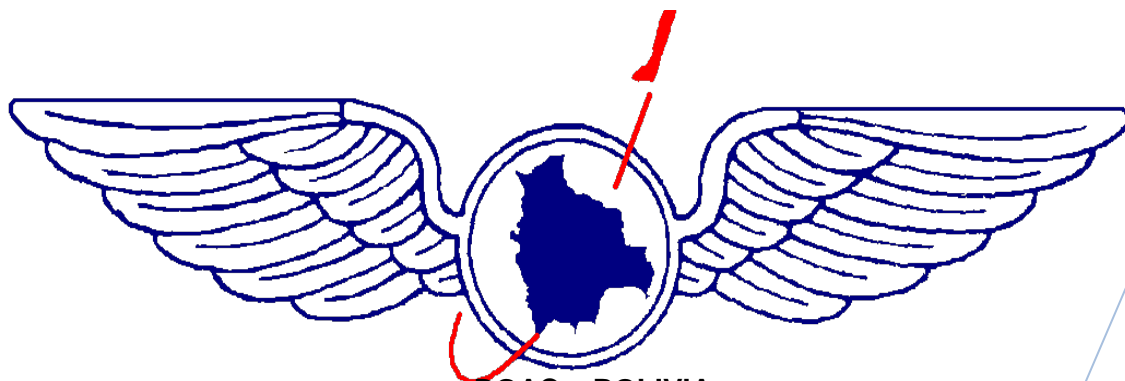


PLAN ESTRATÉGICO AMBIENTAL (PEAM)

2014 - 2018



DGAC – BOLIVIA

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

AUTORIDAD AERONÁUTICA



Ing. Ana Gabriela Gutierrez Vaca

CONTENIDO

PRESENTACIÓN	1
INTRODUCCIÓN	2
1. BASE CONCEPTUAL	3
2. BASE LEGAL	4
3.1. LEGISLACIÓN NACIONAL	5
3.1.1.CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	5
3.1.2.AGENDA PATRIÓTICA DEL BICENTENARIO 2025	6
3.1.3.LEY GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE (LEY 1333)	7
3.1.5.REGLAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL	7
3.2. RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 38º PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI (MONTREAL, 24/10/2013 - 4/11/2013)	13
3.2.1.A 38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local:	13
3.2.2.A 38-18 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del Medio Ambiente – Cambio climático:	14
4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	14
4.1. Análisis de mandato Institucional	17
4.2. Análisis de actores	23
4.3. PROCESO DE DIAGNOSTICO EXTERNO	24
4.3.1.Identificación de variables	24
4.3.2.Identificación de las variables externas claves	25
4.3.3.Identificación de amenazas y oportunidades	26
4.4. PROCESO DE DIAGNOSTICO INTERNO	27
4.4.1.Organización y procesos requeridos	27
4.4.2.Identificación de fortalezas y debilidades	27
5. MATRIZ DE ANÁLISIS FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas)	29
6. PERSPECTIVAS DE MEDIANO Y LARGO PLAZO	30
6.1. Visión y Misión de la DGAC	30
6.1.1.Visión	30
6.1.2.Misión	30

6.1.3. Directrices del Plan Estratégico Ambiental	30
6.1.4. Política Ambiental de la DGAC	31
7. PROGRAMACIÓN	31
7.1. Objetivos Estratégicos Generales y Específicos	31
7.2. PROGRAMACIÓN: ACCIONES E INDICADORES DE MEDICIONES DEL DESEMPEÑO	33

PRESENTACIÓN

Las iniciativas en nuestro País, procedentes del Gobierno Nacional, empresas, organizaciones nacionales e internacionales además de instituciones públicas y privadas han ido creciendo, y abriendo un proceso de protección del medio ambiente bajo el trasfondo de la sostenibilidad como un objetivo ineludible para el futuro de la sociedad.

La planificación estratégica es una herramienta fundamental de la administración de las instituciones que permite elevar su eficiencia. Su elaboración contempla el desarrollo de un taller participativo para la validación de Diagnóstico Ambiental Estratégico, tomando en cuenta la realidad interna y externa de la institución, el marco global en que se desenvuelve, así como las políticas nacionales sectoriales.

Con el fin de establecer un enfoque estratégico en materia ambiental, basados en los principios fundamentales de: “Soberanía ambiental con desarrollo integral, respetando los derechos de la madre tierra” e “integración complementaria de los pueblos con soberanía”, el cumplimiento de su mandato institucional y los acuerdos internacionales suscritos en lo referente a protección del medio ambiente, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de su Máxima Autoridad Ejecutiva aprobó la elaboración del Plan Estratégico Ambiental de la DGAC en el marco de sus competencias, obligaciones y atribuciones.

Con este Plan, contribuir a la consolidación de valores democráticos de respeto, convivencia y participación ciudadana, en la relación del desarrollo del sector aeronáutico civil nacional y la Protección del Medio Ambiente y propender por un desarrollo sostenible en beneficio de las generaciones presentes y futuras a través de la minimización de impactos negativos al medio ambiente.

Se quiere además, facilitar la comprensión del ambiente en su complejidad, ofreciendo los medios para la construcción del conocimiento ambiental, basados en la investigación permanente del entorno, el análisis y la evaluación de los problemas ambientales, y la identificación de sus posibles soluciones, así como el trabajo coordinado y cooperación entre los actores involucrados en la Aeronáutica Civil Nacional e Internacional.

El presente plan contiene el análisis situacional, conformado por el análisis de mandatos de la institución, el análisis de actores, el diagnóstico externo e interno (análisis FODA). Así también, contiene el marco estratégico institucional, conformado por la misión, visión, política ambiental, objetivos estratégicos generales y específicos, y la matriz de Programación (acciones e indicadores de medición del desempeño).

