DGAC	DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL GUATEMALA C.A.		DE USO GENERAL
VIGENCIA: 01 / 01 / 2022	ARCHIVO: POA 2022	ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN: 30 /03 / 2021	PÁGINA: 1

ALCANCE:

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL – DGAC –
MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA –CIV
UNIDAD SECTORIAL DE PLANIFICACIÓN –USEPLAN-
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN – SEGEPLAN –
DIRECCIÓN TÉCNICA DEL PRESUPUESTO – DTP –
MINISTERIO DE FINANZAS PUBLICAS – MFP –
CONTRALORIA GENERAL DE CUENTAS – CGC –

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DGAC UNIDAD DE PLANIFICACIÓN GUATEMALA, C. A.

PLAN OPERATIVO ANUAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

DGAC
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

-POA 2022-

ETAPAS	NOMBRE Y CARGO	FIRMA	FECHA
APROBADO POR:	Capitán P.A. Francis Arturo Argueta Aguirre Director General	Francis Arturo Argueta Aguirre Director General DGAC DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL	31/03/2022
ARCHIVO: Plan Operativo Anual de la DGAC 2022.			

INDICE

1 INTRODUCCIÓN 4
2 OBJETIVOS DEL PLAN OPERATIVO ANUAL –POA 2022– 5
2.1 GENERALES 5
2.2 ESPECÍFICOS 5
3 INFORMACIÓN GENERAL 6
3.1 DEFINICIONES 6
4 ACRÓNIMOS 7
5 BASE CONSTITUCIONAL Y LEGAL 8
6 NORMATIVA RELACIONADA 9
6.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA 9
6.2 LEY DEL ORGANISMO EJECUTIVO, DECRETO 114-97 9
6.3 LEY ORGÁNICA DEL PRESUPUESTO DECRETO 101-97 9
6.4 REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DEL PRESUPUESTO, ACUERDO GUBERNATIVO 240-98 Y SUS REFORMAS 10
6.5 LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DECRETO 93-2000 10
7 RESPONSABILIDADES 10
8 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL 11
8.1 FUNCION Y SERVICIOS PRESTADOS POR LA INSTITUCIÓN 14
8.2 SERVICIOS 16
9 ANÁLISIS DE MANDATOS Y POLÍTICAS 17
9.1 BASE LEGAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 17
9.2 MISIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 18
9.3 VISIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 18
9.4 FUNCIONES SUSTANTIVAS DE LA INSTITUCIÓN 18
9.5 POLITICAS DE GOBIERNO VINCULADAS A LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL Y A LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL 19
9.5.1 ANÁLISIS DE POLÍTICAS 20
9.5.2 PLAN NACIONAL K'ATUN 2032 21
9.5.3 POLITICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD 2016-2020 23
9.5.4 POLITICA NACIONAL PARA EL DESARROLLO TURISTICO SOSTENIBLE DE GUATEMALA 23
9.6 OBJETIVOS GENERALES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 23
9.7 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI VINCULADOS CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 24
9.8 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 27

10 ANÁLISIS FODA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL 28
10.1 FORTALEZAS 28
10.2 OPORTUNIDADES 28
10.3 DEBILIDADES 28
10.4 AMENAZAS 28
10.5 ESTRATEGÍA DF Y DO 28
10.6 ESTRATEGÍA AF Y AO 28
11 ANALISIS DE LA PROBLEMÁTICA INSTITUCIONAL 31
11.1 DEFICIENCIAS EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL 31
11.2 DEFICIENCIAS DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL 31
11.2.1 MODELO EXPLICATIVO 31
11.2.2 MODELO PRESCRIPTIVO 32
12 RESULTADO INSTITUCIONAL 32
12.1 ANALISIS DE ACTORES 33
12.1.1 ACTORES 33
12.1.2 TABLA DE VALORES PARA EL ANÁLISIS 33
13 TRABAJOS A DESARROLLAR EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL 33
14 JUSTIFICACIÓN DE SOLICITUD PRESUPUESTARIA 35
15 OBJETIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL 35
15.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO 35
15.2 OBJETIVOS OPERATIVOS 35
15.3 ACCIONES 36
15.4 RESULTADOS 36
16 DESCRIPCION DE LA ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA PRESUPUESTARIA 38
17 PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS 39
18 INDICADORES DE DESEMPEÑO 40
19 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN OPERATIVO ANUAL 2022 40
20 PROGRAMACIÓN Y COSTEO DE LOS PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS A ENTREGAR 40
20.1 DETERMINACIÓN DE CENTROS DE COSTO 40
20.2 DETALLE DE INSUMOS, SUBPRODUCTOS Y COSTOS DE CADA CENTRO DE COSTO 40
21 PROGRAMACIÓN DE RECURSO HUMANO (GRUPO 0) 40
22 PROGRAMACIÓN MENSUAL DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS 40
23 DEFINICIÓN DE INDICADORES DE RESULTADOS 41
24 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, PLAN NACIONAL DE INNOVACION Y DESARROLLO, POLITICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024 41
25 ANEXOS ¡Error! Marcador no definido.

1 INTRODUCCIÓN

El Plan Operativo Anual –POA 2022- de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- para el ejercicio fiscal 201, se redacta con el objeto de cumplir con las funciones institucionales de la Dirección General y su mandato legal, en congruencia con las políticas, lineamientos y directrices de la Presidencia de la República, la Secretaría de Planificación y Programación de la presidencia –SEGEPLAN- y el Ministerio de Finanzas Públicas –MINFIN-.

El Plan Operativo Anual –POA–, de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC–, es un documento de gestión que contiene la estimación de recursos financieros, necesarios para la ejecución de actividades dirigidas al logro del resultado propuesto por la institución, con la finalidad de mejorar la ejecución, seguimiento y control de la producción de bienes y servicios de la administración pública, que demanda la sociedad en todo el territorio nacional.

La Dirección visualiza el Plan Operativo Anual –POA 2022- como un instrumento de planificación que permite el seguimiento de las líneas de acción programadas. La evaluación de los resultados busca la mayor eficiencia de los recursos, determinando los insumos necesarios; priorizando las actividades en función de los recursos que se han asignado. La evaluación de estos alcances, concluido el ciclo fiscal, permitirá un mayor grado de certeza en la reorientación de los esfuerzos de esta Dirección General.

La formulación del Plan Operativo Anual –POA- contiene el marco estratégico conformado por el diagnóstico, misión, visión, identificación de bienes y servicios y objetivos estratégicos, procediendo a una revisión de estos. Y contiene los elementos (Objetivo, estrategia, meta, acción, producto y subproducto) que permiten la asignación de recursos humanos y materiales a las acciones que harán posible su cumplimiento.

La planificación de la DGAC, ha sido un proceso de permanente crecimiento, en el cual los objetos y metas se han elaborado para el mejoramiento institucional. Se han incorporado métodos operacionales conforme a la realidad aeronáutica nacional e internacional existente, a la experiencia de otras instituciones, especialmente a la experiencia del personal técnico y administrativo de la institución. El trabajo realizado a lo largo de los últimos años, ha sido un instrumento, el cual ha proporcionado los lineamientos estratégicos para que las áreas Administrativas y Técnico-operativas que conforman la DGAC orienten su gestión con vista a los objetivos y metas institucionales. En este sentido se utilizaron metodologías complementarias para la construcción del POA 2022.

2 OBJETIVOS DEL PLAN OPERATIVO ANUAL –POA 2022–

2.1 GENERALES

1. Contar con una guía de las actividades a desarrollar en la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC– para el año 2022, que permita conocer periódicamente su avance y tomar medidas correctivas oportunamente y así poder cumplir con lo que establece el Decreto 93-2000 (Ley de Aviación Civil) y los lineamientos que se establecen en la Política General de Gobierno. Así como promover el desarrollo sostenible de la aviación civil nacional, con el propósito de lograr una mejor calidad de vida de la sociedad guatemalteca y alcanzar los estándares requeridos por la aviación civil internacional, a través del fortalecimiento de la capacidad organizativa, administrativa, financiera y de planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC-.

2.2 ESPECÍFICOS

1. Formular un Plan Operativo que responda al marco normativo para el proceso de planificación del Estado de Guatemala, cumpliendo con la planificación sectorial y la Política General de Gobierno.

2. Cumplir con las políticas, lineamientos y orientaciones Estratégicas de Gobierno para el ejercicio fiscal 2022.

3. Proveer de una herramienta coherente que ayude al desarrollo e integración del Sistema Aeronáutico Nacional, facilitando la función de planificación orientada a mejorar la calidad y correspondencia con el ejercicio de programación presupuestaria.

4. Evaluar los beneficios y los costos de cada programa, permitiendo con ello fijar prioridades de ejecución.

5. Estudiar la consistencia interna de cada producto y subproducto, a través de la relación de las metas cualitativas y cuantitativas con el resultado final de las tareas realizadas con el fin de dar cumplimiento al resultado propuesto ante las autoridades.

6. Determinar la consistencia entre el resultado propuesto a las autoridades y los medios empleados para lograrlo.

7. Proveer una herramienta de análisis que facilite el proceso de toma de decisiones a nivel institucional y sectorial concernientes a la Aviación Civil Nacional.

8. Planificar para que se proporcionen servicios aeroportuarios y aeronáuticos que respondan a la demanda por los servicios requeridos por la aviación civil, nacional e internacional.

9. Proporcionar a las unidades de la DGAC, un sistema conceptual y metodológico que les faciliten el cumplimiento de sus funciones de planificación de actividades a realizar.

10. Fortalecer a la DGAC, tanto operacional como organizacionalmente, mediante la articulación de los procesos de planificación institucional, con los procesos de prestación de servicios.

11. Fomentar la participación y compromiso de las personas que prestan servicios, técnicos o profesionales, a la institución.

3 INFORMACIÓN GENERAL

3.1 DEFINICIONES

Análisis "FODA" o "DAFO". Método que analiza cuatro variables (fortalezas y oportunidades; debilidades y amenazas, –de allí su sigla-), para establecer las características de la empresa en relación con el medio que la envuelve y determinar una adecuada compensación de las oportunidades con las amenazas, así como de las fortalezas con las debilidades.

Contraloría General de Cuentas —CGC—. Institución del Estado que le corresponde promover y vigilar la calidad del gasto público:

- Evaluando los resultados de la gestión de los organismos públicos;
- Analizando y evaluando la calidad y el impacto del manejo de los recursos y bienes del Estado y de sus entidades con relación a los Planes Operativos Anuales.

Dirección General de Aeronáutica Civil —DGAC—. Entidad encargada de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los Servicios Aeroportuarios, los Servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los Servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala.

Ministerio de Finanzas Públicas –MFP–. Es el órgano rector del sistema presupuestario y le corresponde:

- Formular y proponer los lineamientos de programación;
- Dictar las normas técnicas para la formulación, programación de la ejecución, modificaciones y evaluación presupuestaria;
- Diseñar instrumentos de aplicación general para el vaciado de información presupuestaria;
- Desarrollar herramientas de control de gestión de los resultados de objetivos y metas del sector público.

Plan. Propósito o intento. Estructura, preparación, proyecto. Programa de acción del gobierno.

Plan Operativo Anual –POA–. Es el resultado de un proceso por el cual se establecen, dentro del marco de las estrategias y los planes a mediano plazo, las bases del comportamiento de la economía en el corto plazo y se definen las metas del sector público y las orientaciones y promoción de acciones del sector privado, a través de medidas directas e indirectas (incentivos, precios, financiamiento, inversión, etc.) Además, plantea los requisitos financieros, materiales y humanos e identifica las condiciones para la localización temporal y espacial de las actividades de acuerdo con las exigencias del desarrollo económico. El plan operativo es un proceso concreto de acción *de corto plazo*, que emerge del plan de largo plazo, y contiene los elementos (objetivo, estrategia, meta y acción) que permiten la asignación de recursos humanos y materiales a las acciones que harán posible el cumplimiento de un plan de mediano plazo.

Planificación Operativa. Se puede definir como la relación entre las políticas, objetivos y metas estratégicas que se desarrollarán a lo largo del año, las cuales se concatenan con los programas, subprogramas, proyectos, actividades y obras a realizar por la entidad en el corto plazo (1 año), para cumplir con las metas e indicadores propuestos para darle seguimiento a la gestión.

