manera que se continúe el fortalecimiento de la industria, y se recomienda el establecimiento de una línea base y la definición de indicadores que permitan medir el impacto de las acciones generadas por parte de la Aeronautica Civil, asociados de igual forma, al “Pacto por el crecimiento y para la generación de empleo del sector de industrias en movimiento”, que fomenten la dinámica empresarial asociada al sector aeronáutico en el país, y su participación en la cadena de suministro regional y mundial.

1.1.6. Desarrollo del talento humano en el sector

El objetivo institucional corresponde a Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia

En el Gráfico 8 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas a este objetivo, evidenciando un avance del 55,72 % frente a lo programado del 42,93 %.

Gráfico 8. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: DESARROLLO DEL TALENTO





A continuación, en la Tabla 7, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019).

Tabla 7. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A. Disponer de un Sistema de Gestión del Talento Humano que permita responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad.	A1. Desarrollar el 100% el Plan Institucional de Capacitación - PIC y oferta Académica orientada a la formación en la gestión aeronáutica integral y fortalecimiento institucional	33,78%	86,50%
B. Consolidar la investigación en los campos aeronáuticos y aeroespaciales, con el apoyo de la industria, la academia y la cadena de investigadores, integrados en un centro de investigaciones aeronáutico.	B1. Desarrollar 8 productos de investigación que contribuyan al Posicionamiento de la investigación, Desarrollo tecnológico e innovación en la industria Aeronáutica y en el desarrollo del Talento Humano	50,00%	62,50%
C. Alcanzar una amplia oferta de capacitación orientada a la gestión aeronáutica integral, en todos los niveles y campos: aeroespaciales, aeronavegabilidad, mantenimiento, seguridad operacional y de la aviación civil, servicios a la navegación aérea, servicios aeroportuarios, servicios en tierra y gestión de aerolíneas, carga, RPAS, aspectos ambientales o aquellos nuevos campos que aparezcan en el tránsito del plan.	C1. Gestionar Trámite para la Obtención de Registro Calificado en 1 Tecnología-IES	38,20%	80,00%
D. Cualificar el talento humano desarrollando el Marco Nacional de Cualificaciones de la aviación civil para asegurar las competencias y propiciar la movilidad laboral en el país y en la región.	D1. Análisis de la capacidad institucional para la construcción del Marco Nacional de Cualificaciones del sector de aviación civil.	0,00%	10,00%
E. Promover la suscripción de convenios con entidades extranjeras, para propiciar el intercambio de experiencias y conocimientos.	E1. Suscripción de 3 convenios	0,00%	39,60%

COMPROMISO A

META A1: Con respecto a la Meta enunciada, dentro del PIC se desarrolla una amplia oferta de programas de formación, capacitación, entrenamiento y actualización orientados al fortalecimiento de la Gestión institucional y Seguridad operacional y de Aviación Civil en 4 campos de formación: Regulación, Navegación Aérea, Aeroportuaria y formación complementaria orientados a la gestión del talento humano. Así mismo, se ha logrado avanzar en la consolidación en el campo de investigación en temas aeronáuticos resultado de las actividades de investigación realizadas por la comunidad académica del CEA, en las cuatro líneas de investigación definidas y acorde con las tipologías establecidas por Colciencias para productos de investigación.

COMPROMISO C

META C1: Paralelamente, se logró la radicación de trámite registro Calificado en plataforma SACES (Sistema de aseguramiento de la calidad en educación superior) para el Programa Tecnología en Gestión del Tránsito Aéreo en Julio 29 de 2019, se está a la espera de la visita de verificación por parte de los pares académicos para continuar con el trámite, por lo cual la actividad de Seguimiento a la



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

expedición de la resolución de aprobación del registro calificado por parte del MEN deberá continuar para el 2020.

COMPROMISO D

META D1: Se reporta avance para esta meta superando el cronograma planteado. Adicionalmente se adelantó en actividades previstas para cumplimiento en el cuarto trimestre en lo referente al análisis de la capacidad institucional para la construcción del Marco Nacional de Cualificaciones, paralelamente se avanzó en el diagnóstico interinstitucional y en la realización de mesas de trabajo sectorial con lo que se busca ir creciendo en oportunidad y movilidad laboral. También, se consiguió la suscripción del Memorando de Entendimiento con la Dirección General de Aeronáutica Civil de Bolivia para capacitación.

Se analizarán las metas existentes y se propondrán nuevas que fortalezcan la misionalidad de la entidad para el 2020.

COMPROMISO E

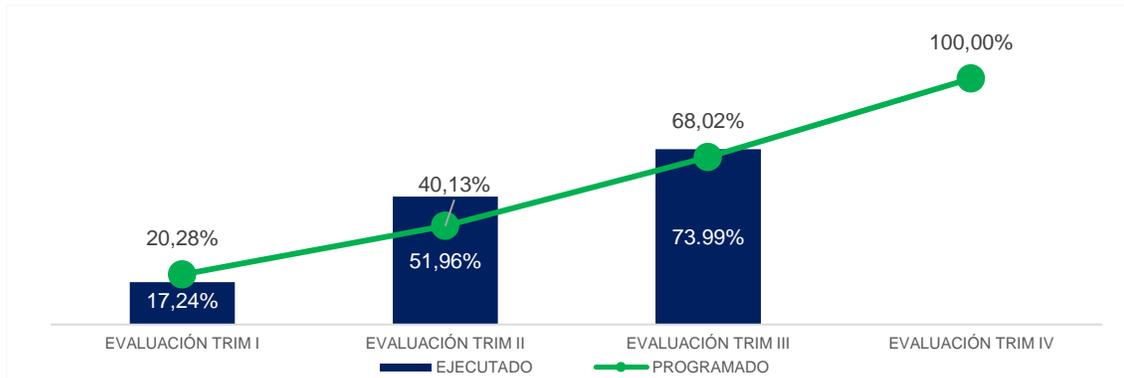
META E1: La meta de suscripción de convenios internacionales refleja un adelanto en el cumplimiento a lo programado en el cronograma.

1.1.7. Seguridad operacional y de la aviación civil

Se espera posicionar a Colombia como el país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas en seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación, en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector y la responsabilidad de este objetivo se centra en el rol de autoridad, donde la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil jalona al sector a la par del grupo de investigación de accidentes e incidentes, contribuyen también la Oficina de registro Aeronáutico y el prestador de servicios desde sus obligaciones asociadas a construir un sistema de gestión de la seguridad operacional o SMS acorde con los reglamentos aeronáuticos de Colombia

En el Gráfico 9 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas al objetivo de **SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL**, evidenciando un avance del 73,99 % frente a lo programado del 68,02 %.

Gráfico 9. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional: SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL



A continuación, en la Tabla 8, se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019 Tabla 8. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
A. Ampliar la capacidad del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil, pasando de una vigilancia prescriptiva a una vigilancia basada en riesgos, para acompañar al crecimiento del sector aeronáutico.	A1. Proyectar las estructuras de datos que permitan definir perfiles de riesgo.	4,0%	100,0%
	A2. Proponer la creación del equipo colombiano de seguridad operacional (ECSO)	82,0%	100,0%
	A3. Identificar actividades generadoras de factores de riesgo relevantes para la seguridad operacional.	25,0%	56,3%
B. Apropiar en el sector las mejores prácticas en seguridad operacional de la OACI, con el fin de corregir la brecha en la implementación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, de manera adaptativa a la aproximación de monitoreo continuo, para disminuir el perfil de riesgo de Colombia en la seguridad operacional y su gestión continua.	B1. Implementar los Planes de Acción correctivos planteados frente a la Auditoría de OACI	54,0%	54,0%
C. Afianzar el escenario regional concentrado alrededor del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SVRSOP, participando en el intercambio de información y el apoyo en la vigilancia, para fortalecer la seguridad operacional de la aviación.	C1. Incrementar las recomendaciones en la construcción de la seguridad operacional por parte de Colombia al SRVSOP	0,0%	0,0%
D. Desarrollar el Programa del Estado para la gestión de la autoridad en seguridad operacional, PEGASO.	D1. Emitir PEGASO revisión 3.	80,0%	80,0%
E. Desarrollar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil alineado con el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASep) promulgado por la OACI.	E1. Realizar el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil de Colombia (hoja de ruta) para la implementación del GASEP	50,0%	68,8%
F. Fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SeMS).	F1. Estructurar un modelo para la recopilación y análisis de datos en materia de la seguridad de la Aviación Civil.	31,3%	50,0%
G. Mejorar la capacidad del Estado en la aplicación de un sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional basado en riesgos, disponiendo de mecanismos para la compilación, transformación y administración de datos de seguridad operacional (Safety BIG DATA), que permitan generar análisis estadísticos para la toma de decisiones.	G1. Estructurar el conjunto de especificaciones funcionales para el Sistema de Compilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SCDPS)	100,0%	100,0%



COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
H. Actualizar y fortalecer el registro aeronáutico en cumplimiento de los anexos de la OACI.	H1. Depurar el registro aeronáutico	0,0%	86,08%
I. Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.	I1. Proponer 10 proyectos de actualización, modificación y/o armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia	42,0%	100,0%
J. Evaluar la situación jurídica de matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de las mismas	J1. Evaluar 50 matrículas de aeronaves a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de las mismas	18,8%	64,8%
K. Actualizar la política, el Plan de Implementación y Manual de Seguridad Operacional	K1. Actualizar el Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional de la Secretaría de Sistemas Operacionales Versión 2	70,0%	70,0%
L. Elaborar base de datos para control, análisis y administración del Sistema de información	L1. Base de Datos Actualizada	100,0%	100,0%
M. Participar y promover el SMS-QA en las Direcciones Regionales, Administradores Aeroportuarios y personal operativo de los aeropuertos, incluye otras Entidades y Empresas	M1. Manual de SMS socializado	50,0%	50,0%
N. Actualizar y elaborar el SMS para aeropuertos Internacionales, cuyo explotador de aeródromo sea la Aerocivil.	N1. SMS aprobado	100,0%	100,0%
O. Armonizar los estándares y reglamentación del SMS para integrarlo al Sistema Integrado de Gestión de Calidad de la Entidad	O1. SMS incluido en el SIG	70,0%	70,0%
P. Promover la cultura de seguridad operacional y comunicar sobre investigación de accidentes	P1. Efectuar 8 actividades de promoción de seguridad operacional en diferentes regiones del país	36,0%	60,0%
Q. Atender y aprobar la auditoría USOAP, y demostrar el cumplimiento de los lineamientos establecidos por OACI en el área de AIG	Q1. Obtener una evaluación del 85%, como mínimo, de cumplimiento de los estándares OACI en la auditoría.	66,2%	95,0%
R. Mejorar el proceso de implementación de las recomendaciones resultantes de la investigación de accidentes.	R1. Gestionar ante SSOAC y enviar a las organizaciones y dependencias a cargo de su cumplimiento, el 100% de las recomendaciones de investigaciones de accidentes aprobadas en los 4 Consejos del año 2018, y hasta el III Consejo de 2019.	60,0%	75,0%

COMPROMISO A

META A1: Las actividades de esta meta tuvieron un avance significativamente alto, alcanzando el máximo programado.

META A2: Se destaca la conformación del equipo ECSO y su puesta en funcionamiento.

META A3: Las actividades muestran un avance respecto del trimestre anterior, aunque no se alcanzó el valor programado.

En términos amplios, el compromiso propuesto y los avances reportados demuestran que existe un gran campo de acción para que la Aerocivil desarrolle acciones tendientes a ampliar la capacidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional, con la participación de todos los involucrados en el sector y la industria.

COMPROMISO B

META B1: No se evidencian avances para las actividades contempladas en esta meta.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

COMPROMISO C

META C1: No se reporta avance, esto como consecuencia que desde la Secretaría de Seguridad Operacional y de Aviación Civil fue solicitada la posibilidad de eliminar el compromiso, bajo el argumento que los resultados no dependen de la gestión de esa Secretaría. Se requiere que la Alta Dirección evalúe y defina las acciones a seguir.

COMPROMISO D

META D1: No se reportan avance, quedando la calificación por debajo de la programación propuesta para el trimestre. Es importante dar cumplimiento a la meta, toda vez que involucra el concepto de Estado y en consecuencia actúa sobre la soberanía nacional.

COMPROMISO E

META E1: Se reporta avance; sin embargo, no alcanza la meta programada. En este punto es necesario decir que, desde el 12 de abril, el grupo de la SSOAC encargado de gestionar esta meta manifestó que el alcance de las actividades excede el alcance de las metas. Se requiere la definición de la Alta Dirección de la entidad en este aspecto. A la fecha, se han definido el 78% de las actividades del cronograma específico de la Hoja de Ruta para la implementación del GASep en Colombia.

COMPROMISO F

META F1: Las evidencias reportadas permitieron demostrar avance, aunque no fueron suficientes para alcanzar y superar la programación.

COMPROMISO G

META G1: Las actividades de esta meta cumplen con lo programado

COMPROMISO H

META H1: La Meta “Depurar el registro aeronáutico”, refleja un avance en sus actividades del 86%, y su indicador con respecto a la última actividad tiene un avance del 82.0%, correspondientes a 123 registros aeronáuticos depurados de 150 programados para vigencia 2019. Esta meta debe continuar para el 2020. Considerando que mantener el registro aeronáutico actualizado y fortalecido redundará en confianza por parte del sector se mantendrá esta Meta para el 2020.

COMPROMISO I

META I1: La programación de actividades fue cumplida satisfactoriamente para el periodo.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

COMPROMISO J

META J1: En cuanto a la evaluación de 50 matrículas de aeronaves, a fin de determinar si hay lugar a adelantar la cancelación de las mismas, su avance ha sido de 42 matrículas evaluadas. La depuración del registro de matrículas de aeronaves es un proceso estratégico para tener el parque de aeronaves correcto y el determinar la situación jurídica de las matrículas contribuye a la seguridad del sistema y de las operaciones aéreas, el avance reportado y verificado está de acuerdo con la programación de actividades.

COMPROMISO K a O: El SMS se implementa en aquellas organizaciones que están expuestas a riesgos de operación mientras proveen sus servicios; el SMS está ideado para atender situaciones de riesgo que pueden causar daños a la infraestructura, lesiones al personal y una significativa reducción de las habilidades del personal operativo para completar las tareas con seguridad, la Secretaria de Sistemas Operacionales en su calidad de prestador de servicios debe atender las regulaciones.

META K1 a O1: En cuanto al primer compromiso, *La finalidad del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, en adelante SMS, es proporcionar a la Secretaría Sistemas Operacionales, como Prestador de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios un enfoque sistemático para gestionar la seguridad operacional. Mediante la implantación del SMS, el proveedor de servicios garantizará la mejora continua de la seguridad operacional por medio de la identificación de peligros, la recopilación y el análisis de datos y la evaluación continua de los riesgos de la seguridad operacional.

El SMS tiene como objetivo contener o mitigar preventivamente los riesgos de seguridad operacional antes de tener que enfrentar incidentes serios o accidentes de aviación. Con este sistema de gestión Prestador de Servicios de la navegación aérea y servicios aeroportuarios, la Secretaria de Sistemas Operacionales, gestionará eficazmente sus actividades y demostrará su rendimiento en materia de seguridad operacional.

Se tuvieron en cuenta las recomendaciones de ajustar y alinear las actividades y la programación para el cumplimiento de las metas y los compromisos, así que siendo elementos importantes de la seguridad operacional debe priorizarse desde los equipos de gerencia de esta dependencia.

El SMS tiene una implementación por etapas, compuesto por 4, cada una con una duración de 1 año a partir de 2019. Esto en concordancia con el cronograma de implementación producto del GAP; permitiendo tener una planeación clara para la SSO, proyectando un seguimiento efectivo y estructurado por parte de la OAP y un control y exigencia objetiva por parte de la Autoridad Aeronáutica SSOAC, así como también un posicionamiento clave dentro del contexto internacional con los resultados que se pretenden obtener ante USOAP (SSP), este último es considerado como un aspecto de impacto transversal ya que al presentar y recibir aceptación de un Plan de Implementación y su respectivo cronograma.

COMPROMISO P

META P1: El análisis de los compromisos asociados en este capítulo, reflejan que hubo avance en todas las actividades propuestas, aunque no se logró la meta propuesta para el periodo, Se cumplieron las actividades propuestas en las regiones del Urabá, Guaymaral, Pereira y Barranquilla.



COMPROMISO Q

META Q1: Los resultados de esta meta no pueden darse por cumplidos toda vez que la Auditoría no se ha realizado y en consecuencia no hay calificación para comparar con el resultado esperado. El 95% obtenido en la calificación de este trimestre evidencia la gestión que se ha realizado como preparación de cara a la Auditoría.

COMPROMISO R

META R1: Se avanzó en las actividades, aunque no se alcanzó el valor programado.

De manera genérica, es importante mencionar que los resultados reportados, están relacionados con las gestiones adelantadas por cada grupo involucrado. Los resultados de avance en las metas, no se evidencian en este reporte, toda vez que los mismos son de resultado y hace falta la medición del cuarto trimestre.

Se evidencia que en varios casos la fórmula de los indicadores no refleja la gestión realizada, y se corre el riesgo que tampoco determine el avance real de la meta estratégica planteada. En este caso se recomienda revisar las fórmulas de los indicadores para presentar en la vigencia 2020 unos indicadores totalmente coherentes con la gestión y los resultados esperados.