INTRODUCCIÓN

EL Plan Estratégico Ambiental de la DGAC, se ha elaborado sobre la base de la aplicación de la metodología de Planificación Estratégica y considerando principalmente la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 del Estado Plurinacional de Bolivia.

El presente documento, inicia con el planteamiento del enfoque conceptual y normativo, para dar a conocer el perfil del mismo y su pertinencia respecto al marco normativo vigente en nuestro país.

Posteriormente, se expone el Diagnostico Estratégico, que resulta de la toma de datos a través de visitas in situ a algunos de los más importantes aeropuertos del País y sus respectivas Jefaturas Regionales y como producto del análisis externo, se identifican oportunidades y amenazas, determinando variables externas claves. Así mismo se efectúa el diagnóstico de la situación actual en lo referente al tema ambiental dentro de la DGAC, para identificar las fortalezas y debilidades e identificar las variables internas.

Una planificación estratégica bien ejecutada requiere del compromiso y recursos de la gerencia de la organización. Por esta razón es necesario que la gerencia discuta y articule sus expectativas del proceso de planificación antes de iniciarlo.

Una vez se conto con los resultados del Diagnóstico Ambiental Estratégico, se realiza un taller para la validación del mismo y la definición de lineamientos de Política Ambiental, a través de la participación de directores de cada área funcional de la DGAC.

En base a lo anterior, se determinan las perspectivas de mediano y largo plazo y Política Ambiental de la DGAC.

En el marco de un País cada vez más respetuoso de los derechos de la madre tierra y comprometido con el “vivir bien”, la DGAC se halla interesada en contribuir a las metas establecidas en el pilar 10 de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 “Integración Complementaria de los Pueblos con Soberanía”. Por lo cual, se identifican los problemas referentes a la actuación de la DGAC y su rol en la contribución al Desarrollo Sostenible del País.

Los objetivos estratégicos tanto generales como específicos se logran con la ejecución de acciones permanentes y temporales que se programen en el horizonte del Plan. Estos aspectos, están contenidos en la programación multianual.

El Plan, presenta por ultimo la programación de Actividades y Proyectos a ejecutarse en el horizonte temporal del Plan, estableciendo indicadores de medición del

desempeño para cada actividad y estimándose marcos presupuestales para el cumplimiento de los objetivos.

Finalmente se identifican los proyectos priorizados con un cronograma de ejecución a fin de que se tenga en cuenta para su formulación, financiamiento y ejecución. Se presenta la programación de las acciones e indicadores de medición del desempeño.

1. BASE CONCEPTUAL

De continuar las tendencias económicas, sociales, ampliadas con la globalización, el daño en la capa de ozono, el calentamiento global y un acelerado deterioro ambiental expresado en múltiples formas con serios efectos en la calidad ambiental y en la salud humana, es probable la configuración de una emergencia planetaria, que en lo inmediato no se habrá de resolver con propuestas o visiones catastróficas, sino con múltiples acciones de uso sostenible responsable con los ecosistemas y recursos, de elevación de la conciencia ambiental y de implantación de una cultura de prevención y sostenibilidad, para conseguir una mejor calidad de vida.

La solución a estos problemas solo puede abordarse desde el marco amplio que nos ofrecen los Planes Estratégicos, que son la manera más efectiva de orientar los esfuerzos encaminados a un fin supremo (Protección del Medio Ambiente), constituyéndose así en una herramienta importante para el Desarrollo Sostenible dentro de la Aeronáutica Civil, en nuestro país, como estado miembro de la OACI, que se compromete a través de la Resolución A38-17 a mantener la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a la aplicación de medidas amplias que incluyan los avances tecnológicos, procedimientos de gestión de tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado, y no dejar esta iniciativa a otras organizaciones.

En este sentido y comprometidos con su Mandato Institucional, la DGAC a través de su Máxima Autoridad Ejecutiva conjuntamente la Dirección de Seguridad Operacional, tomaron la decisión oportuna de llevar a adelante el proceso de elaboración del Plan Estratégico Ambiental, tras la propuesta realizada por su especialista ambiental.

La Planificación Estratégica, es una herramienta fundamental en la administración de las instituciones, que permite elevar su eficiencia. Su elaboración es eminentemente participativa, toma en cuenta la realidad interna y externa de la institución, el marco global en que se desenvuelve, así como las políticas nacionales sectoriales.

Dentro de las características distintivas de la planificación estratégica encontramos:

- tendencia a la acción,
- énfasis en el pensamiento estratégico más que en un documento de planificación,
- anticipación de eventos futuros y su impacto posible en las operaciones fundamentales de la organización,
- enfoque en identificar que es lo esencial para el éxito de la organización y destinar los recursos hacia esos esfuerzos,
- un ejercicio de planificación estratégica bien ejecutado promueve un mejor entendimiento de la organización, de la dirección que debe seguir y de su propósito. Cada individuo puede ver como sus acciones contribuyen a esa Misión. La claridad en su propósito realza la habilidad de la organización para reconocer y concentrarse en aquellas actividades o acciones que son fundamentales,
- asimismo, es el marco de referencia para asignar recursos del presupuesto a las actividades prioritarias.

Por otra parte, se hace necesario comprender el concepto de **Desarrollo Sostenible**, que adquiere mayor relevancia a partir de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1992), que introduce un cambio en la forma de relación del hombre con la naturaleza, y requiere nuevos planteamientos técnicos, políticos, económicos y sociales en todas sus actividades.

De manera complementaria y no menos importante, debemos comprender que como Estado miembro de la OACI, estamos consientes que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos. Absteniéndose los estados de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

2. BASE LEGAL

En el escenario político e institucional actual, se han dado un conjunto de acontecimientos trascendentales en el país y en el mundo, expresados en un cuerpo normativo relativo a la Protección del Medio Ambiente: Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, Ley General del Medio Ambiente, Reglamento General de Gestión Ambiental, Reglamento de

Prevención y Control Ambiental, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana sobre Protección del Medio Ambiente (RAB 36), Ley General de Transporte (Ley 165), Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley 2902), Decreto Supremo 28478 (Marco Institucional) y Asambleas Internacionales.