Producto. Bienes o servicios que surgen como resultado, cualitativamente diferente, de la combinación de insumos (recursos humanos, materiales, servicios) y un centro de gestión (tecnología de producción).

Resultados. Estado en el que se desea encontrar una variable como consecuencia de los productos que la institución entrega.

SEGEPLAN. Es el órgano de planificación del Estado y de apoyo a las atribuciones de la Presidencia de la República. Cuyos ámbitos de planificación y programación son:

- La coordinación y facilitación de las políticas, planes, programas y proyectos participativos dentro del Sistema de los Consejos de Desarrollo Urbano y Rural;
- La coordinación y facilitación de las políticas globales y sectoriales y su articulación en los niveles territoriales; y
- La coordinación y facilitación de las políticas y programas de cooperación internacional.

Seguimiento. Mecanismo para evaluar regularmente la situación de la ejecución física, observando la realización de las actividades tal como fueron planeadas y si dieron los resultados esperados.

Subproducto. Es un producto secundario que forma parte del producto principal ofrecido por una institución.

USEPLAN. Es el órgano de planificación del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y brinda apoyo a las unidades ejecutoras del mismo. Cuyos ámbitos de planificación y programación son:

- La coordinación y facilitación de las políticas, planes, programas y proyectos participativos del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.
- La coordinación y facilitación de las políticas sectoriales y su articulación de los niveles territoriales.

4 ACRÓNIMOS

Los acrónimos empleados en este plan o en otros manuales de la Dirección General de Aeronáutica Civil relacionados con la reglamentación administrativa tienen el significado siguiente:

ACSA	Agencia Centroamericana de Seguridad Aeronáutica	***MINFIN***	Ministerio de Finanzas Públicas.
AILA	Aeropuerto Internacional La Aurora.	***OACI***	Organización de Aviación Civil Internacional.
AIMM	Aeropuerto Internacional Mundo Maya.	***PEI***	Plan Estratégico Institucional.
CIV	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.	***POA***	Plan Operativo Anual.

CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil	***SEGEPLAN***	Secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia.
COCESNA	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea.	***UDAF***	Unidad de Administración Financiera.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil.	***USEPLAN***	Unidad Sectorial de Planificación.
DTP	Dirección Técnica del Presupuesto.	***GRRHH***	Gerencia de Recursos Humanos.
	Gerencia Financiera.	***MFP***	Ministerio de Finanzas Públicas.

5 BASE CONSTITUCIONAL Y LEGAL

1. Para la elaboración del POA y Anteproyecto del Presupuesto 2022, se han tomado como base los siguientes documentos:

Entidad	Documento
Congreso de la República	✈ Constitución Política de la República. ✈ Ley del Organismo Ejecutivo. (Decreto 114-97) ✈ Ley Orgánica del Presupuesto. (Decreto 101-97) ✈ Ley de Aviación Civil. (Decreto 93-2000)
Presidencia de la República	✈ Reglamento de la Ley Orgánica del Presupuesto. (Acuerdo Gubernativo 110-2014) ✈ Reglamento de la Ley de Aviación Civil. (Acuerdo Gubernativo 384-2001) ✈ Metas Presidenciales ✈ Plan Estratégico de Desarrollo Multianual (K´ATUN 2032)
Ministerio de Finanzas Públicas –MFP–	✈ Manual de Clasificaciones Presupuestarias para el sector público de Guatemala. ✈ Manual de Formulación Presupuestaria. ✈ Manual de Programación de la Ejecución Presupuestaria para las entidades de la Administración Central. ✈ Normas para la Formulación del Proyecto de Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado. ✈ Guía para el Proceso de Planificación. ✈ Guía para la formulación del Proyecto de Presupuesto Multianual. ✈ Formularios e Instructivos.
Secretaría General de Planificación y Programación de la Presidencia –SEGEPLAN–	✈ Orientaciones Estratégicas de Política ✈ Guía para el Proceso de Planificación 2022 y Multianual. ✈ Guía conceptual de Planificación y Presupuesto por Resultados
Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda –CIV– / USEPLAN	✈ Lineamientos Generales para la elaboración del Plan Operativo Anual 2022, Unidades Ejecutoras del CIV. ✈ Políticas y Lineamientos Estratégicos del CIV ✈ Oficios circulares Unidad Sectorial de Planificación -USEPLAN-.
Contraloría General de Cuentas	✈ Ley Orgánica de la Contraloría General de Cuentas ✈ Normas Generales de Control Interno.

6 NORMATIVA RELACIONADA

1. La normas que regulan los procesos de planificación, además de las aplicadas en las entidades públicas de la República de Guatemala, comprende:

6.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA

1. Define como una de las obligaciones fundamentales del Estado mantener una relación "*congruente entre el gasto público y la producción nacional*". (Artículo119, inciso m).

   Indica que todas las entidades públicas tienen la obligación de "*mantener estrecha coordinación con el órgano de planificación del Estado*" y coordinar su política institucional con la Política General del Gobierno. (Artículo 134, inciso b).

2. Las entidades públicas deben elaborar sus presupuestos, elaborar memorias de labores e informes de gestión y facilitar la fiscalización de sus acciones, para la mayor eficiencia y cumplimiento de los fines institucionales y los objetivos nacionales.

Artículo 131. Servicio de transporte comercial. "*Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce la utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.*

6.2 LEY DEL ORGANISMO EJECUTIVO, DECRETO 114-97

Artículo 14, incisos de la "d" a la "f":

- d) Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Finanzas Públicas los procedimientos más adecuados para lograr la coordinación y la armonización de los planes y proyectos anuales y multianuales del sector público con los correspondientes presupuestos anuales y multianuales.
- e) Preparar conjuntamente con el Ministerio de Finanzas Públicas, de acuerdo con la política general del Gobierno y en consulta con los demás ministerios de Estado, el anteproyecto de presupuesto de inversión anual y multianual.
- f) Dar seguimiento a la ejecución del presupuesto de inversión e informar al Presidente de la República, individualmente o en Consejo de Ministros, sobre los resultados alcanzados, debiendo proponer las rectificaciones que estime necesarias.

6.3 LEY ORGÁNICA DEL PRESUPUESTO DECRETO 101-97

Artículo 8: **Articulación Plan – Presupuesto**: *"Los presupuestos públicos son la expresión anual de los planes del Estado, elaborados en el marco de la estrategia de desarrollo económico y social, en aquellos aspectos que exigen por parte del sector público, captar y asignar los recursos conducentes para su normal funcionamiento y para el cumplimiento de los programas y proyectos de inversión, a fin de alcanzar las metas y objetivos sectoriales, regionales e institucionales".*

Sección II, Artículo 21: **Presentación de anteproyectos**: *"Para los fines que establece esta ley, y con el objeto de integrar el presupuesto consolidado del sector público, los Organismos del Estado y sus entidades descentralizadas y autónomas, deberán*

presentar al Ministerio de Finanzas Públicas, en la forma y en el plazo que se fije en el reglamento, sus anteproyectos de presupuesto, adjuntando sus respectivos planes operativos".

6.4 REGLAMENTO DE LA LEY ORGÁNICA DEL PRESUPUESTO, ACUERDO GUBERNATIVO 240-98 Y SUS REFORMAS

Artículo 16: Para cumplir con lo establecido en el Artículo 8 de la Ley, la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia en coordinación con el Ministerio de Finanzas Públicas, proveerán oportunamente los elementos metodológicos que permitan la efectiva articulación de las políticas, los planes y el presupuesto.

Artículo 21. Concordancia de los Planes Operativos Institucional. Los organismos del Estado, empresas públicas, entidades descentralizadas y autónomas incluyendo las municipalidades, serán responsables que los planes operativos estén en concordancia con sus planes institucionales.

Artículo 24. Fecha de Presentación de los Anteproyectos de Presupuesto. Los anteproyectos de presupuesto a que se refiere el Artículo 21 de la Ley, deben presentarse al Ministerio de Finanzas Públicas, a más tardar el 15 de julio de cada año, en el entendido que si éste fuere inhábil, se presentará el día hábil inmediato posterior a dicha fecha, y se estructurarán conforme a las categorías programáticas y clasificaciones señaladas en el Artículo 15 de este reglamento, según los formatos e instructivos que proporcione la Dirección Técnica del Presupuesto, debiéndose acompañar el respectivo Plan Operativo Anual elaborado conforme lineamientos que emita la Secretaría de Planificación y Programación dela Presidencia.

Los planes estratégicos y el operativo deberán ser enviados a la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia, por las entidades e instituciones y demás entes que establece el Artículo 2 de la Ley, a más tardar el 30 de abril de cada año.

6.5 LEY DE AVIACIÓN CIVIL, DECRETO 93-2000

Artículo 9. Presupuesto. *"El presupuesto de la Dirección se financiará con los recursos provenientes de su fondo privativo, ingresos corrientes y específicos. En materia de presupuesto la Dirección deberá cumplir con lo que establecen la Constitución Política de la República y las demás leyes aplicables".*

7 RESPONSABILIDADES

1. Son responsabilidades de la Dirección General de Aeronáutica Civil velar por el proceso dinámico y participativo de formulación de los planes institucionales:

   - Desarrollar el proceso de planificación operativa anual y de presupuestación;
   - Definir en conjunto con el MFP el monto por ingresos, provenientes de la venta de bienes y servicios públicos, que estima percibir por concepto de ingresos de carácter no tributario, donaciones externas, recursos de capital y los que pudieran originarse por el uso del crédito interno y externo;
   - Definir objetivos, metas e indicadores de la ejecución tanto física como presupuestaria en cada ejercicio fiscal;
   - Registrar en el módulo de formulación presupuestaria del SICOIN, la visión, misión, base legal, objetivos operativos y estratégicos, descripción de los programas, acciones, productos y subproductos (según sea el caso) e Indicadores de la institución;

- Respetar los techos que se les asignan, y pueden modificar su distribución únicamente en consenso con el CIV y posterior autorización del MFP;
- Presentar la programación física y financiera, conforme a los lineamientos metodológicos y directrices de la formulación de la planificación anual;
- Programar en detalle en el Módulo de Formulación Presupuestaria del SICOIN los renglones 029, 031, así como de los subgrupos 18;
- Ejecutar lo planeado en el Plan Operativo Anual –POA-;
- Evaluar y registrar en el Sistema de Gestión, cuatrimestralmente la ejecución de las metas establecidas en el POA y presupuesto;
- Presentar la memoria de labores cada año cual servirá como informe anual de gestión

2. La Dirección General de Aeronáutica Civil como institución pública que tiene funciones y relaciones con el CIV coordina con el rector sectorial, y en tal virtud, formula los respectivos planes en correspondencia con las políticas y prioridades establecidas por el rector sectorial.

3. El responsable de la integración de la información y diseño para la elaboración del Plan Operativo Anual –POA–, la Unidad de Planificación en coordinación con la Gerencia Financiera a través del Departamento de Presupuesto, la Gerencia de Recursos Humanos y la Unidad de Compras de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

4. El Departamento de Presupuesto de la Gerencia Financiera de la Dirección General de Aeronáutica Civil es responsable del ingreso de información correspondiente al anteproyecto de presupuesto en los sistemas informáticos definidos por los órganos rectores.

5. La Unidad de Planificación y el Departamento de Presupuesto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, presentarán informe físico-financiero a la autoridad superior, y a SEGEPLAN por conducto de USEPLAN, informes cuatrimestrales de seguimiento físico-financiero de los programas y proyectos en forma comparativa con lo programado, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica del Presupuesto (Decreto 101-97) y su Reglamento (Acuerdo 240-98).

6. El CIV como rector sectorial tiene la responsabilidad de formular políticas y planificar sus acciones en el marco de un Plan Sectorial con expresión territorial, alineada a la Política General de Gobierno, salvaguardando los intereses del Estado.

8 DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

La República de Guatemala ejerce soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo correspondiente a su territorio y a sus aguas territoriales. El uso, aprovechamiento y explotación del espacio aéreo con fines aeronáuticos de carácter civil se realiza de conformidad a los estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en los Acuerdos, Tratados y Convenios internacionales sobre la materia, signados y ratificados por Guatemala, las leyes ordinarias, lo prescrito en la Ley de Aviación Civil, su reglamento, regulaciones de Aviación Civil –RAC´s– y disposiciones complementarias.

