

PROGRAMA 455M

REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

1.1. Introducción

El transporte aéreo es, en nuestros días, un verdadero impulsor de la economía española, no solo por su contribución directa a la generación de empleo de calidad y riqueza, sino también por su papel catalizador de otro sector, el del turismo, uno de los motores indiscutibles de la economía española.

Adicionalmente, teniendo en cuenta la geografía española, el transporte aéreo desempeña también un papel fundamental para la sociedad, al posibilitar la cohesión socioeconómica de territorios que, por su lejanía o insularidad, como es el caso de las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, no tienen otro modo alternativo de transporte equiparable al aéreo en términos de rapidez y accesibilidad.

Las infraestructuras españolas de transporte aéreo, aeropuertos e infraestructuras de soporte a la navegación aérea, se encuentran al nivel de las mejores del mundo.

Sin embargo, la crisis de la COVID-19 ha golpeado duramente al sector del transporte aéreo, encontrándose este entre los sectores más afectados. El tráfico aéreo en España, que crecía antes de la crisis, ha pasado a tener una fuerte caída en 2020. El tráfico gestionado en los aeropuertos de la red de Aena cayó un 72,4%, hasta los 76 millones de pasajeros, retrocediendo a valores de hace 30 años no llegando a los 120 millones de pasajeros en 2021 frente a los más de 275 que se alcanzaron en el año 2019.

El transporte aéreo se enfrenta durante los próximos años al reto de la recuperación tras la grave crisis provocada por la COVID-19 que ha supuesto un impacto sin precedentes en el sector, en especial en lo que se refiere al tráfico internacional, que ha sufrido unas drásticas caídas tanto en el número de pasajeros como en el de las operaciones. La recuperación de la actividad de 2019, que, conforme a los escenarios de consenso se produciría en torno al año 2025, ha de llevarse a cabo teniendo en cuenta, entre otros, los principios de eficiencia y sostenibilidad medioambiental. A todo ello, hay que sumar los efectos generales sobre los sectores económicos que está ocasionando la guerra en Ucrania.

Por tanto, el reto para el futuro inmediato es conseguir una salida airosa y sostenible de la situación provocada por la COVID-19 y de las circunstancias adicionales provocadas

por la guerra en Ucrania, colaborando en el impulso y desarrollo del sector aéreo para contribuir al crecimiento económico de nuestro país y para satisfacer las necesidades y expectativas de los diferentes agentes involucrados y, en especial, de los ciudadanos. Una vez superada la crisis, el reto será seguir creciendo para consolidar una posición de privilegio que sitúe nuestro transporte aéreo entre los más dinámicos de Europa y del mundo.

La recuperación de la actividad ha de realizarse de forma económica y medioambientalmente sostenible, sin perder de vista el resto de desafíos a los que sigue enfrentándose este sector (mantener los más altos niveles de seguridad, fiabilidad y eficiencia, dentro de un marco de sostenibilidad medioambiental que la sociedad demanda cada vez con más fuerza, mejorar los índices de puntualidad en un espacio aéreo cada vez más congestionado y seguir ofreciendo a los clientes un producto adaptado a sus necesidades y a precios competitivos).

Dicha recuperación debe sustentarse sobre los pilares de la sostenibilidad medioambiental y la potenciación tecnológica, como elementos clave para hacer de nuestro transporte aéreo un modo más 'verde' y eficiente.

El presente Programa servirá para fomentar los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres).

En el transporte aéreo español juega un papel muy relevante el sector público a través de distintos organismos:

La **Dirección General de Aviación Civil (DGAC)** es el órgano mediante el cual el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana diseña la estrategia y dirige la política aeronáutica, a cuyo efecto coordina a los organismos, entes y entidades adscritos al Departamento con funciones en aviación civil, y ejerce de regulador en el sector aéreo, dentro de las competencias de la Administración General del Estado.

La **Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)** es, desde su creación en 2008, la Autoridad Aeronáutica de supervisión, el organismo que vela por el cumplimiento de las normas de aviación civil en el conjunto de la actividad aeronáutica de España, dando así respuesta a las necesidades del sector y atendiendo a la ciudadanía.

Aena SME, S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general, además de participar también en la gestión de

otros 23 aeropuertos en distintos países. Es el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros.

ENAI es una entidad pública empresarial con competencias en materia de navegación aérea y espacio aéreo, que asume la coordinación operativa nacional e internacional de la red nacional de gestión del tráfico aéreo y otras relacionadas con los usos para la gestión eficiente del espacio aéreo.

Conviene destacar que tras la aprobación del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de AESA, la autoridad aeronáutica en España quedó desdoblada para diferenciar, por un lado, al regulador, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y por otro al supervisor, AESA.

En dicho modelo, la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y de la política estratégica en materia de aviación civil, la representación y coordinación con otras administraciones y con la Unión Europea en materia de política de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuerto, así como la adopción de circulares aeronáuticas, entre otras, se residencian en la Dirección General de Aviación Civil del MITMA.

Por otro lado, AESA es el organismo al que compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo para su elevación a los órganos competentes del MITMA, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Aunque en este Programa presupuestario 455M se contiene el presupuesto de AESA, ésta se comienza a financiar íntegramente por ingresos propios y deja de percibir transferencias del Estado desde el año 2012. No obstante, la crisis del COVID-19 ha afectado al sector y por consiguiente a las tasas recaudadas por AESA, las cuales se mantienen en cuantía para apoyar al sector. Dado que su remanente de tesorería se está consumiendo, AESA precisó de una transferencia desde MITMA en 2021 y de una dotación presupuestaria en 2022.

La transformación del sector ha seguido avanzando con la salida a bolsa del 49% de Aena S.M.E., S.A. y la creación de Enai para la prestación de los servicios de navegación aérea. Con todo ello, se ha avanzado hacia una nueva y moderna estructura del sector diferenciándose:

- Las autoridades aeronáuticas, teniendo la DGAC el rol de regulador y el de supervisor, AESA.

- Los prestadores de servicios:
 - Aeroportuarios, donde Aena es el principal operador, aunque existen otros.
 - Navegación aérea, donde Enaire es el único operador para los servicios de ruta y aproximación y compite con otros prestadores de servicio de aeródromo.
 - Otros, normalmente desempeñados por empresas de carácter privado (agentes handling, compañías aéreas, etc.)

El sector aéreo supervisado por AESA tiene la siguiente composición:

- Compañías: hay 39 compañías con certificado de operador aéreo español a las que se suman 259 compañías acreditadas de terceros países. A esto hay que añadir 142 organizaciones de mantenimiento (59 de ellas CAMO), 17 organizaciones de formación de técnicos de mantenimiento de aeronaves, 137 escuelas de piloto, 30 organizaciones de diseño y producción y otras.
- Licencias: se gestiona en torno a 4.370 licencias de técnicos de mantenimiento, cerca de 9.350 de piloto profesional, alrededor de 3.000 de piloto privado, casi 27.000 de técnicos de cabina de pasajeros, etc.
- Trabajos aéreos: hay 64 compañías y 19 con certificado de operaciones especiales.
- Registro de aeronaves: con más de 4.000 aeronaves registradas.
- Drones (RPAs): hay más de 29.000 operadores habilitados.
- Aeropuertos: se supervisa 51 aeropuertos y 3 helipuertos abiertos al uso público y tráfico comercial, además de otras 358 instalaciones entre aeródromos y helipuertos de uso restringido y aeródromos de uso restringido limitados al uso de aeronaves ultraligeras.
- Navegación aérea: se supervisa a 5 proveedores de servicios de navegación aérea certificados que prestan servicio en el espacio aéreo español (2,2 millones de km²), en 62 centros y torres de control de tráfico, con una amplia red de sistemas de navegación aérea y 396 instalaciones de ayuda a la navegación, así como 7 organizaciones de formación de controladores y la gestión de más de 2.200 licencias.
- Protección de los derechos de los pasajeros: se gestiona alrededor de 54.000 reclamaciones.
- Servidumbres aeronáuticas: con unos 10.000 expedientes tramitados al año.

En términos globales y en datos de planificación de 2022, se espera que AESA lleve a cabo 3.589 actividades inspectoras y tramite 169.595 solicitudes dentro de sus ámbitos competenciales y de actuación.

Importancia estratégica del sector aéreo para España

(Datos anteriores a la Crisis de la COVID-19 para evitar la distorsión temporal causada por ésta)

a. Muy relevante para la economía española

- España ocupaba antes de la crisis el octavo puesto a nivel mundial y el tercero a nivel europeo ⁽¹⁾, en tráfico de pasajeros en sus aeropuertos. En 2019 se alcanzó el máximo histórico de la red con más de 275 millones de pasajeros gestionados.
- Se estima que el sector generaba unos 445.000 empleos ⁽²⁾ – más de 145.000 directos y cerca de 300.000 indirectos -, lo que equivale al 2,3% de la población activa.

b. Factor clave en el sector turístico español

- El transporte aéreo es una pieza clave para el sector turístico. España ocupaba antes de la crisis el segundo puesto mundial en número de turistas extranjeros, con cerca de 82 millones de visitantes en 2019 ⁽³⁾. El 82,4% de estos visitantes extranjeros viajaron a España por vía aérea.
- La contribución del sector turístico al PIB antes de la pandemia suponía casi el 15% ⁽³⁾

c. Esencial para la conectividad, vertebración y cohesión territorial

- Garantiza la conectividad aérea tanto nacional como internacional y muy especialmente con los territorios no peninsulares (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), para los que el modo aéreo no tiene una alternativa viable en tiempo de desplazamiento.
- La conectividad aérea, tanto nacional como internacional, posibilita y fomenta los intercambios comerciales y culturales. Facilita la presencia de las empresas españolas en los mercados internacionales, y el establecimiento de empresas extranjeras en nuestro territorio, potenciando de esta forma la cooperación industrial y tecnológica.

d. Clave en la gestión de la crisis sanitaria

- A través del modo aéreo se ha velado y se sigue velando por garantizar el suministro sanitario y de bienes necesarios para la lucha contra la Covid-19, así como ser fundamental a la hora de permitir a las personas el regreso a sus países de origen como por ejemplo con la ejecución de vuelos de repatriación.