1.1.8. Transformación institucional a la modernidad

El objetivo institucional corresponde a fortalecer la gestión institucional de la Entidad a través del desarrollo del talento humano, fortalecimiento de la estructura organizacional, implementando un sistema de gestión del conocimiento especializado en la Entidad, afianzando el Sistema Integrado de Gestión, apalancando la transformación institucional a través del PETI, fortaleciendo la política anticorrupción y la gestión jurídica.

En el Gráfico 10 se refleja el desarrollo de las actividades asociadas al objetivo de **TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD**, evidenciando un avance del 48,69% frente a lo programado del 73,92%.

Gráfico 10. Avance III trimestre del 2019 Objetivo Institucional TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD





A continuación, en la

Tabla 9 se presentan los avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo analizado a partir de las evidencias aportadas por las áreas responsables (Ver Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019)

Tabla 1. Matriz de responsabilidades del Plan de Acción 2019

Tabla 9. Avances de la gestión por meta asociada a los compromisos del objetivo LA TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD

TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
Talento humano	TALENTO HUMANO: Lograr el desarrollo integral y sostenible del Talento Humano, en línea con el crecimiento de la Aviación Civil en Colombia.	A. Desarrollar el Rediseño Organizacional con el objetivo de responder a las necesidades de talento humano y del crecimiento del Sector y la Industria.	A1. Realizar un estudio de cargas de trabajo conforme al ordenamiento jurídico vigente y acompañado del Departamento Administrativo de la Función Pública.	23,4%	37,80%
Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos	ESTRUCTURA: Adecuar y consolidar la estructura organizacional existente que responda a los roles de autoridad, prestación del servicio y de investigación de accidentes	B. Establecer y desarrollar una estructura organizacional debidamente alineada al Plan Estratégico Aeronáutico 2030 a fin de cumplir con el objetivo principal.	B1 Establecer y desarrollar una estructura organizacional debidamente alineada con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en un 50%	27,1%	30,81%
Gestión del conocimiento y la innovación y la integridad	SISTEMA DE GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO: Implementar el Sistema de Gestión del conocimiento especializado en la Entidad que fortalezca los procesos de toma de decisiones informadas.	C. Diseñar, implementar y documentar el Sistema de Gestión del Conocimiento especializado, como proceso estratégico de la entidad.	C1 Implementar en el 50% el Sistema de Gestión del Conocimiento en la Aerocivil	8,0%	21,00%
Fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos	PROCESOS: Afianzar el Sistema Integrado de Gestión Institucional fortaleciendo la estructura organizacional a través de la actualización de 3 procesos del mapa de procesos de la Entidad	D. Actualización de procesos del Sistema Integrado de Gestión	D1 Implementación de estándares NTC ISO 9001:2015 en las etapas de la Gestión Contractual	56,0%	56,00%
			D2 Estandarización y documentación de procesos aplicables en la Gestión de Servicios Generales	48,0%	54,00%



TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
			D3 Adelantar reingeniería a los documentos relacionados con la gestión del almacén y seguros, que lidera la Dirección Administrativa	51,0%	57,00%
			D4 Implementar estrategia de fortalecimiento a las funciones de supervisión contractual	58,0%	58,00%
			D5 Actualizar el proceso de Direccionamiento Estratégico de acuerdo con estándares NTC ISO 9001:2015	30,0%	30,00%
			D6 Ejecutar la transición de la versión 3,6 a la versión 4,8 del aplicativo ISOLUCION	22,0%	75,00%
			D7 Actualizar el proceso de Gestión de la Educación de acuerdo con estándares NTC ISO 9001:2015	47,5%	76,50%
Gobierno digital seguridad digital	TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES - TIC'S: Apalancar la transformación institucional y el cumplimiento de las metas institucionales a partir del portafolio de soluciones y proyectos definido por la capacidad de Arquitectura Empresarial y el Plan Estratégico de Tecnología de la Información (PETI)	E. Implementar un sistema de Gobierno de Datos basado en la Arquitectura Orientada a Servicios - SOA para alcanzar una administración integral de la información, que facilite y reduzca los costos de gestión de la información para la entidad.	E1 Implementar el 100% de la Arquitectura Orientada a Servicios - SOA	47,0%	62,00%
		F. Implementar una estructura para la integración de aplicaciones utilizadas en la Aerocivil			
		G. Generar cultura de uso y apropiación de las TIC.	G1 Incrementar en un 30% la confianza de los servidores públicos en los	31,0%	42,00%



TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
			sistemas de información		
Control interno	CONTROL INTERNO	H. Fortalecer el Sistema de Control Interno.	H1 Cerrar el 100% de hallazgos hasta la vigencia 2018.	65,3%	72,13%
			H2 Fortalecer el Sistema de Control Interno para lograr el fenecimiento de la Cuenta Fiscal vigencia 2019	16,8%	57,20%
		I. Fortalecer la gestión financiera a través de mejores prácticas	I1 Lograr que los Estados Financieros de la Entidad reflejen fielmente todos los aspectos reales y que la ejecución presupuestal de la vigencia se realice en condiciones adecuadas de razonabilidad	42,0%	67,90%
			J. Adoptar una política de gestión del riesgo integral, que contemple acciones de mitigación o adopción del riesgo y evalúe el costo residual del riesgo asumido.	J1 Política de la gestión de riesgo integral adoptada	3,5%
Integridad, transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción servicio al ciudadano participación ciudadana en la gestión pública racionalización de trámites.	ANTICORRUPCIÓN: Consolidar la política de Anticorrupción y de atención al ciudadano, que desarrollada a través del Plan Anticorrupción garantice la transparencia en las decisiones y generen confianza en la ciudadanía.	K. Revisar y actualizar la Política Anticorrupción y de Atención al Ciudadano	K1 Política Anticorrupción y de atención al ciudadano	22,0%	23,00%
Planeación institucional	Posicionar y consolidar el quehacer Jurídico de la entidad frente al sector	L. Revisar y fortalecer la gestión jurídica, teniendo en cuenta los aspectos misionales y de apoyo de la entidad	L1 Fortalecer el proceso de gestión jurídica mediante el mejoramiento de los 4 subsistemas que conforman la gestión jurídica	49,5%	79,75%



TRANSFORMACIÓN INSTITUCIONAL A LA MODERNIDAD	OBJETIVO INSTITUCIONAL	COMPROMISO	META	II TRIM	III TRIM
		M. Fortalecer el proceso de control asociado al cumplimiento de las obligaciones y el estado de los procesos incluyendo un control efectivo de los pagos de las obligaciones.	M1 Fortalecer los procesos de control en el cumplimiento de obligaciones	50,0%	75,00%
	FORTALECIMIENTO DE LAS DIRECCIONES REGIONALES AERONÁUTICAS	N. Fortalecer la coordinación de las Direcciones Regionales con el nivel central mediante una comunicación permanente a través de los puntos de contacto oficiales	N1 Identificar mediante los informes mensuales de gestión de cada Regional los aspectos relevantes, logros, riesgos y los aspectos a mejorar	68,3%	68,33%

COMPROMISO A

META A1: Se evidencia un avance en el proceso de rediseño organizacional, sin embargo, los objetivos de la estructura organizacional alineada con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y el diseño del sistema de gestión del conocimiento, se podrá evaluar en la medida en que se ejecute el contrato que inicio a finales del mes de septiembre de 2019. Para el IV trimestre de 2019 se podrán evidenciar su mayor avance.

COMPROMISO B

META B1: Desde la SSO se ha propuesto un ajuste a la estructura organizacional, en el nivel de las Direcciones Regionales, que a su vez ayudará al Fortalecimiento de estas unidades descentralizadas.

COMPROMISO D

META D1, META D2, META D3, META D4: La Dirección Administrativa persigue contribuir con el Sistema Integrado de Gestión Institucional fortaleciendo el proceso de gestión contractual, los servicios generales, la gestión de almacén y seguros, y en particular frente a un cambio necesario en la supervisión contractual, así:

El principal objetivo que se persigue en este compromiso es la actualización documental principalmente en el Proceso de Contratación, que permita estandarizarlo tanto en el Nivel Central como para la Direcciones Regionales, asociados estos esfuerzos a la mejor práctica que en esta materia traza la ley y entidades como Colombia Compra Eficiente.

META D5: Durante el II trimestre, el Grupo de Organización y Calidad Aeronáutica, presento a la Oficina Asesora de Planeación propuesta de la caracterización v6 del proceso GDIR 1.0 Direccionamiento Estratégico, para su revisión y ajustes. Soportes: se anexan correos electrónicos con la propuesta, los cuales se encuentra publicados en H:\1012-Calidad Aeronáutica\2019\028.1 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA (SIG)\SIG\Plan de acción\Soportes II Trim\Dir Estratégico



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

META D6: Se realizó revisión del aplicativo en ambiente de pruebas y las observaciones se remitieron a la Dirección de Informática y a Isolucion para los fines pertinentes. Se anexan evidencias, los cuales también se encuentran publicados en H:\1012-Calidad Aeronáutica\2019\028.1 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA (SIG)\SIG\Plan de Acción\Soportes II Trim\Migración 4.8.