Una de las principales ventajas competitivas de Guatemala es su ubicación geográfica la cual facilita el acceso a mercados internacionales por medio de vuelos directos y convenientes conexiones con Estados Unidos, México, Centroamérica, Sudamérica y Europa.

Con base a esa ventaja, la modernización de los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos Nacionales del País que conforman La Red Aeroportuaria Nacional, con el apoyo técnico de la OACI, dieron inicio los trabajos del Aeropuerto Internacional La Aurora, luego el Aeropuerto Internacional de Mundo Maya y el más reciente el Aeropuerto Internacional Los Altos en

Quetzaltenango y los Aeródromos de San José, San Marcos, Coatepeque, Quetzaltenango y Huehuetenango, Puerto Barrios.

La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC– es el órgano del Estado encargado de normar, supervisar, vigilar y regular con base en lo prescrito en la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), el Reglamento a la Ley (Acuerdo Gubernativo 384-2001), RAC´s y disposiciones complementarias los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, y en general todas las actividades de aviación civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala. La legislación guatemalteca para propiciar el desarrollo del transporte aéreo ha consagrado dentro de su legislación una política de cielos abiertos. El 25 de abril del 2011 Guatemala por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil firmó el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos entre los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil –CLAC--.

Para el ejercicio de las actividades aeronáuticas, la Dirección General de Aeronáutica Civil actúa por medio de sus unidades administrativas, técnico operativas y de los inspectores debidamente calificados e identificados para fiscalizar el cumplimiento de las exigencias legales, operativas y técnicas de operadores, explotadores nacionales e internacionales, personal aeronáutico, escuelas de instrucción aeronáutica, talleres y otros afines a la aviación.

La Red Aeroportuaria se apoya en el Reglamento Tarifario de los Servicios Aeroportuarios y de Arrendamiento en los Aeródromos del Estado (Acuerdo Gubernativo 939-2002) el documento en mención tiene el objeto de establecer las tarifas mínimas, la Dirección General de Aeronáutica Civil, aplica por los servicios aeroportuarios que se prestan y por el arrendamiento y uso de áreas en los Aeródromos del Estado, edificios de las terminales aéreas o de fracciones en los inmuebles y áreas adyacentes, y regula lo referente a las Tarifas dependiendo de las categorías de los aeródromos.

Guatemala cuenta con dos (3) Aeropuertos con categoría Internacional, el Aeropuerto Internacional La Aurora –AILA–, el Aeropuerto Internacional Mundo Maya –AIMM– y el Aeropuerto de Internacional Los Altos en Quetzaltenango. La mayor parte de operaciones son realizadas en el Aeropuerto Internacional La Aurora –AILA-, atendiendo alrededor de 300 operaciones diarias entre aviación comercial, aviación militar y aviación general; los vuelos de las líneas aéreas comerciales incluyen rutas directas con llegada el mismo día a más de diez países entre los cuales están EEUU, México, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

En Guatemala operan empresas de aviación y trabajos aéreos que ofrecen servicios de vuelos chárter, transporte regular de pasajeros, fotografía aérea, publicidad aérea, fumigación, correo, valores y carga, así como renta de aeronaves para viajes personalizados, entre las cuales están Transportes Aéreos Guatemaltecos –TAG–, Aero Ruta Maya, Tropic Air, Helicópteros de Guatemala, entre otras.

El Aeropuerto Internacional La Aurora, es el principal puerto de embarque y desembarque aéreo de pasajeros y carga del país. Cuenta con una capacidad de aterrizaje para aeronaves de largo y mediano alcance tales como Airbus 319, 320 y 340, Boeing 737, 757, y 767, Embraer 110, 170 y 190, así como ATR-42.

El Aeropuerto Internacional La Aurora –AILA- cumple con las regulaciones provistas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de Norte América. El AILA se encuentra actualmente en etapa de expansión y modernización, recibiendo vuelos de los principales puntos de México, Centroamérica y Panamá, donde se realizan conexiones a EEUU, Europa, Suramérica y Asia. Las principales líneas aéreas que operan estos destinos son Iberia, American Airlines, Delta, Spirit Airlines, Continental, Avianca, Copa, Aerorepública, VOLARIS, Air UPS, DHL, LAN Chile, entre otras.

El edificio terminal del Aeropuerto Internacional Mundo Maya fue modernizado para convertirlo en una terminal aérea más confortable a turistas y eficiente para las operaciones aéreas, pues constituye una plataforma de destino turístico de gran valor arqueológico, histórico y cultural. Las Instalaciones se ampliaron a 4,500 mts por lo que puede atender hasta 500 pasajeros simultáneamente en horas de mayor afluencia de pasajeros.

La Red Aeroportuaria Nacional –RAN– está compuesta por tres aeropuertos de categoría internacional y aeródromos de categoría nacional o domésticos. La Dirección General de Aeronáutica Civil ha realizado sus mejores esfuerzos para proporcionar una mejora sustancial en materia de infraestructura y seguridad operacional, tanto en pistas y aeródromos, así como en sus principales aeropuertos internacionales para fomentar el comercio y el turismo por vía aérea.

La actividad de aviación general es privada y se ofrece a través de pequeñas aeronaves particulares. Sin embargo la aviación general se orienta a servir aquellas áreas de producción agroindustrial, que por requerimientos de explotación o por problemas de accesibilidad, utiliza pequeñas aeronaves con un promedio de carga de diez quintales. A nivel nacional la aviación general presta principalmente servicios en el Litoral del Pacífico en los Departamentos de Jutiapa, Santa Rosa, San Marcos, Retalhuleu, Quetzaltenango, Suchitepéquez y Escuintla.

La ubicación de los aeródromos de Puerto Barrios, San José y Retalhuleu les permite de manera estratégica estar cerca de ciudades y lugares con diferentes especialidades y así contribuir al desarrollo económico local y regional conectando diferentes servicios para el turismo, la agro-industria, el comercio, la industria y la pesca.

A pesar que actualmente existan esfuerzos vinculados a la inversión para mejorar los aeropuertos, es fundamental plantear estrategias que involucren alianzas entre el sector público y privado para potencializar esos nodos intermodales y las oportunidades de desarrollo económico que pueden traer a los centros urbanos cercanos a ellos.

El aeródromo de San José se convertiría en un receptor de turistas llegados a nuestro país por medio de los cruceros que navegan por el Pacífico, funcionando como puerta de entrada a Guatemala, por lo cual deberá tener una buena oferta de conexiones a otras zonas de interés turístico del país. También, por su cercanía al Aeropuerto Internacional La Aurora, podrá funcionar como aeropuerto nacional alterno, cumpliendo con las funciones del primero en el caso de ser necesario.

El aeródromo de Retalhuleu sería el segundo aeropuerto de la región del Pacífico, el cual funcionará mayormente como aeropuerto receptor de vuelos locales, posibilitando así la llegada de turistas a los complejos recreativos del IRTRA y a las playas del Pacífico. Además este aeropuerto funcionará también como conexión entre el Altiplano del país con la red de aeropuertos nacionales y en una segunda etapa, internacionales.

8.1 FUNCIÓN Y SERVICIOS PRESTADOS POR LA INSTITUCIÓN

1. Las actividades y funciones asignadas a la Dirección General de Aeronáutica Civil son las decretadas en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento, así como lo establecido en las Regulaciones de Aviación Civil –RAC´s– y demás disposiciones complementarias.

2. La Ley de Aviación Civil de la República de Guatemala contempla los lineamientos normativos correspondientes para obtener el control efectivo de las actividades de aviación y contar con el marco jurídico que le permita a la Dirección General de Aeronáutica Civil, ser la entidad rectora en la materia y establecer las normas del programa para la vigilancia de seguridad operacional de la OACI.

3. La Ley de Aviación Civil tiene como objetivo normar el ejercicio de las actividades de aviación civil, en apoyo al uso racional, eficiente y seguro del espacio aéreo, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales ratificados por Guatemala, los reglamentos emitidos para el efecto y demás normas complementarias. (Artículo 1 de la Ley)

4. Según lo establecido en Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, La Dirección General de Aeronáutica Civil, es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando por los intereses nacionales.

5. Según lo establecido en el Artículo 7 de La Ley de Aviación Civil son funciones de la Dirección, además de otras señaladas en esta ley, las siguientes:

- *Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos.*
- *Otorgar, modificar, suspender y revocar las autorizaciones para los aeródromos públicos y privados, supervisando su construcción y operación.*
- *Supervisar la prestación de los servicios de navegación, de control de tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad aeronáutica.*
- *Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados de matrícula, certificados de aeronavegabilidad, certificado de operador y/o explotador aéreo.*
- *Expedir, prorrogar, suspender o cancelar certificados o licencias para talleres aeronáuticos, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, pilotos y demás personal aeronáutico.*
- *Coordinar e investigar los incidentes y accidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional o participar en los ocurridos fuera del territorio cuando sean matricula guatemalteca.*
- *La Dirección General por medio de su Director, podrá delegar en su personal e inspectores funciones específicas, quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales, para realizar la función de vigilancia, y determinar su cumplimiento con las condiciones de seguridad aérea operativa y en ejercicio de esta delegación podrán ordenar el retiro temporal o definitivo de vuelo de una aeronave o acciones que correspondan de conformidad con la Ley, reglamento, regulaciones y disposiciones complementarias.*
- *Intercambiar a través de Organismos Internacionales o Direcciones Generales información concerniente a la aviación civil, para fortalecer u homogenizar criterios sobre los mecanismos de seguridad aérea.*
- *Estructurar y administrar su presupuesto y llevar los registros correspondientes.*
- *Otorgar las autorizaciones necesarias para la explotación de servicios aeronáuticos.*
- *Revisar y proponer la modificación de las tarifas por servicios aeronáuticos y las multas por infracciones.*
- *Administrar el Registro Aeronáutico Nacional.*
- *Coordinar las actividades de búsqueda y salvamento de aeronaves accidentadas en el territorio nacional.*
- *Coordinar y supervisar la utilización del espacio aéreo para garantizar la seguridad y protección al vuelo.*
- *Participar como el órgano técnico representativo del Estado, en coordinación con los órganos competentes, en las reuniones de los organismos internacionales de aeronáutica civil y en las negociaciones de tratados, acuerdos y convenios internacionales en materia de aeronáutica civil.*
- *Aplicar las sanciones por violación a la presente ley, sus reglamentos, regulaciones y disposiciones.*
- *Supervisar la implementación de los acuerdos, convenios y tratados internacionales que en materia de aviación civil estén ratificados por Guatemala.*
- *Aceptar donaciones monetarias, de servicios o propiedades en nombre de La Dirección.*

- *Presentar al Presidente de la República, por conducto del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, los proyectos de reglamentos y acuerdos para su conocimiento y posterior aprobación".*

8.2 SERVICIOS

1. Los principales servicios que presta la Dirección General de Aeronáutica Civil son la certificación, emisión de permisos, autorizaciones y licencias, así como la realización de inspecciones de aeronaves, aeródromos e infraestructuras.

2. Para poder apoyar su misión institucional y materializar sus objetivos estratégicos, los recursos programados para la Red Aeroportuaria Nacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil se orientan a eficientar la prestación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, y de Telecomunicaciones Aeronáuticas; así como mantener la infraestructura aeroportuaria en buenas condiciones de conformidad con los estándares internacionales de aviación civil y las Regulaciones de Aviación Civil Guatemaltecas --RAC´s–.