(1) España se encuentra por detrás de Estados Unidos, China, Japón, Reino Unido, Alemania, Brasil e India. Fuente ACI.

(2) ACI Europe.

(3) Datos del Instituto Nacional de Estadísticas y del World Travel Tourism Council (WTTC).

1.2. Objetivos del Sector Aéreo

La estrategia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se enmarca a largo plazo dentro del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024) y de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada. Este marco proporciona

la visión estratégica a medio plazo, y ha inspirado la misión, visión y los grandes objetivos estratégicos de las autoridades aeronáuticas.

Las autoridades aeronáuticas son un agente activo en el marco en el que se definen los objetivos, las estrategias y las actuaciones para el desarrollo del sector aéreo en España, de acuerdo con los objetivos generales y directrices establecidos para el sector dentro de la estrategia a nivel nacional, proporcionando los parámetros generales que deben guiar las actividades propuestas para el sector aéreo, partiendo de una visión integral y armonizada.

Entre los principales objetivos del sector aéreo se encuentran los siguientes:

- Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo.
- Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros.
- Potenciar la competitividad del sector aéreo español y contribuir al fortalecimiento del desarrollo económico.
- Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental.
- Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones.
- Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España.
- Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica.
- Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, MITMA).
- Apoyar a los diferentes agentes del sector durante la recesión ocasionada por la COVID-19 e impulsar la recuperación del sector.

AESA ha recogido las grandes líneas -comentadas anteriormente- en su propio Plan de acción anual y un marco estratégico plurianual (MEP - Plan Estratégico), donde se recogen las actuaciones por programas que se van a llevar a cabo para contribuir a la consecución de los objetivos estratégicos.

Los objetivos estratégicos que afectan al año 2023, correspondientes al marco estratégico 2021-2023, quedan reflejados en la siguiente tabla:

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS			
	Objetivos Competenciales	Objetivos PESO	Objetivos de mejora
Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo	- Contribuir a la seguridad operacional mediante supervisión - Contribuir al security mediante la supervisión - Proponer desarrollos normativos - Potestad sancionadora - Gestión de riesgos	- Mejora del nivel de seguridad operacional en el transporte aéreo - Mejora del nivel de seguridad operacional en aviación general y helicópteros - Promover desarrollo UAS - Fortalecimiento del sistema de supervisión del estado - Implantación de sistemas de gestión de seguridad operacional en administrados - Aplicación de cultura de seguridad en la industria	- Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para seguridad operacional - Mejora del nivel de la capacidad de supervisión para el security
Servicio al ciudadano	Derechos de los pasajeros		- Sostenibilidad y medio ambiente - Información, accesibilidad y digitalización
Objetivos de gestión			Excelencia en la gestión, eficiencia y eficacia
Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones	Participar en principales organismos nacionales e internacionales		Colaboración nacional e internacional

UAS: Sistemas Aéreos no Tripulados

Salvando el momento actual, el sector aéreo ha crecido exponencialmente en los últimos diez años, lo que ha supuesto también un aumento de competencias de la Agencia.

En definitiva, AESA ha pasado de ser una Autoridad de Supervisión de la Seguridad a ser una Autoridad de Aviación.

La recuperación de la figura de las Agencias Estatales con la Ley 11/2020 es una oportunidad para que AESA continúe avanzando en esta dirección.

La crisis que la pandemia del COVID-19 ha supuesto en el sector aéreo no ha sido ajena a AESA. Durante la pandemia, AESA ha mantenido su actividad supervisora, adaptándose a las circunstancias adversas. En la actualidad y en los próximos años continúa creciendo el marco regulatorio y las necesidades de supervisión derivadas de la normativa europea. Para ello, deberá mantener una actividad acorde con la recuperación del sector aéreo de modo que sea un elemento de apoyo que favorezca su crecimiento, el cual se comienza a situar en 2023 en niveles previos a la pandemia en algunos aspectos.

Aunque en este Programa presupuestario 455M se contiene el presupuesto de AESA, ésta se financia íntegramente por ingresos propios y deja de percibir transferencias del Estado desde el año 2012.

En 2021 se previó una transferencia desde el MITMA para ayudar a su financiación, visto el desarrollo del sector aéreo, así como una dotación en PGE 2022. No obstante, no ha sido necesario que el Tesoro transfiera la cantidad correspondiente a 2021 ni será preciso disponer de la partida presupuestaria en 2022. En 2023 se prevé continuar con la autofinanciación de AESA sin asistencia externa.

2. ACTIVIDADES

2.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC)

En el marco de los objetivos del sector aéreo, la DGAC ha establecido las actuaciones a desarrollar, tal y como se resumen en la siguiente tabla.

Programas de Actuación para el Sector Aéreo

Objetivo	Programa
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo	1.1. Reforzar el enfoque preventivo de supervisión de la seguridad aérea mediante la implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).
	1.2. Mejorar la seguridad en el sector de las compañías aéreas.

Objetivo	Programa
	1.3. Mejorar la seguridad en el sector de los trabajos aéreos.
	1.4. Mejora de la seguridad en los aeropuertos.
	1.5. Revisión y aprobación de las servidumbres aeronáuticas de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea.
	1.6. Garantizar la seguridad y regularidad de las operaciones coordinando la integración de los aeropuertos con el entorno mediante la aprobación de los instrumentos de ordenación urbana en el entorno aeroportuario.
	1.7. Mejora de la seguridad en los aeródromos y helipuertos.
	1.8. Mejora de los niveles de seguridad en la navegación aérea, de acuerdo con los objetivos de la iniciativa del Cielo Único Europeo.
	1.9. Potenciación de las inspecciones por parte de AESA.
2. Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros	2.1. Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros.
	2.2. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil.
	2.3. Mejorar la experiencia del pasajero en los filtros de seguridad de los aeropuertos.
	2.4. Mejorar la accesibilidad de los pasajeros en el transporte aéreo, incluyendo la protección y asistencia de las personas con discapacidad o movilidad reducida.
	2.5. Mejorar la puntualidad en el transporte aéreo.
	2.6. Impulsar la mejorar la intermodalidad del transporte aéreo, con especial énfasis en la conectividad con accesos ferroviarios (AVE, cercanías, metro o tranvía).
	2.7. Mejorar la calidad percibida por los usuarios de los aeropuertos.

Objetivo	Programa
3. Potenciar la competitividad del sector aéreo español y contribuir al fortalecimiento del desarrollo económico	3.1 COMPAÑÍAS AÉREAS: Fomentar la competitividad de las compañías aéreas españolas.
	3.2. COMPAÑÍAS AÉREAS: Favorecer el establecimiento de nuevas rutas aéreas con objeto de mejorar la movilidad y fomentar el desarrollo económico.
	3.3. TRABAJOS AÉREOS Y HELICÓPTEROS: potenciar el sector de los helicópteros y de los trabajos aéreos.
	3.4. AVIACIÓN GENERAL, Y DEPORTIVA: Facilitar el desarrollo de la aviación general, y deportiva como elemento de dinamización económica y atracción de turismo deportivo.
	3.5 AVIACIÓN EJECUTIVA Y CORPORATIVA: Facilitar el desarrollo y competitividad de la aviación ejecutiva y corporativa.
	3.6. CARGA AÉREA: Mejorar la eficiencia e impulsar el desarrollo del transporte de carga aérea.
	3.7. AERONAVES NO TRIPULADAS: Completar la regulación e impulsar el desarrollo de las actividades tecnológicas aeronáuticas civiles, en particular relativas a RPA (Remotely Piloted Aircraft) así como su integración en el espacio aéreo (U-Space)
4. Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental	4.1. Mejora de la integración de los aeropuertos en su entorno fomentando su rentabilidad social y como motor económico de la zona.
	4.2. Fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de reducir las emisiones y contribuir a reducir los efectos del cambio climático, así como apoyar a la industria nacional de biocombustibles.
	4.3. Análisis e implantación de mejoras en la gestión del ruido en los aeropuertos españoles, dentro del ámbito de fomento de desarrollo sostenible del transporte aéreo. Aprobación de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes aeropuertos y elaboración de los Planes de Acción en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y de la normativa nacional.

