



PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030

RESUMEN EJECUTIVO



Bogotá, Abril 2024

TABLA DE CONTENIDO

Introducción.....	4
1. Antecedentes	5
2. Marco Legal e Institucional del Plan	6
2.1 Marco Legal Internacional	6
2.2 Marco Legal Nacional.....	7
3. Contexto Estratégico del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	8
3.1 Enfoque Macroeconómico del Plan	8
3.2 Desempeño del transporte aéreo en Colombia	9
3.3 Visión del Plan.....	11
3.4 Objetivo General del Plan	11
3.5 Metodología del Plan	11
4. El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”	14
4.1 Armonización del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026	16
4.2 El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible	19
5. Objetivos del plan estratégico aeronáutico 2030	21
5.1 Objetivo Estratégico Institucionalidad	21
5.1.1 Objetivos Específicos Institucionalidad	21
5.2 Objetivo Estratégico Conectividad	22
5.2.1 Objetivos Específicos Conectividad	22
5.3 Objetivo Estratégico Competitividad	22
5.3.1 Objetivos Específicos Competitividad	22
5.4 Objetivo Estratégico Infraestructura para la Transformación	23
5.4.1 Objetivos Específicos Infraestructura para la Transformación	23
5.5 Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente.....	24
5.5.1 Objetivos Específicos Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente.	24
5.6 Objetivo Estratégico Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro	24
5.6.1 Objetivos Específicos Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro	25
5.7 Objetivo Estratégico Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.....	25

5.7.1	Objetivos Específicos Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	25
5.8	Objetivo Estratégico Desarrollo del Talento Humano en el Sector.....	26
5.8.1	Objetivos Específicos Desarrollo del talento Humano en el Sector	26
6	Reorientación de la Inversión	26
	Conclusiones.....	29
	RECOMENDACIONES	30
	Referencias Bibliográficas	32

TABLA DE GRÁFICAS

Gráfica 1.	Pasajeros Anuales movilizados (Miles)	10
Gráfica 2.	Toneladas de carga movilizadas	10
Gráfica 3.	Ruta metodológica Plan Estratégico Aeronáutico 2030.....	12
Gráfica 4.	Planteamiento Visión y Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030	13
Gráfica 5.	En dónde aportamos como Sector al PND	15
Gráfica 6.	Esquema de reformulación de Proyectos	27

INTRODUCCIÓN

El transporte aéreo en el mundo ha presentado un desarrollo acelerado y dinámico en las últimas décadas y se espera que la tendencia de crecimiento se mantendrá en los próximos años. Estos cambios concuerdan con el fortalecimiento y desarrollo sostenido de las condiciones económicas mundiales y la generación y puesta en marcha, desde hace aproximadamente veinte (20) años, de políticas públicas encaminadas básicamente a la desregularización y liberalización de los mercados de transporte aéreo pasajeros y carga, incluyendo la liberalización de tarifas.

Este crecimiento plantea retos tales como mayor capacidad y mejores niveles de servicio en la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria; la aplicación de un vanguardista proceso de liberalización de mercados, el posicionamiento de la industria y mejoras regulatorias, el aprovechamiento de las ventajas competitivas frente a otros modos de transporte, un uso óptimo de la tecnología y facilitación de procesos, y un desarrollo sostenible mediante la reducción y compensación del efecto ambiental, entre otros.

Ante este panorama se hace necesario la formulación de políticas públicas estables, con visión de largo plazo, soportadas en herramientas de planificación que se inserten de manera proactiva en el devenir de los sucesos económicos y consulten las expectativas de crecimiento del sector.

En ese sentido la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil presenta el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como instrumento de planificación, que visualiza a ese lapso los lineamientos de política del sector y recoge el sentir y actuar de cada uno de los actores que forman parte de esta gran familia.

El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 se formula a partir de principios de eficacia, eficiencia, integración territorial y sostenibilidad, elementos que lo hacen vital para que cumpla su función como instrumento de la política pública de transporte, factores que hacen necesaria su ejecución por la necesidad de:

- Contar con una visión global del sector de transporte aéreo para prever y detectar sus necesidades en el corto, mediano y largo plazo.
- Disponer de un marco institucional estable y duradero para el desarrollo de la política de transporte aéreo y de la aviación civil.
- Optimizar la utilización de los recursos financieros, técnicos, tecnológicos y humanos del sector.
- Fortalecer la participación de los diferentes actores del sector y de la sociedad en cada uno de sus roles.
- Fortalecer los lazos interinstitucionales con el Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Transporte y demás entes públicos, y actores privados del sector, para el adecuado desarrollo de la aviación civil en Colombia.

1. ANTECEDENTES

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil en cumplimiento de su misión, se ha venido desempeñando a través de la aplicación los objetivos y compromisos trazados en los diferentes planes de desarrollo (PND), de los Planes Estratégicos Sectoriales y de los Planes Estratégicos Institucionales (PEI). En ese sentido los resultados obtenidos en la ejecución de los compromisos plasmados en los diferentes Planes, el dinamismo del crecimiento del mercado del transporte aéreo, en las últimas décadas, y su contribución en el crecimiento de la economía, sirvieron de base para la construcción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, como principal instrumento de Planeación Estratégica del sector, que define la política de la aviación colombiana, con una visión transformacional de corto, mediano y largo plazo, siendo adoptado desde el anterior gobierno, y continúa vigente en el presente cuatrienio 2022-2026, bajo los lineamientos de política trazados en el Plan Nacional de Desarrollo “*Colombia Potencia Mundial de la Vida*”.

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “*Colombia Potencia mundial de la vida*”, señala a partir de un enfoque territorial, promover y fortalecer procesos de apropiación social del conocimiento y de innovación social; brindando participación a los ciudadanos y comunidades en los procesos de construcción del conocimiento y de acceso a resultados, entre otros. Por tanto, la apuesta del Gobierno nacional está encaminada a reducir brechas en los niveles de calidad de vida de la población, entendiendo las dinámicas sociales y culturales y fortaleciendo la inclusión social.

Con este nuevo enfoque y teniendo en cuenta que la protección de la vida se constituye en el principal principio del PND, tomando como punto de partida el territorio, cuyo desarrollo permitirá crear las condiciones que hagan posible acelerar el crecimiento económico y lograr la equidad de oportunidades en la población colombiana, Aerocivil entendiendo el sentido y orientación de cada una de las cinco (5) transformaciones¹, realizó en el año 2022, un proceso de armonización del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, analizando su contribución a la visión estratégica y la articulación de las transformaciones y catalizadores, con cada uno de los ejes temáticos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030: Institucionalidad, Conectividad, Competitividad, Infraestructura para la Transformación, Sostenibilidad Ambiental justa, segura, confiable y eficiente, Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro, Seguridad Operacional y de la Aviación Civil y Desarrollo del Talento Humano en el sector.

El cumplimiento de lo señalado en este Plan, conjugado con las expectativas de crecimiento de la economía y del sector a nivel nacional e internacional, abren el camino para seguir mirando con optimismo el futuro y el rumbo de la Aviación Civil Colombiana.

¹ Las cinco grandes transformaciones que propone el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia potencia mundial de la vida son: (1) Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental. (2) Seguridad humana y justicia social. (3) Derecho humano a la alimentación. (4) Transformación productiva, internacionalización y acción climática y (5) Convergencia regional

2. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL DEL PLAN

2.1 Marco Legal Internacional

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944, cuya finalidad es que la Aviación Civil se desarrolle de manera segura, ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo se presten sobre la base de igualdad de oportunidades.
- Ley 12 de 1947 “Por la cual se aprueba el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944”.

A nivel Latinoamericano se tienen las diferentes Decisiones Andinas que regulan el transporte aéreo entre los países Andinos adoptando un régimen de libertad de vuelos en la subregión.

- La Decisión 582 aplicada en los países miembros de la Comunidad Andina en aspectos relacionados con la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados entre sus respectivos territorios, y entre éstos y terceros países.

Esta norma comunitaria consolida en una sola las diferentes disposiciones subregionales referentes a la política aérea de la Comunidad Andina, actualizándolas en consideración de las exigencias de los cambios socio-económicos, tecnológicos y de organización empresarial, registrados en los últimos años (Decisiones 297 y 320, 360 y 361).