3. Para llevar a cabo lo anterior, la Red Aeroportuaria Nacional, prestará los siguientes servicios:

   - Servicios de Tránsito Aéreo –ATS– (Prevención de colisiones entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos; Servicios de Control de Aeródromo, Control de Aproximación y Control de Área; Servicio de Información en Vuelo –FIS--; Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo –AFIS--; Servicio de Alerta –AS-- y Servicio de Asesoramiento);
   - Publicaciones de Información Aeronáutica –AIP– (Recopilación, verificación, tratamiento, publicación y distribuir toda la información aeronáutica necesaria para garantizar la seguridad, regularidad y eficacia de las operaciones aéreas) ;
   - Servicios de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Ayudas a la Seguridad de la Navegación Aérea –ASNA– (Radio ayudas, balizamiento, señalización de pistas y calles de rodaje, etc.);
   - Embarque y desembarque de pasajeros (Muelles o Pasarelas de Embarque);
   - Servicio de estacionamiento de aeronaves por pernocte en área de rampa internacional del aeropuerto.
   - Servicio de Seguridad Aeroportuaria (AVSEC) (Inspección de pasajeros y equipaje, puestos de control, sistemas de CCTV, etc.).
   - Servicios operativos de aviación y soporte técnico.
   - Inspección de Aeronaves (Inspección técnica de aeronaves para habilitación y renovación de certificados o tarjetas de aeronavegabilidad).
   - Registro y emisión de Licencias al personal aeronáutico;
   - Registro y emisión de Matriculas de aeronaves (Autorización y renovación de certificados de matrícula para operación de aeronaves nacionales y extranjeras).

4. En cuanto a la elaboración del marco normativo técnico, la Dirección General de Aeronáutica Civil proporciona a los diversos procesos los siguientes productos:

   - Regulaciones de Aviación Civil. (RAC´s).
   - Normas Técnicas Complementarias. (NTC).
   - Directivas Técnicas Extraordinarias. (DTE).
   - Directivas de Aeronavegabilidad.
   - Circulares de Asesoría.
   - Oficios, providencias y circulares.

5. La Red Aeroportuaria Nacional presta el servicio de mantenimiento de la Red Aeroportuaria Nacional, beneficiando aproximadamente con esto alrededor de 1, 500,000 pasajeros que ingresan y 1,510,000 pasajeros que egresan del país.

6. Todo lo anterior, tomando como base la Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000), su Reglamento (Acuerdo Gubernativo 384-2001), Regulaciones de Aviación Civil –RAC´s-, Disposiciones Complementarias, y las Normas y Recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI--, que persiguen modernizar el sector aeronáutico de Guatemala.

9 ANÁLISIS DE MANDATOS Y POLÍTICAS

1. La aviación civil es una actividad esencial y de naturaleza distinta al resto de las actividades comerciales, por lo que requiere un tratamiento de regulación y control diferente.

2. Las responsabilidades que el Estado asume con respecto a la gestión de la aviación civil son considerables y complejas, implicando además de necesidades inmediatas de la aviación civil nacional, los Acuerdos establecidos con otros países y las normas y recomendaciones establecidas por la OACI.

3. La necesidad de reglamentar la circulación aérea surge de la disposición del Convenio de Chicago (Artículo 12) que dispone que cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, donde quiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor, relativos a los vuelos y operaciones de las aeronaves.

4. De acuerdo a lo establecido por la Constitución Política de nuestro país en el Artículo 142 (De la soberanía y el territorio) el Estado ejerce plena soberanía, sobre el territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos; en cumplimento con este mandato constitucional el Estado de Guatemala confía la gestión de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios a la Dirección General de Aeronáutica Civil, quien se hace cargo de dichos servicios.

5. El Convenio de Chicago exige que los Estados contratantes presenten las diferencias existentes entre su reglamentación y las normas de los Anexos de la OACI.

6. Por la preeminencia de las disposiciones de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI--, ratificadas por Guatemala, la Dirección General deberá observar rigurosamente, su aplicación en los procedimientos que se utilicen en materia aeronáutica.

9.1 BASE LEGAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

1. El marco jurídico que regula actualmente las acciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil es el siguiente:

   - Constitución Política de la República.
   - Convenios y tratados internacionales, en materia de aviación civil, ratificados por el Estado de Guatemala.
   - Ley de Aviación Civil, Decreto 93-2000.
   - Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001
   - Regulaciones de Aviación Civil –RAC´s–.

- Disposiciones Complementarias de Aviación Civil.

2. Para el accionar de la Dirección General de Aeronáutica Civil se consideran los siguientes instrumentos jurídicos internacionales, entre otros:

   - Convenio de Chicago (Convenio sobre Aviación Civil Internacional).
   - Las Metas y Objetivos de Desarrollo del Milenio.
   - Convenio 169 de la OIT, 1989.
   - Tratado de Libre Comercio entre Centro América, los Estados Unidos de América y la República Dominicana (TLC CAFTA – DR).

3. El nombre oficial de la entidad es "***DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL***" – ***DGAC*** –.

4. La Dirección General de Aeronáutica Civil es una entidad del sector público, que ejerce funciones como autoridad del sector aeronáutico civil responsable de fomentar, regular, certificar y vigilar este sector.

9.2 MISIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

1. En concordancia y según lo establecido en el Artículo 6 de la Ley de Aviación Civil, la misión encomendada a la Dirección General de Aeronáutica Civil es la siguiente:

   La Dirección General de Aeronáutica Civil es la institución responsable de normar, administrar, fortalecer, facilitar y vigilar la prestación de los servicios aeroportuarios, de navegación y transporte aéreo, conforme a la legislación vigente y acuerdos internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

9.3 VISIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

1. La visión de la institución es la siguiente:

   Ser líder regional en seguridad operacional y la administración, facilitación y vigilancia de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos, elevando los estándares de calidad para seguridad y sostenibilidad del sistema de aviación civil.

9.4 FUNCIONES SUSTANTIVAS DE LA INSTITUCIÓN

1. La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene a su cargo prestar los servicios administrativos y técnicos para facilitar la navegación aérea y en general, el movimiento de las aeronaves nacionales y extranjeras sobre el territorio de la República de Guatemala.

2. El servicio de transporte aéreo comercial tiene importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce la utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, Los aeropuertos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles.

3. Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte aéreo nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito,

una vez llenados los requisitos legales por el solicitante, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá extender la autorización correspondiente.

4. La Dirección General de Aeronáutica Civil proyecta, construye, mejora y supervisa los aeródromos del país y sus servicios y en general todas las actividades de aeronáutica civil en el espacio aéreo y terrestre de la República de Guatemala.

5. La Dirección, podrá emitir, revisar periódicamente y reformar los manuales que contienen las regulaciones de aviación Civil, para adecuarlas a los avances tecnológicos, disposiciones internacionales y al desarrollo de la aviación nacional. Las enmiendas deberán de ser aprobadas por la Dirección mediante resolución y hechas del conocimiento de las personas a quien vayan dirigidas

6. Las actividades aeronáuticas civiles están sujetas al control, fiscalización, supervisión y sanción de la Dirección General de Aeronáutica Civil, correspondiéndole, pero no limitándose a:

   a) Exigir el cumplimiento de las obligaciones previstas en los permisos de operación o permisos de vuelo, en los certificados de operador y/o explotador, en las especificaciones técnicas de operación.
   b) Determinar y fiscalizar la capacidad legal, técnica y económica/financiera de los operadores;
   c) Suspender las operaciones aeronáuticas civiles cuando se considere que no se cumplen las condiciones mínimas de seguridad operacional o cuando no se cuente con los seguros obligatorios y autorizar su reiniciación cuando hayan sido subsanadas las deficiencias;
   d) Prohibir el empleo de material de vuelo o repuestos, que no ofrezca seguridad;
   e) Exigir que el personal aeronáutico cuente con las licencias y habilitaciones técnicas requeridas por las disposiciones sobre la materia;
   f) Hacer cumplir la Ley, el reglamento, las regulaciones y disposiciones que sean aprobadas sobre la base de los anexos del Convenio de Chicago y las Normas y Métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil;
   g) Aplicar, según sea el caso, programas de inspección rutinarios, complementarios o especiales;
   h) Organizar y dirigir la política interna, creando mecanismos que permitan mantener a sus funcionarios en los puestos nombrados y velando por el mejoramiento de sus prestaciones y condiciones laborales para el fiel cumplimiento de las acciones y actividades aeronáuticas.

   i) Adoptar todas las medidas o acciones que sean necesarias para que las actividades aeronáuticas sean seguras.
   j) Otras actividades afines a la aviación.

7. Para el ejercicio de las actividades aeronáuticas, la Dirección actuará por medio de sus unidades administrativas, técnico operativas y de los inspectores debidamente calificados e identificados para fiscalizar el cumplimiento de las exigencias legales, operativas y técnicas de operadores, explotadores nacionales e internacionales; personal aeronáutico, Escuelas de Instrucción Aeronáutica, talleres y otros afines a la aviación.

9.5 POLÍTICAS DE GOBIERNO VINCULADAS A LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL Y A LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL

Con la finalidad de mejorar el clima de negocios y atraer la inversión nacional y extranjera, generadoras de oportunidades de empleos formales para los guatemaltecos,

es uno de los objetivos del Eje de desarrollo Económico Competitivo del Plan de Gobierno 2012-2016.

En tal sentido, la Competitividad se constituye en el factor fundamental y transversal de las acciones y políticas públicas que se impulsaran para ofrecer mejores oportunidades para los guatemaltecos y edificar una Guatemala próspera, solidaria y equitativa.

Guatemala tiene el potencial de ser más competitiva, pero requiere que los diferentes actores públicos y privados nos empoderemos del tema de competitividad y se asuma el liderazgo y responsabilidad de implementar acciones concretas que nos hagan un país más competitivo.

9.5.1 ANÁLISIS DE POLÍTICAS

No.	Nombre de la Política	Vigencia de la política	Objetivo de la política	Población que describe la política	Meta de la política	Vinculación institucional con otra política (describir las intervenciones o acciones que realiza la institución en el cumplimiento de la política)
1	AGENDA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD	2012-2021	[illegible]	Población en General	[illegible]	[illegible]
2	K'ATUN 2032	2042-2032	[illegible]	Población en General	[illegible]	[illegible]
3	POLÍTICA NACIONAL PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO SOSTENIBLE DE GUATEMALA	2042-2032	[illegible]	Población en General	[illegible]	[illegible]
4	POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO	2096	[illegible]	Nivel Nacional	[illegible]	[illegible]
5	POLÍTICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD	2099-2022	[illegible]	Nivel Nacional	[illegible]	[illegible]
6	[illegible]	2009	[illegible]	Nivel Nacional	[illegible]	[illegible]

Página

9.5.2 PLAN NACIONAL K'ATUN 2032

Siguiendo los lineamientos del Gobierno Central en el Plan Nacional de Desarrollo para los próximos 15 años.

Los temas transversales

- Enfoque territorial
- Equidad étnica y de género
- Dinámica poblacional

- ✓Ciudades conectadas por una red de transporte multimodal (autopistas, carreteras, aeropuertos, puertos, trenes).
- ✓Las ciudades como puntos de articulación.
- ✓4 aeropuertos internacionales.

En este Plan de desarrollo la DGAC juega un papel importante en el desarrollo de nuestro país con la inclusión de dos aeropuertos internacionales más a la Red Aeroportuaria Nacional los cuales serán planificados en base a estándares internacionales.

9.5.3 POLITICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD 2016-2020

La Dirección General de Aeronáutica Civil afronta como principal reto el generar desarrollo sostenible en la próxima década. Superar este desafío constituye un paso crítico para resolver problemas fundamentales del país, en este contexto la competitividad es un factor clave para cambiar la trayectoria que sigue actualmente el desarrollo económico. Este componente se convierte en el más relevante para generar crecimiento acelerado e inclusivo.

Es importante que la sociedad reconozca la importancia del sector productivo y comercial a través del cual se generan las oportunidades para mayores ingresos para los guatemaltecos. Esto se da a todo nivel, tanto empresas pequeñas, medianas, como grandes. Por ende, es importante prevenir cualquier restricción al proceso productivo, tal como el bloqueo de carreteras, puertos, aeropuertos, aduanas, entre otros.

Es necesario implementar una red de aeropuertos internacionales y nacionales, que apoyen las actividades productivas, exportadora y de turismo, así como el fortalecimiento de la legislación aeroportuaria.

En materia de competitivad, los servicios logísticos son indispensables, los cuales comprenden la cadena logística de transporte nacional e internacional. En estos se incluyen los servicios e infraestructura aduanera en fronteras, puertos y aeropuertos, el transporte de carga y las tarifas de transporte, entre otros.