3.1. LEGISLACIÓN NACIONAL

3.1.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Entre otros, señala:

Art. 33.- Las personas tienen derecho a un medio ambiente saludable, protegido y equilibrado. El ejercicio de este derecho debe permitir a los individuos y colectividades de las presentes y futuras generaciones, además de otros seres vivos, desarrollarse de manera normal y permanente.

Art. 34.- Cualquier persona, a título individual o en representación de una colectividad, está facultada para ejercitar las acciones legales en defensa del derecho al medio ambiente, sin perjuicio de la obligación de las instituciones públicas de actuar de oficio frente a los atentados contra el medio ambiente.

Art. 342.- Es deber del Estado y de la población conservar, proteger y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales y la biodiversidad, así como mantener el equilibrio del medio ambiente.

Art. 343.- La población tiene derecho a la participación en la gestión ambiental, a ser consultado e informado previamente sobre decisiones que pudieran afectar a la calidad del medio ambiente.

Art. 345.- Las políticas de gestión ambiental se basarán en: **1.** La planificación y gestión participativas, con control social. **2.** La aplicación de los sistemas de evaluación de impacto ambiental y el control de calidad ambiental, sin excepción y de manera transversal a toda actividad de producción de bienes y servicios que use, transforme o afecte a los recursos naturales y al medio ambiente. **3.** La responsabilidad por ejecución de toda actividad que produzca daños medioambientales y su sanción civil, penal y administrativa por incumplimiento de las normas de protección del medio ambiente.

Art. 347.- I. El Estado y la sociedad promoverán la mitigación de los efectos nocivos al medio ambiente, y de los pasivos ambientales que afectan al país. Se declara la responsabilidad por los daños ambientales históricos y la imprescriptibilidad de los

delitos ambientales. II. Quienes realicen actividades de impacto sobre el medio ambiente deberán, en todas las etapas de la producción, evitar, minimizar, mitigar, remediar, reparar y resarcir los daños que se ocasionen al medio ambiente y a la salud de las personas, y establecerán las medidas de seguridad necesarias para neutralizar los efectos posibles de los pasivos ambientales.

3.1.2. AGENDA PATRIÓTICA DEL BICENTENARIO 2025

En esta agenda se plantean 13 pilares de la Bolivia Digna y Soberana, de los cuales destacan para el PEAM:

Pilar 9: SOBERANÍA AMBIENTAL CON DESARROLLO INTEGRAL, RESPETANDO LOS DERECHOS DE LA MADRE TIERRA: Plantea que Bolivia tendrá que haber logrado al año 2025 construir un proceso internacional alternativo basado en el reconocimiento y respeto de los derechos de la Madre Tierra, la acción colectiva de los pueblos en la conservación y uso sustentable de la naturaleza y de los enfoques que no están basados en los mercados. Para ello, fija entre otras, las siguientes metas:

- Bolivia ha avanzado en el ámbito internacional en el reconocimiento universal de los Derechos de la Madre Tierra en la legislación, tratados y acuerdos internacionales.
- El Estado Plurinacional de Bolivia promueve y desarrolla acciones eficaces para que en Bolivia se respire aire puro, no existan ríos contaminados y basurales, y para que todas las ciudades desarrollen condiciones para el tratamiento de sus residuos líquidos y sólidos.

Pilar 10: INTEGRACIÓN COMPLEMENTARIA DE LOS PUEBLOS CON SOBERANÍA: Señala: tenemos que construir y fortalecer nuestros acuerdos de integración entre los pueblos y comunidades, entre los Estados y gobiernos, en un marco de apoyo, colaboración y solidaridad. Para lo cual plantea, entre otras, las siguientes metas:

- Bolivia ha logrado en unidad con los países en desarrollo construir acuerdos internacionales para resolver la crisis climática reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero con el liderazgo de los países desarrollados en el marco de la responsabilidad común pero diferenciada, estableciendo mecanismos de pago de la deuda climática, construyendo economías bajas en carbono en el marco de la equidad, el derecho al desarrollo y los derechos de la madre tierra.

- Bolivia ha promovido y logrado la aprobación de instrumentos internacionales que reconocen los derechos de la madre tierra para que los seres humanos empecemos a vivir en armonía y equilibrio con la naturaleza.

3.1.3. LEY GENERAL DEL MEDIO AMBIENTE (LEY 1333)

Art. 1º.- La presente Ley tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.

Art.2º.- Para los fines de la presente Ley, se entiende por **desarrollo sostenible** el proceso mediante el cual se satisfacen las necesidades de la actual generación, sin poner en riesgo la satisfacción de necesidades de las generaciones futuras. La concepción de desarrollo sostenible implica una tarea global de carácter permanente.

Art. 42º.- El Estado, a través de sus organismos competentes, establecerá, regulará y controlará los niveles de ruidos originados en actividades comerciales, industriales, domésticas, de transporte u otras a fin de preservar y mantener la salud y el bienestar de la población.

3.1.4. REGLAMENTO GENERAL DE GESTIÓN AMBIENTAL

Art. 107.- La persona o colectividad legalmente representada, interpondrá la acción civil con la finalidad de reparar y restaurar el daño causado al medio ambiente, los recursos naturales, la salud u otros bienes relacionados con la calidad de vida de la población, de acuerdo con lo dispuesto por la LEY, el Código Civil y su Procedimiento.

3.1.5. REGLAMENTO DE PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL

Art.1º.- La presente disposición legal reglamenta la Ley del Medio Ambiente N° 1333 de 27 de abril de 1992, en lo referente a Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y Control de Calidad Ambiental (CCA), dentro del marco del **desarrollo sostenible**.

