



EL TRANSPORTE AÉREO EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO “*Colombia Potencia Mundial De La Vida*”

LEY 2294 DEL 19 DE MAYO DE 2023

La Ley 2294 del 19 de mayo de 2023 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", establece la hoja de Ruta sustentada en cinco Ejes de Transformación: i) Ordenamiento del territorio alrededor del agua, ii) Seguridad humana y justicia social, iii) Derecho humano a la alimentación, iv) Transformación productiva, y v) Internacionalización y acción climática y convergencia regional.

De acuerdo con el Artículo 2º, el documento Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, junto con sus anexos, es parte integral de la presente Ley, así como también lo señalado en el artículo 5º, Plan de Inversiones Públicas 2023-2026, el cual incluye el componente Plan Plurianual de Inversiones para la Paz, de forma transversal.

El presente documento presenta la relación de artículos de la Ley 2294 de 2023, el Plan Plurianual de Inversiones - Líneas de Inversión y Proyectos Estratégicos y los principales aspectos contemplados en las Bases del PND 2022-2026, relacionados con el Transporte Aéreo.

1. Artículos de la Ley 2294 de 2023, del PND 2022-2026 relacionados con Transporte Aéreo

ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
<p>ARTÍCULO 32º. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, el cual quedará así: ARTÍCULO 10. DETERMINANTES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y SU ORDEN DE PREVALENCIA.</p>	<p>En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial, los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes.</p> <p>1. Nivel 1. <u>Nivel 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional: fluvial, red férrea, puertos y aeropuertos; infraestructura logística especializada</u> definida por el nivel nacional y regional para resolver intermodalidad, y sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía y gas, e internet. En este nivel también se considerarán las directrices de ordenamiento para las áreas de influencia de los referidos usos.</p>	<p>NOTA. El artículo contempla que los POT deberán considerar el señalamiento y localización de los aeropuertos y de infraestructura logística especializada.</p>
<p>ARTÍCULO 77. PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.</p>	<p>El Ministerio de Igualdad y Equidad con el apoyo de todos los sectores del Gobierno nacional, la academia, gremios empresariales, representantes de organizaciones sociales, Ministerio Público, formularán e implementarán el plan nacional de accesibilidad de personas con discapacidad. PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Igualdad y Equidad formulará el plan de accesibilidad teniendo en cuenta insumos y estudios técnicos de universidades y centros de investigación. PARÁGRAFO SEGUNDO. El Plan Nacional de Accesibilidad deberá contemplar, entre otros los siguientes aspectos: g. Acceso al transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo.</p>	
<p>ARTÍCULO 105º. INFRAESTRUCTURA SOCIAL Y PRODUCTIVA.</p>	<p>La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- podrá estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada -APP-, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública, con el fin de ampliar la provisión de infraestructura social y productiva, de acuerdo con la priorización de la cabeza del sector correspondiente, en articulación con las entidades territoriales.</p>	<p>Se sugiere que Aerocivil participe en la Reglamentación de este artículo</p>



ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
<p>ARTÍCULO 194. Modifíquese el artículo 240 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así: ARTÍCULO 240. RUTAS SOCIALES SATENA.</p>	<p>Con el fin de promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno nacional podrá otorgar subvenciones a SATENA S.A., a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, en aquellas rutas sociales en las cuales SATENA S.A. sea el único operador.</p> <p>La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil determinará las rutas y el Gobierno nacional las condiciones de estas subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registre la empresa como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva.</p> <p>Para el caso del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil priorizaran nuevas rutas nacionales así como el número de frecuencia desde y hacia el departamento.</p> <p>Esta subvención tendrá una vigencia del 1 de enero al 31 de diciembre de cada anualidad y será flexible dependiendo de las variables macroeconómicas externas que afectan los costos operacionales, por lo tanto, su valor estará sujeto a la disponibilidad presupuestal del Ministerio de Defensa Nacional.</p> <p>Así mismo, el Gobierno nacional implementará acciones para la ampliación de la capacidad resolutive de SATENA S.A y, dentro de las acciones del Gobierno Nacional para el fortalecimiento de SATENA S.A, se podrá dar especial prelación para la compra de los tiquetes en la aerolínea por parte de todas las entidades estatales y empresas del Estado cuando exista oferta.</p> <p>PARÁGRAFO. Dentro de las acciones del Gobierno nacional para el fortalecimiento de SATENA S.A., se deberá priorizar la compra de tiquetes y servicios de transporte aéreo a través de esta aerolínea y sus unidades de negocio, por parte de las entidades y empresas del Estado.</p>	
<p>ARTÍCULO 279°. Modifíquese el artículo 250 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así: ARTÍCULO 250°. PACTOS TERRITORIALES.</p>	<p>Los departamentos, los municipios, los Esquemas Asociativos Territoriales y la Nación podrán suscribir Pactos Territoriales, definidos como un instrumento de articulación para la concertación de inversiones estratégicas de alto impacto que contribuyan a consolidar el desarrollo regional definido en el Plan Nacional de Desarrollo y la construcción de la Paz Total, promoviendo para ello, la adopción de metodologías con enfoque de género a través del trabajo articulado con la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, y la concurrencia de recursos del orden nacional y territorial, público, privado y/o de cooperación internacional, bajo la coordinación del Departamento Nacional de Planeación.</p> <p>Para la correcta implementación del presente artículo, a partir de la expedición del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026, "Colombia, Potencia Mundial de la Vida", transfórmese el Fondo Regional para los Pactos Territoriales a un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Departamento Nacional de Planeación y una sociedad fiduciaria de carácter público seleccionada directamente por dicho Departamento Administrativo. El objeto de este patrimonio autónomo será recibir, administrar y ejecutar los recursos destinados a la implementación de los pactos territoriales, incluyendo los que ya se encuentren en el Fondo Regional para los Pactos Territoriales.</p> <p>El régimen de contratación y administración de los recursos del Patrimonio Autónomo será el propio del derecho privado, con plena observancia de los principios de transparencia, eficiencia, economía, igualdad y publicidad definidos en la Constitución Política, y estará sometido al régimen de inhabilidades e incompatibilidades previsto en la ley. La información relacionada con la modalidad de contratación dispuesta en el presente artículo será pública para la ciudadanía en espacios institucionales de alta difusión en todo el territorio nacional. Los rendimientos generados por la inversión de los excedentes de liquidez formarán parte de dicho fondo y con cargo a dichos recursos podrá atenderse el pago de los costos y gastos de su administración.</p> <p>El Gobierno nacional reglamentará la administración y funcionamiento del Fondo Pactos, así como los demás aspectos necesarios para su financiamiento y cabal cumplimiento de su objeto.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. En todo caso para la ejecución de los recursos que hagan parte del fondo, los procedimientos de selección del contratista - ejecutor, deberán cumplir los principios que rigen la función administrativa definidos en el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y estarán sujetos al control fiscal, penal y disciplinario.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Mientras inicia la operación del Patrimonio Autónomo Fondo Pactos y se celebra el contrato de fiducia mercantil correspondiente, el Fondo Regional para los Pactos Territoriales continuará siendo el mecanismo para la administración y ejecución de los recursos que permitan la financiación de proyectos incluidos en los Pactos Territoriales.</p>	<p>La suscripción de Pactos Territoriales y su ejecución impactan el desarrollo regional y la construcción de la paz. Como quiera que para la ejecución de los Recursos de los ASAE en las Entidades Territoriales es necesario suscribir convenios con las entidades territoriales donde se localizan los aeródromos que se requieren intervenir, creo que este artículo es el sustento jurídico para realizar las intervenciones, reconociendo a Aerocivil, su capacidad en la ejecución de obras del lado aire (pistas y cerramientos), y tenga la capacidad de realizar inversiones directas o en asociación con los municipios.</p>



ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
ARTÍCULO 282°. AEROPUERTOS FRONTERIZOS.	En los Aeropuertos localizados en zonas de frontera que, en concordancia con los Tratados Internacionales y con la Ley de Fronteras, sean determinados como prioritarios por el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Transporte, se dará el trato de operaciones en rutas nacionales, a los servicios aéreos comerciales.	Aerocivil puede proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores y al Ministerio de Transporte, los puntos que sean determinados como prioritarios, en concordancia con los Tratados Internacionales y con la Ley de Fronteras
ARTÍCULO 283°. Adiciónese un párrafo al artículo 151 de la Ley 2010 de 2019, el cual quedará así: ARTÍCULO 151°. CONTRAPRESTACIONES AEROPORTUARIAS.	(...) PARÁGRAFO. En el caso en que un aeropuerto se encuentre en más de un municipio o en varias entidades territoriales, los recursos de la contraprestación se distribuirán en función, de la proporción de área de cada entidad territorial respecto al área total de cada aeropuerto, incluyendo áreas concesionadas y no concesionadas. El área total del respectivo aeropuerto será informada por la Aerocivil	
ARTÍCULO 286°. Modifíquense los incisos primero y segundo del artículo 205 de la Ley 1753 de 2015, los cuales quedarán así:	El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS- y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil- podrán celebrar y ejecutar contratos de obra pública de conformidad con la Ley 80 de 1993, o aquella que la modifique, sustituya o adicione, para realizar obras sobre infraestructura concesionada, sin que sea necesaria la desafectación de la infraestructura a intervenir, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio en condiciones de seguridad, transitabilidad, funcionalidad y/o seguridad de la infraestructura de transporte, impedir el deterioro de la infraestructura o la afectación de la comunidad y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial.	
ARTÍCULO 287°. Modifíquese el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así: ARTÍCULO 308. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CONCESIONADA	Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea, portuaria, aeroportuaria y fluvial, sus anexidades y alquiler de equipos, serán destinadas a las actividades necesarias para la promoción y/o reactivación de estos modos de transporte en actividades de estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019. PARÁGRAFO PRIMERO. De los recursos percibidos por concepto de la contraprestación por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial se destinará máximo el 15% al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-. PARÁGRAFO SEGUNDO. De los recursos percibidos por concepto de las concesiones del modo aeroportuario y portuario, máximo el 5% se destinarán al fin previsto en el párrafo anterior.	
ARTÍCULO 291°. FORTALECIMIENTO DEL FONDO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN TODOS SOMOS PAZcífico	Se fortalecerán las inversiones en los componentes de i) Agua Potable y Saneamiento Básico, ii) Energización Rural y Energías Alternativas Sostenibles y iii) Mejoramiento de la Conectividad en Transporte , y se crea el componente de iv) Conectividad Digital, en el ámbito de competencia para la actuación territorial del Fondo Para el Desarrollo del Plan Todos Somos PAZcífico (FTSP). Asimismo, en atención al Decreto 1874 de 2022, se amplía la competencia para la intervención en los municipios de los departamentos del Pacífico: Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño, conforme a los criterios que defina el Gobierno nacional. (.....)	
ARTÍCULO 292. ÁMBITO DE COMPETENCIAS DEL FONDO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN TODOS SOMOS PAZCÍFICO	El ámbito de competencia territorial del Fondo Para el Desarrollo del Plan Todos Somos PAZcífico -FTSP- se mantendrá en los 50 municipios cubiertos en la actuación del FTSP previstos en el Artículo 2.15.2 del Decreto 2121 de 2015 y 11 adicionales del departamento del Norte del Cauca, fortaleciendo sus componentes de Agua Potable y Saneamiento Básico, Energización Rural, Conectividad Fluvial, y Conectividad Digital y Aérea.	
ARTÍCULO 304. Modifíquese el Artículo 36 de la Ley 2068 de 2020 el cual quedará así:	La tarifa de la contribución Parafiscal para el turismo será del 2.5 por mil sobre los ingresos operacionales. PARÁGRAFO 1. Tratándose del transporte aéreo regular de pasajeros , como un régimen de excepción, la liquidación de la contribución será la suma de US\$ 1 dólar de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos por pasajero.	
ARTÍCULO 360. CUMPLIMIENTO A METAS DE GOBIERNO	Para el efectivo cumplimiento de las metas definidas en los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 ninguna entidad a cargo de su cumplimiento podrá solicitar su modificación.	