9.5.4 POLITICA NACIONAL PARA EL DESARROLLO TURISTICO SOSTENIBLE DE GUATEMALA

El desarrollo turístico sostenible es un eje articulador claro y contundente, tomando en cuenta las ventajas absolutas y comparativas que tiene el país frente al mundo, el turismo ha sido incluido también como uno de los ejes estratégicos.

En este sentido, se impulsarán las transformaciones necesarias para elevar la competitividad del sector turístico, los encadenamientos productivos, la inteligencia de mercados, mejora del clima de negocios, el marco legal y la inversión así como todas aquellas acciones que permitan competir eficazmente a nivel mundial.

La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene una tarea importante para el fortalecimiento del turismo en Guatemala, velando por la eficacia administrativa, profesionalismo en la conducción y capacidad de respuesta, frente a las principales demandas ciudadanas y para competir de forma eficaz en el ámbito internacional.

9.6 OBJETIVOS GENERALES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Con base en los objetivos de la OACI y el análisis FODA institucional, se han determinado los objetivos generales a alcanzar, a través de los cuales se revertirán los macro problemas centrales identificados. Los objetivos centrales son:

1. **La Seguridad:** Lograr los más altos niveles de Seguridad Operacional en los Servicios de Navegación Aérea y Servicios Especializados inherentes a la Aviación Civil, minimizando los riesgos operaciones. Aumentar la seguridad en las operaciones aéreas, así como en la protección de bienes y personas, regulando y supervisando los servicios.

2. **La Regularidad:** Mejorar la programación de las operaciones aéreas, la operatividad y facilitación aeroportuaria, regulando y supervisando los servicios.

3. **La Calidad:** Lograr los más altos niveles de Calidad en los Servicios de Navegación Aérea y Servicios Especializados inherentes a la Aviación Civil, para satisfacción de nuestros clientes y usuarios.

4. **La Gestión:** Lograr el desarrollo sostenido de la Dirección General de Aeronáutica Civil, ponderando principalmente los factores humanos, operacionales, tecnológicos, financieros y logísticos.

5. **La Economía:** Comercialización, sostenibilidad y resultados (equilibrio entre demanda y capacidad) regulando y supervisando los servicios aeronáuticos.

6. **La Certificación:** Continuar y cumplir con los procesos de certificación, regulando y supervisando la certificación de operadores aéreos, la certificación de los aeródromos y la capacitación y certificación del personal aeronáutico.

7. **La Responsabilidad Social:** Contribuir permanentemente al desarrollo e integración de los pueblos, en armonía con la preservación del medio ambiente.

9.7 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI VINCULADOS CON LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

1. La OACI publica 19 anexos en los cuales se establece que los Estados contratantes deben cumplir, marcando así los estándares para todos los países en muchos ámbitos. Los Estados tienen la obligación sólo de cumplir con las normas establecidas en los anexos al Convenio de Chicago, es decir las normas de la OACI.

2. Los Anexos al convenio de Chicago son los siguientes:

Anexo 1: Licencias al personal.
Anexo 2: Reglas del aire.
Anexo 3: Servicios meteorológicos.
Anexo 4: Cartas aeronáuticas.
Anexo 5: Unidades de medida empleadas en las operaciones.
Anexo 6: Operación de aeronaves.
Anexo 7: Marcas de matrícula y nacionalidad.
Anexo 8: Aeronavegabilidad.
Anexo 9: Facilitación.
Anexo 10: Comunicaciones aeronáuticas.
Anexo 11: Servicios de tráfico aéreo.
Anexo 12: Búsqueda y rescate.
Anexo 13: Investigación de accidentes.
Anexo 14: Aeródromos.
Anexo 15: Servicios de información aeronáutica.
Anexo 16: Protección medioambiental.
Anexo 17: Seguridad.
Anexo 18: Mercancías peligrosas.
Anexo 19: Gestión de la Seguridad Operacional.

3. **Visión de la OACI**: Un sistema de transporte aéreo mundial que funcione de manera permanente y uniforme con la máxima eficiencia, en condiciones óptimas de seguridad operacional, protección y sostenibilidad.

4. **Misión de la OACI**: En su condición de foro mundial para la cooperación entre sus Estados miembros y la comunidad mundial de la aviación, la OACI establece normas y métodos recomendados para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional; diseña procedimientos, elabora textos de orientación e instrumentos jurídicos dirigidos a facilitar y armonizar su aplicación a nivel mundial, además trabaja en aras del crecimiento y desarrollo de un sistema de transporte aéreo mundial sólido y sostenible.

5. Los **Objetivos de la OACI:** Son lograr el crecimiento seguro y ordenado de la aviación civil internacional, alentar el diseño y funcionamiento de aeronaves con fines pacíficos, apoyar el desarrollo de redes aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil y satisfacer la necesidad del público internacional de contar con sistemas de transporte aéreo seguros, regulares, eficientes y económicos entre otros como por ejemplo.

   A. ***Seguridad operacional*** *— Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial.*

   B. ***Seguridad de la aviación*** *— Mejorar la protección de la aviación civil mundial.*

   C. ***Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo*** *— Promover el desarrollo armonizado y económicamente viable de la aviación civil internacional sin dañar indebidamente el medio ambiente.*

6. Los Objetivos antes mencionados constituyen la base para las actividades que la Organización llevará a cabo, como se describe en el Marco de la OACI. El Marco consiste en 37 programas bajo tres Objetivos estratégicos, así como 14 programas bajo Estrategias de implantación básicas, las cuales están divididas en "*Apoyo al Programa*", "*Gestión y Administración*" y "*Gestión y administración de Órganos rectores*".

Objetivo Estratégico A) Seguridad Operacional:

1) ATM - Optimización del espacio aéreo.
2) Navegación basada en la performance.
3) Implantación de sistemas de gestión de la seguridad operacional.
4) Mantenimiento de la aeronavegabilidad.
5) ATM - Gestión mundial.
6) Actividades regionales vinculadas con la seguridad operacional.
7) Seguridad operacional - Actividades generadoras de ingresos (autofinanciadas).
8) Coordinación regional de las actividades de seguridad operacional.
9) Seguridad operacional de los aeródromos.
10) Investigación de accidentes.
11) Auditoría de la seguridad operacional.
12) Cooperación civil-militar.
13) SARPS sobre ATM.
14) Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional.
15) Profesionales de la aviación calificados.
16) Respuesta ante riesgos de seguridad operacional.
17) Programa de ejecución integral AFI.

Objetivo Estratégico B) Seguridad de la Aviación:

1) Seguridad de la aviación.
2) Coordinación regional de actividades de seguridad de la aviación.
3) Auditoría de la seguridad de la aviación.
4) Facilitación.
5) ISD-Seguridad de la aviación.
6) DVLM e identificación de las personas.

Objetivo Estratégico C) P**rotección del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del Transporte Aéreo:**

1) Medio ambiente – Difusión.
2) Medio ambiente – Calidad del aire local.
3) Medio ambiente – Cambio climático.
4) Medio ambiente – Ruido.
5) Enlace de datos.
6) Meteorología.
7) CNS/Espectro de radiofrecuencias.
8) CNS digital.
9) Sostenibilidad - Actividades generadoras de ingresos (autofinanciadas).
10) Políticas de la aviación más transparentes.
11) Estadísticas.
12) Transporte aéreo sostenible.
13) Rentabilidad de aeropuertos/Servicios de navegación aérea.
14) Coordinación regional de actividades vinculadas con la sostenibilidad.

Estrategias de Implantación Básicas:

Apoyo al Programa:

1) Servicios jurídicos y relaciones exteriores.
2) Tecnología de la información.
3) Servicios a las conferencias.
4) Servicios de idiomas.
5) Gestión ejecutiva.
6) Gestión de registros.
7) Gestión de sitio web y biblioteca.

Gestión y Administración:

1) Servicios a las conferencias.
2) Coordinación regional y comunicaciones.
3) Servicios administrativos.
4) Evaluación y auditoría interna.
5) Gestión financiera y presupuesto.
6) Recursos humanos.
7) Tecnología de la información.
8) Servicios de seguridad.
9) Gestión de registros.
10) Gestión de sitio web y biblioteca.

Gestión y Administración-Órganos Rectores:

1) Servicios de secretaría para la Asamblea y el Consejo.
2) Apoyo administrativo a la ANC.

3) Servicios a las conferencias.
4) Tecnología de la información.
5) Gestión ejecutiva.
6) Gestión de registros.

9.8 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Los objetivos estratégicos específicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil se pueden concebir como los pasos necesarios para el logro de cada objetivo general, pasos que a sus vez se concretizarán en acciones.

En términos resumidos, los objetivos estratégicos comprenden varias acciones y objetivos operacionales. Los objetivos se encuentran alineados a lo mencionado en la visión y misión institucional. Estos objetivos también consideran tanto aspectos externos como internos a la gestión de la organización.

1. Entre los Objetivos Estratégicos o específicos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tenemos el siguiente:

   Fortalecer el sub-sector aeronáutico como medio para respaldar el desarrollo social, económico y cultural de la nación, de manera que mejore la seguridad operacional, se minimice el impacto ambiental y estimule el crecimiento de la economía nacional; supervisando y manteniendo altos estándares de seguridad operacional en los servicios aeroportuarios y aeronáuticos que presta a los operadores aéreos, pasajeros y usuarios en general, estableciendo la normativa que permita la operación y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, y fiscalizando eficazmente su cumplimiento.

   - **Acción a desarrollar**: Coordinar y supervisar que la infraestructura y la prestación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos de navegación aérea, de transporte aéreo y de telecomunicaciones aeronáuticas a nivel nacional, respondan a la normativa de Aviación Civil Nacional e Internacional.

   - **Población Objetivo:** Subsector aeronáutico, infraestructura y prestación de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos.

   - **Ámbito Geográfico:** A nivel nacional.

   - **Situación a cambiar:** Mejorar la operatividad de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos prestados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

2. La Dirección General de Aeronáutica Civil orienta sus líneas de trabajo a mejorar la gestión aeronáutica, y a fortalecer la coordinación con los diferentes usuarios de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios con el fin de eficientar las actividades del subsector, en cumplimiento de las funciones que por ley le corresponden.

10 ANÁLISIS FODA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Se procedió a realizar talleres con las diferentes unidades de la Dirección General de Aeronáutica Civil para que dieran a conocer su problemática y desarrollaran un análisis FODA de su unidad, lo cual ha servido de fuente para determinar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

A partir de este ejercicio se procede presentar a continuación las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del análisis del ambiente externo e interno de la institución necesarias para diseñar los objetivos estratégicos institucionales.

10.1 FORTALEZAS

1. Aspectos positivos internos de la institución que inciden en la gestión y que dependen de ella. Las actividades o atributos internos que contribuyen y apoyan el logro de los objetivos.

10.2 OPORTUNIDADES

1. Los eventos, hechos o tendencias en el entorno que podrían facilitar o beneficiar el desarrollo de la Dirección General de Aeronáutica Civil, si se aprovechan en forma oportuna y adecuada.

10.3 DEBILIDADES

1. Aspectos negativos internos de la institución y sobre los cuales tiene injerencia. Las actividades o atributos internos que inhiben o dificultan el éxito de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

10.4 AMENAZAS

1. Aspectos negativos externos que influyen en la gestión de la institución, pero que no dependen de ella. Los eventos, hechos o tendencias en el entorno que inhiben, limitan o dificultan el desarrollo operativo de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

10.5 ESTRATEGIA DF Y DO

1. Son las acciones a ejecutar en la institución, para minimizar las debilidades; maximizar las fortalezas y oportunidades identificadas.

10.6 ESTRATEGIA AF Y AO

1. Son las acciones a ejecutar en la institución, para minimizar las amenazas; maximizar las fortalezas y oportunidades identificadas.

MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA -CIV-
UNIDAD EJECUTORA: DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
MATRIZ DE ANÁLISIS FODA- INICIATIVAS ESTRATÉGICAS

Matriz de Análisis FODA- INICIATIVAS ESTRATÉGICAS	SPPD-10

Herramienta de análisis, que permite sintetizar las fortalezas y debilidades internas de la institución como las oportunidades y amenazas que plantea el entorno y que ayuda a combinar dichos elementos para encontrar formas de potenciar el quehacer institucional.