Objetivo	Programa
	4.4. Fomentar la compatibilidad entre la protección medioambiental y el transporte aéreo, impulsando la sostenibilidad del sector de la aviación civil a través de proyectos que reduzcan la contaminación atmosférica, mejoren la eficiencia de los vuelos (FRA, FUA), impulsen la protección de espacios naturales, etc.
	4.5. Revisión y aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas.
5.- Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones	5.1. Continuar impulsando la mejora de la eficiencia del sistema aeroportuario.
	5.2. Mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea (Cielo Único Europeo) participando en los desarrollos normativos del paquete SES II +
	5.3 Mantener la supervisión del sistema de coordinación de franjas horarias en los aeropuertos (slots).
	5.4. Mejorar la eficiencia de los servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos (<i>Handling</i>).
	5.5 Seguimiento de la gestión aeroportuaria de Aena y del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), incluyendo la ejecución del plan de inversiones de Aena.
	5.6 Ejecución de inversiones en instalaciones de navegación aérea en consonancia con los objetivos de Cielo Único Europeo.
	5.7 Revisión del Espacio Aéreo nacional para la implantación de los conceptos operacionales (FUA y FRA) y hacerlo compatible con los nuevos usuarios (DRONES), mejorando y agilizando la coordinación civil – militar a todos los niveles e impulsar la coordinación en el ámbito de la navegación reforzando el papel de CIDETMA.
6. Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España	6.1. Continuar impulsando medidas para mejorar el sistema actual de subvenciones, obligaciones de servicio público (OSP), bonificaciones y ayudas al transporte aéreo en España, incluyendo la lucha contra el fraude.
	6.2. Revisión y aprobación de los planes directores de los aeropuertos de interés general.
7. Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica	7.1. Reforzar la posición e influencia española en las organizaciones aeronáuticas internacionales.
	7.2. Apoyar el desarrollo de oportunidades de negocio del sector aeronáutico español en el ámbito internacional.

Objetivo	Programa
	7.3. Impulso de la innovación operativa y nuevos desarrollos tecnológicos de Navegación Aérea.
8. Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del MITMA	8.1. Reforzar el papel de la DGAC como responsable de la política estratégica del sector, mediante sus capacidades reguladoras, de planificación y de concertación.
	8.2. Modernizar AESA como entidad supervisora técnica e independiente del sector aéreo español de acuerdo a la Ley 40/2015.

En 2022, la Dirección General de Aviación Civil, adicionalmente a los objetivos sectoriales relacionados con el sector y la recuperación de la crisis provocada por la COVID-19 y de forma pionera, ha mantenido su posición activa en la búsqueda de mecanismos de equilibrio de género en el campo de la aviación, continuando con los trabajos ya iniciados en el año 2020, demostrando el claro compromiso de la Dirección por impulsar herramientas y mecanismos de búsqueda e impulso institucional de la igualdad entre hombres y mujeres.

Esta necesidad se basa en la distorsión de las cifras cuando se compara la empleabilidad de la mujer en el sector de la aviación. Atendiendo a datos anteriores a la llegada de la crisis de la COVID-19, sólo el 5,18% de los pilotos de aviación en el mundo son mujeres. En cuanto a mecánicos, únicamente el 2%, el 17% de controladoras de tráfico aéreo y el 11% de ingenieras aeronáuticas. Y en España, a modo de ejemplo, en compañías como Iberia, el número de comandantes mujeres es únicamente el 3,6%. O en Air Europa, únicamente el 4,1% de los pilotos son mujeres. Porque la igualdad de género no es solo un derecho humano básico, sino que su logro tiene enormes ramificaciones socioeconómicas. Empoderar a las mujeres sirve de motor a las economías más prósperas, estimulando la productividad y el crecimiento de las mismas.

En particular en 2023, la DGAC en colaboración con la Fundación Enaire, tiene previsto organizar la “II CUMBRE DE GÉNERO EN AVIACION”. Su celebración, bajo los auspicios de la Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI) y en línea de continuidad con la I Cumbre que tuvo lugar en Sudáfrica en 2018, ha tenido que ser retrasada de 2020 a 2023 con motivo del COVID-19.

A continuación, se describen los programas de actuaciones desarrollados en la Dirección General de Aviación Civil, agrupados por objetivos para el Sector Aéreo:

Objetivo 1: Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo

Las actuaciones en materia de seguridad corresponden principalmente a AESA, si bien la Dirección General ejerce asimismo ciertas competencias, como son la tramitación de proyectos normativos a iniciativa de AESA, como organismo involucrado en el Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), en la coordinación de la vigilancia de la seguridad operacional, o en la coordinación civil-militar en materia de espacio aéreo, navegación aérea y aeropuertos y bases aéreas abiertas al tráfico civil. También desde la DGAC se procede a mejorar la seguridad y regularidad de las operaciones evitando la proliferación de obstáculos en el entorno aeroportuario mediante la tramitación de los proyectos de Reales Decretos para el establecimiento de servidumbres aeronáuticas o la información de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

En concreto, se contempla, como acción del Plan de Acción de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PASO), una revisión de la vigente Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea, para fortalecer el sistema de supervisión estatal. Asimismo, se prevé una revisión del Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de inspección aeronáutica para simplificar la actividad inspectora y varios Reales Decretos con afección sobre la seguridad, sobre información aeronáutica, sobre suministro de energía a aeronaves, sobre operación y acceso a espacio aéreo de ultraligeros, sobre aeronavegabilidad de ultraligeros, sobre aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves de construcción por aficionados y aeronaves históricas.

Objetivo 2: Mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros

La calidad es un principio irrenunciable para el transporte aéreo. Una buena calidad en nuestros aeropuertos reforzará la competitividad y proyección exterior.

En este sentido, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) tiene entre sus objetivos establecer los niveles de calidad del servicio adecuados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos por parte de Aena. La elaboración de dicho documento, así como su seguimiento, corresponde a la DGAC como se establece en la Ley 18/2014. Para llevar a cabo esta tarea en el caso del seguimiento de los estándares de calidad y medioambientales, la DGAC lleva a cabo el seguimiento de los indicadores de calidad de servicio y del desempeño medioambiental de los aeropuertos de la red de Aena.

Otro aspecto a considerar, tanto en este objetivo como en el 4, es la necesaria labor a desarrollar por la DGAC para impulsar la mejora de la intermodalidad del transporte aéreo, con especial énfasis en la conectividad con accesos ferroviarios de todo tipo (AVE, cercanías, metro o tranvía).

AESA, dentro de las competencias que le fija la Ley 18/2014, es el organismo encargado de la supervisión del cumplimiento de los parámetros técnicos que se establecen en el citado documento, como son la calidad o la capacidad, entre otros.

En lo referente a derechos de los pasajeros, desde España se seguirá colaborando en la modificación y adaptación del Reglamento Europeo que regula los mismos, velando por la defensa de los derechos de los pasajeros de una forma equilibrada y teniendo en cuenta las lecciones aprendidas en este ámbito con motivo de la reciente crisis COVID-19.

Objetivo 3: Potenciar la competitividad del sector aéreo español

Para mejorar la competitividad del sector aéreo español, se seguirá potenciando el papel de las negociaciones aéreas bilaterales y la participación de España en las negociaciones multilaterales que se desarrollan en el seno de la Unión Europea, al objeto de concluir acuerdos de transporte aéreo que posibiliten el establecimiento de nuevos enlaces aéreos, o la mejora y consolidación de los enlaces ya existentes. Se prevé también revisar el actual régimen de control y revocación de derechos de tráfico previstos en el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio, para agilizar los procesos de asignación en beneficio del sector. Además, se seguirá dando apoyo al sector para paliar los efectos causados por la crisis sanitaria en el ámbito de actuación de la DGAC.

Por otra parte, desde la DGAC se está impulsando junto con AESA el desarrollo de una normativa que permitirá concretar el marco normativo comunitario en materia de UAS a nuestro contexto nacional.

En este sentido, se está tramitando el nuevo real decreto que regula, entre otros aspectos, la operación y utilización del espacio aéreo por parte de estas aeronaves, actualizando la normativa nacional y desarrollando los nuevos reglamentos comunitarios.

Objetivo 4: Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental

La DGAC, a partir del Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, ha modificado el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, promoviendo la adecuación de la norma sectorial sobre planes directores a lo previsto en la normativa medioambiental y las

previsiones sobre servidumbres aeronáuticas que faciliten la actualización de planes directores, además de comprobar mediante los informes preceptivos la adecuación de propuestas de nuevos aeropuertos a la Planificación del Estado y las directrices nacionales y comunitarias. Adicionalmente, la DGAC continuará ejerciendo su papel de órgano expropiante en materia de infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea.

Asimismo, se promoverán diferentes actualizaciones de decretos de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, asegurando una mayor coordinación con las áreas de afección que se derivan de los planes directores aeroportuarios, con el objetivo de proteger mejor la operativa aeroportuaria, pero al mismo tiempo manteniendo una afección estrictamente necesaria sobre el entorno y el territorio circundante.

Otro aspecto relevante, en una sociedad cada vez más sensibilizada con la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático, es las acciones encaminadas a mejorar la sostenibilidad del sector tanto en una gestión más eficaz contra el ruido como en la reducción la contaminación y emisiones de gases de efecto invernadero. En este sentido, durante el año 2022 se deben tramitar y aprobar los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes aeropuertos en cumplimiento de la normativa europea y nacional y llevar a cabo durante los años 2023 y 2024 los Planes de Acción que recogerán las medidas necesarias para minimizar la afección acústica en el entorno aeroportuario.