- Decisión 619 Normas para la armonización de los derechos y obligaciones de los usuarios, transportistas y operadores de los servicios de transporte aéreo en la CAN.
- Decisión 439 que tiene como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de Servicios, mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina
- El Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico de 2001 suscrito en Ciudad del Cabo, 16 de noviembre de 2001. Tiene como objetivo facilitar el uso de equipo móvil asegurando los derechos sobre el mismo
- El Estatuto de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil Adopta el Estatuto de la CLAC, de la cual forma parte Colombia desde el año de 1973.

2.2 Marco Legal Nacional

- Constitución Nacional 1.991 - Plan Nacional de Desarrollo

El artículo 339 de la Constitución Nacional define “*que habrá un Plan Nacional de Desarrollo que estará conformado por una parte General y un Plan de Inversiones de las entidades Públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno.*”

El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución”.

- Ley 152 de 1.994 “*Por la cual se establece el Plan Nacional de Desarrollo*”, reglamenta el artículo 342 de la Constitución Política de Colombia en lo relacionado con los procedimientos de elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación de los planes de desarrollo y dispone los mecanismos apropiados para su armonización y para la sujeción a ellos de los presupuestos oficiales.

En los artículos 5o y 6o señala el contenido General del Plan Nacional de Desarrollo y el contenido del Plan de Inversiones respectivamente.

- Ley 105 de 1993 “*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*”.
- Ley 336 de 1996 “por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”.
- Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de desarrollo 2014-2018 “*Todos por un nuevo país*”.
- Decreto 260 de 2004 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil AEROCIVIL y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 823 de 2017 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y se dictan otras disposiciones”
- Resolución 1357 del 17 de mayo de 2017 “por la cual se crean los grupos internos de trabajo en el nivel central y se les asignan responsabilidades”.
- Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021 “Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil
- Decreto 1295 del 14 de octubre de 2021 Por el cual se modifica el sistema de la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados y remuneración de los empleos

de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- Aerocivil y se dictan otras disposiciones.

- Decreto 1297 del 14 de octubre de 2021 Por el cual se modifica el Decreto 967 de 2021 en el cual se establece la escala de asignación básica para los empleos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- Decreto 1329 de 20 de octubre de 2021 modifica la planta de personal
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia Expedidos por La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; y debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, el Artículo 68 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 5º del Decreto 260 de 2004, con fundamento en los referidos Anexos técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Plan Maestro de Transporte Intermodal -PMTI- del Ministerio de Transporte.
- Plan de Navegación Aérea para Colombia PNA -COL Volúmenes I, II y III.
- Plan Estratégico Institucional de Aerocivil – PEI –

3. CONTEXTO ESTRATÉGICO DEL PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030

3.1 Enfoque Macroeconómico del Plan

El transporte aéreo desempeña un papel significativo en el crecimiento de la economía siendo su contribución al PIB es cada vez más significativa. De acuerdo con la IATA, el transporte aéreo global, continuó creciendo en el 2023, después de la pandemia COVID 19, experimentando óptimo desempeño en el cuarto trimestre: El tráfico global en términos de pasajeros km, creció el 36,9 promedio anual y llegó al 94,1% respecto a niveles de antes de la pandemia.

Con esta perspectiva se espera que se recuperen los estándares normales de crecimiento en el año 2024 dada la necesidad de las personas para hacer negocios y realizar otras actividades, tales como el fortalecimiento del turismo a nivel mundial. La recuperación de la conectividad impulsa la economía y el desarrollo económico mundial.

La IATA señala que para maximizar los beneficios del transporte aéreo derivados de la recuperación del tráfico pospandemia los gobiernos deben adoptar enfoques estratégicos buscando infraestructuras rentables para satisfacer la demanda y adicional incentivar la producción de combustibles sostenibles de Aviación (SAF) para cumplir el objetivo de 0 emisiones netas de carbono en el 2050.

Las aerolíneas latinoamericanas registraron un aumento del tráfico de un 28,6% interanual en 2023. La capacidad anual creció un 25,4% y el factor de ocupación aumentó 2,1 puntos porcentuales, hasta el 84,7%, siendo el más alto entre las regiones. En diciembre los pasajeros kilómetro (RPK) se incrementaron un 26,5% interanual.

Este desempeño ha hecho que el transporte aéreo cumpla un rol importante en el crecimiento de la economía, siendo su contribución al PIB cada vez más significativa. En Colombia el PIB de transporte aéreo aportó en el año 2017, el 2,2% al PIB Nacional (DANE, 2017) frente al año 2023 en el que registró el 3,3% (DANE, 2024) con una tendencia creciente, dado el dinamismo del mercado, generando alrededor de 600.000 empleos

3.2 Desempeño del transporte aéreo en Colombia

El mercado de transporte aéreo de pasajeros en Colombia presenta un crecimiento dinámico y sostenido en los últimos 25 años y una tendencia creciente al futuro. La tasa promedio de crecimiento anual en el período 2000-2010 fue del 6,56%, mientras que la del período 2010-2019 fue del 8,27%. Por tanto, el comportamiento histórico del sector, desde hace más dos (2) décadas y las expectativas de crecimiento económico, permiten predecir que en el año 2030 el mercado de pasajeros mantendrá este crecimiento dinámico que permita cumplir la visión del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

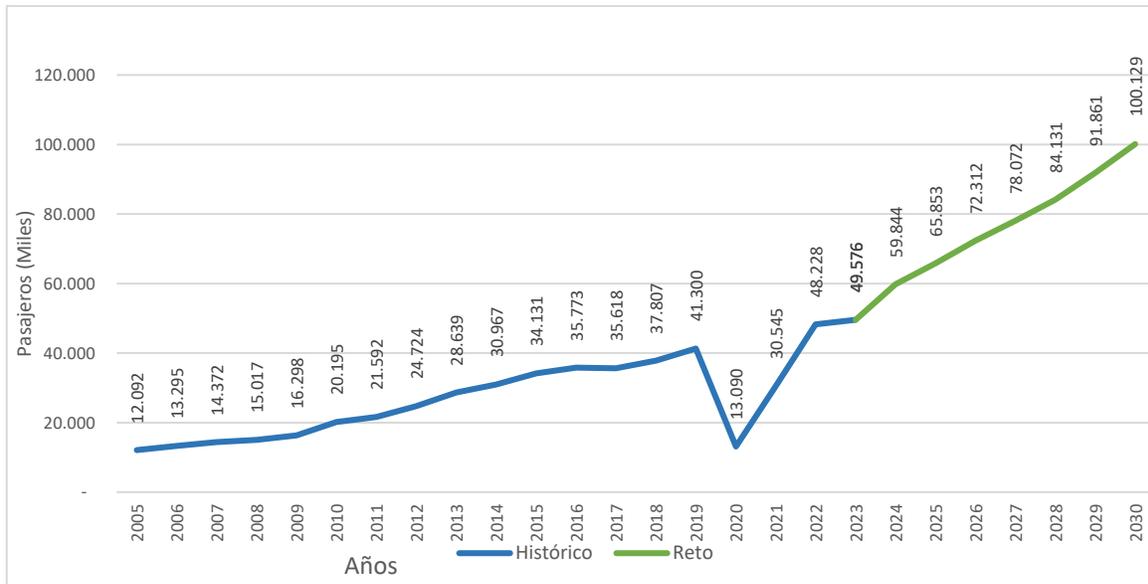
A partir del año 2020 es importante destacar el impacto generado por la pandemia COVID-19 que afectó sustancialmente el transporte aéreo mundial, en Colombia el movimiento de pasajeros cayó de manera significativa hasta llegar a 13,1 millones de pasajeros, un nivel muy similar al del año 2006. A pesar de esta problemática a partir del año 2021, se ha experimentado en los tres últimos años un rápido crecimiento hasta llegar a la movilización de cerca de 49,6 millones de pasajeros en el año 2023, con tasa de crecimiento del 2,8%, respecto al año 2022².

Lo anterior significa que a pesar de los efectos devastadores de COVID-19, el sector de transporte aéreo demostró una gran resiliencia a estos fuertes cambios y que además sigue siendo un sector de gran dinamismo y expansión.