NOTA: En el CD que se entrega en la socialización de transferencia de información normativa se adjunta presentación con información detalla

	FORTALEZAS		DEBILIDADES	
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL(205)	F1	✓ Contar con la Ley de Aviación Civil, su Reglamento, RAC's, y Disposiciones Complementarias (Directivas, manuales, documentos, circulares y normas técnicas establecidas por la DGAC).	D1	✓ Limitada disponibilidad de recursos para elevar la calidad de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos.
	F2	✓ Contar con las Normas y Recomendaciones de la OACI, como base para que las actividades de la aviación civil se desarrollen en un marco de seguridad, eficiencia y regularidad.	D2	✓ Las funciones de regulador y operador público de aeropuertos se realizan por una misma instancia.
	F3	✓ Disponibilidad de personal capacitado, especializado, profesional y certificado por la autoridad aeronáutica y organismos internacionales, que permite asumir las responsabilidades del sector aeronáutico.	D3	✓ Insuficiente capital. Debido a que la infraestructura aeroportuaria es de alto costo.
	F4	✓ *Contar con áreas de especialización* : Navegación Aérea, Radar, Radio ayudas, Ayudas Visuales y Electricidad Aeronáutica, Comunicaciones Móviles Aeronáuticas -AMS-, Red de Telecomunicaciones Aeronáuticas -ATN-, etc.	D4	✓ Falta de puestos nominales con carácter de servidores públicos
	F5	✓ Facultad de generar recursos propios.	D5	
	F6	✓ Contar con equipos y sistemas modernos para la prestación de servicios de apoyo a la Navegación Aérea, Transporte Aéreo, Telecomunicaciones Aeronáuticas, y en general todas las actividades de aviación civil en territorio y espacio aéreo de Guatemala.	D6	
	F7	✓ Disponibilidad de un simulador de instrucción para el área de control por procedimientos y por vigilancia (ATC).	D7	
	F8	✓ Reconocimiento internacional de los estándares de seguridad operacional. El Estado de Guatemala ha mantenido la Categoría 1 por parte de la FAA de los EEUU.	D8	
	F9	✓ Se tiene establecido un sistema de gestión de seguridad operacional ATS, y un sistema de gestión de calidad ATS.	D9	
	F10	✓ Disponibilidad de un sistema de aterrizaje de precisión por instrumentos en el AILA.	D10	
	F11	✓ Guatemala es miembro del consejo de la OACI.		

OPORTUNIDADES		ESTRATEGIAS FO		ESTRATEGIAS DO	
O1	✓ Propiciar las normativas necesarias para la optimización de recursos a través de la comunicación por medio de tecnología digital, que permita la modernización institucional y el ahorro de tiempo e insumos de la institución.	FO1	Claros Lineamientos de Organización Interna: los reglamentos, políticas y normas internas de distribución de las labores dentro de la organización están claramente establecidas, cada área posee sus funciones asignadas, todo está normado y regulado mediante la ley, su cultura organizacional castrense está dirigida al cumplimento de los objetivos, muy bien	DO1	✓ Coordinar con las entidades estatales la oportuna disponibilidad de los ingresos provenientes por el impuesto por salida del país por vía aérea y el impuesto de circulación de vehículos aéreos.
O2	✓ Posibilidad de propiciar la carrera aeronáutica, para promover la superación personal.	FO2	Posibilidad de crecimiento laboral.	DO2	✓ Contar con normas de OACI como marco orientador para sustentar la iniciativa de ley.
O3	✓ Contar con ayuda y asistencia técnica de organizaciones de aviación civil a nivel internacional (OACI, FAA, IATA, CLAC, COCESNA, ACSA, ICCAE, etc.).	FO3	Ayuda internacional de dependencias globales.	DO3	✓ Apoyo del Organismo Legislativo para aprobación de la iniciativa de ley presentada.
O4	✓ Coordinación con COCESNA para implementar el sistema CASS y SIAR, instalar equipos AFTN en las torres de control y la capacitación correspondiente.	FO4	los niveles superiores entre de las instituciones del Estado, debido al cobro de tasas y derechos aeronáuticos	DO4	✓ Apoyo financiero de la Administración Central de recursos frescos para financiar nueva infraestructura aeroportuaria.
O5	✓ Reconocimiento del Organismo Ejecutivo para mejorar la infraestructura para elevar el nivel de competitividad del país. La construcción o cambio de categoría en algunos aeródromos proporcionaría una mayor apertura comercial y turística del país con el resto del Mundo.	FO5	Financiar nueva infraestructura aeroportuaria.	DO5	✓ Búsqueda de cooperación internacional no reembolsable. (Donaciones).
O6	✓ La construcción de nuevos aeropuertos internacionales, o elevación de categoría a los aeródromos ya existentes proporcionaría nuevas plazas laborales para los residentes en las localidades, generando una disminución en el desempleo.	FO6	Frente a los cambios en la industria aeronáutica globalizada, donde se busca la estandarización de los sistemas tecnológicos, las aeronaves de última tecnología impulsan a la DGAC	DO6	✓ Apoyo del órgano rector en materia de recursos humanos del Organismo Ejecutivo, para concretar el fortalecimiento institucional de la DGAC.
O7	✓ Implementación del sistema de seguridad del Estado (SSP) y de sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) por parte de los proveedores de servicios aeroportuarios y aeronáuticos.				
O8	✓ Actualizar información de los Aeródromos domésticos.				
O9	✓ Fortalecer la seguridad de los aeródromos y aeropuertos, dotándolos de equipo moderno y actualizado.				
O10	✓ Instalar la autoridad aeronáutica en los diferentes aeródromos del país y reforzar la existente.				
O11	✓ Aprovechar la representación en el Consejo de la OACI, para mantener actualizada la información aeronáutica que se genera a nivel Mundial.				

AMENZAS		ESTRATEGIAS FA		ESTRATEGIAS DA	
A1	✓ Mantener el reconocimiento internacional de los estándares de seguridad operacional.	FA1	✓ Verificar que las recomendaciones dadas por OACI en las auditorías practicadas se implementen por parte de la DGAC.	DA1	✓ Mejorar los controles internos en la administración y cobro de los ingresos propios. Y mejorar la coordinación con las instituciones encargadas del cobro de los impuestos indirectos establecidos a favor de la DGAC.
A2	✓ Ausencia de gestiones relacionadas con la identificación, negociación y aceptación de cooperación reembolsable y no reembolsable.	FA2	✓ Gestionar ante el Organismo Ejecutivo el apoyo técnico para la gestión de la cooperación reembolsable y no reembolsable.	DA2	✓ Presentación de la iniciativa de ley ante el Organismo Legislativo separando las funciones del regulador de las del operador.
A3	✓ Crecimiento urbano no planificado en los principales aeródromos y la seguridad operacional.	FA3	✓ Realizar las inspecciones de altura permisible en los sectores adyacentes a los aeropuertos.	DA3	✓ Priorización de recursos destinados a financiar parcialmente la infraestructura aeroportuaria.
		FA4		DA4	✓ Gestionar la creación de puestos ante los entes competentes.
				DA5	✓ Formulación de una propuesta técnica de una nueva estructura organizacional y estructura de puestos acorde a las demandas actuales en materia aeronáutica.

11 ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA INSTITUCIONAL

11.1 DEFICIENCIAS EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

1. Cumplir con funciones de regulador y operador.

2. Escaso o nulo soporte legal para emitir sanciones aeronáuticas a los infractores de las normativas que ponen en riesgo la seguridad.

3. Recortes en el presupuesto de la DGAC.

4. Falta de recursos para hacer frente a los requerimientos y normativa internacional.

11.2 DEFICIENCIAS DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL

El Aeropuerto Internacional La Aurora (Aeropuerto Principal de la República de Guatemala), tiene diversas deficiencias, preexistentes al inicio de las actividades del Proyecto OACI-GUA. Las deficiencias se fueron acumulando con el paso del tiempo, y las más relevantes han sido las siguientes:

1. Limitado espacio para el desarrollo de las múltiples actividades aeronáuticas que en él se realizan en forma simultánea: aviación comercial, aviación general, aviación militar, industrial, y escuela y del tipo de aeronaves críticas que operan (A- 340/600, B-747/200, C5).

2. Imposibilidad de expandirse por estar rodeado e zonas urbanizadas densamente pobladas y vías de circulación de uso masivo.

3. Escasa inversión en infraestructura y equipamiento acordes con el constante crecimiento de la demanda.

11.2.1 MODELO EXPLICATIVO

Factores Causales		Que	Quienes	Indicadores	Magnitud (a quienes afecta)	Valorización de la Fuerza Explicativa
Indirectos	Directos					
Clase política del país	La ley de aviación civil	Cumplir con funciones de regulador y operador	La Dirección General de Aeronautica Civil y Aeropuertos Internacionales y Aeródromos que conforman la Red Aeroportuaria Nacional	Amuentar el control de los aeródromos y aeropuertos internacional que conforman la Red Aeroportuaria Nacional	Usuarios de la Red Aeroportuaria Nacional (Pasajeros, explotadores aéreos y terrestres)	Al ser ente regualdor y operador al mismo tiempo la Dirección General de Aeronáutica Civil certifica la calidad de los servicios que ella misma presta a los pasajeros, explotadores aereos y de tierra que operan dentro de la Red Aeroportuaria Nacional.

11.2.2 MODELO PRESCRIPTIVO

PROBLEMA	FACTORES CAUSALES VINCULADOS	QUIENES	REGIÓN GEOGRÁFICA NACIONAL	% DE IMPACTO	FUENTE DE INFORMACIÓN	TIPO DE ESTUDIO	AÑO	CONCLUSIONES DEL ESTUDIO	INTERVENCIONES O PRODUCTOS
Cumplir funciones de regulador y operador	Ley de Aviación Civil, Clase Política del País.	La Dirección General de Aeronautica Civil	Todo el País	100%	Organización de Aviación Civil Internacional	Auditoría	2015	El Estado de Guatemala como miembro de la OACI no cumple con la separación Técnica-Administrativa del Ente Regulador con el Operador Aeroportuario	Auditorías, Recomendaciones de OACI.

12 RESULTADO INSTITUCIONAL

La DGAC de acuerdo a las funciones otorgadas por la Ley de Aviación Civil, se espera que sea el ente que vigile por ***Mantener la Operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional***, para ello se ha planteado como institución los siguientes enunciados:

NOMBRE	POBLACIÓN OBJETIVO	CAMBIO	TIEMPO MAGNITUD	CONDICIÓN DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN
Mantener la Operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional	Subsector Aeronáutico	Mantener	Mantener en funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias y aeronauticas que conforman la Red Aeroportuaria Nacional, en base a los lineamientos y controles de calidad internacionales.	Mantener en operaciones las intalaciones Aeroportuarias y Aeronauticas de la República de Guatemala	Se busca mantener la certificación del Aeropuerto Internacional La Aurora así como mantener la operatividad del Aeropuerto Internacional Mundo Maya y de los Aerodrómos que conforman La Red Aeroportuaria Nacional

12.1 ANÁLISIS DE ACTORES

12.1.1 ACTORES

No.	Actor nombre y descripción	(1) Rol	(2) Importancia	(3) Poder	(4) Interés	Recursos	Acciones Principales y como puede influir en la gestión	Ubicación geográfica y área de
1	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda	1	1	1	1	Administrativos y Finanieros	Desarrollar las instrucciones de cooperación interistitucional para poder mantener la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional	Nacional
2	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia -SEGEPLAN-	2	1	0	1	Técnico-Administrativos	Brindar la asesoría en los diferentes niveles de planificación	Nacional
3	Organización de Aviación Civil Internacional -OACI-	1	1	1	1	Técnico-Administrativos	Realizar las recomendaciones necesarias para la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional en base a los requisitos y estándares internacionales	Nacional
4	Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea -COCESNA-	2	1	0	1	Técnico-Administrativos	Realizar las recomendaciones necesarias para la operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional en base a los requisitos y estándares internacionales	Nacional

12.1.2 TABLA DE VALORES PARA EL ANÁLISIS

(1) Rol que desempeñan:		(2) Importancia de las relaciones		(3) Jerarquización del poder		(4) Interés que posea el actor	
Facilitador	2	A favor	1	**Alto**	1	Alto interés	1
Aliado	1	Indeciso/indiferente	0	**Medio**	0	Bajo Interés	-1
Oponente	-1	En contra	-1	**Bajo**	-1		
Neutro	0						

13 TRABAJOS A DESARROLLAR EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL

Sobre la base de consideraciones planteadas para salvaguardar aspectos de seguridad operacional, evitar demoras y minimizar potenciales riesgos de incursiones en pista, se han planteado las respuestas a la problemática para así poder apoyar para una planificación eficiente.