1.1 Otros Artículos de la Ley 2294 que impactan el Transporte Aéreo

ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
<p>ARTÍCULO 80 CONTRATACIÓN DE MANO DE OBRA LOCAL</p>	<p>Todas las Inversiones y programas proyectados a ejecutarse en las regiones deberán contratar como mínimo el 50% de mano de obra local, siempre y cuando exista la mano de obra con las capacidades que requiere la ejecución de las inversiones y programas.</p>	<p>El artículo exige la contratación del 50% de mano de obra local y lo condiciona a que exista la mano de obra con las condiciones que se requiere. Es fundamental que en la reglamentación de este artículo se señalen los criterios con los cuales se realicen estas contrataciones y la implementación de la medida. Se sugiere que Aerocivil participe en la Reglamentación de este artículo</p>
<p>ARTÍCULO 100. PARTICIPACIÓN EN CONTRATACIÓN Y COMPRAS PÚBLICAS MEDIANTE ASOCIACIONES PÚBLICO POPULARES.</p>	<p>“Las Entidades Estatales podrán celebrar directamente contratos Las Entidades Estatales podrán celebrar directamente contratos hasta por la mínima cuantía con personas naturales o entidades sin ánimo de lucro que hagan parte de la economía popular y comunitaria. Estos contratos se denominarán Asociaciones Público Populares y podrán celebrarse para la ejecución de obras, o la adquisición de bienes y servicios relacionados con infraestructura social, vivienda rural, vías terciarias y caminos vecinales, cultura, infraestructura productiva local, proyectos de eficiencia energética, producción de alimentos, suministro de bienes y servicios, gestión comunitaria del agua, saneamiento básico, economía del cuidado, fortalecimiento ambiental y comunitario y adquisición de productos de origen o destinación agropecuarios. El Gobierno nacional, a través del Departamento Nacional de Planeación, reglamentará el presente artículo. PARÁGRAFO PRIMERO. La entidad contratante apoyará y acompañará el trámite de la facturación electrónica mediante los canales gratuitos habilitados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales -DIAN-, así como los trámites de la expedición, seguimiento y control en caso de exigir registros y certificados fitosanitarios. Con el propósito de facilitar el desarrollo de las unidades y actores mencionados en este artículo, la DIAN dispondrá de una clasificación y un mecanismo gratuito de fácil acceso y comprensión a la factura electrónica. PARÁGRAFO SEGUNDO. En situaciones de emergencia y desastres, las entidades públicas podrán comprar de manera directa productos agropecuarios de pequeños productores agrícolas y campesinos que hayan sido afectados y donarlos al Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.</p>	<p>En este artículo se da oportunidad para que las Asociaciones Público-Populares celebren contratos de ejecución de obras de infraestructura. Es deseable que a través de la reglamentación por el DNP, tenga participación el MT y sus entidades adscritas y vinculadas. Es muy importante el desarrollo e implementación del párrafo Primero en el que las entidades contratantes apoyarán y acompañarán el trámite de facturación electrónica.</p> <p>Respecto al párrafo Segundo, en las situaciones de emergencia y desastres dentro de los territorios que permiten comprar de manera preferencial y directa productos agropecuarios a los pueblos y comunidades indígenas, es necesario que en la respectiva reglamentación se señalen claramente los mecanismos de compras de estos productos que aseguren la transparencia en el ejercicio.</p>
<p>ARTÍCULO 101. ASOCIACIONES DE INICIATIVA PÚBLICO POPULAR</p>	<p>Las Asociaciones de Iniciativa Público Popular, constituyen una modalidad de asociación que se registrará exclusivamente por lo previsto en el presente artículo y su reglamentación. Estas asociaciones son un instrumento contractual de vinculación entre entidades públicas y los diferentes instrumentos asociativos de origen comunitario tales como las unidades de la economía popular, organismos de acción comunal, social o comunitaria u otras formas de organización social, grupos y/o comunidades étnicas, negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, mujeres y víctimas, para el desarrollo de proyectos de infraestructura vial, educativa, medio ambiente, agrícola, pesca y pecuaria y de servicios públicos. En los proyectos que sean desarrollados en los términos del presente artículo, los instrumentos asociativos contratados deberán financiar, parcial o totalmente, el desarrollo de los respectivos proyectos de infraestructura mediante el aporte de recursos o con aportes en especie. Para el desarrollo de las asociaciones de que trata el presente artículo se aplicarán las siguientes reglas, sin perjuicio de aquellas establecidas en la reglamentación expedida por el Gobierno nacional: En un término de seis (6) meses, el Departamento Nacional de Planeación con el apoyo del Ministerio de Hacienda y</p>	<p>Se sugiere que Aerocivil participe en la Reglamentación de este artículo</p>



ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
	<p>Crédito Público y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, reglamentará los requisitos y condiciones que deberán cumplirse para la celebración y ejecución de dichas Asociaciones, la duración de los contratos, la condiciones a las cuales se encuentra sujeto el derecho a la remuneración, entre otros.</p>	
<p>ARTÍCULO 255. CONCURRENCIA EN LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE</p>	<p>Bajo el principio de concurrencia que establece el Plan Nacional de Desarrollo Colombia potencia mundial de la vida y con el propósito de contar con diversas fuentes de financiación que permitan la viabilización para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, se podrá contar dentro de la financiación de un mismo proyecto con diferentes fuentes tales como: Presupuesto General de la Nación, recursos territoriales, obras por impuestos, regalías, valorización, recursos regionales, contraprestaciones, entre otros, para tal efecto, las entidades tendrán en cuenta su capacidad financiera según el marco fiscal de mediano plazo.</p>	
<p>ARTÍCULO 329°. FONDO "COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA"</p>	<p>Créese el Fondo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" como un patrimonio autónomo, administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual celebrará un contrato de fiducia mercantil con la sociedad fiduciaria pública que este designe, la cual adelantará el soporte operativo del patrimonio autónomo. El objeto de este Fondo será la administración eficiente de los recursos destinados al desarrollo de proyectos para el sector de agua y saneamiento básico, transición energética e industrial y reforma rural integral. Para tal efecto, el fondo contará con un comité fiduciario y constituirá las subcuentas necesarias para la adecuada administración de los recursos. Cada una de estas subcuentas tendrá su propio comité de administración sectorial en aras de una gobernanza autónoma e independiente en atención a la naturaleza y destinación de los recursos de cada subcuenta, de conformidad con el principio de especialización de que trata el artículo 18 del Decreto 111 de 1996 - Estatuto Orgánico de Presupuesto.</p> <p>El Fondo se financiará con: i) recursos del Presupuesto General de la Nación; ii) recursos provenientes de cooperación internacional; iii) donaciones, iv) recursos que aporten las demás entidades públicas; v) cualquier otro recurso de destinación específica dirigido al Fondo o provenientes de la liquidación de otros fondos relacionados con las líneas estratégicas; yvi) sus rendimientos financieros. Los costos y gastos de administración del patrimonio autónomo se podrán atender con cargo a sus recursos, incluyendo sus rendimientos financieros.</p> <p>.....</p>	
<p>ARTÍCULO 351°. Modifíquese el literal l) y adiciónese el literal o) al numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, así: ARTÍCULO 2. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN</p>	<p>(...)</p> <p>l) Los contratos o convenios que las entidades estatales suscriban con los Cabildos Indígenas, las asociaciones de Cabildos Indígenas y/o Autoridades Tradicionales Indígenas, Consejos Indígenas y Organizaciones Indígenas con capacidad para contratar cuyo objeto esté relacionado con la ejecución de programas, planes y proyectos del plan de desarrollo relacionados con el fortalecimiento del gobierno propio, la identidad cultural, el ejercicio de la autonomía, la garantía de los derechos, satisfacción de necesidades y/o servicios públicos de los pueblos y comunidades indígenas. En el marco de dichos objetos se contemplará la ejecución de obras públicas que impliquen actividades de mantenimiento y/o mejoramiento de infraestructura social y de transporte, así como suministrar bienes y/o servicios para los que se acredite idoneidad, la cual deberá ser valorada teniendo en cuenta un enfoque diferencial.</p> <p>(...)</p> <p>o) En situaciones de emergencia y desastres y dentro de sus territorios las Entidades Estatales comprarán de manera</p>	<p>El Decreto Reglamentario debe dejar claras las condiciones de idoneidad, experiencia y demás requisitos que aseguren éxito en la ejecución de las obras y en la implementación de esta política.</p> <p>Es necesario que en la reglamentación de este artículo se señalen claramente los mecanismos de compras de estos productos que aseguren la transparencia en el ejercicio</p>



ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
	preferencial y directa productos agropecuarios a los pueblos y comunidades indígenas y a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, organizaciones y asociaciones campesinas, los cuales podrán ser donados al Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres.	