Del total de pasajeros, en el año 2023, el 60% (29,7 millones), fueron nacionales y el 40%, (19,9 millones), fueron pasajeros internacionales; este incremento se ha debido a varios factores, entre los que se destaca la aplicación de la política aerocomercial, el fortalecimiento de las estrategias de turismo que promueven viajes a los centros turísticos y que posicionan a Colombia como nodo de entrada y salida en la Región y a los niveles de capacidad y servicios de los aeropuertos del país para atender la demanda generada por estos servicios. Adicionalmente el fortalecimiento de las alianzas regionales de las aerolíneas que se encuentran en el mercado y por la operación de rutas y aerolíneas de bajo costo

² Boletín Origen-Destino diciembre 2023. Oficina de Analítica. Aerocivil

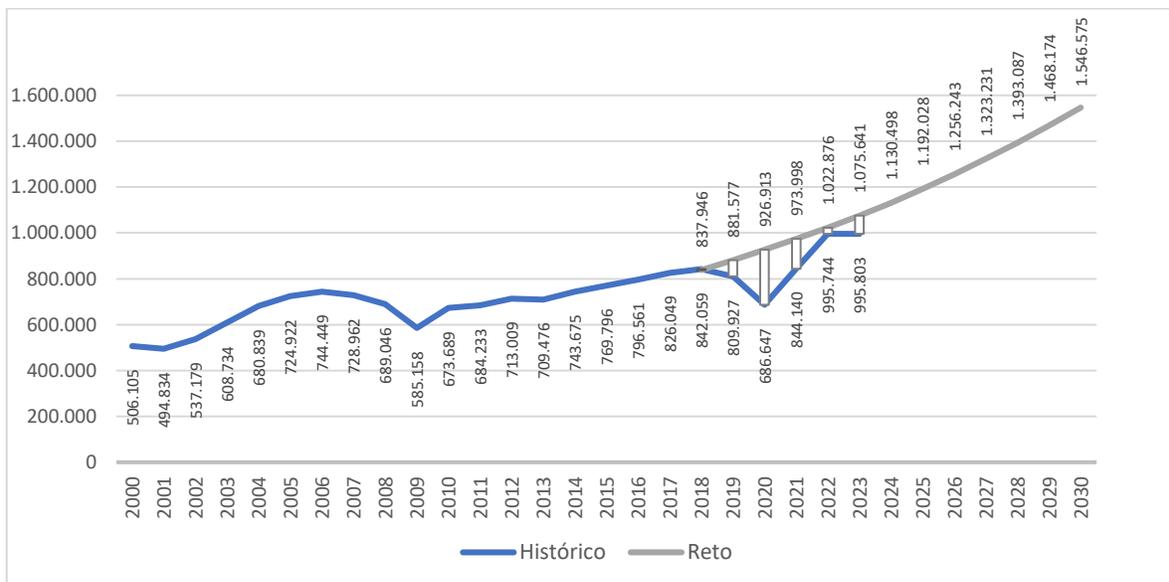
Gráfica 1. Pasajeros Anuales movilizados (Miles)



Fuente. Boletín Operacional. Estadísticas origen destino hasta 2023. Cálculos propios AEROCIVIL.

El mercado de transporte de carga ha venido evolucionando con más dinamismo en el ámbito internacional que en el nacional, especialmente en el mercado de exportación de flores que ha logrado mantenerse a los Estados Unidos, España, Puerto Rico, Inglaterra, Australia, El Salvador, Alemania y Canadá, entre otros.

Gráfica 2. Toneladas de carga movilizadas



Fuente. Boletín Operacional. Estadísticas origen destino 2018. Cálculos propios AEROCIVIL.

En el año 2010, se movilizaron 673.689 toneladas por el modo aéreo, de las cuales 539.815 (80%) fueron de carga internacional y 133.874 (20,0%) de carga nacional. En el período 2020-2029, el movimiento total de carga de transporte aéreo registró tasa de crecimiento anual promedio del 2%.

El efecto negativo de la pandemia COVID-19, en el año 2020, en carga no fue tan marcado, movilizandando 686.647 toneladas (-15,2%) frente al año 2019; lo anterior debido a la importancia del transporte aéreo de carga en el traslado de medicamentos, vacunas, elementos de protección personal y alimentos, entre otros, a todas las regiones del país y otros países. Adicionalmente en los tres últimos años se ha venido recuperando gradualmente hasta llegar en el 2023 a movilizar 995.803 toneladas.

Con el desarrollo de plataformas logísticas especializadas aeronáuticas que facilitarán el transporte intermodal, y las actividades de soporte a la aviación se puede predecir que el mercado crecerá a una tasa promedio anual de aproximadamente el 5,47 %, hasta llegar a 1.653.000 de toneladas en el año 2030.

Es importante destacar que en el transporte de carga el Aeropuerto Internacional El Dorado ocupa el 1er lugar de capacidad de carga en la región Latinoamericana por encima de México y Brasil que ocupan el 20 y 3er lugar y se encuentra entre los 50 centros de conexiones más importantes del mundo.

3.3 Visión del Plan

Movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

3.4 Objetivo General del Plan

Trazar lineamientos de política para alcanzar el desarrollo del sector de transporte aéreo en Colombia mediante acciones que optimicen la conectividad nacional e internacional, impulsen la competitividad, mejoren y faciliten la seguridad operacional y de la aviación civil, que sean ambientalmente sostenibles, con niveles de servicio que atiendan las demandas sociales de movilidad, bajo un modelo institucional estable que permita su inserción en la economía nacional y regional, afianzando la articulación de Colombia con el espacio Regional Sudamericano y del mundo.

3.5 Metodología del Plan

La construcción del Plan Estratégico Aeronáutico a 2030, realizada en el año 2018, se sustentó en un ejercicio de análisis a futuro (prospectiva), concebido a partir del compromiso de la Alta Dirección de Aerocivil y un Equipo Metodológico y de Evaluación conformado por la Oficina Asesora de Planeación, el Centro de Estudios Aeronáuticos, un grupo de profesionales expertos de la Entidad en cada tema y la participación de los demás actores públicos y privados del sector.

Teniendo en cuenta que el transporte aéreo es un dinamizador de la economía y del desarrollo y la integración del país, tanto en lo nacional como en lo internacional, después de un análisis exhaustivo sobre los elementos que históricamente influyen en el desempeño del sector, el Plan Estratégico 2030 se basó inicialmente en el desarrollo de seis (6) líneas de acción:

1. Competencias Institucionales
2. Conectividad y Competitividad
3. Infraestructura y sostenibilidad ambiental
4. Industria Aeronáutica y cadena de suministro
5. Seguridad operacional y Seguridad de la aviación civil
6. Desarrollo del talento Humano del sector

En el marco de la formulación del Plan Estratégico Aeronáutico con horizonte al año 2030, y sustentado en el análisis de estos ejes temáticos, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil realizó durante los días 9 y 10 de abril de 2018 el Foro I Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?

A partir de los resultados obtenidos en la realización del Foro I y de los análisis en cada línea de acción realizados en las sesiones del foro I, la Oficina Asesora de Planeación de la Aeronáutica Civil, consolidó las conclusiones y recomendaciones de las notas de estudio, las disertaciones y análisis de los paneles de expertos, las respuestas a las preguntas realizadas durante el foro por cada uno de los ejes temáticos o líneas de acción estratégicas e insumos, y esbozó los principales retos del sector en cada línea de acción³.

Gráfica 3. Ruta metodológica Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Fuente. Elaboración propia. AEROCIVIL.

Con los anteriores elementos y siguiendo la ruta metodológica presentada en la Gráfica 1. A partir de la revisión y análisis de 16 horas de grabación del Foro I (notas de estudio, presentaciones, panel y preguntas), se generaron documentos de conclusiones y retos del

³ Las Notas de Estudio de cada eje temático, las presentaciones, videos y las conclusiones y recomendaciones forman parte de los Anexos del presente Plan.

Foro I, que se encuentran publicados en la página web y se conformó un equipo de trabajo, OAP – CEA, para determinar la metodología y acciones a seguir, y así construir el Plan Estratégico 2030 y preparar su presentación en el Foro II.