Art. 2º.- Las disposiciones de este Reglamento, se aplicarán:

- a) en cuanto a la EIA, a **todas** las obras, actividades y proyectos, públicos o privados, así como a programas y planes, con carácter previo a su fase de inversión, cualquier acción de implementación, o ampliación y;

b) en cuanto al CCA, a **todas** las obras, actividades y proyectos públicos o privados, que se encuentren en proceso de implementación, operación, mantenimiento o etapa de abandono.

Art. 13.- El MDSMA establecerá **convenios con instituciones y organismos públicos o privados, para facilitar su participación en los procesos de prevención y de control ambiental.** En particular, suscribirá dichos convenios para dar mayor fluidez a los procesos de revisión y evaluación de documentos técnicos, tales como la FA, el EEIA y MA. De igual manera, establecerá convenios con Asociaciones y Cooperativas, a fin de que los miembros de éstas puedan llenar FA's y realizar EEIA's y MA's de manera conjunta, bajo condiciones que se establecerán en dichos convenios y siempre y cuando estén en el marco de la LEY y del presente Reglamento.

3.1.6. LEY GENERAL DE TRANSPORTE (LEY 165)

Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades **aérea**, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al **vivir bien**.

Art. 3.- El Sistema de Transporte Integral – STI, en todo el Estado Plurinacional de Bolivia, se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, la presente Ley, normas sectoriales y otras normas específicas del ordenamiento jurídico del Estado Plurinacional.

Art. 6.- (principios), entre otros:

Participación y control social: se garantizará y facilitará la participación y control social sobre la gestión pública por parte de la sociedad civil organizada.

Sostenibilidad: El sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto sobre la salud y el medio ambiente local y global en el corto, mediano y largo plazo sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.

Transporte sostenible: Es la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social, que ofrece acceso seguro, confiable, económico. Eficiente, equitativo y al alcance de todas y todos, al tiempo que reduce los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo.

Art. 7.- (DEFINICIONES): Transporte sostenible: es la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social, que ofrece acceso seguro, confiable, económico eficiente, equitativo y al alcance de todas y todos, al tiempo **que reduce los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global** en el corto, mediano y largo plazo.

Art. 16.- (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI, ORIENTADO A PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE): I. El Sistema de Transporte Integral – STI, en las actividades de planificación y operación de todos sus componentes (infraestructura, servicios de transporte y servicios complementarios) y modalidades de transporte (**aéreo**, terrestre, ferroviario y acuático), deberá promover la protección del medio ambiente, resguardando los derechos de la Madre Tierra. II. Se deberá promover que la infraestructura y los servicios de transporte, **tengan el menor costo ambiental** y social posible, considerando las modalidades de transporte menos contaminantes y más eficientes en términos energéticos. III. Se **deberá promover el transporte sostenible** en el Sistema de Transporte Integral – STI, que **mitigue los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global**, en el corto, mediano y largo plazo sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones, mejorando la infraestructura y la gestión de los servicios de transporte mediante la adopción de tecnologías y prácticas más limpias, eficientes y seguras. IV. El gobierno central y los gobiernos territoriales autónomos, en coordinación con los operadores de transporte, deberán **promover iniciativas para evitar el uso innecesario de vehículos, optimización de rutas y tender hacia el transporte público masivo**.

Art. 25.- (ATRIBUCIONES Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE) El transporte por cualquier modalidad, estará regido por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y le corresponderá **planificar, normar, regular y fiscalizar** la seguridad, calidad y equidad del servicio, además de la **protección a la vida humana y medio ambiente** en el ámbito donde realizan sus operaciones.

Art. 26.- (PLANIFICACIÓN): I. La autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, formulará y ejecutará las políticas, planes, programas y proyectos que promuevan la seguridad y desarrollo del Sistema del Transporte Integral – STI, en concordancia con el Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST. II. La autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción **gestionará el financiamiento interno y externo** para la ejecución de los planes, programas y proyectos que promuevan el desarrollo del Sistema de Transporte Integral – STI, y la seguridad de sus operaciones.

Art. 102.- (PROTECCIÓN AMBIENTAL): I. Todos los planes, programas, proyectos o actividades en el Sistema de Transporte Integral – STI, en todas sus categorías,

existentes y nuevas, sean públicas o privadas, deberán enmarcarse en los derechos de la Madre Tierra y cumplir con lo establecido en el reglamento de prevención y control ambiental de la Ley del Medio Ambiente y la normativa ambiental sectorial a ser elaborada. Durante la fase de planificación se evaluarán diferentes alternativas para reducir o mitigar al máximo los impactos ambientales que pudiesen ocasionarse, en el marco de promover un transporte sostenible. **III.** Las autoridades competentes, en el ámbito de su jurisdicción, promoverán la incorporación de mecanismos que minimicen el impacto de la emisión de contaminantes (gases, líquidos, ruido y otros).

Art. 104.- (TRANSPORTE DE CARGAS PELIGROSAS): El transporte de cargas peligrosas en cualquiera de las modalidades de transporte, será reglamentada por normativa específica promulgada por el nivel central, conforme a la Constitución Política del Estado, Convenios, Tratados o decisiones internacionales ratificados por el Estado Plurinacional de Bolivia, velando por la seguridad, salud de los habitantes y protección del medio ambiente.

Art. 135.- (POLÍTICAS DE TRANSPORTE AÉREO): El transporte aéreo se regirá bajo las siguientes políticas, (entre otras):

- ➔ El transporte aéreo se concibe como un sistema integral seguro, **eficiente** y económico para las usuarias y los usuarios que promoverá y facilitará el traslado e interconexión de la población a nivel nacional e internacional.
- ➔ Se impulsará la modernización de infraestructuras, equipamiento aeronáutico para lo que se contará con planes de inversión y sus evaluaciones que garanticen un adecuado mantenimiento, conservación, renovación, implementación y construcciones, en las que se incluyan medidas específicas para actualización tecnológica a fin de mejorar la seguridad operacional y **protección del medio ambiente**.