A nivel internacional, se trabajará en el desarrollo de una posible directiva para regular los objetivos de mezcla de los biocombustibles en aviación (iniciativa ReFuel EU Aviation) y para su distribución (iniciativa AFIR), y del desarrollo de los mismos a nivel estatal a través de una potencial modificación del Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes, que se realizará para incorporar al marco legislativo nacional la directiva DER II.

Adicionalmente, el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) aprobado para el quinquenio regulado 2022-2026 recoge una serie de indicadores medioambientales al objeto de poder hacer un seguimiento de la gestión y despeño de Aena en este ámbito.

Objetivo 5: Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de navegación aérea, así como la racionalización de inversiones

Conforme a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, es preciso aprobar un nuevo DORA para el periodo regulado 2022-2026, que establece, atendiendo a razones de interés general, entre otras cuestiones el plan de inversión regulada de Aena, para el quinquenio, los estándares de calidad de los aeropuertos, las condiciones de servicio (utilización de

pistas según franjas horarias, horarios operativos, etc.), así como la evolución del ingreso máximo anual por pasajero, que a su vez marca la senda tarifaria.

Desde AESA como autoridad nacional de supervisión encomendada específicamente para ello por la regulación europea en materia de seguimiento y fijación de los objetos correspondientes para la evaluación del rendimiento, y a nivel del regulador por la DGAC, se realizarán las actuaciones necesarias para la consecución de los objetivos del Cielo Único Europeo, en particular, mediante la actualización del Plan Nacional de Evaluación de Rendimiento para el Sistema nacional de Gestión del Tráfico Aéreo para el Tercer Periodo de Referencia que comenzó en el año 2020 con objeto de reducir las demoras y la mejora de la relación coste-eficiencia del sistema de navegación aérea, reducir el impacto medioambiental del tráfico aéreo a través de una mejor utilización del espacio aéreo. Este Plan se elaborará de acuerdo a los objetivos establecidos por la Unión Europea para la Red Europea de Gestión del Tráfico Aéreo revisados, en 2021, para tener en cuenta el impacto que la pandemia COVID ha tenido en la aviación y en el descenso pronunciado del volumen de vuelos en 2020 y 2021.

En cuanto a las actividades de I+D aplicadas a la Navegación Aérea, desde la DGAC, se hará un seguimiento de la evaluación de la normativa europea y se realizará, de forma coordinada con otros actores involucrados, un análisis del impacto que dicha evolución puede tener en el sector español, fomentando su participación en el futuro programa europeo SESAR 3. Entre estas iniciativas poner de manifiesto la necesidad de seguir avanzando en el nuevo paquete normativo SES 2+ prioritario para España. Asimismo, se continuará con las actividades para el despliegue e implantación en el ámbito nacional de la fase de Despliegue de SESAR de forma ordenada y sincronizada con la red europea a través de los Proyectos Comunes, (en la actualidad CP1). Adicionalmente, desde DGAC, se realiza el seguimiento de las acciones que permitan dar cumplimiento al Plan Común de proyectos Operacionales y técnicos del Acuerdo sobre Bloque Funcional de Espacio Aéreo con Portugal (FAB SW) para reforzar la eficiencia de la navegación aérea en este espacio aéreo.

Por otro lado, se impulsará la coordinación civil-militar en materia de espacio aéreo, que se lleva a cabo a través de la Comisión Interministerial entre los ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA) para afrontar con mayores garantías proyectos como el FUA (Uso Flexible del Espacio) o el FRA (rutas de encaminamiento libre), en los que esta coordinación es primordial pues permitirá optimizar el uso del espacio aéreo reduciendo las distancias voladas y optimizando rutas, con el consiguiente ahorro de combustible y tiempo.

En materia de capacidad aeroportuaria, DGAC y AESA ejercerán sus competencias en materia de determinación de capacidad y vigilancia del funcionamiento del coordinador de slots aeroportuarios, respectivamente.

Objetivo 6: Potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España

El Ministerio hace uso de diversas herramientas para garantizar la cohesión territorial y la vertebración del territorio. Entre ellas se encuentran las subvenciones a los residentes en las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y la compensación del déficit de explotación en rutas licitadas en las que hay declaradas Obligaciones de Servicio Público (OSP).

Una actuación muy importante por tanto con este objetivo consistirá en continuar mejorando del sistema actual de gestión de subvenciones y ayudas al transporte aéreo en España. En este sentido, desde este programa 455M, se seguirán reforzando las medidas de control y mejora de la eficiencia de la gestión en materia de subvenciones.

En este mismo ámbito, se seguirá realizando un análisis exhaustivo de la evolución de la conectividad aérea en los mercados no peninsulares, mediante el observatorio de conectividad y precios. Dentro de este análisis es de vital importancia considerar el impacto de la Covid-19 en la demanda de transporte aéreo y asegurar que, pese a la actual disminución de demanda, la conectividad ofrecida por las compañías que operan en estos territorios sigue siendo la adecuada.

Objetivo 7: Reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica

Se reforzará la posición española en los organismos aeronáuticos internacionales, mejorando la eficacia y eficiencia de la participación española en estos organismos. La DGAC ejerce la representación del Estado ante organismos internacionales de aviación civil, contribuyendo como Estado Miembro de distintas organizaciones internacionales, y garantizando una defensa eficaz de los intereses de España en materia de transporte aéreo, navegación aérea y aeropuertos. Para ello valora previamente los intereses en juego y formula las propuestas adecuadas tanto en mecanismos de consulta como a través de la asistencia a reuniones.

España seguirá potenciando su presencia en el seno de las instituciones internacionales, como son el Consejo y la Comisión de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA),

EUROCONTROL, y los numerosos grupos de expertos de estas Organizaciones. La pertenencia de España a estas Organizaciones conlleva el pago de una contribución anual, que, en el caso de la OACI y la CEAC, se realiza desde la DGAC.

Asimismo, se elaborará una ley de actividades espaciales y se creará una agencia, para facilitar el desarrollo de actividades aeroespaciales por operadores privados, tales como lanzamiento y recuperación, operación y control de objetos espaciales, garantizando así la seguridad jurídica de potenciales inversores.

Por último, se pretende impulsar la innovación operativa y tecnológica de nuevas técnicas de Navegación Aérea, para lo que se realizará el seguimiento de la Política nacional para Implantación de la Navegación Basada en Prestaciones (Performance Based Navigation - PBN) en España, basado en sistemas satelitales, GNSS, estableciéndose como prioridad la implantación y uso de procedimientos de aproximación a los aeropuertos tipo APV, es decir con guiado vertical, con prioridad en las cabeceras que no disponen de procedimientos instrumentales de precisión o de no precisión, en línea con lo establecido en la normativa de cielo único europeo, en particular el Reglamento PBN y el de Proyecto Común (CP1). Asimismo, se velará a nivel nacional por el desarrollo de la fase de Despliegue de SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) de forma ordenada de acuerdo con las previsiones contenidas en el Plan Maestro para la Red europea y los Proyectos Comunes que aseguren la coordinación de su implantación en Europa. En el ámbito de los drones, se trabajará en lograr un posicionamiento estratégico en el futuro desarrollo del U-Space, cuyo objetivo principal es la gestión segura, ágil y ordenada de la operación de múltiples drones volando simultáneamente a baja altura y en entornos complejos como el urbano.

Objetivo 8: Reordenar y modernizar el sector público aeronáutico en los ámbitos administrativo y empresarial dependientes del MITMA

En el ámbito de la reordenación del sector público, está prevista la revisión del Real Decreto que aprueba el Estatuto de Aena EPE, actual ENAIRE, y la revisión de la vigente Orden de estructura y funcionamiento de la actual Comisión Interministerial de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La DGAC continuará con sus funciones de planificación, integración territorial de los aeropuertos mediante la coordinación y consulta sobre asuntos que afectan a aeropuertos de interés general, dentro de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, Comisiones de Seguimiento Ambiental, Comisiones Mixtas de Servidumbres acústicas aeronáuticas, etc. de cada una de las comunidades y ciudades autónomas, con objeto de garantizar la

participación de éstas, las administraciones locales y organizaciones empresariales y sociales en la gestión de los aeropuertos de interés general.

Asimismo, continuará con sus funciones en el ámbito de la planificación aeroportuaria, la coordinación de visiones de los actores nacionales en los asuntos internacionales, así como la defensa de la posición nacional en los foros internacionales, en particular la Unión Europea, OACI, CEAC y Eurocontrol.

Por último, dentro de la transformación digital continua por el que vela y es de vital importancia para la DGAC, está previsto para 2023 acometer proyectos al respecto, mejorando las interfaces y los procesos tanto internos como externos. Un ejemplo de ellos es la evolución y modernización del actual sistema SARA, que tiene por objeto mejorar todos los aspectos de la gestión del programa de subvenciones incorporando para ello soluciones innovadoras que la tecnología actual puede proporcionar o el PLINUR para facilitar y reducir la carga de las autoridades con competencias urbanísticas para solicitar los informes sectoriales. La importancia de este proyecto se ha puesto especialmente de relevancia después de que el incremento del porcentaje de subvención al 75% haya incrementado notablemente el importe destinado al programa y, por tanto, aumentado la necesidad de contar con un sistema de control mejorado en todos sus aspectos, o el incremento año tras años del volumen de informes a evacuar por la DGAC en relación a la planificación urbanística.