Se estableció una metodología de trabajo, basada en un análisis DOFA, identificación de retos y planteamiento de objetivos estratégicos y específicos, a través de Fichas Técnicas por eje temático, mediante mesas de trabajo realizadas con personal experto de la entidad y con el acompañamiento académico del CEA, se consolidaron los contenidos de las fichas técnicas, y a través de sus resultados, se definieron los objetivos estratégicos y específicos por cada eje temático

Conjuntamente con la Dirección General, la Oficina Asesora de Planeación, el CEA y expertos de Aerocivil se estableció la visión y se analizaron y consolidaron los objetivos estratégicos y específicos por cada eje temático y se plasmaron en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Gráfica 4. Planteamiento Visión y Objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Fuente. Elaboración propia. AEROCIVIL.

Objetivos Estratégicos Plan Estratégico Aeronáutico 2030

1. Institucionalidad
2. Conectividad
3. Competitividad
4. Infraestructura y sostenibilidad ambiental
5. Industria Aeronáutica y cadena de suministro
6. Seguridad operacional y Seguridad de la aviación civil
7. Desarrollo del talento Humano del sector

Los resultados de este complejo ejercicio de Planeación traducidos en la determinación de objetivos estratégicos por eje temático, con los correspondientes objetivos específicos, fueron presentados en el *Foro II Sector Aéreo 2030 ¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia? Una Visión para el Sector Aeronáutico*, realizado el 5 de julio de 2018 por la Dirección General de la Entidad, a las autoridades del Gobierno Nacional, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte, entre otras, y al sector privado, aerolíneas y otras autoridades de los gremios, la visión al año 2030 del sector de transporte aéreo, acompañada de su desarrollo por eje temático con los respectivos objetivos estratégicos y específicos a 2030.

Tal como antes se menciona estos objetivos fueron adoptados desde el anterior gobierno, y continúan vigentes en el presente cuatrienio 2022-2026, bajo los lineamientos de política trazados en el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, y permiten visualizar el mediano plazo 2026-2030.

4. EL PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030 EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” traza el curso de acción a seguir por todos los colombianos fundamentado en la lucha por la vida y propone un profundo cambio social que propicie la justicia social, económica y ambiental, soportado en cinco (5) transformaciones que conforman el Plan Nacional de Desarrollo. Estas transformaciones son cambios y grandes apuestas a las que le debe apuntar el país a mediano y largo plazo, teniendo como punto de partida el territorio y cuyo desarrollo permitirá crear las condiciones que hagan posible acelerar el crecimiento económico y lograr la equidad de oportunidades en la población colombiana.

Las cinco transformaciones que componen el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 son: (1) Ordenamiento del territorio alrededor del agua. (2) Seguridad humana y justicia social. (3) Derecho humano a la alimentación. (4) Transformación productiva, internacionalización y acción climática. (5) Convergencia regional. Se construyeron a partir de los diálogos vinculantes con los colombianos que viven dentro y fuera del país, permitiendo identificar necesidades de cambio y priorizar acciones para el cambio desde las realidades de los ciudadanos.

Lo anterior soportado en un eje transversal de estabilidad macroeconómica, enmarcada en una mayor responsabilidad social y fiscal y sustentada en fuentes sostenibles de crecimiento.

El Sector Transporte por ser un factor de desarrollo y no un fin en sí mismo, cumple un papel fundamental siendo transversal a todas las transformaciones. El transporte aéreo contribuye al desarrollo de cada de estas transformaciones así:

En la Transformación 1. Ordenamiento del Territorio alrededor del agua, mediante la armonización de los determinantes del ordenamiento territorial, se hace necesario considerar la Implantación e integración del aeropuerto al desarrollo territorial; siendo de

vital importancia considerar los aeropuertos o helipuertos como infraestructura esencial, y en consecuencia, ordenar su desarrollo alrededor de este modo de transporte, respetando la planificación aeroportuaria y facilitando esta actividad de acuerdo con lo señalado en las normas internacionales y nacionales

En la Transformación 2. Seguridad humana y justicia social para disminuir la siniestralidad y consolidar una red de aeropuertos regionales y sociales al servicio de la población, fortalecer las estrategias de seguridad operacional y de la aviación civil.

En la Transformación 3. Derecho humano a la alimentación disponiendo de la infraestructura aeroportuaria para asegurar el transporte eficiente de alimentos, así como de insumos requeridos para la industria.

En la transformación 4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática, que se refleja en la transición energética, el cumplimiento de compromisos nacionales e internacionales para mitigar el efecto de emisiones contaminantes y la Implementación del Plan de Compensación y Mitigación de CO2 para la Aviación Civil Internacional CORSIA generando la cuantificación de la línea base de CO2, Colombia y promoviendo el desarrollo de Sustainable Aviation Fuel – SAF o combustible Sostenible de Aviación, como medidas de compensación y mitigación.

Gráfica 5. En dónde aportamos como Sector al PND



Fuente. Elaboración propia. AEROCIVIL.

En la transformación 5. Convergencia regional fortaleciendo la Conectividad de áreas urbanas con rurales a través del Sistema de Transporte Aéreo Social SITRAS entendido como el establecimiento de rutas aéreas que conecten las regiones y territorios en donde el mercado no genera suficientes incentivos económicos, con bajos niveles de desarrollo e inadecuada accesibilidad y conectividad con el resto del territorio

4.1 Armonización del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

Aerocivil realizó un proceso de armonización del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 analizando su contribución a la visión estratégica y la articulación con las transformaciones, catalizadores, en cada uno de los ejes temáticos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030: Institucionalidad, conectividad, competitividad, infraestructura, sostenibilidad ambiental, industria aeronáutica y cadena de suministro, seguridad operacional y de la aviación civil y desarrollo del talento humano en el sector.

Como resultado de un ejercicio realizado en mesas de trabajo por el equipo de Aerocivil, en las que se analizó la relación y contribución de cada uno de los objetivos estratégicos y específicos a las cinco (5) transformaciones y catalizadores del PND, se llegó a la armonización del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, de la siguiente manera:



1. Institucionalidad

Consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes, para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo a la aviación civil colombiana y un servicio de Transporte Aéreo seguro para la población.

Contribución a la Visión Estratégica

Una institucionalidad consolidada de seguridad jurídica, económica, de servicios, innovación e investigación que cumpla la visión fijada a 2030.

Transformación y catalizador PND

2. Seguridad humana y justicia social

C. Garantía de derechos como fundamento de la dignidad humana y condiciones para el bienestar

5. Convergencia regional

5. Fortalecimiento institucional como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y para el fortalecimiento del vínculo Estado-Ciudadanía.



2. Conectividad

Consolidar 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 e interviniendo así mismo la infraestructura asociada de manera priorizada.

Contribución a la Visión Estratégica

Lograr un país socialmente conectado, a través de la prestación del servicio aéreo continuo y la promoción y desarrollo de acuerdos con otros Estados de frontera y del mundo.

Transformación y catalizador PND

1. Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental

3. Coordinación de los instrumentos de planificación de territorios vitales.

2. Seguridad humana y justicia social

C. Garantía de derechos como fundamento de la dignidad humana y condiciones para el bienestar

3. Derecho humano a la alimentación

3. Red de infraestructura para garantizar el transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria

5. Convergencia Regional

2. Construcción e implementación de modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios



3. Competitividad

Desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad y las capacidades del transporte aéreo fortaleciendo el turismo, con presencia en los territorios, estimulando los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Contribución a la Visión Estratégica

El incremento en la capacidad del Transporte Aéreo en el marco de una movilidad incluyente y asequible.

Transformación y catalizador PND

2. Seguridad humana y justicia social

B. Políticas de inclusión productiva con trabajo decente y apoyo al emprendimiento

4. Internacionalización, transformación productiva para la vida y acción climática

B. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente para alcanzar carbono neutralidad y consolidar territorios resilientes al clima

D. Financiamiento del desarrollo como mecanismo habilitante para una economía productiva

5. Convergencia Regional

4. Reestructuración y desarrollo de sistemas nacionales y regionales de productividad, competitividad e innovación

5. Fortalecimiento institucional como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y para el fortalecimiento del vínculo Estado-Ciudadanía



4. Infraestructura para la transformación

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 sostenible articulando la infraestructura necesaria que permita transformar el desarrollo turístico y logístico, fortaleciendo los vínculos entre los territorios en el marco de la paz total.