Art. 137.- (FINALIDAD DEL TRANSPORTE AEREO): **I.** La modalidad de transporte aéreo es una actividad sostenible de seguridad operacional y aeroportuaria, así como de economía, eficiencia y eficacia, de excelencia y **armonía con el medio ambiente**. **II.** La modalidad del transporte aéreo contribuye a las políticas sociales del Estado en materia de servicios de transporte aéreo nacional e internacional, cuya prestación coadyuve con los planes de desarrollo del país, a fin de fortalecer la interconexión nacional, la integración regional, el desarrollo del sistema turístico nacional y el comercio internacional.

3.1.7. LEY DE LA AERONAUTICA CIVIL BOLIVIANA (LEY 2902)

Art. 1.- La Aeronáutica Civil en la República de Bolivia se rige por la Constitución Política del Estado, por los Tratados e Instrumentos Internacionales suscritos, adheridos y ratificados por Bolivia, la presente Ley, sus Reglamentos y Anexos, la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, la Ley del Sistema de Regulación Sectorial y demás normas complementarias; constituyendo de prioridad nacional su desarrollo. La República de Bolivia ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo que cubre su territorio, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y con los Tratados vigentes. Las Políticas de Estado en materia aeronáutica, serán dictadas por el Poder Ejecutivo a través de sus organismos pertinentes, cuando sean necesarias o convenientes y de conformidad a la presente Ley.

Art. 9.- A los fines y efectos de la presente Ley, se aplicarán y entenderán los siguientes conceptos, (entre otros): **f) Autoridad Aeronáutica Civil.** Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, ejercida dentro un organismo autárquico, conforme a las atribuciones y obligaciones fijadas por Ley y normas reglamentarias. La autoridad aeronáutica tiene a su cargo la aplicación de la presente Ley y sus Reglamentos, así como de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos.

Art. 24.- La autoridad aeronáutica adoptará las medidas necesarias que **supriman o minimicen los riesgos potenciales que afecten al medio ambiente**, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, en el marco de la **legislación medio ambiental**, nacional, local, municipal y **disposiciones internacionales** aplicables a la materia, sin que por ello se restrinja la seguridad operacional. Cuando, por efectos de emergencias o en beneficio de la seguridad operacional, **se afecte el medio ambiente**, produciendo impactos ambientales negativos, **la autoridad aeronáutica deberá proceder según lo establecido en los planes de contingencias** y en coordinación con la autoridad competente.

Cuando, por efectos de emergencias o en beneficio de la seguridad operacional, se afecte el medio ambiente, produciendo impactos ambientales negativos, la autoridad aeronáutica deberá proceder según lo establecido en los planes de contingencias y en coordinación con la autoridad competente.

Art. 179.- La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica, aeródromos y demás instalaciones aeronáuticas en el territorio boliviano que no sean militares, será ejercida por la autoridad aeronáutica, salvo norma legal que disponga lo contrario por excepción.

3.1.8. DECRETO SUPREMO 28478 (MARCO INSTITUCIONAL DE LA DGAC)

Art. 1.- (OBJETO): El presente Decreto Supremo tiene por objeto, en el marco del inciso f) del Artículo 9 de la Ley No 2902 - Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, concordante con la Ley No 2446 - Ley de Organización de Poder Ejecutivo y sus disposiciones reglamentarias, establecer que la Dirección General de Aeronáutica Civil es la Autoridad Aeronáutica Civil Nacional constituida como **entidad autárquica**. Asimismo, reglamentar el Marco Institucional de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para establecer: **a) Su naturaleza institucional y ámbito de jurisdicción y competencia. b) Su estructura organizativa y funcional. c) Su régimen económico y financiero.**

Art. 2.- (NATURALEZA INSTITUCIONAL): **I.** La Dirección General de Aeronáutica Civil, cuya sigla es DGAC, es un órgano autárquico de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; **tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica**, para el **CUMPLIMIENTO DE SU MISIÓN INSTITUCIONAL**. **II.** La Dirección General de Aeronáutica Civil se encuentra bajo tuición del Ministro de Servicios y Obras Públicas a través del Viceministro de Transportes. La tuición se entenderá como la verificación del cumplimiento de las políticas, normas, misión y objetivos institucionales, así como de las metas y resultados previstos en su Programa Anual de Operaciones, conforme a la previsión contenida en el Artículo 27 de la Ley No 1178 de 20 de julio de 1990 - Ley de Administración y Control Gubernamentales, concordante con el Artículo 10 del Decreto Supremo No 23318-A. **III.** La Dirección General de Aeronáutica Civil tiene como base legal la Ley N° 2902 - Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia, concordante con la Ley No 2446 - Ley de Organización del Poder Ejecutivo y sus Disposiciones Reglamentarias.

3.1.9. MISIÓN DE LA DGAC

Planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas, operativas y económicas de la aeronáutica civil boliviana en el marco de la Constitución Política del Estado, la Leyes, Convenios Internacionales, reglamentos, planes y políticas sectoriales para mantener altos niveles de seguridad operacional, de esta forma contribuir al Desarrollo del País.