2. Plan Plurianual de Inversiones - Líneas de Inversión y Proyectos Estratégicos

2.1 Líneas de Inversión

El Transporte Aéreo se encuentra contemplado en las Líneas de Inversión 6 y 7 así:

- **Línea de inversión 6.** Intervención de la infraestructura regional, (vías secundarias, terciarias, muelles y aeródromos) mediante circuitos estratégicos que permiten la conectividad, convergencia regional y adaptabilidad climática.
- **Línea de inversión 7.** Fortalecimiento de la infraestructura y sistema de transporte férreo, aéreo, fluvial, marítimo y terrestre

2.2 Proyectos Estratégicos de Impacto Regional

Proyecto	Departamento
Programa de servicios aéreos esenciales (aeródromos regionales).	Todos los departamentos
Programa de mejoramiento y expansión de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la Nación con especial énfasis en Tolú, San Andrés y Providencia, Nuquí, Bahía Solano, Pasto, Pitalito, Guapi, Arauca, Leticia, La Guajira, Mitú, Aguachica, Montelíbano, Tumaco, Ipiales, San José del Guaviare y Arauca Aerocafé en Palestina (Caldas)	Sucre, San Andrés, Chocó, Nariño, Huila, Cauca, Arauca, Amazonas, La Guajira, Vaupés, Cesar, Tolima, Guaviare y Caldas
Reconstrucción y modernización aeroportuaria en las zonas fronterizas	Departamento de frontera
Consolidación del Aeropuerto El Dorado Ciudad-Región	Bogotá D.C - Cundinamarca
Adecuación de Infraestructura y autorización de operación internacional del aeropuerto El Yopal (EYP) también denominado aeropuerto El Alcaraván, esto con el fin de ser un aeropuerto alternativo del aeropuerto internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento	Arauca, Vichada, Casanare, Meta, Caquetá, Putumayo, Guainía, Guaviare, Vaupés y Amazonas
Estudios técnicos y financieros necesarios, con el fin de dar cumplimiento a la Ley 439 de 1998 "Por la cual se autoriza la construcción del aeropuerto internacional de Meta Villavicencio	Arauca, Vichada, Casanare, Caquetá, Putumayo, Guainía, Guaviare, Vaupés y Amazonas
Centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonía y otros destinos del país, el exterior y/o aeropuerto internacional de carga y/o transporte.	Arauca, Vichada, Casanare, Meta, Caquetá

NOTA. Todos estos proyectos se encuentran asociados a las transformaciones: Convergencia regional, Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia Social.

2.3 Proyectos Estratégicos por Departamento

DEPARTAMENTO	PROYECTO	TRANSFORMACIÓN
Ampliación de pista, ejecución de nuevas calles de rodaje, nueva plataforma de aviación general y ampliación terminal de carga del Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo (Leticia)	Amazonas	Convergencia regional Derecho a la alimentación; Seguridad humana y justicia social
Plataforma remota (no construida) y calles de rodaje; extensión de pista y ampliación de la terminal de pasajeros Fase 2 y Fase 3 del Aeropuerto José María Córdoba (Medellín)	Antioquia	
Priorización segunda terminal y segunda pista del Aeropuerto Internacional José María Córdoba		