META D7 : El proceso GDIR 2.4 contiene los Riesgos de corrupción y de gestión actualizados. Al igual que los indicadores y 22 documentos.

COMPROMISO E

La Dirección de Informática, que gestiona las TICs, busca apalancar la transformación institucional y el cumplimiento de las metas institucionales a partir del portafolio de soluciones y proyectos definido por la capacidad de Arquitectura Empresarial y el Plan Estratégico de Tecnología de la Información (PETI), con los siguientes compromisos y metas:

META E1: Aclara la directora de informática, que el alcance del Gobierno de Datos es para los que se originan en los Procesos Misionales de Autoridad.

COMPROMISO F

META F1: En la Meta 2 no se dará cumplimiento a las actividades 3 y 4 durante la actual vigencia, por no contar con el personal suficiente para desarrollar esta actividad.

COMPROMISO G

META G1: El resultado obtenido demuestra que aún existe una brecha por cerrar entre la confianza de los funcionarios y los sistemas de información dispuestos para el cumplimiento de las labores. Existe una gran cantidad de sistemas informáticos que no son explorados en su totalidad, y a su vez generan duplicidad de información con los consiguientes riesgos de confiabilidad.

COMPROMISO H

META H1 y H2: Si bien en el Plan de Acción de 2019, el fortalecimiento del Sistema de Control Interno se registra en cabeza de la OCI, el resultado, cierre de hallazgos, depende de la gestión de todas las áreas que registran hallazgos, que impactan tanto en el fenecimiento de la cuenta como otras debilidades detectadas en las auditorias efectuadas.

En otras palabras, el fortalecimiento del Sistema de Control Interno depende de todas las áreas de la Entidad. Al parecer las oficinas y áreas no se han apropiado de la tarea de la gestión de los hallazgos.

La resolución 00832 de marzo de 2019 de la Aerocivil "Por la cual se establecen disposiciones respecto a los Equipos de Gerencia al interior de la AEROCIVIL, como estrategia para el fortalecimiento institucional",

ARTÍCULO TERCERO: METODOLOGÍA. Las reuniones de Equipo de Gerencia son de seguimiento y control a la gestión, deben ser de carácter ejecutivo, donde se entregan y evalúan resultados, se toman decisiones para la mejora y se generan compromisos para verificar su cumplimiento en el siguiente trimestre.

En las reuniones de Equipo de Gerencia del Nivel Central, Regional y de aeropuertos, se deben abordar los siguientes temas:



1. Planes, políticas, programas: Verificar el cumplimiento y avance de los planes, políticas y programas de Gestión y Desempeño Institucional a cargo del proceso, enmarcadas en las dimensiones del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, así como las acciones relacionadas con el tratamiento de los hallazgos, no conformidades, discrepancias, observaciones y recomendaciones, detectadas en las inspecciones, auditorías internas y externas.

Los equipos de gerencia son los responsables de la gestión para el cierre de los hallazgos y el fenecimiento de la cuenta. El acta de la reunión debe estar en el ISOLUCIÓN

COMPROMISO I

META I1: Se evidencia acompañamiento a regionales y soporte a usuarios con el fin de mejorar la gestión y con esto adoptar buenas prácticas financieras, quedando regionales por visitar y dado que esta actividad es continua, seguirá ejecutándose para 2020. Se continúan las pruebas para la facturación electrónica con la firma Noova Negocios Electrónicos S.A.S. y los funcionarios de Aerocivil. Se finaliza en este trimestre la actualización del JDE. En cuanto a la actualización de la documentación del proceso, se evidencia que no concluye para esta vigencia por lo tanto esta meta continúa para el Plan de Acción 2020. La Dirección Financiera manifiesta que se definirán las metas y actividades que deben ser replanteadas en algunos casos para el Plan de Acción 2020.

COMPROMISO K

META K1: La Dirección General con el acompañamiento de la Secretaria General y la Oficina Asesora de Planeación y toda la organización buscan Consolidar la política de Anticorrupción y de atención al ciudadano, que desarrollada a través del Plan Anticorrupción garantice la transparencia en las decisiones y generen confianza en la ciudadanía.

COMPROMISOS L Y M

META L1 Y META M1: De acuerdo con el seguimiento para el Tercer Trimestre de 2019, se evidencia que la OAJ está dando cumplimiento al Plan de Acción.

Las causas raíces identificadas son la falta de vigilancia en la ejecución contractual y el Incumplimiento de las obligaciones consignadas en el acta de liquidación del contrato, lo cual genera Controversias Contractuales, la más importante en términos de recursos.

También aparece la problemática que se presenta por no dar respuesta en dentro del término a los derechos de petición.

Los factores descritos deben ser el foco para la formulación del Plan de Acción para la vigencia 2020. En particular debe fortalecerse la supervisión y seguimiento de contratos, mediante la capacitación a supervisores.

En segundo lugar, debe manifestarse que “Mantener la matriz de pagos de sentencias y conciliaciones para la vigencia 2019”, no parece la herramienta más apropiada para cumplir con el objetivo estratégico de Fortalecer el proceso de control asociado al cumplimiento de las obligaciones y el estado de los procesos incluyendo un control efectivo de los pagos de las obligaciones.

Deben plantearse actividades preventivas, de manera tal que los riesgos no se materialicen.

COMPROMISO N



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

META N1: La evaluación de este indicador muestra que las Direcciones Regionales Aeronáuticas, deben desarrollar una cultura de reporte que permita la gestión oportuna de acciones de mejora. En forma particular se observa el cumplimiento de dos Direcciones Regionales, mientras que las demás generan un rezago en el ejercicio, normalmente por la presentación extemporánea de los informes.

Se propone, de manera adicional, de cara a la vigencia 2020, que el indicador sea complementado con actividades que evidencien la utilización de la información reportada para el mejoramiento de la gestión de las Regionales. También es importante que se monitoree la reacción del Nivel Central frente a la información reportada por las Direcciones regionales y que se genere valor a través del análisis estadístico de los datos reportados.



1.2. COMPORTAMIENTO EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

1.2.1. Situación presupuestal 2019

A través del Decreto 2467 de diciembre de 2018, a la Aeronáutica Civil le fueron asignados recursos para la presente vigencia fiscal por valor de \$1.510.4 millones. (40.3% Funcionamiento, 0.1% Servicio de la Deuda y 59.6% Inversión). En Inversión se encuentra una partida de 100.000 millones Nación con destinación específica, los cuales tendrán movimiento de traslado mediante decisión de la alta Dirección.

Se realizaron movimientos presupuestales mediante traslado presupuestal entre las Cuentas de Gastos de Funcionamiento, aprobados por el Consejo Directivo y el Ministerio de Hacienda en valor de \$71.806 millones (11.8%), los cuales permitieron atender necesidades prioritarias de la entidad, como fue el incremento salarial, estabilizar el tema de las incapacidades y licencias de maternidad y paternidad (no de pensiones), los desplazamiento para funcionarios que ejercen labores técnicas y que redundan en la protección de la seguridad operacional, y el pago de una sanción causada por extemporaneidad de la declaración de la retención en la fuente año 2019 y los gastos de los servicios de seguridad al Director General del U.A.E. de Aeronáutica Civil.

Tabla 10. Situación presupuestal

	ENERO	MODIFICACIONES	SEPTIEMBRE
TOTAL	1.510.490	0	1.510.490
FUNCIONAMIENTO	608.459	0	608.459
Gastos de personal	327.922	31.630	359.552
Adquisición de bienes y servicios	40.031	12.779	52.810
Transferencias corrientes	217.187	-45.363	171.824
Gastos de comercialización y producción	21.739	0	21.739
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	1.580	954	2.534
DEUDA	1.316	0	1.316
INVERSIÓN	900.715	0	900.715

Así mismo, en Inversión se realizó un movimiento presupuestal por valor de \$20.011 millones, logrando la adición en recursos del contrato 18001451 04 H4 2018, los cuales permitirán realizar actividades de relocalización de las redes eléctricas de la plataforma de giro de la cabecera 19 del Aeropuerto de Cartagena; adición convenio interadministrativo 19000873 H3 2019 para cubrir el faltante en la adquisición de predios, vivienda y/o mejoras determinadas en cumplimiento del Auto 0354 de 2015 proferido por el Tribunal Administrativo de Bolívar en virtud de una Demanda de Acción Popular, y adquisición de terrenos previstos para la conexión de la plataforma principal con la plataforma ECO mediante una vía perimetral para el mismo Aeropuerto y adicionar el Contrato 14000160 OK para realizar actividades de suministro e instalación de mezcla asfáltica, canales laterales para el manejo de las aguas lluvias y de escorrentía y la construcción de la calla de salida rápida del cuartel de bomberos a pista y plataforma del Aeropuerto de Leticia

Se transfieren en el primer semestre 2019 a la Nación \$144.0 millones (Art. 16 EOP), los cuales corresponden a los excedentes financieros de la entidad del año 2017 (distribución del CONPES 3953 de diciembre 2018).