2.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE AESA

AESA cuenta con presupuesto propio en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, identificado por el Organismo 301, como parte de la sección 17 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por su parte, AESA, en el marco de su plan estratégico, ha establecido una serie de objetivos estratégicos que se dividen en 3 categorías:

- Objetivos Competenciales (OC): relacionados con las funciones estatutarias de AESA recogidas en el RD 184/2008.
- Objetivos PESO (OP): relacionados con el Programa Estatal de Seguridad Operacional.
- Objetivos de Mejora (OM): relacionados con la visión y la cultura organizativa de AESA.

Estos objetivos estratégicos están relacionados con objetivos tácticos, que a su vez cuentan con objetivos operativos. Por último, se llega al nivel de acciones concretas que

conducen al cumplimiento de las metas establecidas sobre los indicadores, y sobre las que se lleva a cabo un seguimiento. A modo resumen:

- **Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo**

Objetivo Táctico 1. Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad operacional (safety) a través del Plan de Inspección

El Plan de Inspección de AESA supone la materialización de uno de los objetivos competenciales más importantes como es la supervisión del sector de la aviación civil en España. Este plan asegura la realización de la supervisión marcada por la normativa nacional e internacional y reporta a la Dirección la ejecución del mismo de manera semestral. El diseño y ejecución plan depende de todas las direcciones operativas de AESA pero el documento que lo recoge y el seguimiento se centralizan en la Coordinación de Evaluación de la Seguridad (CES) de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna (DESATI).

Objetivo Táctico 2. Realizar actividades supervisoras eficaces teniendo en cuenta las áreas de mayor riesgo de seguridad operacional

Es necesario que las actividades de supervisión que realiza la Agencia sean eficaces para asegurar la seguridad operacional. La mejora de la eficacia de dichas actividades implicará una mejora de la seguridad de manera directa, sin la necesidad de incrementar actividades supervisoras que generan un consumo de recursos tanto en AESA como en la industria. Los factores que afectan a la efectividad son diversos y no fácilmente solucionables, pero es firme la intención de la Dirección de mejorar en este aspecto. Por todo lo anterior este Objetivo Táctico aporta directamente tanto al grupo de Objetivos derivados del PESO como al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 3. Aumentar la eficiencia de las inspecciones

La mejora de la eficiencia a la hora de realizar las inspecciones permite optimizar los recursos que la Agencia dedica a esta actividad y, por tanto, disponer de estos para otras actividades que contribuyan a la mejora de la seguridad operacional. Se incluye la especial atención a la supervisión económica de las compañías aéreas por la situación generada por la COVID-19, que en muchos casos les ha supuesto problemas financieros. Se relaciona este Objetivo Táctico con el grupo de Objetivos derivados del PESO y con el grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 4. Mejorar el nivel de seguridad en el ámbito de la aviación general

AESA quiere realizar un esfuerzo decidido en incrementar la seguridad en el ámbito de la aviación general, los trabajos aéreos y los helicópteros. En este ámbito se producen un gran porcentaje de la siniestralidad del sector. Esto se puede deber a varias causas: Por un lado, la reducida dimensión económica de muchos de los administrados dificulta la implementación efectiva de las medidas de seguridad operacional. Por otro lado, la gran atomización del sector dificulta las tareas de inspección efectiva de AESA.

Para una correcta evaluación de los riesgos de seguridad en este ámbito es necesario incrementar el volumen y tipología de datos disponibles en la aviación general y los helicópteros. Sólo de esta forma, AESA podrá enfocar las inspecciones en aquellas áreas y administrados que supongan un mayor riesgo operacional. Dado el gran número de operadores, es fundamental enfocar el esfuerzo inspector, para así mejorar el nivel de seguridad operacional del sector de la aviación general, los trabajos aéreos y los helicópteros.

La labor de divulgación técnica y normativa por parte de AESA es también fundamental en este aspecto. Los administrados son en su mayoría, particulares o compañías pequeñas. Por lo tanto, no tienen personal especializado en estas funciones. Necesitan una información clara y sintética para que pueda ser asimilada por los usuarios y finalmente aplicada.

Este Objetivo Táctico aporta directamente tanto al grupo de Objetivos derivados del PESO como al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 5. Promover la operación segura de las aeronaves no tripuladas

Las aeronaves no tripuladas suponen una revolución dentro del sector aeronáutico. AESA debe estar presente en la regulación del sector para adoptar medidas de seguridad operativa y control de operadores; pero también en el desarrollo de este incipiente nuevo mercado dentro del mundo aeronáutico. AESA desarrollará canales de difusión de información relevante de seguridad para los usuarios del sector de aeronaves no tripuladas. Ante la falta de concreción normativa en un sector en pleno crecimiento y será el foro donde se informará a los usuarios de UAS de las últimas novedades normativas y tendencias del sector.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos derivados del PESO.

Objetivo Táctico 6. Promover la implantación segura y efectiva del concepto U-space

U-SPACE es el gran reto europeo para los drones en materia de espacio aéreo. Se trata por tanto del conjunto de servicios y procedimientos diseñados para proporcionarnos

seguridad y eficiencia en el acceso a las aeronaves. Forma parte del proyecto SESAR a nivel europeo. AESA debe estar presente para decidir en el marco europeo y adoptar sus decisiones. Para ello, es necesario adecuar la cualificación del personal para asumir las nuevas funciones supervisoras del Reglamento U-SPACE y debe establecer procedimientos adecuados para la autorización y supervisión de los nuevos proveedores establecidos en el Reglamento U-SPACE: USSP, CISP, etc.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos derivados del PESO.

Objetivo Táctico 7. Mitigar riesgos asociados a las aeronaves no tripuladas en los entornos de las infraestructuras aeroportuarias (safety & security)

La adopción de esta nueva tecnología UAS también supone retos en cuanto a la seguridad operacional (safety) y la seguridad (security). Estos riesgos además interfieren con la de las aeronaves tripuladas, en especial en materia de espacio aéreo. Por ello, es imprescindible que AESA trabaje coordinadamente con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en materia de incumplimiento normativo relativo a las UAS.

Objetivo Táctico 8. Contribuir a la seguridad operacional (safety) mediante la tramitación de autorizaciones, licencias y permisos

La tramitación de solicitudes, habilitaciones y permisos supone, junto con la inspección, una de las actividades más importantes, en cuanto a aporte a la seguridad operacional y recursos consumidos, de la Agencia. La tramitación de estas verifica la capacitación del solicitante para realizar la actividad correspondiente. La tramitación en plazo no solo facilita la actividad del sector, sino que mejora la seguridad operacional y el reconocimiento de AESA. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos Competenciales.

Objetivo Táctico 9. Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad (security) a través del plan de inspección

De igual manera que para las inspecciones de seguridad operacional, para la supervisión de la seguridad física (security) se plantea y ejecuta un plan de inspección en AESA. Este plan asegura la realización de la supervisión marcada por la normativa nacional e internacional y reporta a la Dirección la ejecución del mismo. Este Objetivo Táctico forma parte de los Objetivos competenciales de AESA.

Objetivo Táctico 10. Contribuir a la seguridad (security) mediante la tramitación adecuada de autorizaciones, licencias y permisos

Este Objetivo Táctico, igual que el OT8, habilita a los solicitantes a realizar determinadas actividades que se relacionan con la seguridad física (security) en los aeropuertos,

instalaciones de navegación aérea e instalaciones de la cadena segura de carga aérea. La tramitación verifica la capacitación del solicitante para realizar la actividad correspondiente. La tramitación en plazo no solo facilita la actividad del sector, sino que mejora la seguridad operacional y reconocimiento de AESA. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos Competenciales.

Objetivo Táctico 11. Implantar el esquema de supervisión de cybersecurity (ámbito AVSEC)

La seguridad (security) ha traspasado los límites de la seguridad física. La informatización de la gran mayoría de sistemas en todos los ámbitos de aviación civil supone un riesgo para la seguridad, que va más allá de los controles físicos. Por tanto, la ciberseguridad supone un reto que resulta cada vez más relevante en el ámbito de la aviación civil. Es un reto complejo dado que los sistemas evolucionan constantemente, dando riesgos de seguridad que varían continuamente. Por tanto, para hacer frente a la ciberseguridad se requiere de un enfoque dinámico y muy especializado. Este se considera un Objetivo Competencial.

Objetivo Táctico 12. Fortalecer en cooperación con FFCCS, la gestión de los riesgos (identificación, análisis y mitigación) en el ámbito de security

En el ámbito de la seguridad física, la coordinación con los Cuerpos y Fuerzas de seguridad del estado es crítica en el ámbito de la aviación civil. Por ello, AESA quiere seguir fortaleciendo la cooperación y la adopción de medidas coordinadas. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 13. Introducir el enfoque integrado (safety-security) en la gestión de riesgos de seguridad

Los ámbitos de la seguridad operacional (safety) y la seguridad (security) están cada vez más interconectados y su línea de separación es cada vez más difusa. En este sentido, una correcta coordinación entre ambas áreas generará una mayor seguridad global de las operaciones y procesos aeronáuticos. Por tanto, para reducir los riesgos de seguridad, es necesario tener en cuenta algunos elementos críticos de la seguridad operacional. Se incluye dentro del grupo de los Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 14. Desarrollar un plan normativo que contribuya a la mejora de la seguridad

Dentro de las competencias de AESA figura la iniciativa normativa reguladora en los ámbitos de la aviación civil atribuidos a su responsabilidad. Para llevar a cabo de manera

ordenada este proceso AESA dispone de un Plan Normativo que recoge las iniciativas en las que participa o lidera y que permite su control y seguimiento. Como se ha comentado, este será un Objetivo Competencial.