Contribución a la Visión Estratégica

Una Infraestructura ambientalmente sostenible, adecuada y mantenida, complementada con el desarrollo de Infraestructura Logística.

Transformación y catalizador PND

1. Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental

1. Justicia ambiental y gobernanza inclusiva
2. El agua y las personas como determinantes del ordenamiento territorial.
3. Coordinación de los instrumentos de planificación de territorios vitales.

2. Seguridad humana y justicia social

C. Garantía de derechos como fundamento de la dignidad humana y condiciones para el bienestar

3. Derecho humano a la alimentación

3. Red de infraestructura para garantizar el transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria

4. Internacionalización, transformación productiva para la vida y acción climática

B. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente para alcanzar carbono neutralidad y consolidar territorios resilientes al clima

5. Convergencia Regional

1. Aprovechamiento de la ciudad construida, participativo e incluyente, para el fortalecimiento de los vínculos intraurbanos
2. Construcción e implementación de modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano rurales y la integración de territorios
4. Reestructuración y desarrollo de sistemas nacionales y regionales de productividad, competitividad e innovación



5. Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente

Contribuir en la transformación productiva para la vida y la acción climática a través del Plan Estratégico Ambiental, orientando los esfuerzos hacia el desarrollo de actividades productivas limpias que aceleren la transición energética que fomenten la economía circular, la conservación de las fuentes hídricas y el manejo adecuado de los residuos sólidos. Igualmente permitan la reducción de la huella de carbono impactando en el logro de aeropuertos más resilientes al cambio climático.

Contribución a la Visión Estratégica

Una Infraestructura ambientalmente sostenible basada en principios de reducción de emisiones, para una transición a tecnologías limpias que aceleren el aporte a la disminución de emisiones de CO₂, orientada al logro de una transición energética, equitativa y gradual con participación vinculante de todos los actores.

Transformación y catalizador PND

4. Internacionalización, transformación productiva para la vida y acción climática

B. Transición energética justa, segura, confiable y eficiente para alcanzar carbono neutralidad y consolidar territorios resilientes al

6. Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro

Potenciar e impulsar el desarrollo de la innovación, a través de 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), diseño de aeronaves (hasta de 5.700 kilos ala fija y 3.175 kilos ala rotativa), partes y componentes y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

Contribución a la Visión Estratégica

Una industria aeronáutica innovada y potenciada para la fabricación de aeronaves, partes y componentes aeronáuticos, certificados en el marco de la regulación y los lineamientos de los fabricantes, que contribuya al desarrollo de la aviación regional.

Transformación y catalizador PND

5. Convergencia Regional

5. Fortalecimiento institucional como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y para el fortalecimiento del vínculo Estado-Ciudadanía

7. Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación Civil

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, promoviendo el mejoramiento continuo en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector aeronáutico.

Contribución a la Visión Estratégica

Una Aviación Civil basada en la gestión de riesgos generados tanto por factores externos e internos que proporcione respuestas planificadas y efectivas.

Transformación y catalizador PND

2. Seguridad humana y justicia social

C. Garantía de derechos como fundamento de la dignidad humana y condiciones para el bienestar



8. Desarrollo del Talento Humano en el Sector

Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, promoviendo y robusteciendo procesos de apropiación del conocimiento, la investigación y la innovación en los territorios, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Contribución a la Visión Estratégica

Un Talento humano capacitado, competente y suficiente que responda al avance del sector del Transporte Aéreo en todos sus niveles.

Transformación y catalizador PND

2. Seguridad humana y justicia social

B. Políticas de inclusión productiva con trabajo decente y apoyo al emprendimiento.

C. Garantía de derechos como fundamento de la dignidad humana y condiciones para el bienestar

D. Protección de la vida y control institucional de los territorios para la construcción de una sociedad segura y sin violencias

4. Internacionalización, transformación productiva para la vida y acción climática

C. Economía productiva a través de la reindustrialización y la bioeconomía

Es importante resaltar que dada la importancia de la Transformación productiva, internacionalización y acción climática, así como la utilización de energías más limpias que cuiden y preserven el medio ambiente, surgió la necesidad de separar el objetivo Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental en dos grandes objetivos: Infraestructura para la transformación y Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente, pasando de esta manera de 7 objetivos a 8 objetivos estratégicos.

La armonización de los Objetivos Estratégicos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, con el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, se concibió a partir del análisis del planteamiento de las diferentes Transformaciones y catalizadores y su relación con dichos objetivos.

4.2 El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible

El Sector de Transporte aéreo se encuentra alineado, apoya y respalda los 17 objetivos de desarrollo sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, pues contribuye en alto grado al desarrollo económico de las regiones, facilita el comercio, el turismo y juega un papel muy importante en la conectividad al facilitar el intercambio de bienes entre las regiones y la movilidad de las personas entre diferentes puntos.

De manera concreta la contribución del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 a cada uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible se encuentra inmersa en el desarrollo de cada uno de sus objetivos estratégicos, así:

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible 1) Fin de la Pobreza, 2) Hambre cero 3) salud y bienestar y 5) Igualdad de género, se reflejan en los empleos que se generan en el desarrollo de las obras de infraestructura planteadas en las metas de los **objetivos Infraestructura para la Transformación**, en el impulso a mercados competitivos que apoyen el desarrollo turístico en las regiones **en el objetivo de Competitividad**, en los que se oriente hacia un equilibrio de género en todo el sector. Adicionalmente mediante **la conectividad** se logra una red de aeropuertos que permitan el acceso físico de alimentos insumos y equipos utilizados en la cadena logística y de producción.

Por su parte el ODS 4) Educación de calidad se manifiesta en **el objetivo Desarrollo del Talento Humano en el sector** contribuyendo al acceso de una educación de calidad en temas de transporte aéreo. Adicionalmente desde el objetivo **de Conectividad**, el transporte aéreo, brinda la posibilidad a muchos estudiantes para viajar bien sea de las regiones a las ciudades principales o a otros países para el aprovechamiento de oportunidades en su nivel de educación.

Con relación a los ODS 6) Agua limpia y saneamiento 7) Energía Asequible y no contaminante y ODS 13) Acción por el clima: se reflejan de manera clara **en el objetivo Sostenibilidad Ambiental justa, segura, confiable y eficiente** en la reducción de la huella ambiental a través de Implementación de energías alternativas en los aeropuertos; Desarrollo de proyectos de movilidad eléctrica en parte de los vehículos de servicios en

tierra en los aeropuertos, Certificaciones ambientales y en la definición de la Hoja de ruta de eficiencia energética, entre otros.

A más de lo anterior, el propósito de reducir las emisiones de CO2 se evidencia en la Implementación del Plan de Compensación y Mitigación de CO2 para la Aviación Civil Internacional CORSIA, promoviendo el desarrollo de SAF mediante: i) La implementación de procedimientos PBN que favorezcan la reducción de emisiones de CO2 ii) la definición del Plan de Acción para la implementación del SAF en Colombia en el marco de los criterios de sostenibilidad ambiental de CORSIA.

Respecto al ODS 8) Trabajo decente y crecimiento económico: Tal como ante se menciona este objetivo de desarrollo sostenible se refleja a través de la generación de empleos dignos, en el desarrollo de los **objetivos de infraestructura y competitividad** y de manera implícita en los puestos de trabajo generados para impartir educación del talento humano, y demás objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico.

Con referencia al ODS 9) Industria, Innovación e Infraestructura: Desde el objetivo **Industria Aeronáutica y cadena de Suministro** se Potencia e impulsa el desarrollo de la innovación, a través de 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), diseño de aeronaves (hasta de 5.700 kilos ala fija y 3.175 kilos ala rotativa), partes y componentes y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

Con relación a los ODSs 10) Reducción de las desigualdades 11) Ciudades y comunidades sostenibles 12) Producción y consumo responsables y 17) Alianzas para lograr los objetivos se reflejan en el **objetivo Conectividad** que busca la consolidación de una red de servicios de transporte aéreo que una las regiones del país con los principales centros de producción y consumo nacionales e internacionales, facilitando el acceso a los mercados, que permitan crear vínculos comerciales y proporcionar servicios y acceso a las comunidades localizadas en las regiones alejadas del país, superando barreras de conectividad y fortaleciendo los vínculos urbano-rurales y la integración de los territorios.