En las Apropriaciones de Inversión fueron asignados a la Entidad recursos por valor de \$133.2 millones correspondientes a (excedentes financieros y rendimientos financieros – Recursos 21) en diferentes

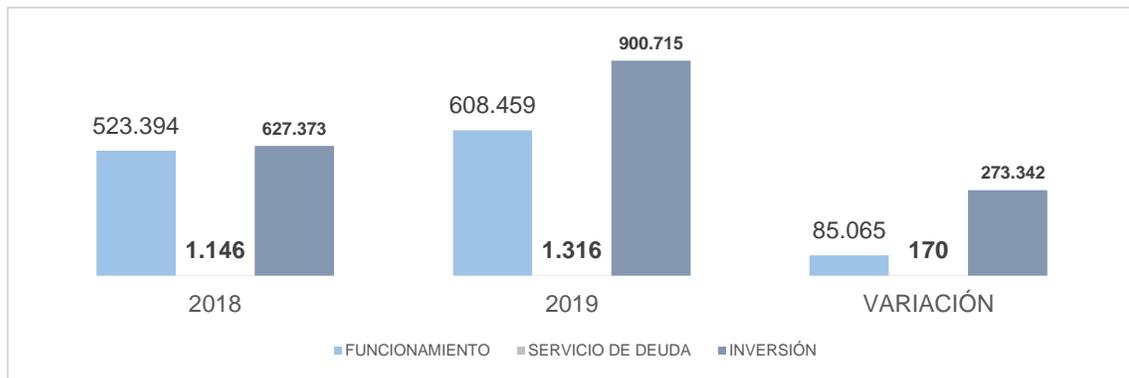


Proyectos. (ASAE, Región Valle del Cauca, Meta, Cundinamarca, Norte de Santander, Atlántico y Antioquia).

En Otras Transferencias se tienen recursos por valor de \$1.987. Millones correspondientes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, gestión que debe realizar la Dirección Financiera ante el Minhacienda.

El Presupuesto real de Funcionamiento para la vigencia 2019, es de \$462.472 millones de pesos (Sustrayendo lo de transferencia a la Nación \$144.000 y \$1.987)

Gráfico 11. Comparativo Apropiación 2018 Vs 2019



Nota : Datos al corte de Septiembre 2018 y 2019

A continuación, se relaciona la ejecución presupuestal de los recursos apropiados a la entidad mediante Decreto 2467 de 28 de diciembre de 2018, "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la nación para la vigencia fiscal 2019, se detallan apropiaciones y se clasifican y definen los gastos".

Tabla 11. Ejecución presupuestal a 30 de septiembre de 2019

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% OBLIG
Funcionamiento	608.459	436.799	71,79%	424.557	69,78%
Servicio a la deuda pública	1.316	1.252	95,14%	1.252	95,14%
Inversión	900.715	447.713	49,71%	139.606	15,50%
Total General	1.510.490	885.764	58,64%	565.415	37,43%

Cifras en millones de pesos (incluye Servicio de la Deuda Pública)

Los compromisos presentaron una ejecución presupuestal del 58.64% y 37.43% en obligaciones (Con Servicio de la Deuda Pública)

Ahora bien, se presenta el cumplimiento de las metas presupuestales acordadas con el Ministerio de Transporte.

Tabla 12. Metas Presupuestales Vs ejecución presupuestal

		Meta Trim III %	Resultado %	Cumplimiento de la Meta
Funcionamiento	Compromisos	84,07%	71,79%	85,4%



	Obligaciones	72,86%	69,78%	95,8%
Inversión	Compromisos	65,03%	49,71%	76,4%
	Obligaciones	29,76%	15,50%	52,1%
ENTIDAD	Compromisos	75,00%	58,61%	78,2%
	Obligaciones	52,00%	37,38%	71,9%

% de Cifras en millones de pesos - Total Entidad: Sin Servicio de la Deuda Pública

1.2.2. Gastos de funcionamiento

Presentan una ejecución en compromisos del 71.79% y unas obligaciones del 69.78%.

Tabla 13. Ejecución presupuestal Gastos de Funcionamiento

ÁREAS	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% EJEC	OBLIGACIONES	% EJEC
FUNCIONAMIENTO	608.459	436.799	71,79%	424.557	69,78%
Gastos de personal	359.552	230.525	64,11%	230.521	64,11%
Adq bienes y servicios	52.810	39.380	74,57%	29.265	55,42%
Transferencias corrientes	171.824	148.490	86,42%	146.564	85,30%
Gastos de comercialización y producción	21.739	18.202	83,73%	18.004	82,82%
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	2.534	203	8,00%	203	8,00%

Los Gastos de Personal y Adquisición de Bienes y Servicios presentan ejecución acorde con la programación de obligaciones laborales y aquellas necesidades que requeridas por las áreas.

Los Gastos de Personal tuvieron movimientos presupuestales, Atraves de la modalidad de traslado presupuestal, con el fin de atender el pago de las incapacidades y licencias de maternidad de los servidores públicos, gastos de nómina por provisión de cargos vacantes, incremento salarial que se autorizó para esta vigencia y demás necesidades de gasto de acuerdo con la priorización que hay determinado la entidad. En este traslado quedo incluido lo correspondiente a los compensatorios, que solo se generará obligación a partir de la expedición del Decreto que autorice su reconocimiento en dinero (Acuerdo Presupuestal 4 Junio 2019)

Los Gastos de Adquisición de Bienes y Servicios, en esta vigencia fiscal atienden la contratación de prestación de servicios para desarrollar actividades relacionadas con la administración o funcionamiento de la entidad, concepto que se venía afectando en los Gastos de Personal. Además, el tema de los Servicios Públicos y Viáticos (desplazamiento de los funcionarios), los conceptos de Aseo y Transporte, y demás necesidades propias de la Cuenta que benefician el funcionamiento de la entidad.

Las transferencias Corrientes muestran el concepto de Excedentes Financieros transferidos a la Nación por valor de \$144.000 millones, el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales \$1.987 millones, las cuotas a la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil – CLAC \$72 millones y a la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI \$852 millones, y otros conceptos de sentencias y conciliaciones \$23.333 millones. El concepto de Incapacidades y Licencias de Maternidad presento un incremento en valor, quedando este con una apropiación de \$1.579 millones. Asimismo, se completó el pago de la cuota de Fiscalización y Auditaje en valor de \$770 millones, quedándole una apropiación de \$2.193 millones, pendiente que la Dirección Financiera realice el trámite ante Minhacienda para el pago de este concepto. Esta cuenta de trasferencias corrientes presentó una ejecución del 86.42% en compromisos y obligaciones del 85.30%.



La cuenta Gastos de Comercialización, es atendida por el Grupo Seguros de la Dirección Administrativa, quien se encuentra adelantando el proceso de contratación de los Seguros todo riesgo daños materiales protección bienes e intereses patrimoniales propiedad de la Aerocivil o aquellos por los cuales sea legalmente responsable. (Para este concepto se cuenta con autorización y aprobación de vigencias futuras por Minhacienda). Adicionalmente, se atiende el concepto de tasas. Esta cuenta presenta compromisos de 83.73% y obligaciones del 82.82%.