Objetivo Táctico 15. Mejorar la calidad normativa en el ámbito de la seguridad operacional y asegurar su implantación estandarizada

El principal mecanismo para garantizar la aplicación de las reglas conducentes a la mejora de la seguridad operacional es la normativa, tanto española como europea. Así, se deben de identificar aquellas áreas de mejora normativa en el campo de la seguridad operacional y optimizar el desarrollo de las propuestas normativas nacionales. En muchos casos, esta optimización pasará por la simplificación de la normativa aplicable siguiendo metodologías de evaluación. Cuanto más sintética y concreta en su aplicación, influirá muy positivamente en la implantación efectiva de esta por los administrados, y por tanto, en una mejora de la seguridad operacional. AESA debe poner un especial esfuerzo en promover y facilitar la implementación estandarizada de la normativa en materia de seguridad operacional. Es decir, que los administrados implementen la normativa igual manera. Esta uniformidad en la implementación adicionalmente simplifica el proceso de verificación del cumplimiento normativo por parte de AESA en los procesos de inspección. Este se considera uno de los Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 16. Tramitar los procedimientos sancionadores correspondientes al ejercicio de las competencias en aviación

Dentro de las competencias de AESA figura la potestad sancionadora en materia de aviación civil.

La tramitación adecuada de estos expedientes implica a diversos departamentos de la Agencia lo que requiere de una adecuada coordinación entre estos. Forma parte de los Objetivos Competenciales.

Objetivo Táctico 17. Fortalecer la mejora continua del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como integrador de la actividad de todos los organismos y proveedores implicados, promoviendo la cultura de seguridad

Tanto OACI, como EASA, como principales organismos internacionales de aviación civil, proponen un enfoque de la seguridad basado en asegurar la implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de seguridad o mecanismos equivalentes tanto en los proveedores de servicios como en las autoridades nacionales. En España esta implantación se realiza mediante el Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Así mismo, es necesario que AESA sea capaz de promover una cultura de seguridad efectiva en todo el sector de la aviación civil. La seguridad operacional debe quedar incrustada en la cultura de las organizaciones para que sea realmente efectiva. El efecto coercitivo de las inspecciones aeronáuticas no puede sustituir la responsabilidad de los administrados por garantizar la seguridad operacional de forma efectiva.

Finalmente, es necesaria la coordinación global de los organismos públicos que están implicados en el Programa de Estatal de Seguridad Operacional (PESO), tanto civiles como militares, para que se apliquen acciones orientadas a la mitigación de los riesgos de seguridad detectados. Una acción conjunta de todos los organismos es necesaria para obtener los objetivos globales para España en materia de aviación civil.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos Competenciales y al grupo de derivados del PESO.

- **Servicio al ciudadano**

Objetivo Táctico 18. Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de derechos de pasajeros a través del plan de inspección

El plan de inspección mencionado en el OT1 incluye las actividades supervisoras para el cumplimiento de la normativa de derechos de los pasajeros. Esta es una de las competencias incluidas en el estatuto de creación de la Agencia y por tanto se incluirá como Objetivo Competencial.

Objetivo Táctico 19. Implantación efectiva del ADR

Para garantizar una correcta protección de los derechos de los usuarios la Ley 3/2020, de 18 de septiembre, de medidas procesales y organizativas para hacer frente al COVID-19 en el ámbito de la Administración de Justicia, publicada el 19 de septiembre en el Boletín Oficial del Estado (BOE) incluye diversas medidas para reforzar la protección de los pasajeros aéreos.

La Ley recientemente publicada modifica la Ley 7/2017, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE y que prevé la acreditación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como entidad de resolución alternativa de litigios en el ámbito de la protección de los usuarios del transporte aéreo en lo que resulten de aplicación los Reglamentos de la Unión Europea.

De esta forma, AESA -una vez desarrollada esta modificación de la Ley mediante Orden Ministerial y sea designada como entidad acreditada- se convertirá en la entidad única para la resolución alternativa de litigios entre los pasajeros y las compañías aéreas sobre la

aplicación de los Reglamentos Europeos en materia de protección de los usuarios del transporte aéreo, garantizando que la resolución de la Agencia sea ejecutiva, de aceptación obligatoria y resultado vinculante para las compañías aéreas.

Mediante la citada Ley 3/2020 también se modificó la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea para poder considerar infracciones de esta ley el incumplimiento de las decisiones emitidas por AESA en este ámbito y así impulsar su cumplimiento.

Con estas modificaciones se establecerá una vía más rápida y con capacidad sancionadora, para la resolución extrajudicial a los conflictos surgidos en aplicación del Reglamento (CE) nº 261/2004 sobre los derechos de los pasajeros de transporte aéreo evitando de esta forma que se derive esta litigiosidad a los tribunales ordinarios de justicia.

La decisión que dicte AESA debe de ser cumplida en el plazo de un mes y tendrá la consideración de título ejecutivo extrajudicial lo que garantizará la inmediata ejecutividad del mismo ante los tribunales mercantiles transcurrido ese plazo.

AESA comenzará a actuar como entidad de resolución alternativa de litigios una vez el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana apruebe la Orden Ministerial y acredite a AESA como tal.

A partir de ahí, cuando compañías y gestores aeroportuarios no atiendan los derechos de los pasajeros de transporte aéreo establecidos en los Reglamentos (CE) nº 261/2004 y 1107/2006, el pasajero después de presentar su reclamación previa y no obtener respuesta satisfactoria en el plazo de un mes, podrá reclamar de forma totalmente gratuita ante la Agencia, siendo la decisión de ésta vinculante para las compañías aéreas.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos Competenciales.

Objetivo Táctico 20. Aumentar la eficiencia de las inspecciones de derechos de los pasajeros

La cantidad de reclamaciones con respecto a la protección de derechos del pasajero se han ido incrementando junto con el crecimiento del número de pasajeros por año. Por ello, es relevante aumentar la eficiencia de las inspecciones, mediante criterios que focalicen los recursos inspectores de forma que se puedan cubrir un mayor número de vuelos inspeccionados.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos Competenciales.

Objetivo Táctico 21. Continuar la promoción de actividades que fomenten la innovación en el sector

AESA realizará una labor divulgativa de los desarrollos de I+D+i promocionando la innovación en el sector aeronáutico, a través de la participación en proyectos de difusión y mediante publicaciones especializadas. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 22. Asegurar la participación en actividades SESAR que suponen introducción de innovación tecnológica

AESA quiere ser un catalizador para la introducción de innovaciones tecnológicas en el sector aeronáutico. En este sentido, quiere participar proactivamente en aquellas actividades, dentro del marco SESAR, que suponga la introducción de innovaciones tecnológicas. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 23. Mejorar la relación digital de la ciudadanía con la Agencia

AESA quiere ser una organización adaptada a las nuevas tecnologías y por tanto quiere adaptar sus procesos para conseguir una relación digital con los ciudadanos y organismos. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

- **Objetivos de gestión**

Objetivo Táctico 24. Mantener y disponer de personal especializado adecuado para atender las necesidades de la aviación civil

AESA dispone de un equipo humano con un alto grado de formación y especialización. Para realizar sus funciones correctamente el equipo humano es formado en áreas específicas de conocimiento que requieren un extenso periodo de formación. En este sentido, AESA necesita un personal estable y comprometido con la organización, para que el conocimiento permanezca en la organización.

Adicionalmente, AESA necesita identificar las necesidades de personal y su correcta carga de trabajo, de acuerdo con la planificación estratégica de actividades de la Agencia. Adecuar esta por los medios posibles dentro de las diferentes modalidades que existen dentro de la Agencia, para cubrir las necesidades de personal.

Adicionalmente, se optimizarán los procesos de cualificación del personal incluyendo la formación, experiencia y conocimientos necesarios para ejercer las funciones encomendadas a AESA con eficacia y eficiencia. Para ello, se identificarán las competencias necesarias para cada grupo profesional, dependiendo de sus funciones y responsabilidades y adecuar la formación de estos para que puedan desarrollar sus funciones de una forma eficaz. El proceso de cualificación y de formación continua es crítico para tener un equipo humano capacitado para ejercer sus actividades de forma efectiva.

Para mantener el alto nivel técnico de nuestro personal es necesario reforzar la formación continua, tanto desde el punto de vista del mantenimiento y actualización de conocimientos, como en procesos de adquisición de experiencia práctica en labores inspectoras. Nuestras personas acumulan ese conocimiento teórico y práctico, por lo que es necesario reducir la rotación del personal.

Objetivo Táctico 25. Desarrollo de las capacidades informáticas de AESA y de su personal
AESA requiere una autonomía tecnológica que le permita adaptarse rápidamente a las necesidades operativas de la Agencia buscando un mayor nivel de eficiencia.

Para aumentar la eficacia y eficiencia de la actuación administrativa, se pretende reforzar e impulsar la digitalización y prestación de servicios TIC. Para ello, hay que hacer un decidido esfuerzo por reforzar las competencias digitales de los empleados públicos de AESA. La implantación de la administración electrónica supone un cambio cultural que debe ser asumido por el equipo de personas que forman AESA, mediante proceso de formación en competencias digitales, para vencer la resistencia organizativa al cambio. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 26. Mejorar la eficiencia de los procesos de AESA

AESA busca la excelencia organizativa, a través de la mejora continua de sus procesos. Quiere ser una organización que aprende y para ello mide la eficiencia de cada uno de estos.