3.2. RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL 38º PERIODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI (MONTREAL, 24/10/2013 - 4/11/2013)

3.2.1. A 38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local:

La Asamblea:

1. Declara que la OACI, como principal organismo de las Naciones Unidas (NU) en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados miembros de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados miembros procurarán:

- a)** limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por el ruido considerable de las aeronaves;
- b)** limitar o reducir el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c)** limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial;

7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando diligentemente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente e insta a los Estados miembros a que respalden las actividades no previstas en el presupuesto mediante un nivel razonable de contribuciones voluntarias;

8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información y los datos científicos necesarios para permitir que la OACI realice su labor en este campo;

10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

3.2.2. A 38-18 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del Medio Ambiente – Cambio climático:

Considerando que la OACI y sus Estados miembros reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Subrayando de nuevo la función vital que la aviación internacional desempeña en el desarrollo económico y social mundial y la necesidad de asegurar que la aviación internacional siga desarrollándose de manera sostenible;

La Asamblea:

11. *Sigue alentando* a los Estados a presentar voluntariamente a la OACI sus planes de acción con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales sobre emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

16. *Resuelve* que los Estados, al diseñar nuevas MBM y al implantar MBM existentes para la aviación civil internacional, deberían:

- a)** participar en consultas y negociaciones bilaterales y/o multilaterales constructivas con otros Estados para lograr un acuerdo; y
- b)** otorgar exenciones para la aplicación de MBM en rutas hacia y desde Estados en desarrollo cuya porción de las actividades de aviación civil internacional esté por debajo del umbral del 1% de las toneladas-kilómetros de pago totales de las actividades de la aviación civil internacional, hasta que se implante el plan mundial;

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Los términos Seguridad Operacional y Protección del Medio Ambiente, hacen énfasis principalmente a lo que es la contribución al Desarrollo Sostenible y el crecimiento ordenado y seguro de la Aeronáutica Civil en el Estado Plurinacional de Bolivia.

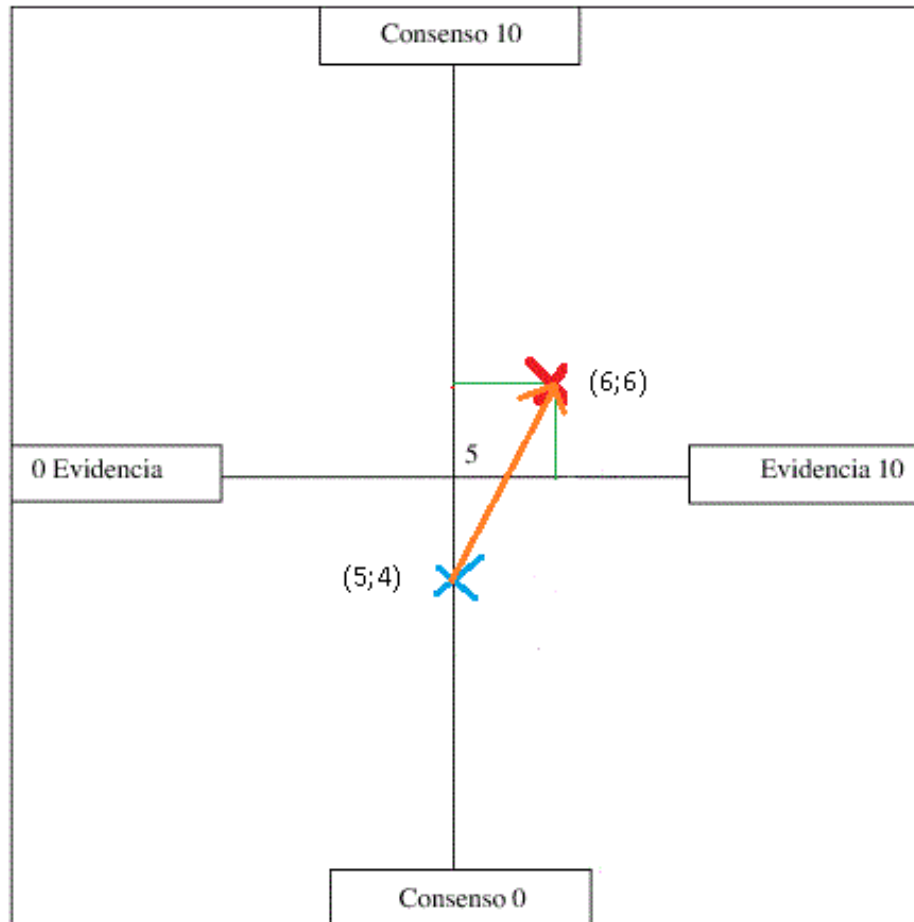
La Dirección General de Aeronáutica Civil, consciente de que toda actividad humana tiene un impacto sobre el medio ambiente y de que el sector aeronáutico contribuye de manera sobresaliente a la satisfacción de la necesidad de vinculación entre los pueblos del mundo y la generación de empleo en nuestro país, priorizó la necesidad de conocer la situación actual de la institución en lo referente a la Protección del Medio Ambiente, por lo tanto, a través del apoyo de la Dirección Ejecutiva y Dirección de

Seguridad Operacional, se realizó el Diagnóstico Estratégico Ambiental a través de la metodología de la matriz de análisis del mandato institucional, análisis de variables, tendencias e impactos y el análisis FODA.

El Diagnóstico Ambiental Estratégico, fue sometido a validación a través de un taller donde participaron: la Dirección Ejecutiva, Directores de área, Jefe de Aeronavegabilidad, Jefe de Operaciones y Proyecto OACI/BOL, con la finalidad de involucrar de manera eficiente a sus principales autoridades, permitiendo a estas pensar sobre la propia estructura y recursos de la Institución, y permitió el conocimiento y reconocimiento de la importancia de la Protección del Medio Ambiente dentro de las actividades que desarrolla como máxima autoridad del sector aeronáutico civil, además de que se manifestó en el mismo el total apoyo en lo consecutivo en el marco del Plan Estratégico Ambiental (PEAM) de la DGAC.