El Objetivo de Sostenibilidad Ambiental justa, segura, confiable y eficiente también contribuye al desarrollo de estos Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de la Implementación de instrumentos de gestión del riesgo de desastres del sector aéreo y la implementación del Plan de Gestión Social integrando las comunidades e instituciones en las actividades desarrolladas en los aeropuertos.

Respecto al ODS 16) Paz, justicia e instituciones sólidas: es importante anotar la contribución de los objetivos de **Conectividad e infraestructura para la transformación** a la consolidación de la paz y a la justicia social en los territorios, a través de los SAE (Servicios Aéreos Esenciales) y los ASAEs (Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales).

Por otra parte, **el desarrollo del Objetivo Institucionalidad** permite consolidar los roles de autoridad, de prestador de servicio y de investigación de accidentes, para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo a la aviación civil colombiana y un servicio de transporte aéreo seguro para la población.

De la misma manera **el objetivo Seguridad Operacional y de la Aviación Civil** consolida la institucionalidad al posicionar a Colombia como un 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

La contribución del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 al ODS 15) Vida de Ecosistemas Terrestres se manifiesta a través de las metas del Plan Estratégico Institucional y los planes de Acción Anuales con la implementación del Programa de Gestión de Riesgos para el control del Peligro Aviario y Fauna contemplado **en el objetivo de Sostenibilidad Ambiental justa, segura, confiable y eficiente.**

Finalmente, desde el contexto del sector Transporte, el transporte aéreo y de manera implícita el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, guardan coherencia con el ODS 14) Vida submarina.

5. OBJETIVOS DEL PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO 2030

5.1 Objetivo Estratégico Institucionalidad

Consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes, para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo a la aviación civil colombiana y un servicio de Transporte Aéreo seguro para la población.

5.1.1 Objetivos Específicos Institucionalidad

- Fortalecer las capacidades de la autoridad aeronáutica con el fin de alcanzar los estándares internacionales y ampliar la integración con las comunidades en el territorio nacional, donde se realicen actividades aeronáuticas
- Ser una autoridad de aviación civil que se identifique por su capacidad de respuesta dentro del espectro de sus facultades (reglamentación, certificación, inspección, control y vigilancia), que atiendan las necesidades de los usuarios del transporte aéreo.
- Diseñar, operar, mantener y actualizar el Plan maestro de la gestión del tránsito aéreo ATM para prestar servicios bajo una estructura orientada hacia el usuario para el desarrollo del Sistema Nacional del Espacio Aéreo – SINEA
- Implementar unidades integrales prestadoras de servicios aeroportuarios descentralizadas, para soportar el crecimiento del transporte aéreo en Colombia dentro de un Modelo de Gestión de las Regionales Aeronáuticas.

- Desarrollar e implementar la política para la prestación de servicios aéreos esenciales y su infraestructura asociada disponible, a través del Sistema de Transporte Aéreo social, que facilite la integración y movilidad de las zonas apartadas del país, mediante una red de servicios de transporte aéreo.

5.2 Objetivo Estratégico Conectividad

Consolidar 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 e interviniendo así mismo la infraestructura asociada de manera priorizada.

5.2.1 Objetivos Específicos Conectividad

- Revisar, gestionar y promover el desarrollo de acuerdos transfronterizos de servicios aéreos, para generar condiciones de conectividad en los territorios de frontera.
- Facilitar el acceso a los mercados nacionales mediante la optimización y automatización de trámites que incentiven la industria a innovar y operar una red de servicios creciente, manteniendo la estabilidad del servicio.
- Promover la conectividad interurbana, los servicios de emergencia, 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 para la movilidad.
- Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar este tipo de servicio.
- Desarrollar la prestación de la movilidad aérea urbana, mediante la operación de aeronaves tripuladas a distancia UAS, que permitan el acceso a los bienes e insumos, por medio de su integración al Sistema Nacional del Espacio Aéreo

5.3 Objetivo Estratégico Competitividad

Desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad y las capacidades del transporte aéreo fortaleciendo el turismo, con presencia en los territorios, estimulando los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

5.3.1 Objetivos Específicos Competitividad

- Promover mecanismos de articulación con entidades competentes para racionalizar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria, a través de propuestas de política pública.
- Establecer mecanismos regulatorios y fórmulas de incentivos al factor de productividad del sector, para potenciar los aeropuertos localizados en los territorios y facilitar la racionalización de costos frente a cobros por servicios aeroportuarios

- Propiciar un mercado competitivo de prestadores de servicio de transporte aéreo apoyando el desarrollo de los operadores turísticos en las regiones, acercando los mecanismos dispuestos por el Gobierno Nacional a la comunidad alrededor de los aeropuertos
- Desarrollar estrategias que permitan reducir del costo hora-bloque por equipo, en términos reales, enfocadas en el crecimiento del transporte aéreo regional.
- Revisar integralmente la normatividad asociada a los derechos de los usuarios frente a los servicios de transporte aéreo y contribuir con las autoridades competentes en procura de la protección de estos mismos derechos.
- Implementar estrategias, tendientes a mejorar el posicionamiento de los ingresos no regulados, frente a total de los ingresos aeroportuarios, en los aeropuertos explotados y administrados por Aerocivil.

5.4 Objetivo Estratégico Infraestructura para la Transformación

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 sostenible articulando la infraestructura necesaria que permita transformar el desarrollo turístico y logístico, fortaleciendo los vínculos entre los territorios en el marco de la paz total.

5.4.1 Objetivos Específicos Infraestructura para la Transformación

- Promover las inversiones de desarrollo turístico, transfronterizo y/o social, en los aeropuertos explotados por la Aerocivil para avanzar en la intervención de infraestructuras aeroportuarias sostenibles, accesibles e incluyentes, que permitan aprovechar la diversificación productiva, el conocimiento del territorio, generando nuevas fuentes de ingresos; salvaguardando el patrimonio natural y cultural del país.
- Reconfigurar la infraestructura aeronáutica, basado en la gestión del tránsito aéreo - ATM y de la Seguridad Operacional, para obtener eficiencias que incrementen su capacidad actual.
- Contar con un Sistema Nacional del Espacio Aéreo fortalecido, bajo un concepto operacional renovado, soportado en una infraestructura reconfigurada y basado en el Plan maestro de la gestión del tránsito aéreo - ATM y de la Seguridad Operacional, para obtener eficiencias que incrementen su capacidad actual.
- Alcanzar la capacidad de adaptación y flexibilidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos y el Sistema Nacional del Espacio Aéreo.
- Desarrollar infraestructura aeroportuaria accesible e incluyente para asegurar el goce pleno de los derechos y el cumplimiento de los deberes de las personas con discapacidad.
- Promover las inversiones de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de propiedad de las entidades territoriales para buscar la interconectividad de las regiones para alcanzar la paz total.
- Promover el desarrollo aeroportuario a través de inversiones que propenden la adecuada prestación del servicio del transporte aéreo dentro del marco de los

contratos de concesión y de los proyectos de Asociación Público Privada – APP, de Iniciativa Pública o Privada, la provisión de infraestructura aeroportuaria y sus servicios relacionados.