VARIACIONES EN LA PROGRAMACIÓN PRESUPUESTAL:

Tabla 14. Variaciones – Movimientos Presupuestales - Gastos de Funcionamiento

ACUERDO	VALOR	OBJETO	DETALLE
Acuerdo No. 001 – febrero 20 de 2019 Funcionamiento	\$679.647.274	MODIFICACIONES	De Gastos de Personal a Transferencias Corrientes
Acuerdo No. 002 – abril 5 de 2019 Funcionamiento	\$11.000.000.000	MODIFICACIONES – DISTRIBUCIÓN INTERNA	Dentro de Transferencias Corrientes (De Sentencias se redistribuye entre Conciliaciones y Laudos Arbitrales.
Acuerdo No. 003 - abril 24 de 2019 - Funcionamiento	\$2.500.000.000	MODIFICACIONES	Dentro de Adquisiciones de Bienes y Servicios (Para desplazamientos de los funcionarios – programa técnico)
Acuerdo No. 004 – junio 18 de 2019 - Funcionamiento	\$57.419.000.000	MODIFICACIONES – Levantamiento Previo Concepto y Traslado Pptal	Dentro de los Gastos de Funcionamiento (Gastos de Personal – Adq. Bienes y Servicios – Transferencias Corrientes y Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e intereses de mora.
Acuerdo No. 006 - septiembre 2 de 2019 Funcionamiento	\$206.894.000	MODIFICACIONES	Gastos de Funcionamiento – Adq. de Bienes y Servicios - Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora y Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora (Sanciones Administrativas)

1.2.3. Gastos de Inversión

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

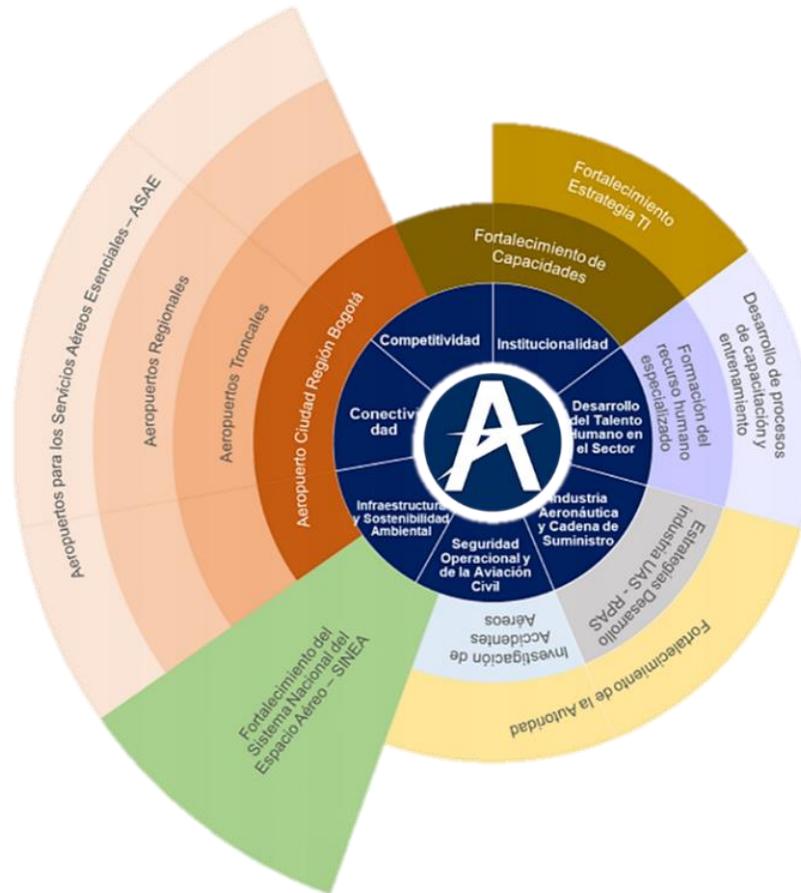
Tabla 15. Distribución recursos en los Programas de Inversión

CATEGORÍA	No. PROYECTOS	INVERSIÓN
2403- Infraestructura y servicios de transporte aéreo	28	842.904.000.000
2409 - Seguridad de transporte	2	21.378.000.000
2499 - Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Transporte	3	36.433.000.000
TOTAL	33	900.715.000.000

Para ejecutar estos recursos, la entidad dispone de treinta y tres (33) proyectos de inversión que le apuntan a los objetivos institucionales para la aplicación de los objetivos y compromisos trazados en los diferentes planes de desarrollo (PND), de los Planes Estratégicos Sectoriales y del Plan Estratégico Institucional (PEI). En ese sentido los resultados obtenidos en la ejecución de los compromisos plasmados en los diferentes Planes, y el dinamismo del crecimiento del mercado del transporte aéreo, sirvieron como punto de partida para construir el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y sentar las bases para su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo 2018- 2022 “Pacto por Colombia pacto por la equidad”



Gráfico 12. Esquema de la inversión asociada a los objetivos institucionales del Plan de Acción



El presupuesto de inversión presenta una ejecución del 49.71% en compromisos y del 15.50% en obligaciones presupuestales, aumentando un 10,45% en compromisos y un 7,96% en obligaciones respecto al segundo trimestre de 2019

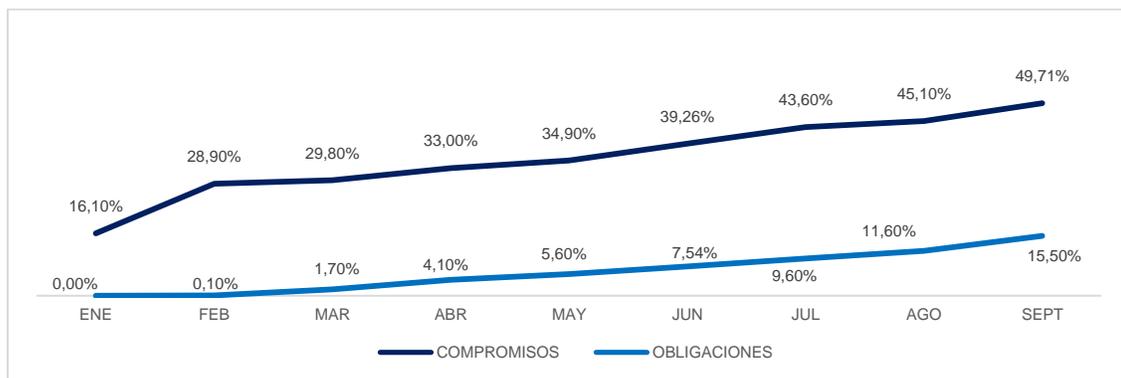
Tabla 16. Desempeño mensual del cumplimiento de las metas de ejecución presupuestal

INVERSIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEPT
Compromisos	16,10%	28,90%	29,80%	33,00%	34,90%	39,26%	43,60%	45,10%	49,71%
Obligaciones	0,00%	0,10%	1,70%	4,10%	5,60%	7,54%	9,60%	11,60%	15,50%

Podemos observar que los compromisos a partir del primer trimestre presentan un movimiento de ejecución muy leve. Vienen siendo afectados por la ejecución de la reserva presupuestal constituida 2018 y por motivos internos de procedimientos de la entidad.

El proceso de vigencias futuras aprobadas y autorizadas en el 2018, para el 2019 tuvo un valor de \$305.162 millones. De esta cuantía solo se registraron contrataciones por valor de \$190.578 millones. No se registraron \$114.584 millones, debido a adjudicaciones por menor valor y algunas no utilizadas, esto significó un 12.72%.

Gráfico 13. Comportamiento mensual de la ejecución presupuestal de los recursos de inversión



Se cuenta con 33 Proyectos de Inversión, enmarcados dentro de componentes operativos de la función del estado hacia la satisfacción de necesidades sociales, ambientales y/o económicas y el aprovechamiento de oportunidades; con este enfoque que tienen se parte de identificar necesidades reales, las que se consolidan y deben dar resultado a través de la Infraestructura y Servicios de Transporte Aéreo, Seguridad de Transporte y Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte.

A continuación, se detallan los porcentajes de ejecución de los programas presupuestales, en función de los proyectos de inversión que lo componen:

Tabla 17. Ejecución presupuestal

Programa 2403 - INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Consolidación del aeropuerto el Dorado ciudad región Bogotá, Cundinamarca	88.000.000.000	49,14%	11,35%
Nivel central	87.059.830.864	49,30%	11,40%
Regional Cundinamarca	940.169.136	37,1%	8,7%
AEROPUERTOS TRONCALES	364.222.000.000	57,41%	14,68%
Aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Cali	24.200.000.000	60,30%	53,70%
Nivel central	20.623.566.710	63,60%	61,60%
Región Valle del Cauca	3.576.433.290	41,5%	8,2%
Aeroportuarios y a la navegación aérea del aeropuerto José María Córdoba de la ciudad de Rionegro	11.242.023.633	84,00%	3,20%
Nivel central	8.661.098.633	87,60%	2,30%
Región Antioquia	2.580.925.000	71,70%	6,30%
Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha	17.000.000.000	25,60%	7,80%
Nivel central	16.346.100.000	26,40%	8,10%
Región Atlántico	653.900.000	5,80%	2,00%
Aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena	11.830.000.000	36,80%	11,30%
Nivel central	11.148.336.000	38,70%	11,80%
Región Atlántico	681.664.000	5,60%	1,90%
Aeropuerto internacional Simón Bolívar de la ciudad de Santa Marta	16.000.000.000	14,60%	2,70%
Nivel central	14.946.535.041	14,40%	2,80%
Región Atlántico	1.053.464.959	18,40%	1,30%
Aeropuerto Antonio Nariño de pasto	23.000.000.000	77,50%	11,80%