La validación del Taller se realizó utilizando dos criterios: el grado al que este diagnóstico se basa en **evidencia** (suficiente información y un análisis bien fundado), y el grado al que el mismo logra establecer **consenso** mediante un razonamiento colaborativo. La validez del Diagnóstico obtuvo una puntuación promedio de 6 en el caso de la evidencia y de 6 en el caso del consenso, resultado que sobrepasó el mínimo requerido para proseguir con la formulación del PEAM y sus Planes Operativos (5 para el caso de la evidencia y 4 en el caso del consenso), tal como se muestra en el diagrama siguiente:

Figura 1 : Diagrama de Validación



El Diagnóstico validado se utilizó como punto de partida para la identificación de las Directrices en base a las expectativas tanto del cliente y los requisitos legales, como de la misma institución y fijar los Objetivos Estratégicos a ser alcanzados por el PEAM.

4.1. Análisis de mandato Institucional

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
Misión Institucional:	planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas, operativas y económicas de la aeronáutica civil boliviana en el marco de la Constitución Política del Estado, la Leyes, Convenios Internacionales, reglamentos, planes y políticas sectoriales para mantener altos niveles de seguridad operacional, de esta forma contribuir al desarrollo sostenible del país.	Planificar, normar y fiscalizar desde la óptica ambiental, aquellas actividades/procesos desarrollados en el sector aeronáutico civil de manera que contribuyan al desarrollo sostenible del país compatibilizando la seguridad operacional y la protección del medio ambiente	Orientar los esfuerzos a las acciones que contribuyan al cumplimiento del objetivo principal de la DGAC.	Que todas las actividades desarrolladas pro la DGAC contribuyan al desarrollo sostenible del País así como el respeto de los derechos de la madre tierra. Cooperación eficiente en el logro de las metas de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025
Art. 6 de la Ley Gral. De Transporte (Ley 165)	Sostenibilidad. El Sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto sobre la salud y el medio ambiente local y global en el corto, mediano y largo plazo sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones	Contemplar la protección ambiental a través de la coordinación con el organismo sectorial	Trabajar en pro de la sostenibilidad en el transporte aéreo dentro del Estado	Efectos negativos mínimos en la calidad del medio ambiente

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
ARTÍCULO 21 (primer párrafo) de la Ley Aeronáutica de Bolivia (Ley 2902)	Son aeródromos de uso internacional o aeropuertos internacionales aquellos aeródromos públicos destinados a la operación de aeronaves provenientes de o con destino al extranjero, en los que se suministren servicios de aduana, zonas francas, aeroportuarias, sanidad, migraciones, policía, procedimientos similares y complementarios. La autoridad aeronáutica certificará los aeródromos de uso internacional y fijará el régimen y condiciones de funcionamiento de los mismos. Los aeródromos son públicos o privados. Se consideran públicos los aeródromos habilitados para el uso público, los demás son privados. La condición de propietario del inmueble no califica a un aeródromo como público o privado	Establecer un régimen de condiciones justificadas técnica y legalmente que coadyuven al funcionamiento sostenible de los aeródromos internacionales	Ejercer la responsabilidad establecida en este mandato legal	Compatibilizar las actividades en los aeródromos con el bienestar social y ambiental, a través de la regulación efectiva
Art.24 de la Ley Aeronáutica de Bolivia (Ley 2902)	Establece que la autoridad aeronáutica adoptará las medidas necesarias que supriman o minimicen los riesgos potenciales que afecten al medio ambiente, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, en el marco de la legislación medio ambiental, nacional, local, municipal y disposiciones internacionales aplicables a la materia, sin que por ello se restrinja la seguridad operacional.	establecer las medidas necesarias y más adecuadas que suprimir o minimizar los riesgos potenciales sobre el medio ambiente sin restringir la Seguridad Operacional	contar con planes operativos concomitantes a este mandato legal	Respeto a los derechos de la madre tierra y la calidad de vida de la población y el desarrollo ordenado de la aeronáutica civil

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
ARTÍCULO 179 de la Ley Aeronáutica de Bolivia (Ley 2902)	La fiscalización del espacio aéreo, infraestructura aeronáutica, aeródromos y demás instalaciones aeronáuticas en el territorio boliviano que no sean militares, será ejercida por la autoridad aeronáutica, salvo norma legal que disponga lo contrario por excepción	Contar con los instrumentos y mecanismos necesarios para ejercer la fiscalización compatible con la protección ambiental	Una institución fortalecida con los recursos tecnológicos económicos y financieros necesarios	Confianza en la máxima Autoridad del sector
Artículo 1 de la Ley General de Medio Ambiente (Ley 133)	La presente Ley tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población	Cumplir con la Ley Ambiental vigente en el País	Constituirse en una Institución, respetuosa de la Norma Ambiental Vigente y elevar su prestigio e imagen institucional	Calidad de Vida
Artículo 8 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (FUNCIONES DE LA DGAC)	22. Coordinar con la autoridad competente los temas relacionados con la Protección del Medio Ambiente y el desarrollo de la aviación civil	Generar espacios propicios para la coordinación con los actores involucrados	Procedimientos de coordinación efectiva para la Protección del Medio Ambiente	Que las instancias pertinentes unan esfuerzos y optimicen recursos en lo referente a la protección ambiental
ART. 8 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (FUNCIONES DE LA DGAC)	32. Ejercer control, supervisión y fiscalización técnico operativo y jurídico dentro de su competencia, sobre las entidades e instituciones públicas y privadas, involucradas en la actividad aeronáutica, dentro el marco de los Artículos 14 y 121 de la Ley N° 2902	Contar con personal capacitado en el área. Específica. Unidad de Medio Ambiente	instrumentos y procedimientos acordes con nivel de gestión y decisión pertinente	Que las instancias pertinentes unan esfuerzos y optimicen recursos en lo referente a la protección ambiental