5.5 Objetivo Estratégico Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente

Contribuir en la transformación productiva para la vida y la acción climática a través del Plan Estratégico Ambiental, orientando los esfuerzos hacia el desarrollo de actividades productivas limpias que aceleren la transición energética que fomenten la economía circular, la conservación de las fuentes hídricas y el manejo adecuado de los residuos sólidos. Igualmente permitan la reducción de la huella de carbono impactando en el logro de aeropuertos más resilientes al cambio climático

5.5.1 Objetivos Específicos Sostenibilidad ambiental justa, segura, confiable y eficiente.

- Promover la transición hacia tecnologías limpias que aceleren el aporte a la disminución de emisiones de CO₂ en el Sector Aéreo, a través del desarrollo de proyectos de movilidad eléctrica, energías alternativas y certificaciones ambientales u otros.
- Implementar el Plan de Compensación y Mitigación de CO₂ para la Aviación Civil Internacional CORSIA generando la cuantificación de la línea base de CO₂ Colombia y promoviendo el desarrollo de SAF como medidas de compensación y mitigación.
- Implementar instrumentos de gestión del riesgo de desastres del sector aéreo, disminuyendo la vulnerabilidad de la infraestructura aeronáutica, generando resiliencia ante los fenómenos de cambio climático.
- Promover la integración territorial desde el componente social, convirtiendo los aeropuertos en ejes de participación y desarrollo comunitario e interinstitucional

5.6 Objetivo Estratégico Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro

Potenciar e impulsar el desarrollo de la innovación, a través de 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), diseño de aeronaves (hasta de 5.700 kilos ala fija y 3.175 kilos ala rotativa), partes y componentes y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.

5.6.1 Objetivos Específicos Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro

- 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
- Gestionar la Infraestructura Logística Especializada (ILES) para el desarrollo de la cadena productiva y social, que facilite y promueva la intermodalidad del transporte aéreo, y las actividades de soporte a la aviación
- Fortalecer e impulsar los procesos de certificación de productos aeronáuticos, TAR/OMA, TARE/OMA, MRO, DOA, POA, entre otros, contribuyendo y soportando el crecimiento de la industria y del sector
- Contar con los mecanismos de reconocimiento de los productos aeronáuticos producidos en Colombia, por parte de las autoridades aeronáuticas líderes en el mundo, que promuevan la generación de valor agregado en la industria y sus exportaciones.
- Articular y gestionar la relación entre la Academia, Industria y Estado, mediante el desarrollo de proyectos de investigación e innovación para la industria aeronáutica, dado su carácter estratégico en el Transporte Aéreo.

5.7 Objetivo Estratégico Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

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, promoviendo el mejoramiento continuo en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector aeronáutico.

5.7.1 Objetivos Específicos Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación Civil

- Fortalecer la capacidad del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil, para acompañar al crecimiento del sector aeronáutico.
- Cooperar en el escenario regional concentrado alrededor del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SVRSOP y AVSEC-FAL, participando en el intercambio de información y de apoyo entre países.
- Implementar el Programa Estatal para la gestión de la autoridad en seguridad operacional – PEGASO alineado con el Anexo 19 de la OACI.
- Desarrollar y poner en marcha 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.
- Fortalecer el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) y de Seguridad a la Aviación Civil (SeMS).
- Actualizar y fortalecer el registro aeronáutico en cumplimiento de los anexos de la OACI.

- Actualizar y fortalecer la reglamentación para la vigilancia de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.
- Mejorar los niveles de seguridad operacional a través de la investigación de accidentes.
- Promover la cultura de seguridad operacional y comunicar sobre investigación de accidentes

5.8 Objetivo Estratégico Desarrollo del Talento Humano en el Sector

Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, promoviendo y robusteciendo procesos de apropiación del conocimiento, la investigación y la innovación en los territorios, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

5.8.1 Objetivos Específicos Desarrollo del talento Humano en el Sector

- Disponer de un sistema de gestión del Talento Humano que permita responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad.
- Consolidar el desarrollo de la investigación como eje estratégico en el campo aeronáutico y aeroespacial, con la triada academia, industria, Estado; que contribuya con el progreso del país a través de proyectos de ciencia, tecnología e innovación.
- Establecer un Centro de Pensamiento Aeronáutico integrado por un Centro de Investigaciones y un Observatorio del transporte aéreo soportado en Estadística y Ciencias de Datos, para generar conocimiento fundamentado en estudios sectoriales en diversos campos de la aviación civil
- Alcanzar una amplia oferta educativa extensiva a los territorios, orientada a la gestión aeronáutica integral, que responda a las necesidades de la transformación productiva del Transporte Aéreo en diferentes niveles y campos de formación.
- Disponer de un Plan Estratégico del desarrollo servicios educativos para el Talento Humano, utilizando herramientas de analítica, que permitan responder a las necesidades del Sector Aeronáutico en cantidad y calidad, alineado con el Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC).
- Promover el relacionamiento y la cooperación con entidades nacionales e internacionales impulsando la transformación productiva a partir de la generación, uso, apropiación y transferencia de conocimiento.

6 REORIENTACIÓN DE LA INVERSIÓN

Un componente esencial en la planeación del Sector de transporte aéreo lo constituye la programación y formulación de proyectos. Considerando lo anterior a partir del análisis de los proyectos de inversión de la AEROCIVIL incorporados en el Plan Operativo Anual de

Inversiones (POAI) 2018, la necesidad de dar cumplimiento a las directrices impartidas por el DNP sobre la reformulación de proyectos y la formulación integral de los mismos, así como de las lecciones aprendidas en la etapa de inversión de los proyectos, se diseñó la estructura sobre la cual se formularon los proyectos que participaron por recursos para su inclusión en el POAI 2019 en adelante.

Considerando lo anterior el Departamento Nacional de Planeación (DNP), trazó las directrices sobre formulación de proyectos orientada a resultados que considera una formulación integral.

En ese sentido la AEROCIVIL a partir del análisis de los proyectos de inversión incorporados en el Plan Operativo Anual de inversiones (POAI) del año 2018, y la necesidad de dar cumplimiento, así como de las lecciones aprendidas en la etapa de inversión de los proyectos, diseñó la estructura sobre la cual se formularon los proyectos que participarán por recursos para su inclusión en el POAI 2019 en adelante, teniendo en cuenta las siguientes categorías:

- Categoría 1. Prestador de servicio.
- Categoría 2. Ejercicio de la autoridad.
- Categoría 3. Gestión y dirección del sector

De acuerdo con esa estructura se identificaron y se registraron los proyectos de inversión en el Sistema Unificado de Inversiones y Finanzas Públicas (SUIFP), de acuerdo con los requerimientos de la Metodología General Ajustada (MGA), cuyo sustento conceptual se basa por una parte en la metodología de marco lógico derivada de los procedimientos e instrumentos de Planificación Orientada a Objetivos y de otra en los principios de preparación y evaluación económica de proyectos en cada una de las etapas de preinversión, inversión, operación y evaluación expost.

Gráfica 6. Esquema de reformulación de Proyectos

CONCLUSIONES

El transporte aéreo juega un papel determinante en el crecimiento de la economía del País, de tal manera que la mirada a futuro sobre su posicionamiento en el sector depende en parte de la implementación de políticas públicas que propicien la materialización de sus objetivos.

El crecimiento en la demanda de pasajeros y de carga exige un desarrollo de la infraestructura acorde tanto en su expansión física como en la provisión de servicios, y el mejoramiento en la conectividad entre sí y con el resto del mundo, se convierten en elementos críticos, en un contexto nacional e internacional cada vez más competitivo.

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

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

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

Adicionalmente, este crecimiento se asocia a un aumento en el efecto ambiental y social de la aviación que pone en riesgo la sostenibilidad del sistema y plantea desafíos en los compromisos de Colombia para enfrentar el calentamiento global, basados en medidas de compensación basadas en mercados (MBM), mejoras tecnológicas operacionales y la utilización de energías alternativas, cuya utilización mitigue su impacto.