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Nivel central	21.113.883.826	79,10%	12,00%
Región Valle del Cauca	1.886.116.174	60,40%	9,60%
Aeropuerto Luis Gerardo Tovar de Buenaventura	20.000.000.000	33,30%	16,30%
Nivel central	17.039.417.721	34,20%	18,00%
Región Valle del Cauca	2.960.582.279	28,10%	7,00%
Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo de San Andres y Providencia	30.000.000.000	37,90%	14,40%
Nivel central	28.692.765.527	37,20%	14,00%
Región Atlántico	1.307.234.473	54,40%	23,20%
Aeropuerto San Luis de Ipiales	13.368.821.658	78,90%	22,10%
Nivel central	12.010.947.542	86,70%	24,60%
Región valle del cauca	1.357.874.116	10,10%	0,10%
Aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta	14.000.000.000	41,60%	5,70%
Nivel central	12.728.100.000	40,00%	4,00%
Región Norte de Santander	1.271.900.000	57,80%	22,10%
Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga	18.000.000.000	43,40%	4,40%
Nivel central	15.719.600.000	38,10%	3,10%
Región Norte de Santander	2.280.400.000	80,10%	13,40%
Aeropuerto Alfredo Vázquez cobo de la ciudad de Leticia	56.181.154.709	61,70%	6,00%
Nivel central	55.452.954.709	62,30%	6,10%
Región Cundinamarca	728.200.000	11,10%	3,60%
Aeropuerto Guillermo Leon Valencia de Popayán	29.000.000.000	67,00%	7,20%
Nivel central	27.249.750.230	69,20%	6,50%
Región Valle del Cauca	1.750.249.770	32,80%	18,30%
Aeropuerto Yarigüies de la ciudad de Barrancabermeja	17.000.000.000	24,40%	5,70%
Nivel central	16.206.900.000	21,50%	4,70%
Región Norte de Santander	793.100.000	85,50%	25,40%
Aeropuerto Alfonso Lopez Pumarejo de Valledupar	10.000.000.000	62,30%	35,80%
Nivel central	9.526.100.000	62,10%	35,00%
Región Atlantico	473.900.000	66,70%	53,50%
Aeropuerto internacional El Edén de la ciudad de Armenia	38.000.000.000	87,70%	25,50%
Nivel central	37.262.278.109	88,70%	26,00%
Región Valle del Cauca	737.721.891	34,50%	1,40%
Aeropuerto el Alcaraván de Yopal	15.400.000.000	78,60%	23,00%
Nivel central	14.438.296.234	81,60%	23,20%
Region Meta	961.703.766	33,20%	19,00%
OTROS SECRETARIA SISTEMAS OPERACIONALES	128.644.000.000	52,35%	17,68%
Apoyo a las entidades territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional	10.000.000.000	0,00%	0,00%
Nivel central	10.000.000.000	0,00%	0,00%
Implementación de estrategias para el desarrollo de la industria aérea RPAS en Colombia a nivel nacional	10.000.000.000	2,00%	0,40%
Nivel central	10.000.000.000	2,30%	0,90%
Fortalecimiento del sistema de navegación aérea nacional	108.644.000.000	38,20%	0,60%
Nivel central	97.101.513.342	60,90%	22,20%
Region Antioquia	1.737.000.000	86,90%	13,90%
Region Atlantico	1.863.000.000	78,80%	10,10%

Cómo vamos
III Trimestre de 2019



PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
Region Cundinamarca	2.864.840.533	73,60%	5,10%
Región Norte de Santander	1.800.000.000	66,70%	18,40%
Region Meta	1.477.646.125	41,50%	0,70%
Región Valle del Cauca	1.800.000.000	61,40%	10,00%
REGIONALES	152.000.000.000	61,54%	22,52%
Región Antioquia	22.000.000.000	69,10%	24,40%
Región	6.877.448.090	57,10%	9,50%
Nivel Central	15.122.551.910	74,60%	31,20%
Región Atlántico	32.000.000.000	22,80%	15,40%
Región	10.800.217.012	22,60%	7,80%
Nivel Central	21.199.782.988	22,80%	19,30%
Región Cundinamarca	38.000.000.000	78,90%	30,30%
Región	6.527.355.209	64,80%	17,80%
Nivel Central	31.472.644.791	81,80%	32,90%
Región Norte de Santander	22.000.000.000	70,10%	24,40%
Región	14.819.612.511	70,10%	24,40%
Nivel central	7.180.387.489	62,40%	26,30%
Región Meta	22.000.000.000	86,40%	21,50%
Región	2.833.337.730	75,10%	42,30%
Nivel central	19.166.662.270	88,10%	18,50%
Región Valle del Cauca	16.000.000.000	44,90%	13,60%
Región	8.123.253.582	23,00%	4,40%
Nivel central	7.876.746.418	67,40%	23,00%
CENTRO ESTUDIOS AERONAUTICOS – CEA	10.038.000.000	71,20%	42,90%
Formación del recurso humano especializado y profesionalizado en áreas relacionadas con la seguridad operacional y de la aviación civil nacional	10.038.000.000	71,20%	42,90%
Nivel central	10.038.000.000	71,20%	42,90%

Los proyectos presentados en la Tabla 17 representan el 82.48% (\$742.904 millones) de los recursos de inversión \$900.715 millones. (Al incluirse \$100.000 millones Recursos Nación representaría el 93.58% - \$842.904). Las Direcciones Regionales Aeronáuticas ejecutan recursos en coordinación con el nivel central en los aeropuertos de su jurisdicción, en todo lo que se refiere a su infraestructura aeroportuaria, prestación de servicios aeroportuarios y a la navegación aérea.

Los proyectos referidos se agrupan de acuerdo a las necesidades prioritarias a atender con el programa, así:

- 18 proyectos para atender necesidades de 20 aeropuertos, denominados Aeropuertos Troncales. Este conjunto participa con el 60,87% de los recursos del programa (sin nación).
- 6 proyectos para atender la necesidad de 49 aeropuertos agrupados por Direcciones Regionales, y 1 proyecto adicional para enfocar acciones hacia la infraestructura aeroportuaria propiedad de las Entidades Territoriales, que participan con el 21,83% de los recursos.
- 2 proyectos de inversión que atienden las necesidades de organización del espacio aéreo, con una participación del 15,99% de los recursos.
- 1 proyecto de inversión orientado al desarrollo de los procesos de formación del talento humano especializado, a través del cual se financia el personal docente y los programas curriculares que el desarrollo de competencia de ciudadanos que aspiran a vincularse o están vinculados a las empresas y organizaciones del Sector Aeronáutico del País, que participa con el 1,35% del total del programa



En cada uno de estos proyectos de inversión existe una sinergia entre Nivel Central y Regionales, se pueden atender necesidades de manera integral con el fin de ser oportunos, eficaces y eficientes en la prestación de servicios aeronáuticos y aeroportuarios.

Finalmente se puede decir en este aspecto que la Aeronautica Civil ha contribuido con la orientación del gasto de acuerdo con la formulación de los proyectos de inversión y encaminados a los programas presupuestales en cumplimiento de directrices del DNP y a la programación presupuestal.

Tabla 18. Ejecución presupuestal

Programa 2409 - SEGURIDAD DE TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMPROMISOS	% OBLIGACIONES
SEGURIDAD DE TRANSPORTE	21.378.000.000	35,01%	23,81%
Investigación de accidentes e incidentes aéreos en el territorio nacional	6.000.000.000	10,30%	5,40%
Nivel central	6.000.000.000	10,30%	5,40%
Fortalecimiento del servicio de autoridad sobre la aviación civil y la industria aeronáutica a nivel nacional	15.378.000.000	39,30%	11,10%
Nivel central	15.378.000.000	39,30%	11,10%

Los proyectos presentados en la Tabla 18 representan el 2,37% (\$21.378 millones) de los recursos de inversión.

Estos proyectos de inversión atienden las necesidades en el campo de la investigación de accidentes e incidentes aéreos con tecnología y expertos. Además, desarrolla actividades que permiten alcanzar un efectivo encadenamiento del Sector, fortaleciendo los programas de certificación y vigilancia a la aviación de la industria aeronáutica en riesgos y de la coordinación internacional con las diferentes autoridades aeronáuticas mundiales.

Tabla 19. Ejecución presupuestal

Programa 2499 - FORTALECIMIENTO DE LAS GESTIÓN Y DIRECCIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE

PROYECTO	APROPIACIÓN	% COMP	% OBLIG
Fortalecimiento de las gestión y dirección del sector transporte	36.433.000.000	54,47%	26,86%
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 Aeronautica Civil a nivel nacional	23.000.000.000	61,16%	38,03%
Nivel Central	23.000.000.000	61,16%	38,03%
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	998.000.000	15,86%	10,19%



Nivel Central	998.000.000	15,86%	10.19%
Fortalecimiento de la capacidad institucional y su talento humano nivel nacional	12.435.000.000	45,19%	7,53%
Nivel Central	8.840.399.151	38,54%	5,91%
Región Antioquia	695.000.000	95,52%	18,17%
Región Atlántico	660.500.849	26,58%	1,66%
Región Cundinamarca	1.114.000.000	43,42%	5,47%
Región Norte de Santander	410.500.000	88,73%	12,95%
Región Meta	279.000.000	55,38%	28,36%
Región Valle del Cauca	435.600.000	85,06%	18,96%

Los proyectos presentados en la Tabla 19 representan el 4,04% (\$36.433 millones) de los recursos de inversión.