DEPARTAMENTO	PROYECTO	TRANSFORMACIÓN
Mejoramiento de los aeropuertos de Arauca, Saravena y Tame	Arauca	Convergencia regional
Modernización del Aeropuerto Ernesto Cortissoz (Barranquilla)	Atlántico	Convergencia regional Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia social
Construcción de nuevas calles de rodaje, ampliación de terminal de pasajeros, plataforma comercial y terminal internacional del aeropuerto Rafael Núñez (Cartagena)	Bolívar	
Aeropuerto de Cartagena (Bayunca)		
Desarrollo del Aeropuerto Alberto Lleras Camargo del Municipio de Sogamoso	Boyacá	
Construcción del Aeropuerto del Café	Caldas	Convergencia regional
Adecuación de infraestructura y autorización de operación internacional del Aeropuerto el Yopal (EYP) también denominado Aeropuerto el Alcaraván, esto con el fin de ser un aeropuerto alterno del Aeropuerto Internacional el Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, así como un centro de suministro de combustible de aeronaves, nodo de interconexión de vuelos para los Llanos Orientales, la Amazonia y otros destinos del país, el exterior o un aeropuerto internacional de carga y/o transporte	Casanare	Convergencia regional Derecho humano a la alimentación; Seguridad Humana y Justicia Social
Programa de intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales	Chocó, Córdoba, Cundinamarca, Huila, Meta, Tolima, Risaralda, Valle del Cauca y Vaupés.	Convergencia regional Derecho humano a la alimentación internacionalización y acción climática
Modernización del aeropuerto de Inírida	Guainía	
Transformaciones, modernización e, iluminación del aeropuerto de Inírida	Guaviare	
Mejoramiento del Aeropuerto Jorge Enrique González Torres de San José del Guaviare	Huila	
Intervención del aeródromo La Jagua en Altamira Huila, para los servicios de transporte de carga		Convergencia regional. Derecho a la alimentación; Seguridad humana y justicia social.
Ampliación de pista y plataformas de viraje; y ampliación plataforma y construcción de nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto Simón Bolívar (Santa Marta).	Magdalena	Convergencia regional. Derecho a la alimentación
Construcción del nuevo Aeropuerto Internacional de Villavicencio - Fase 1	Meta	Convergencia regional. Derecho a la alimentación
Construcción y Mejoramiento del aeropuerto de Tumaco	Nariño	Convergencia regional. Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia social; Internacionalización y acción climática.
Lado aire: Ampliación de ancho de pista y nueva calle de rodaje. Lado tierra: nuevas vías de acceso a edificio terminal del Aeropuerto Antonio Nariño (Pasto)		
Mejoramiento del Aeropuerto de Ipiales		
Ampliación del aeropuerto de Cúcuta	Norte de Santander	Seguridad humana y justicia social
Intervención de los aeródromos regionales	Putumayo	Convergencia regional. Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia social.
Construcción aeropuerto en el municipio de Valle del Guamuez		
Mejoramiento del Aeropuerto Internacional El Edén de la ciudad de Armenia-Quindío	Quindío	
Modernización del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla (San Andrés)	San Andrés y Providencia	
Construcción del Aeropuerto Internacional de Carga en el Magdalena Medio	Santander	Derecho humano a la alimentación, Internacionalización, Seguridad humana y justicia social y acción climática
Aeropuerto de Tolú	Sucre	Convergencia regional
Construir puerto multimodal aéreo y fluvial con dragado desde Barrancabermeja hasta Guarinó	Tolima	Convergencia regional Derecho humano a la alimentación; Transformación productiva, internacionalización y acción climática



DEPARTAMENTO	PROYECTO	TRANSFORMACIÓN
Construcción de nueva torre de control, ampliación de terminal de pasajeros y de parqueaderos del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (Cali)	Valle del Cauca	Convergencia regional Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y justicia social
Aeropuerto de Buenaventura		
Intervención de los aeródromos regionales	Vaupés	
Mejoramiento del Aeropuerto Germán Olano de Puerto Carreño	Vichada	

3. Bases Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial de la Vida

- Seguridad Humana y Justicia Social

f. Industria y Proyectos de Ciencia Tecnología e Innovación desde la seguridad y defensa para la transformación, la conectividad y el desarrollo (Pág. 79 Bases del PND)

.....
 Por último, para incrementar la presencia del Estado en todo el territorio nacional, mejorar la conectividad y promover la competitividad regional, el Estado hará uso de las capacidades duales de la Fuerza Pública **y fortalecerá la operación de SATENA mediante su capitalización y la subvención de la operación de rutas aéreas sociales.** Con este mismo propósito, en conjunto con las entidades territoriales se promoverá la **conectividad, competitividad y la infraestructura aeronáutica existente en el marco del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 de la Aeronáutica Civil, garantizando la seguridad operacional y de la aviación civil.**

- Derecho Humano a la alimentación

2. Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria (Pág. 129 Bases del PND)

Se requiere contar con una red de infraestructura regional y social, basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, **así como infraestructura y servicios aéreos y nodos logísticos** que garanticen la adecuada conectividad para el movimiento de productos e insumos entre los centros de producción, acopio y distribución de alimentos con las ciudades principales, centros poblados y la red de puertos de Colombia. Lo anterior se logrará a través de la intervención de carreteras de carácter regional, terminales fluviales, **aeródromos y aeropuertos** que permitan el acceso físico de alimentos insumos y equipos utilizados en la cadena logística y de producción

- Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática energético (Pág. 139 Documento Bases del PND)

Indicador de Primer Nivel Sector Transporte

Indicador	Línea Base	Meta Cuatrienio	Asociación con Objetivos de Desarrollo Sostenible. ODS
Toneladas de CO2 mitigadas por el Sector Transporte	149.630 toneladas (2021)	2.149.630 toneladas	Objetivo 13. Acción por el Clima



d. Modos de transporte eficientes a nivel operativo y energético (Pág. 160 Bases del PND)