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

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

RECOMENDACIONES

- Aclarar la competencia de la Aerocivil y las entidades relacionadas con el sector aeronáutico, estableciendo mecanismos de coordinación interinstitucional que permitan delimitar el alcance de las funciones de cada entidad y evitar duplicidades que afecten la aviación civil frente al órgano internacional de la OACI.
- Consolidar la actuación internacional de Colombia a través de la entidad frente a otras autoridades de aviación civil internacional y demás organismos que la vigilan para que pueda responder de manera efectiva al cumplimiento de las metas trazadas en materia turística y conectividad por parte del Gobierno Nacional.
- Establecer mecanismos de coordinación con otras Entidades partícipes en el Sector para articular las funciones específicas de los prestadores de servicios con las entidades territoriales y servicios conexos, en particular los Servicios Aéreos Esenciales.
- Una investigación de accidentes autónoma e independiente que cumpla su papel en la prevención y de investigación, con un Consejo o Junta de Seguridad de la Aviación Civil renovado, conformado por expertos que actúe como ente vigilante de neutralidad imperativa de la OACI.
- Continuar con la Implementación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como instrumento formulador de la política de transporte de la Aviación Civil en Colombia.
- Fortalecer el Plan de Navegación Aérea – PNA COL como instrumento de planificación de los servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios, alineado al Plan Mundial de Navegación Aérea - GANP.
- Realizar evaluación y seguimiento detallado a los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional⁴, en los Documentos Conpes del sector, y proponer las acciones necesarias para su ejecución.
- Fortalecer la política de descentralización de aeropuertos. En este sentido se recomienda retomar el análisis de la situación operacional y financiera de los aeropuertos que no están siendo financieramente sostenibles y proponer alternativas para optimizar su utilización, teniendo en cuenta el rol de dichos aeropuertos como eje de desarrollo de la región donde se encuentran ubicados.
- Continuar con el Fortalecimiento del Programa de Servicios Aéreos Esenciales -SAE, articulado con el desarrollo de Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales – ASAE-, que debe ir acompañado de apoyo y asesoramiento a las entidades Territoriales para que asuman de manera responsable las inversiones en esos aeropuertos mediante las diferentes formas de financiación propuestas por el Gobierno Nacional.

⁴ Ministerio de Transporte; Aerocivil y demás entidades competentes

- Continuar con la actualización de los Planes Maestros de los aeropuertos para ajustar las estimaciones de demanda y todo el ejercicio de análisis de capacidad y niveles de servicio, base fundamental para reformular los Planes de inversión en los aeropuertos.
- El fortalecimiento de la Autoridad y el control de la Aeronáutica Civil, se constituye en un punto fundamental pues conlleva necesariamente que Aerocivil maneje sus propios recursos. En ese sentido es necesario trazar lineamientos de política orientados a asegurar que los recursos generados por la aviación civil, se inviertan en el sector de transporte aéreo, para financiar, entre otros, gastos de personal y gastos generales
- El tema del relevo generacional se constituye en un gran reto para el desarrollo del Talento Humano en el sector aeronáutico. Es necesario el trabajo de todos para efectivamente gestionar el conocimiento que permita lograr ese desarrollo integral y sostenible del Talento Humano en el sector. Importantísimo es trabajar sobre la base de la tríada que marca el sendero que se debe seguir para continuar manteniendo y fortalecer la articulación entre el Estado, la Academia y la Industria.
- Este relevo generacional se debe basar en esa experticia del personal que está actualmente trabajando en el sector, que debe ser llamado a la academia para que, en un gran plan de contingencia, se generen espacios de transferencia del conocimiento y de la experticia a estas nuevas generaciones.
- El programa de la OACI, el programa de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación, que hace ese llamado y que plantea el tema de relevo generacional sobre la base además del fortalecimiento del bilingüismo y, ante todo, del reto que plantean las nuevas tecnologías y la automatización que están marcando hoy por hoy el sector del transporte aéreo.
- Se reitera la importancia de que ese capital que hoy se tiene en la industria, pueda llegar a la academia para generar no solamente un conocimiento desde los temas de la presencialidad en el aula de clase sino también en el entrenamiento en el puesto de trabajo bajo ese modelo dual que es el que marca la formación por competencias que son los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional en el marco de la formación inicial y las recurrencias del personal aeronáutico.

Referencias Bibliográficas

- Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia pacto por la equidad”.
- Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para todos”
- Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”
- Plan Maestro de Transporte Intermodal. Ministerio de Transporte. 2016
- Plan Mundial de Navegación Aérea OACI. 2017.
https://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_es.pdf
- Plan Estratégico Institucional de Aerocivil – PEI – 2014-2018.
- Plan de Navegación Aérea para Colombia PNA -COL Volúmenes I, II y III. Octubre 2017 Aerocivil
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –UAEAC
- Transporte y política aérea en América Latina y el Caribe en el contexto del desarrollo sostenible. CEPAL. Boletín FAL. Edición No 341, número 5 de 2015.
repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38921/S1500816_es.pdf
- Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017. ICAO. News Release.
- <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2018/COM.01.18.EN.pdf>
- Desarrollo productivo del sector aeronáutico”. Departamento Nacional de Planeación – DNP. <https://www.dnp.gov.co/Paginas/DNP-le-apuesta-a-una-pol%C3%ADtica-de-desarrollo-productivo-del-sector-aeron%C3%A1utico-colombiano.aspx> -mayo 12, 2017.
- Boletines Operacionales. Estadísticas origen destino 2002 a 2017. Oficina de Transporte Aéreo. AEROCIVIL
- Notas de Estudio Foro I:
 - “Aspectos institucionales de la organización de la Aeronáutica Civil en Colombia”. Leal Angarita Manuel, Esguerra B Claudia, Imitola Madero Oscar. Abril 2018.
 - Competitividad. “La competitividad del transporte aéreo colombiano”. Ríos Héctor Hernán, Quintana Jorge, Garcia Arturo, Palomino Alexandra, Rojas María Isabel, Morales Nibia. Abril 2018.
 - Conectividad. “La conectividad aérea en Colombia”. Arbeláez Catalina. Quintana Jorge, Morales Nibia Lucía, García Arturo, Palomino Alexandra, Rojas María Isabel.
 - Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental. “Desarrollo sostenible de la infraestructura aeronáutica en el sistema de aviación civil en Colombia: retos y oportunidades”. Jiménez Pérez Edgar. Saltaín Sánchez Jorge Enrique. Torres Muñetones Abel. Morales Galindo Nibia Lucía. Páez Piñeros Ángela Inés. Mejía Oliveros Harlen. Giraldo Jiménez Pablo Alejandro. Abril 2018.
 - Seguridad de la Aviación Civil. “Hacia el fortalecimiento de la Seguridad de la Aviación Civil”, Valencia Valencia Luis Alberto, Olarte Charry Claudia Liliana, Bohórquez Orrego Martha Lucia, Pinzón Vega Angélica María. Abril 2018.

- Industria aeronáutica y cadena de suministro. “*Fortalecimiento de la industria aeronáutica colombiana*”. Juan Carlos Ramírez Mejía, Sergio Paris Mendoza, Jairo Sora Torres, Edgar Luciano Cadena Cañón, Luis Alberto Ramos Valbuena, Álvaro Romero Uribe, Ricardo Castro Pulido, Carlos Alberto Valencia Rivero. Abril 2018.
- Desarrollo del Talento Humano en el Sector Aeronáutico. “*Articulación de los actores que intervienen en el fomento del desarrollo integral y sostenible del Talento Humano para el Sector Aeronáutico*”. Pineda García Ana María. Hernández Botía Ana Elizabeth. Abril 2018.
- Conclusiones y Recomendaciones. Foro Sector Aéreo 2030. *¿Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?* 9 y 10 de abril de 2018.
- <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/II-FORO2030/memorias>
- <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/II-FORO2030/agenda>
- Fichas Técnicas:
 - Institucionalidad. Esguerra Barragán Claudia. Imitola Madero Oscar Javier. Anaya Rodríguez Claudia Johana.
 - Conectividad y Competitividad. Quintana Jorge. Juan Manuel Villalba
 - Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental. Morales Galindo Nibia Lucía. Giraldo Jiménez Pablo Alejandro. Páez Piñeros Ángela Inés. Martínez Moreno Liz Katherine. Rico Barrera Victoria Eugenia.
 - Seguridad de la Aviación Civil Pinzón Vega Angélica María Muñoz Vargas Liliana. Puentes Fajardo Jorge Eliecer.
 - Seguridad Operacional. Martínez Mariño Olga Beatriz. Vallejo Romo José Luis
 - Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro. Sora Torres Jairo. Cadena Cañón Edgar. Rincón Meza Alexandra María. Parra Villamil Julio Enoc
 - Talento Humano. Acosta Rodríguez Mariela Inés. Caballero Alvarado Edna Liliana. Ballestas Caro Nancy Mirelby.