1. Mantener la certificación del Aeropuerto Internacional La Aurora, para someterse a las auditorias regulares y sistemáticas de la OACI.

2. En la medida de las posibilidades económicas la ejecución completa de las obras de infraestructura, instalaciones y equipamiento siguiente:

- Mantenimiento y modernización en las instalaciones de la terminal aérea del Aeropuerto Internacional La Aurora.
- Trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo al equipo del Aeropuerto Internacional La Aurora.
- Mejoramiento en calles de rodaje del Aeropuerto Internacional La Aurora.
- Equipamiento SEI en aeródromos nacionales.
- Asfalto de pista de aterrizaje de Poptún Petén y habilitación de terminal aérea.
- Habilitación de pista de aterrizaje de Esquipulas Chiquimula y habilitación de terminal aérea.
- Mantenimiento de pistas principales de la Red Aeroportuaria Nacional
- Habilitación de la plaza de espera para arribo de pasajeros del Aeropuerto Internacional La Aurora.
- Rellenos, consolidación y muros de contención en diferentes aeródromos nacionales.
- Mantenimiento en pistas principales y calles de rodaje de la red aeroportuaria nacional.
- Fortalecimiento a la seguridad aeroportuaria y operacional.

3. Implementar las siguientes acciones en los relacionado con:

   - Publicaciones aeronáuticas.
   - Procedimientos operacionales.
   - Acciones inmediatas de mantenimiento, preventivo y correctivo.
   - Estudios aeronáuticos.
   - Organización.

4. Implementar un programa de coordinación y prioridades de uso del área de movimiento de aeronaves (pista, calles de rodaje y plataforma en horas de mayor ocupación de la pista.

5. Mantener la Operatividad del equipo de Navegación Aérea que sirve para guiar a las aeronaves en su trayectoria de vuelo (V.O.R.), brindándole mantenimiento 1 vez por mes al equipo y sus componentes de climatización.

6. Mantener la operatividad del sistema que le proporciona a las aeronaves la orientación e inclinación adecuada para guiarlos en el aterrizaje (**Sistema ILS** compuesto por 3 equipos que son Glide Slope, Localizador y DME), brindándole mantenimiento preventivo.

7. Mantener la operatividad utilizados por los controladores de tránsito aéreo para comunicarse con los aviones y con vehículos que se encuentren en la pista de aterrizaje en los aeródromos de Puerto Barrios, San José, Retalhuleu, y en los Aeropuertos Internacionales La Aurora y Mundo Maya y Los Altos en Quetzaltenango.

La realización de los trabajos descritos en la Red Aeroportuaria Nacional, dependen de la asignación presupuestaria que sea aprobada, la misma está siendo solicitada a detalle dentro de la programación de insumos en los centros de costos correspondientes.

---

14 JUSTIFICACIÓN DE SOLICITUD PRESUPUESTARIA

El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como ente rector de la navegación aérea guatemalteca, tiene la obligación de cumplir plenamente las regulaciones nacionales e internacionales relativas a la seguridad operacional que establece la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), mismas que fortalecen la Red Aeroportuaria Nacional, la cual contribuye al crecimiento de los sectores económico, productivo y turístico del país, lo que conlleva a la necesidad de modernizar y hacer rentable la Infraestructura Aeroportuaria, con el objeto de apostar a la competitividad a nivel mundial.

El desafío y el crecimiento del transporte aéreo nacional, está exigiendo una alta capacidad de infraestructura e instalaciones adecuadas y calificadas para cubrir numerosas gestiones aeronáuticas, lo que demanda el mantenimiento de Aeropuertos, Aeródromos y pistas de aterrizaje, que cumplan con los estándares que establece la OACI.

Para cumplir eficientemente con las exigencias y demandas socioeconómicas el sistema nacional de aviación civil, requiere recurso humano que logre alcanzar los objetivos propuestos. Esto demanda el cumplimiento responsable de la contratación de personal calificado, capaz de desempeñar sus obligaciones técnicas y operativas, que exige la vigilancia de la seguridad operacional, teniendo en consideración las competencias laborales que representa un compromiso con la integridad de los usuarios y de los trabajadores para cumplir con las condiciones y políticas establecidas por el Estado de Guatemala y la OACI.

La globalización de la actividad de aviación civil, ha creado alianzas entre líneas aéreas de carga y comerciales, por esta razón el Aeropuerto Internacional la Aurora, como puerta de entrada al país, debe tener una imagen moderna, segura y amigable, por estos aspectos, es imperativo seguir invirtiéndole para fortalecer su funcionamiento y servicio de calidad.

El mantenimiento operacional, debe ir orientado a la actualización del equipo aeronáutico, tecnológico, de infraestructura e insumos que respondan a las necesidades de seguridad y operación de la aviación civil actual, esto requiere de técnicos y profesionales que desempeñen sus funciones en forma reglamentada y normalizada por la OACI.

15 OBJETIVOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

15.1 OBJETIVO ESTRATÉGICO

Fortalecer el sub-sector aeronáutico como medio para respaldar el desarrollo social, económico y cultural de la nación, de manera que mejore la seguridad operacional, se minimice el impacto ambiental y estimule el crecimiento de la economía nacional; supervisando y manteniendo altos estándares de seguridad operacional en los servicios aeroportuarios y aeronáuticos que presta a los operadores aéreos, pasajeros y usuarios en general, estableciendo la normativa que permita la operación y el desarrollo del sector aeronáutico nacional, y fiscalizando eficazmente su cumplimiento.

15.2 OBJETIVOS OPERATIVOS

El Objetivo Operativo de la Dirección General de Aeronáutica Civil de corto plazo, para el 2022 es:

Velar por que la prestación de los servicios de navegación, de control del tráfico aéreo, de transporte aéreo y telecomunicaciones en lo que le corresponde, para que cumplan con los requisitos técnicos de seguridad y protección al vuelo, de acuerdo con las normas y otras disposiciones nacionales e internacionales, generalmente aceptadas, velando en todo momento por la vigilancia de la seguridad operacional en la Red Aeroportuaria Nacional.

15.3 ACCIONES

1. La Dirección General de Aeronáutica Civil basa su actuación en los objetivos estratégicos, objetivos operativos y en las siguientes líneas de acción que desarrollan las diferentes unidades de la entidad:

   - Eficientar los recursos asignados, contratando al personal necesario y los servicios indispensables, necesarios para el funcionamiento de la Red Aeroportuaria Necesaria

   - Mejorar la calidad de prestación de los servicios para el embarque y desembarque de pasajeros dentro de la Red Aeroportuaria Nacional.

   - Cumplir con los estándares de Seguridad Operacional y Aeroportuaria dentro de la Red Aeroportuaria Nacional.

   - Dar mantenimiento preventivo y correctivo a la infraestructura de la Red Aeroportuaria Nacional.

15.4 RESULTADOS

La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene como resultado institucional **Mantener la Operatividad de la Red Aeroportuaria Nacional** y para ello cuenta con el personal capaz de administrar todos los recursos tanto financieros como técnicos y poder dar cumplimiento al resultado.

MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA -CIV-
UNIDAD EJECUTORA: DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
FORMULACIÓN DE RESULTADOS

Preguntas generadoras para elaboración de Resultado	
¿ QUE ?	
Naturaleza del cambio: Situación que se desea cambiar en el estado actual del problema, redactadado en forma positiva.	MANTENER LA OPERATIVIDAD DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
¿QUIÉNES?	
Población específica afectada por la situación que se desea transformar, incluyendo lugar de ubicación geografica. De acuerdo a la poblacion objetivo.	POBLACIÓN A NIVEL NACIONAL (SUB SECTOR AERONAUTICO)
¿CUÁL ES EL CAMBIO?	
Transición de un estado a otro en el estado actual del problema. (Incrementar, disminuir, mantener)	MANTENER
¿EN QUE MAGNITUD Y TIEMPO?	
Magnitud del cambio y período de tiempo en el que se espera alcanzarlo (Con datos absolutos y relativos, medida en tiempo; Años, Meses)	ENERO 2022 - DICIEMBRE 2026

Ejemplo de formulación del resultado				
TEMPORALIDAD	**QUE**	**EN QUIENES (población objetivo)**	**CUAL ES EL CAMBIO QUE SE ESPERA EN LA POBLACIÓN ELEGIBLE**	**MAGNITUD**
2022	LA OPERATIVAD DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL	SUBSECTOR AERONÁUTICO	MANTENER	95%
Formulación del Resultado (Nombre):	***MANTENER EL FUNCIONAMIENTO DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL***			
Descripción:	***MANTENIENDO LA CERTIFICACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, GESTIONANDO Y ADMINISTRANDO DE MANERA EFECTIVA LOS RECURSOS NECESARIOS PARA LA OPERATIVAD DE MÁS AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y DE LOS AERODROMOS QUE FUNCIONAN EN EL TERRITORIO NACIONAL.***			
Tipo de Resultado		***Final***	***Intermedio***	***Inmediato***

Formulación linea de base			
Año	**Meta Fisica (datos absolutos)**	**Unidad de medida**	**Indicador (datos absolutos o relativos)**
2026	4,121,204	PASAJEROS	1% DE CRECIMIENTOS DE USUARIOS
2025	4,080,400	PASAJEROS	1% DE CRECIMIENTOS DE USUARIOS
2024	4,040,000	PASAJEROS	1% DE CRECIMIENTOS DE USUARIOS
2023	4,000,000	PASAJEROS	2% DE CRECIMIENTOS DE USUARIOS
2022	3,902,708	PASAJEROS	5% DE CRECIMIENTOS DE USUARIOS
Nota Ver página 88 Guía de GpR			

16 DESCRIPCIÓN DE LA ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA PRESUPUESTARIA

El presupuesto se define como un instrumento donde se refleja la expresión financiera de un plan operativo, es decir que en el presupuesto se asignarán recursos en función a la producción prevista para un año determinado, para el efecto la Dirección General de Aeronáutica Civil programa sus asignaciones en el programa 13 "Servicios aeronáuticos y aeroportuarios" el cual tiene como propósito normar, supervisar, vigilar y regular todas las actividades que tienen relación con la aviación civil, servicios de tránsito aéreo, información aeronáutica, telecomunicaciones y radio navegación aérea, embarque, desembarque de aeronaves, inspección de aeronaves, seguridad aeroportuaria, registro de licencias y mantenimiento de la red aeroportuaria del país. El citado programa está integrado por cuatro (4) actividades presupuestarias.

Es importante indicar que la estructura programática que se utiliza en la Dirección General de Aeronáutica Civil incluye los productos y productos que se prestan en los diferentes Centros de Costo que conforman la Red Aeroportuaria Nacional

1. A continuación se indica en una tabla la Estructura Presupuestaria, así como una descripción breve del programa, subprograma, proyectos y actividades, contenidos en dichas estructuras.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
ESTRUCTURA PROGRAMATICA PARA EL EJERCICIO FISCAL 2022

* PRG	* SPR	* PRY	* ACT	* OBR	FFD	UE	DENOMINACION
13						**205**	**Servicios Aeronáuticos y Aeroportuarios**
	00						**Sin Subprograma**
		000				**205**	**Sin Proyecto**
			001	**000**	**050504**	**205**	Dirección y Coordinación
			002	**000**	**050504**	**205**	Servicios a la Navegación Aérea
			003	**000**	**050504**	**205**	Seguridad Aeroportuaria
			004	**000**	**050504**	**205**	Servicios de Mantenimiento a Infraestructura Aeroportuaria

(*) PRG = Programa; SPR = Subprograma; PRY = Proyecto; ACT = Actividad; OBR = Obra; FFD = Finalidad Función y División; UE = Unidad Ejecutora.