Estos proyectos de inversión atienden las necesidades frente a la implementación del Plan Estratégico de Información PETI, desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo, capacitación de los funcionarios de la entidad y desarrollo de proceso de competencias laborales, entre otros. Además, atiende documentos de planeación coordinados con la Alta Dirección, de los cuales ya se está gestionando el referido al Plan Sectorial de Gestión de riesgos de Desastres, Ambiental mitigación y adaptación al Cambio Climático, Hoja de la Ruta para la Industria y el mantenimiento sedes. Implementación de acciones que mejoren la vida laboral de los servidores de la entidad, gestión de seguridad en el trabajo y bienestar social y familiar.

VARIACIONES EN LA PROGRAMACIÓN PRESUPUESTAL:

ACUERDO	VALOR	OBJETO	DETALLE
Acuerdo No. 005 - agosto 28 de 2019 Inversión	\$20.011.154.709	MODIFICACIONES	Dentro de Proyectos de Inversión Rionegro e Ipiales y Cartagena - Leticia

1.2.4. Ejecución Reservas Presupuestales

La reserva presupuestal constituida a 31 de diciembre de 2018 presenta una ejecución (a corte 30 de septiembre de 2019) presenta una ejecución de obligaciones del 78.3%.

Queda aún por obligar compromisos por valor de \$44.270 millones, equivalente al 21.6%.

Tabla 20. Ejecución presupuestal Reserva Presupuestales (Por Área)

DESCRIPCIÓN	RESERVA CONSTITUIDA (ENERO 2018)	OBLIGACIONES	% EJEC	RESERVA POR EJECUTAR
Dirección de infraestructura aeroportuaria	160.537	121.876	75,9%	38.661
Dirección de telecomunicaciones y ayudas a la navegación aérea	23.481	18.877	80,4%	4.604
Dirección de servicios aeroportuarios	11.542	11.005	95,3%	537
Secretaría general	2.236	2.211	98,9%	25
Dirección de talento humano	357	352	98,4%	6
Dirección de informática	2.143	2.141	99,9%	3
Secretaría de seguridad operacional y de la aviación civil	113	105	92,5%	8



Centro de estudios aeronáuticos- cea	143	143	100,0%	0
Subdirección general	179	155	86,6%	24
inversión	200.732	156.864	78,1%	43.868
Adquisición bienes y servicios	3.775	3.418	90,5%	358
Gastos de comercialización y producción	232	216	93,1%	16
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	9	9	100,0%	0
Funcionamiento	4.017	3.643	49,6%	374
Servicio de la deuda	29	0	0,0%	29
Total General	204.777	160.507	78,4%	44.270

1.3. METAS DE GOBIERNO INCLUIDAS EN EL PND 2018 - 2022

El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” tiene como objetivo las bases de legalidad, emprendimiento y equidad que permitan lograr la igualdad de oportunidades para todos los colombianos, donde el transporte aéreo cuenta con tres (3) indicadores así:

INDICADOR	A septiembre de 2019
Número de aeropuertos Internacionales certificados	0*
Número de acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados) que aportan a la competitividad del turismo y el comercio exterior. LB 46 + 15 = 61	15**
Cantidad de aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física (torres de control, terminales, pistas y plataformas) 10 (Para el momento no hay obras terminadas)	0***

*Nota: Se avanza en el ajuste de la infraestructura del aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, de acuerdo con los requisitos de la norma RAC 14 (LB = 3)

**Nota: Se firmó memorando de entendimiento con Malta en el mes de septiembre de 2019. (LB 46 + 15)

*** Nota: Se están interviniendo en 18 aeropuertos no concesionados.

Lo anterior información puede ser consultada en el siguiente enlace:

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

RECOMENDACIONES Y OBSERVACIONES:

Compromisos estratégicos: Con el fin de lograr un avance significativo en temas estratégicos de la Entidad, es de vital importancia el cumplimiento de las actividades programadas en el Plan de Acción para alcanzar las metas planteadas para la presente vigencia.

Vigencias Futuras y modificaciones presupuestales: Revisar todos los compromisos que se tienen programados y que aún no se han puesto en marcha. Es importante resaltar que por los tiempos que demanda el proceso pre y contractual, después de que haya sido autorizado el trámite de vigencias futuras, estaríamos con tiempos en contra del mismo.

Principio de anualidad del Gasto: Se recuerda que los compromisos se deben ejecutar en su totalidad en la presente vigencia, salvo que cuenten con la correspondiente vigencia futura, por lo tanto, no existen argumentos para sustentar interrupciones en los servicios que requiere la Entidad para su normal funcionamiento.

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



Compromisos Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 75.00%, siendo su ejecución del 58.61%, alcanzó el 78.2% en el cumplimiento de la meta propuesta a nivel entidad. (Sin Servicio de la Deuda Pública)

Obligaciones Presupuestales: Teniendo en cuenta la meta del 52.00%, siendo su ejecución del 37.38%, alcanzó el 71.9% en el cumplimiento de la meta propuesta a nivel entidad. (Sin Servicio de la Deuda Pública)

Compromisos Estratégicos: A la fecha de corte el avance de gestión de las actividades planteadas alcanzó el 63.65% Vs programado 69.20%. Contempla los compromisos estratégicos que reflejan la pertinencia y compromiso con la entidad hacia el logro de los objetivos institucionales y el cumplimiento de necesidades priorizadas de inversión.

Componente de Inversión: Se toma el mismo de la ejecución presupuestal Compromisos 49.71% y Obligaciones 15.50%.

Componente del Plan de Acción	TRIM III
Proyectos de Inversión	100.0%
Ejecución Presupuestal: Compromisos	58.61%
Ejecución Presupuestal: Obligaciones	37.38%
Compromisos Estratégicos	63.65%
Indicadores PND	NA
Avance Cumplimiento Plan Accion	64.91%

*Compromisos y Obligaciones sin Servicio Deuda Pública

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A tener en cuenta para el 2020, todas las áreas deben planificar y hacer una distribución racional de sus compromisos estratégicos y la programación de sus actividades a lo largo del año.

Asignar adecuadamente los porcentajes de ponderación de las actividades que generan hitos de impacto para la meta y el compromiso.

Definir las actividades correctamente en función de los indicadores propuestos por compromiso.

Compromisos estratégicos: Con el fin de preparar el Plan de Acción 2020, se recomienda realizar un ejercicio juicioso por parte de las áreas, sobre las metas y actividades que están en curso, y que por su impacto estratégico se consideren deben continuar de tal manera que contribuyan al logro de la meta, el compromiso estratégico y por ende al objetivo institucional.

Ejecución Presupuestal: Socializar ante el Comité Directivo las debilidades y/o alertas sobre la situación presupuestal que presenta la entidad, con el fin planificar las necesidades reales para 2020.

A las áreas se les recomienda darle un repaso a todos los contratos que se encuentran en ejecución, con el fin de poder resolver inquietudes en puntos críticos que están llevando a una baja ejecución especialmente en las obligaciones.

Ejecución Reserva: Al igual que la ejecución del presupuesto de la vigencia, las áreas ejecutoras deben realizar en coordinación con el Grupo de Presupuesto de la entidad, una



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



La movilidad
es de todos

Mintransporte

revisión y depuración de lo que posiblemente vaya a ser constituido como reserva presupuestal no inducida.

Vigencias Futuras y modificaciones presupuestales: Revisar todos los compromisos que se tienen programados y que aún no se han puesto en marcha. Es importante resaltar que por los tiempos que demanda el proceso pre y contractual, después de que haya sido autorizado el trámite de vigencias futuras, estaríamos con tiempos en contra del mismo.

De llegar el caso, de no ser utilizadas a tiempo, informar con justificación a la OAP con el fin de realizar trámite ante el DNP para liberación de recursos.

Principio de anualidad del Gasto: Se recuerda que los compromisos se deben ejecutar en su totalidad en la presente vigencia, salvo que cuenten con la correspondiente vigencia futura, por lo tanto, no existen argumentos para sustentar interrupciones en los servicios que requiere la Entidad para su normal funcionamiento.

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

La OAP, invita a leer este informe, con el fin de observar el estado en que se encuentra el Plan de Acción de la Entidad, a través de la Grafica No.1 – pagina 5, la cual evidencia la falta de sinergia en el trabajo en equipo, el cual debemos mejorar.

OAP- Grupo Programación y Seguimiento a Proyectos de Inversión