Se priorizarán y desarrollarán en la red de infraestructura nacional proyectos férreos, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones y costos logísticos y de transporte. **Colombia incluirá los mecanismos relacionados con el esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA) dentro de la reglamentación del artículo 6 del Acuerdo de París. En complemento, el Gobierno nacional en colaboración con la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil impulsará el desarrollo y uso de los combustibles sostenibles de aviación SAF, como una contribución a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero del transporte.**

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

Numeral 1. De una economía extractivista a una sostenible y productiva: Política de Reindustrialización, hacia una economía del conocimiento, incluyente y sostenible (Pág. 163 Documento Bases del PND)

La Política de Reindustrialización buscará cerrar brechas de productividad, fortalecer encadenamientos productivos, diversificar la oferta interna y exportable, así como profundizar la integración con América Latina y el Caribe. La política desarrollará las siguientes apuestas estratégicas:

.....
 (iv) Defensa, paz y reindustrialización para aprovechar las capacidades de la industria de defensa, **aeroespacial** y astilleros, para transformarlas en bienes y servicios de alto valor para la paz y el desarrollo productivo.

b. Turismo en armonía con la vida (Pág. 169 Documento Bases del PND)

.....
 El Turismo se promoverá con justicia ambiental e incorporará criterios de economía circular configurándolo como una alternativa para la transición territorios dependientes de economías extractivas. **Para ello, se impulsarán y acompañará el desarrollo de infraestructura en aquellos aeropuertos sociales localizados en regiones con gran potencial turístico.**

- **Convergencia Regional (P. 187 Documento Bases del PND)**

.....
a. Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos

El país contará con una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, **así como servicios aéreos**. Con el fin de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes: (a) el mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales, (b) vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales, **y (c) aeródromos**, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo. Se establecerá una metodología para la identificación de los principales requerimientos por municipio a partir de la revisión de criterios de funcionalidad, acceso a servicios, conectividad cultural y regional para priorizar las intervenciones en las zonas con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios. **Para la ruralidad se considerará el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR)**

Para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias y caminos vecinales, el Gobierno nacional promoverá mecanismos de concurrencia de recursos con entidades territoriales. Así mismo, se creará una entidad pública adscrita al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo principal sea el fomento de la construcción, mejoramiento y conservación de vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y en cooperación con las entidades territoriales.

d. Integración de territorios bajo el principio de la conectividad física y la multimodalidad (Pág. 188 Documento Bases del PND)



Se desarrollará una red infraestructura intermodal y de transporte con corredores y fluviales, articulada con la red de carreteras, garantizando la conexión con puertos marítimos.

..... **Asimismo, se promoverán servicios aéreos esenciales con vocación social y turística.**

Esto es una condición necesaria para que haya convergencia entre regiones.

Se fortalecerá el desarrollo de ILE aeroportuarias integradas a otros modos de transporte, buscando mejorar la conectividad de la infraestructura complementaria y de la facilitación de los servicios de nacionalización de carga. **Se promoverá el fortalecimiento de la cadena logística especializada para la industria aeronáutica de partes para aeronaves, mantenimiento y servicios complementarios.**

.....

Se impulsarán los sistemas y servicios regionales de transporte público de cero y bajas emisiones superando los límites políticos-administrativos de entidades territoriales. **Se creará el Sistema de Transporte Social - SITRAS como un Sistema Integral en el que confluyen y colaboran armónica la Nación y las Entidades Territoriales, con el propósito de fortalecer el mantenimiento y adecuación su infraestructura aeroportuaria, implementando servicios de rutas aéreas sociales, garantizando la conectividad y promoviendo la competitividad regional a través del transporte aéreo.**

Finalmente, se aumentará la capacidad aeroportuaria de los terminales con mayor crecimiento en el número de turistas internacionales en los próximos diez años.

e. Infraestructura y servicios logísticos (P. 196 Documento Bases del PND)

....., y se promoverá la consolidación de comunidades portuarias y aeroportuarias con sus respectivos sistemas de información.

- **Indicadores de Segundo Nivel del Plan Nacional de Desarrollo (P. 327 Documento Bases del PND)**

Transformación – Actores diferenciales para el cambio	Sector	Indicador	Línea Base	Meta Cuatrienio
Seguridad Humana y Justicia Social	Transporte Aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física	18 (2022)	33
		Rutas Servicios Aéreos Esenciales en operación	31 (2022)	79