Otra forma de mejorar la eficiencia es mediante la estandarización transversal de los procesos, especialmente los relativos a la actividad inspectora. La normalización de estos procesos produce grandes economías de escala dentro de la organización y la posibilidad de realizar mediciones comparables de la eficiencia de estos en tiempos, cantidades y recursos utilizados. En algunos casos, se podrán fijar «cartas de servicio», que son compromisos con los administrados en la gestión del cumplimiento de trámites administrativos. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

Objetivo Táctico 27. Asegurar la adecuada financiación de AESA, optimizando gastos

AESA es una Agencia Estatal, por lo tanto, debe cubrir sus costes a partir de los ingresos que genera por las tasas y precios públicos. En este sentido, la estabilidad presupuestaria irá dirigida tanto a un incremento de los ingresos, como a una contención del gasto presupuestario.

Para ello, es necesario mejorar la planificación económica realizando previsiones de ingresos y gastos presupuestarios para tratar de anticipar las previsiones económicas y valorar la consecución del objetivo de equilibrio presupuestario.

AESA también estudiará medidas conducentes a la optimización de la ejecución de gastos. En un entorno, como el actual, en el que el número de pasajeros es incierto, es necesario un ajuste presupuestario y una estimación eficiente de la ejecución del gasto necesario para llevar a cabo las competencias de AESA.

Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

- **Objetivos de cooperación con otros organismos e instituciones**

Objetivo Táctico 28. Asegurar la participación continua en los principales grupos de trabajo a nivel nacional e internacional en materia de seguridad aérea y protección al usuario

AESA quiere ser un referente en el sector, tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

Para ello es necesario que incremente su influencia en los foros y grupos nacionales e internacionales más relevantes. La asistencia y participación activa en estos foros permite a AESA conocer las últimas tendencias del sector aeronáutico e influir en el futuro de la aviación civil. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos competenciales.

Objetivo Táctico 29. Mejorar el posicionamiento como referente en materia de colaboración y cooperación internacional en aviación civil

Otra forma en la que AESA pretende mejorar su posicionamiento internacional es a través de los programas de cooperación internacional. Estos son acuerdos de colaboración en los que AESA se posiciona como un referente internacional y es capaz de cooperar decididamente por el desarrollo de la aviación civil. Este Objetivo Táctico aporta directamente al grupo de Objetivos de Mejora.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

Corresponde a la DGAC y a AESA el desarrollo y ejecución del programa presupuestario 455M, en los términos contemplados en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del MITMA y Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la citada Agencia.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

Para un adecuado seguimiento, a continuación, se exponen la realización de objetivos e indicadores que se refieren a las tareas que actualmente se están realizando, tanto lo ejecutado en 2021 y lo previsto para 2022, tanto para la DGAC como para AESA.

4.1. OBJETIVOS - INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE LA DGAC

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

OBJETIVO
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo
1.1. Coordinación del sistema universal de vigilancia de la seguridad operacional de OACI

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Actividades de revisión en materia de USOAP (nº)	25	24	25	25	25
— Actividades de revisión de las Listas de Verificación del Cumplimiento (nº)	22	22	22	22	22

OBJETIVO
1. Mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo 1.2. Coordinación Civil Militar en la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual CIDETMA)

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
Gestión de la Secretaría CIDETMA:					
— Plenos (nº)	2	3	2	3	2
— Ponencias (nº)	24	24	24	24	24
— Aprobaciones urgentes (nº)	25	28	25	20	25

OBJETIVO
2. Potenciar la competitividad del sector aéreo español. Negociación de convenios y asignación de los derechos de tráfico

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Rondas de negociación (nº)	11	10	11	10	11

OBJETIVO
3. Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario. Seguimiento en materia de asignación de franjas horarias (Slots)

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Informes sobre capacidad aeroportuaria (nº)	2	2	2	2	2
— Análisis sobre sistemas internacionales de coordinación de franjas horarias (nº)	1	2	1	1	1
— Análisis y previsiones de programación (nº)	12	12	10	12	12
— Preparación de Comités de Coordinación (nº)	1	2	1	2	2
— Análisis de estudios de capacidad para la determinación de parámetros por temporada (nº)	2	2	2	2	2

OBJETIVO
4. Equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental Evaluación de informes de planeamiento urbanístico y ordenación territorial para proteger los Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados — Actuaciones de integración territorial en aeropuertos (nº)	700	835	700	950	700

4.2. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO DE AESA

En este momento AESA se encuentra inmersa en un proceso de transición que se ha materializado en un nuevo plan estratégico (MEP) donde se recogen los objetivos a alcanzar en el periodo 2021-2023.

El nuevo Plan Estratégico define un nuevo marco de objetivos e indicadores. Dado que no hay una continuidad con lo previo, se proporcionan los datos correspondientes en las tablas a continuación:

Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo				
		Descripción	Indicador	Meta
Safety				
OT 1		Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad operacional (safety) a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 2		Realizar actividades supervisoras eficaces teniendo en cuenta las áreas de mayor riesgo de seguridad operacional.		
	OO 2.1	Focalizar las inspecciones en las áreas de mayor riesgo de seguridad operacional.	% de informes de perfil de riesgo con información de contribución del proveedor a las áreas prioritarias	Meta 2022: Incorporar la contribución de los proveedores a las áreas prioritarias en informes de perfil de riesgo TAC. Meta 2023: Incorporar la contribución de los proveedores a las áreas prioritarias en los informes de perfil de riesgo en el ámbito ADRM y NA. Meta 2023: Implementar relación entre inspecciones y áreas de riesgo.
OT 3		Aumentar la eficiencia de las inspecciones		
	OO 3.1	Disminuir los plazos de tramitación de los expedientes administrativos de inspección.	% de procesos de inspección que disminuyen el Tiempo de inspección (Desde inicio hasta el Acta)	Meta 2022: Determinar situación inicial. Meta 2023: 20 %. del total de procesos de inspección que han disminuido plazos
	OO 3.2	Incorporar a la supervisión económica de las compañías aéreas un modelo de riesgo, prestando especial atención a la situación generada por la COVID-19.	% de organizaciones con los nuevos requisitos de supervisión implementad	Meta 2022: 80% Meta 2023: 100%
OT 4		Mejorar el nivel de seguridad en el ámbito de la aviación general y los helicópteros		
	OO 4.1	Incrementar el volumen y tipología de datos disponibles para evaluar los riesgos de seguridad en la aviación general y los helicópteros.	Nº de datos disponibles para aviación general y helicópteros	2022-2023: incremento anual del número de datos disponibles para los indicadores definidos
	OO 4.2	Poner a disposición del sector de aviación general y helicópteros documentación técnica y divulgativa relacionada con la seguridad operacional.	Nº de materiales de documentación técnica y herramienta de divulgación disponibles.	2022: 15% de información publicada de OPS sea de helicópteros, 2023 mantener; 2022 2023: En aviación general y helicópteros al menos un evento al año o una publicación anual

Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo				
		Descripción	Indicador	Meta
OT 5		Promover la operación segura de aeronaves no tripuladas.	Número de jornadas de difusión realizadas anualmente	2021: 20 jornadas 2022: 21 jornadas 2023: 22 jornadas
	O 5.1	Desarrollar canales de difusión de información relevante de seguridad para los usuarios del sector de aeronaves no tripuladas.	Indicador: Número de acciones para fomentar la coordinación y cooperación.	Meta 2021-2023; Al menos una al año
OT 6		Promover la implantación segura y efectiva del concepto U-SPACE		
	OO 6.1	Adecuar la cualificación del personal para asumir las nuevas funciones supervisoras del Reglamento U-SPACE	DSANA % de inspectores cualificados de acuerdo al reglamento U-SPACE	DSANA Meta 2022: identificación, modificación y definición de los perfiles de cualificación afectados por U-Space. Definición de número necesario de inspectores cualificados. Meta 2022: 50% Meta 2023: 100%
	OO 6.2	Establecer procedimientos adecuados para la autorización y supervisión de los nuevos proveedores establecidos en el Reglamento U-SPACE: USSP, CISP, etc.	DSANA Nivel de adecuación de los procedimientos internos DSANA para abarcar la supervisión U-space	DSANA Meta 2022: Adecuación de los procedimientos de supervisión inicial y autorización Meta 2023: Adecuación de los procedimientos de supervisión continuada
OT 7		Mitigar riesgos asociados a las aeronaves no tripuladas en los entornos de las infraestructuras aeroportuarias. (safety & security)		
	OO 7.1	Incrementar coordinación entre las distintas FFCCS y AENA en los CLS de aeropuertos respecto a los procedimientos de mitigación de la amenaza dron	% aeropuertos con procedimientos antidron aprobados en el CLS que han entrado en vigor.	DSACPU Meta 2021: 75% Meta 2022: 100%
OT 8		Contribuir a la seguridad operacional (safety) mediante la tramitación de autorizaciones, licencias y permisos	% de procesos de autorizaciones, permisos, etc. con reducción de plazos	Meta 2023: 15 %. Disminución de plazos en procesos
Security				
OT 9		Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de seguridad (security) a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 10		Contribuir a la seguridad (security) mediante la tramitación adecuada de autorizaciones, licencias y permisos	% de procesos de autorizaciones, licencias, etc con reducción de plazos	Meta 2023: 15 %. Disminución de plazos en procesos

Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo				
		Descripción	Indicador	Meta
OT 11		Implantar el esquema de supervisión de cybersecurity (ámbito AVSEC)	% sector cubierto dentro del plan de supervisión de ciberseguridad a operadores, aeropuertos, ANSPs y entidades de carga a establecer para el periodo 2022 - 2024	Meta 2022: 25% Plan total ejecutado Meta 2023: 50% ejecutado
OT 12		Fortalecer, en cooperación con FF.CC. S.E. , la gestión de los riesgos (identificación, análisis y mitigación) en el ámbito de security.	Incrementar la proporción de iniciativas normativas AVSEC y evaluación de la amenaza realizadas en cooperación con Interior y unidades de inteligencia (reflejado en actas del CNS)	Meta 2021 - 2023: al menos 5 puntos de incremento anual en la proporción de las iniciativas realizadas en cooperación
OT 13		Introducir el enfoque integrado (safety-security) en la gestión de riesgos de seguridad.	% de sucesos con afección safety-security que han sido analizados de manera conjunta.	Meta 2022-2023: Incrementar el % anualmente.
Iniciativa normativa				
OT 14		Desarrollar un Plan Normativo que contribuya a la mejora de la seguridad	% de ejecución	100%
OT 15		Mejorar la calidad normativa en el ámbito de la seguridad operacional y asegurar su implantación estandarizada .		
	OO 15	Promover y facilitar la implementación estandarizada de la normativa en materia de seguridad operacional	Acciones destinadas a facilitar la implementación estandarizada de la normativa (publicación de material de apoyo interno y externo/sesiones con el sector)	Meta 2022-2023: Cada implementación de nueva normativa tiene, al menos, una acción de implementación.
	OO 15	Optimizar el desarrollo de las propuestas normativas nacionales promovidas por AESA que se hayan determinado necesarias para la mejora de la seguridad operacional.	% de proyectos con evaluación preliminar de necesidad de aquellas propuestas normativas	Meta 2022-2023: 100% de las normas nuevas.
Potestad sancionadora				
OT 16		Tramitar los procedimientos sancionadores correspondientes al ejercicio de las competencias en aviación	% de expedientes sancionadores tramitados en plazo	Meta 2022-2023: 100% de los procedimientos tramitados en plazo

Ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo				
		Descripción	Indicador	Meta
		Gestión de Riesgos		
OT 17		Fortalecer la mejora continua del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) como integrador de la actividad de todos los organismos y proveedores implicados, promoviendo la cultura de seguridad		
	OO 17	Asegurar la implantación real y efectiva de los sistemas de gestión de seguridad.	Nº de proveedores cuyo sistema de gestión o mecanismo equivalente hace referencia explícita a los objetivos y áreas prioritarias del PESO. % de proveedores a los que se ha evaluado el grado de madurez del sistema de gestión.	Meta 2022: Disponer de metodología para valorar el grado de madurez de los sistemas de gestión. Meta 2023: % de AOC, proveedores ATS, Gestores Aeroportuarios evaluados superior al 25%. Meta 2022-2023: Incremento en el nº de proveedores con referencia explícita a los objetivos y áreas prioritarias del PESO.
	OO 17.2	Promover una cultura de seguridad efectiva en todo el sector de la aviación civil.	Nº de proveedores que han implantado encuestas de valoración de la cultura de seguridad.	Meta 2022-2023: Incremento en el nº de proveedores que implantan encuestas.
	OO 17.3	Facilitar la coordinación de los organismos públicos del PESO, tanto civiles como militares.	Nº de reuniones de coordinación del PESO a las que asisten todos los organismos vinculados. Nº de reuniones de coordinación del PESO en las que se coordinan medidas de mitigación.	Meta 2022-2023: Al menos 3 reuniones anuales de coordinación con todos los organismos presentes. Meta 2022-2023: Al menos 2 reuniones anuales en las que se coordinan medidas de mitigación.

Servicio al ciudadano				
		Descripción	Indicador	Meta
		Derechos de los pasajeros		
OT 18		Desarrollar el control del cumplimiento con la normativa de derechos de pasajeros a través del Plan de Inspección	% de ejecución	100%
OT 19		Implantación efectiva del ADR	% de avance de aplicación ADR	Meta 2022: 100% (Aplicación ADR disponible)
OT 20		Aumentar la eficiencia de las inspecciones de derechos de los pasajeros.	Número de vuelos cubiertos por las inspecciones del período en curso (indicador de proceso I-DAU-S2DP-01-03)	Meta 2021: Establecer referencia Meta 2022- 2023: Incremento anual del indicador

Servicio al ciudadano				
		Descripción	Indicador	Meta
Innovación				
OT 21		Promoción de actividades que fomenten la innovación en el sector		
			nº de publicación de dossiers	1 al año
			nº de proyectos en los que participa AESA	1 al año
OT 22		Participación en actividades SESAR que suponen introducción de innovación tecnológica	nº de participaciones	3 al año
Información y digitalización				
OT 23		Mejorar la relación digital de la ciudadanía con la Agencia.	nº de nuevos elementos de comunicación con el ciudadano. % reducción de consulta directas por desconocimiento del ciudadano al CAU	Meta 2023: Finalización completa de la implantación de cada uno de los nuevos elementos de comunicación: (Sede Electrónica, Carpeta Ciudadana, Oficinas en materia de registro) Meta 2021: Medición de numero de referencia Meta 2022: Reducir 10% Meta 2023: Reducir 20%

Objetivos de gestión				
		Descripción	Indicador	Meta
Excelencia en la gestión				
OT 24		Disponer de personal especializado adecuado para atender las necesidades de la aviación civil.		
	OO 24.	Disminuir la dependencia de personal externo en las actividades de AESA.	Ratio Personal funcionario vs externo	Meta 2023: 55% personal funcionario; 45% personal externo.
	OO 24.	Optimizar los procesos de cualificación del personal incluyendo la formación, experiencia y conocimientos necesarios para ejercer las funciones encomendadas a AESA con eficacia y eficiencia.	Nº de personas que no asisten a acciones de formación/cualificación obligatorias.	Meta 2021: Inferior al 15%. Meta 2022: Inferior al 10%. Meta 2023: Inferior al 5%.
	OO 24.	Mantener un nivel adecuado de conocimientos y experiencia, disminuyendo la rotación de personal .	TS Y2Y %Change: [ENTRADAS - SALIDAS PERSONAL / Nº PERSONAL INICIO AÑO] TS Turn-over rate: [SALIDAS / Nº PERSONAL INICIO AÑO]	Metas anuales: %Y2Y: superior al 5% anual. Tor: disminución 20% rate del año anterior.

Objetivos de gestión				
		Descripción	Indicador	Meta
OT 25		Desarrollo de las capacidades informáticas de AESA y de su personal		
	OO 25.	Reforzar las competencias digitales de los empleados públicos de AESA para mejorar el servicio prestado a los ciudadanos.	nº cursos de formación en competencias digitales en el plan de formación % de personal que ha recibido curso en competencias digitales	Meta 2021-2023: Crear un curso por año Meta 2021: Medición de % del personal que realiza este tipo de cursos Meta 2022-2023: Incremento del 20% del personal que asiste a este tipo de cursos cada año.
	OO 25.	Impulsar la digitalización y prestación de servicios TIC para aumentar la eficacia y la eficiencia de la actuación administrativa	% aplicaciones dependientes de tecnologías obsoletas sustituidas % reducción número de aplicaciones de tramitación	Meta 2022: 20% Meta 2023: 40% Meta 2022: 10% Meta 2023: 20%
OT 26		Mejorar de la eficiencia de los procesos de AESA.		
	OO 26.	Mejorar en la estandarización transversal.	% de procesos de inspección que utilizan el Procedimiento Estandarizado de Inspección	Meta 2022: Aprobar procedimiento estandarizado para inspecciones. Meta 2023: Al menos el 50%.
OT 27		Asegurar la adecuada financiación de AESA, optimizando los gastos.	Ingresos por tasa / gastos presupuestarios	Metas: 100% (2022 en adelante)
	OO 27.1	Mejora en la planificación económica	Grado de cumplimiento del plan de contratación y de encargos	Meta 2021: >70% Meta 2022-2023: >80%
	OO 27.2	Cumplir el presupuesto anual mediante la optimización de la ejecución de gastos.	% de ejecución del presupuesto de gastos	Metas 2021: >85%. Metas 2022-2023: >90%.

Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones				
		Descripción	Indicador	Meta
Posicionamiento nacional e internacional				
OT 28		Asegurar la participación continua en los principales grupos de trabajo a nivel nacional e internacional en materia de seguridad aérea y protección al usuario.	Nº de grupos de trabajo en los que se participa	2021: Determinar grupos principales 2022 - 23: Mantener nivel de participación

Objetivos de cooperación con otros Organismos e instituciones				
		Descripción	Indicador	Meta
OT 29		Comenzar a posicionarse como referente en materia de colaboración y cooperación internacional en aviación civil		
	OO 29.1	Potenciar la colaboración con EASA en el marco del Partnership Agreement	HP (Horas Productivas) dedicadas a actividades relacionadas.	2022-2023: Mantener HP definidas como necesarias