17 PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS

Los productos y subproductos son la determinación de los servicios finales, que presta la Dirección General de Aeronáutica Civil en la Red Aeroportuaria Nacional, relacionada directamente con los objetivos operativos, las acciones definidas de la entidad y que tiene con finalidad apoyar al resultado institucional propuesto por las autoridades en el marco de la Ley.

Producto	Subproducto	Unidad de Medida
Dirección y Coordinación		Evento
	Dirección y Coordinación	Evento
Aeronaves con servicios de aeronavegabilidad		Aeronave
	Pasajeros que ingresan por medio de transporte aéreo con servicios de embarque	Persona
	Pasajeros que egresan por medio de transporte aéreo con servicios de desembarque	Persona
	Carga embarcada para la exportación aérea	Kilógramo
	Carga desembarcada para la importación aérea	Kilógramo
	Aeronaves con inspección técnica	Aeronave
	Aeronaves nacionales y extranjeras con certificado de matrícula autorizada y renovada	Aeronave
	Aeronaves con servicios de pernocte en rampa internacional del aeropuerto	Aeronave
Aeronaves con servicios operativos de aviación y soporte técnico		Aeronave
	Aeronaves con servicios operativos de aviación y soporte técnico	Aeronave
Infraestructura de la red aeroportuaria nacional con servicios de mantenimiento		Metro Cuadrado
	Infraestructura de la red aeroportuaria nacional con servicios de mantenimiento	Metro Cuadrado

18 INDICADORES DE DESEMPEÑO

1. Los indicadores de Desempeño o Gestión resultan ser una manifestación de los Objetivos Estratégicos de una organización a partir de su Misión y Visión.

2. Los indicadores resultan de la necesidad de asegurar la integración entre los resultados operacionales y estratégicos de la institución.

3. El objetivo estratégico de la Dirección General de Aeronáutica Civil no tiene asociado ningún indicador de desempeño.

19 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN OPERATIVO ANUAL 2022

1. El Plan Operativo Anual 2022 de la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con el respaldo, apoyo y compromiso de las autoridades en función, quien exhorta a los funcionarios y colaboradores de la Institución a atender los mecanismos de coordinación para dar seguimiento y evaluación a las actividades de cada unidad organizacional, actividad a cargo de la Subdirección Administrativa.

2. El seguimiento y evaluación de la ejecución del Plan dará inicio a partir de su puesta en marcha. El acompañamiento al mismo permitirá el envío periódico de informes de avance, de logros, así como correctivos, que permitirán formular informes ejecutivos para la toma de decisiones dirigida a alcanzar las metas propuestas por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

3. Para realizar el monitoreo y evaluación de la metas contempladas en el POA y el avance de la ejecución presupuestaria se hará poniendo énfasis en los cortes evaluativos cuatrimestrales, apoyándose por el monitoreo mensual a través del módulo de seguimiento de meta física del SIGES-WEB, que estará realizando la unidad de planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

20 PROGRAMACIÓN Y COSTEO DE LOS PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS A ENTREGAR

20.1 DETERMINACIÓN DE CENTROS DE COSTO

Referirse al anexo 6, Centros de Costo

20.2 DETALLE DE INSUMOS, SUBPRODUCTOS Y COSTOS DE CADA CENTRO DE COSTO

Referirse al anexo 7, Costeo de Centros de Costo

21 PROGRAMACIÓN DE RECURSO HUMANO (GRUPO 0)

Referirse al anexo 8, Programación de RRHH, y anexo 1 Recursos Financieros Programados

22 PROGRAMACIÓN MENSUAL DE PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS

Referirse al anexo 4, Programación Productos y Subproductos, y anexo 5, Seguimiento Multianual

23 DEFINICIÓN DE INDICADORES DE RESULTADOS

Referirse al anexo 3, ficha de Indicadores.

24 PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE, PLAN NACIONAL DE INNOVACION Y DESARROLLO, POLITICA GENERAL DE GOBIERNO 2020-2024

MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA -CIV-
UNIDAD EJECUTORA: DIRECCIÓN GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
ANALISIS DE POLÍTICAS

No.	Nombre de la Polífica	Vigencia de la polifica	OBJETIVO DE LA POLITICA	POBLACIÓN QUE DESCRIBE LA POLITICA	META DE LA POLITICA	VINCULACIÓN INSTITUCIONAL CON ESTA POLITICA (DESCRIBIR LAS INTERVENCIONES O ACCIONES QUE REALIZA LA INSTITUCIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE LA POLITICA)
1	AGENDA NACIONAL DE COMPETITIVAD	2012-2021	IDENTIFICAR RESPONSABLES PARA HACER DE GUATEMALA UN PAÍS MAS COMPETITIVO Y GENERADOR DE EMPLEO E INVERSIÓN	POBLACIÓN EN GENERAL	POSICIONAR A GUATEMALA COMO UNO DE LOS MEJORES LUGARES PARA INVERTIR, GENERAR EMPLEO Y HACER NEGOCIOS EN MESOAMÉRICA.	IMPLEMENTAR UNA RED DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y NACIONALES, QUE APOYEN LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS, EXPORTADORA Y DE TURISMO, ASÍ COMO EL FOTALECIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN
						MODERNIZAR Y HACER RENTABLE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA.
						FORTALECER LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL.
2	K'ATUN 2032	2012-2032	SER LA POLITICA NACIONAL DE DESARROLLO A LARGO PLAZO, QUE ARTICULA LAS POLITICAS, PLANES, PROGRAMAS, PROYECTOSE INVERSIONES; ES DECIR EL CICLO DE LA GESTIÓN DEL DESARROLLO	POBLACIÓN EN GENERAL	REVERTIR LA CONDICIONES DE VIDA DE GRANDES SECTORES DE LA POBLACIÓN, LOS CUALES HAN VISTO, DURANTE LAPSOS PROLONGADOS, OBSTACULIZADO SU EJERCICIO CIUDADANO.	PROVEER UN SISTEMA DE PUERTOS TERRESTRES, MARITIMOS Y AEROPUERTOS CON EL FIN DE CONECTAR AL PAÍS CON EL EXTERIOR, PERO TAMBIÉN CON LAS DISTINTAS DINÁMICAS ECONÓMICAS INTERNAS.
3	POLITICA NACIONAL PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO SOSTENIBLE DE GUATEMALA	2012-2022	CONSOLIDAR AL TURISMO COMO EJE ARTICULADOR DEL DESARROLLO DE LA NACIÓN EN EL MARCO DE LA SOSTENIBILIDAD, DE FORMA QUE CONTRIBUYA A GENERAR LAS CONDICIONES NECESARIAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL Y FAVORECER EL ACCESO DE LOS GUATEMALTECOS A UNA VIDA DIGNA.	POBLACIÓN EN GENERAL	IMPULSAR LAS TRANSFORMACIONES NECESARIAS PARA ELEVAR LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TURÍSTICO	IMPULSAR LAS MEJORAS EN LA RECEPCIÓN Y SALIDA DE PASAJEROS QUE CONTRIBUYAN A ELEVAR EL ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD TURÍSTICA DE NUESTRO PAÍS, ASÍ COMO A REALIZAR LAS GESTIONES PERTINENTES POR MEDIO DEL GABINETE ESPECÍFICO DE TURISMO, PARA IMPULSAR LAS MEJORAS EN OTROS AEROPUERTOS DEL INTERIOR DE LA REPÚBLICA.

4	POLITICA NACIONAL DE DESARROLLO	2014-	CONTRIBUIR A QUE LOS Y LAS GUATEMALTECAS ELEVEN SOSTENIBLEMENTE SU NIVEL DE VIDA, A TRAVÉS DE LA DEMOCRATIZACIÓN DEL ESTADO Y LA SOCIEDAD, MEDIANTE LA GESTIÓN TERRITORIAL DESCENTRALIZADA, COMO UN MEDIO PARA CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE LA POBREZA POR LA VÍA DEL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL PARTICIPATIVO E INCLUSIVO, EN LA BÚSQUEDA DEL BIEN COMÚN. CON ESTA POLÍTICA SE ESTABLECE EL MARCO DE ORIENTACIÓN PARA EL FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES REGULADORAS DEL GOBIERNO CENTRAL, LA INSTITUCIONALIDAD MUNICIPAL Y LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS, RECURSOS Y PODER DE DECISIÓN A LAS MUNICIPALIDADES, HABILITÁNDOLAS PARA PLANIFICAR, FINANCIAR Y EJECUTAR LAS COMPETENCIAS PROPIAS Y LAS ATRIBUIDAS POR DESCENTRALIZACIÓN, TOMANDO EN CUENTA LOS EJES TRANSVERSALES DE GÉNERO, PLURICULTURALIDAD, Y GESTIÓN AMBIENTAL.	NIVEL NACIONAL	FOMENTO DEL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL Y RURAL. PROVEER CONDICIONES IDÓNEAS PARA QUE EN LOS TERRITORIOS SUBNACIONALES SE GENERE CRECIMIENTO ECONÓMICO, A EFECTO QUE SUS POBLADORES AUMENTEN SUS INGRESOS Y PUEDAN CONTRIBUIR AL FINANCIAMIENTO DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS PROPIOS DE SUS GOBIERNOS LOCALES. PARA ESTO ES NECESARIO ESTABLECER ALIANZAS ESTRATÉGICAS ENTRE EL GOBIERNO Y SECTOR PRIVADO, EN EL MARCO DE UNA DIFERENCIACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE SUS POTENCIALIDADES GEOGRÁFICAS, CULTURALES, ÉTNICAS, DE GÉNERO Y DE RECURSOS NATURALES, BAJO EL PRINCIPIO DE COOPERACIÓN.	MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL DONDE TRANSITAN LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DEL PAÍS CONECTANDO LOS MUNICIPIOS Y REGIONES.
5	POLITICA NACIONAL DE COMPETITIVIDAD	2018-2032	CREAR LAS CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD NECESARIAS PARA INCREMENTAR LA PRODUCTIVIDAD Y GENERAR CRECIMIENTO ECONÓMICO INCLUSIVO, ACELERADO Y SOSTENIBLE, CON UNA TASA PROMEDIO SUPERIOR AL 6% ANUAL DE CRECIMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO, PARA EL AÑO 2032.	NIVEL NACIONAL	IMPLEMENTAR LA RED MULTIMODAL DE INFRAESTRUCTURA COMPUESTA POR CARRETERAS, CAMINOS, TRENES, PUERTOS Y AEROPUERTOS; QUE PERMITAN LA MOVILIZACIÓN DE LAS PERSONAS Y MERCANCÍAS BAJO UNA LÓGICA DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA. LA VISIÓN EN CONJUNTO CONSTA DE: 1 CIUDAD GLOBAL, 5 NODOS REGIONALES, 2 CIUDADES TURÍSTICAS, 2 CIUDADES PORTUARIAS Y 8 PASOS FRONTERIZOS.	MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL DONDE TRANSITAN LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS ECONOMICAS DEL PAÍS CONECTANDO LOS MUNICIPIOS Y REGIONES.
6	Promover El Crecimiento economico sostenido.	2030	MANTENER EL CRECIMIENTO ECONÓMICO PERCAPITA DE CONFORMIDAD CON LAS CIRCUNSTANCIAS NACIONALES Y, EN PARTICULAR, UN CRECIMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO.	NIVEL NACIONAL	LOGRAR NIVELES MÁS ELEVADOS DE PRODUCTIVIDAD ECONÓMICA MEDIANTE LA DIVERSIFICACIÓN, LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA Y LA INNOVACIÓN	PROMOVER POLÍTICAS ORIENTADAS AL DESARROLLO,QUE APOYEN LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS EN LA DIRECCION GENERAL AERONAUTICA CIVIL

25 ANEXOS

1. RECURSOS FINANCIEROS PROGRAMADOS.
2. FORMULACIÓN DE RESULTADO.
3. INDICADORES.
4. PROGRAMACIÓN PRODUCTOS Y SUBPRODUCTOS.
5. SEGUIMIENTO MULTIANUAL
6. CENTROS DE COSTO.
7. COSTEO DE CENTROS DE COSTO.
8. PROGRAMACIÓN DE RECURSO HUMANO.
9. PROGRAMACIÓN PROYECTOS DE INVERSIÓN.