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
ART. 8 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (FUNCIONES DE LA DGAC)	5. Formular, aprobar y ejecutar las normas técnico-operativas, administrativas, comerciales y legales dentro del ámbito de su competencia	Análisis profundo de la normativa vigente RAB referidas a Medio Ambiente	No existen vacíos normativos	Normas que atiendan de manera propicia la Protección Ambiental en el sector
ART. 8 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (FUNCIONES DE LA DGAC)	6. Representar al Estado boliviano ante la Organización de Aviación Civil Internacional y sus Oficinas Regionales, así como ante Organismos Nacionales e Internacionales, Administraciones de Aeronáutica Civil de otros Estados, manteniendo con éstos, comunicación y relaciones sobre asuntos concernientes a la actividad aeronáutica civil, dentro el área de su competencia	Voluntad Institucional, compromiso con la capacitación específica del personal a través de la atención a invitaciones y acuerdos suscritos como Estado miembro de la OACI.	Personal altamente capacitado y actualizado. Ser un referente a nivel regional en la Protección del Medio Ambiente	
ART. 8 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (FUNCIONES DE LA DGAC)	3. Cumplir con la responsabilidad de mantener la vigencia y aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y sus correspondientes Anexos, de las Normas, Métodos, Principios y Recomendaciones adoptados, por la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, así como de otros Tratados y/o. Convenios Aeronáuticos suscritos o que suscriba el Estado de Bolivia.	Compromiso por la excelencia de la DGAC y los compromisos adquiridos en temas de Protección del Medio Ambiente	Estado miembro del CAEP	
ARTICULO 20 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (D. S. O.)	6. Analizar, supervisar y dictaminar los Procesos de Certificación y Vigilancia de los Operadores Aéreos, Organizaciones de Mantenimiento y Centros de Enseñanza.	Normas, procedimientos e instrumentos acordados, además de personal capacitado en estas	Una institución comprometida con su Misión Institucional	Orientación, comunicación y difusión

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
ARTICULO 20 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (D. S. O.)	11. Proponer al Director Ejecutivo, la participación del personal para que éste reciba entrenamiento mediante cursos de actualización y becas	Compromiso por la excelencia de la DGAC a través de la capacitación continua en temas específicos que coadyuven al cumplimiento de la misión y las metas del Estado	personal altamente calificado	
ARTICULO 20 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (D. S. O.)	12. Ejercer control, supervisión y fiscalización técnica-operativa de los Operadores Aéreos, Organizaciones de Mantenimiento y Centros de Entrenamiento.	Normas, procedimientos e instrumentos acordes, además de personal capacitado en estas	Mejora de la imagen institucional	Credibilidad
ARTICULO 20 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (D. S. O.)	13. Recomendar enmiendas a la Reglamentación Aeronáutica Boliviana, Manuales Guías del Inspector de Operaciones, Aeronavegabilidad, Centros de Enseñanza, Boletines, Circulares y otros referidos su competencia.	Personal proactivo	RABs actualizadas y que responden al contexto nacional e internacional	
ARTICULO 21 del Decreto Supremo 28478 Marco Institucional de la DGAC (D. N. A.)	6. Realizar inspecciones y controlar el cumplimiento de normas en las dependencias técnicas, aeropuertos, personal técnico y equipamiento, definiendo ajustes y recomendaciones para la optimización de los servicios de navegación aérea y la infraestructura aeroportuaria a nivel nacional.	Normas, procedimientos e instrumentos acordes, además de personal capacitado en estas	Mejora de la imagen institucional	Disminuir las molestias Y posibles conflictos medio ambientales derivados del funcionamiento de aeropuertos

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Fuente (base legal, reglamentos, etc)	Mandatos	Requerimientos clave	Efectos sobre la DGAC	Demandas/expectativas de la población objetivo
Visión y Misión de la OACI	<p>Visión: Alcanzar el crecimiento sustentable del sistema global de aviación.</p> <p>Misión: La Organización de Aviación Civil Internacional es el foro mundial de los Estados para la aviación civil internacional. La OACI desarrolla políticas, normas, realiza auditorías de cumplimiento, elabora estudios y análisis, provee asistencia y construye la capacidad de la aviación mediante la cooperación de los Estados miembros y los interesados.</p>	Participar activa y propositivamente de los acuerdos suscritos como Estado miembro de la OACI	Mayor apoyo y reconocimiento de y ante la OACI	Apoyo en la formulación y ejecución de planes y proyectos conducentes

4.2. Análisis de actores

Es importante, como punto de partida tener en claro, la definición de actores que básicamente, son aquellos individuos o colectivos sociales que reúnen ciertos atributos y recursos estratégicos que les permite tener capacidad de incidir y/o influir en las políticas, planes o programas tanto de las actividades de aviación civil como en las de protección del medio ambiente.

El ámbito de acción de los Planes Estratégicos es en muchos casos un escenario de lucha de intereses, muchas veces contrapuestos, donde entran en juego una multiplicidad de actores con diferentes capacidades a través de un proceso dinámico y complejo.

Por lo tanto es importante el análisis de actores ya que permite:

- Identificar a aquellas organizaciones interesadas en un determinado plan, proyecto o política.
- Establecer quiénes podrían ser afectadas por los objetivos del mismo (ya sea en sentido positivo o negativo).
- Explorar quiénes y cómo pueden contribuir u obstaculizar el logro de los objetivos.
- Analizar quiénes y cómo tienen capacidad de incidir sobre los problemas que hay que enfrentar

Por lo tanto los actores son grupos sociales o instituciones involucradas debido a que se hallan:

- Afectados por el problema
- o se mueven en el entorno del problema
- o pueden participar en la solución.

Por todo lo anteriormente expuesto, se han identificado los siguientes actores principales en el Plan Estratégico Ambiental:

- Ministerio de Medio Ambiente y Agua (Autoridad Ambiental Competente a nivel nacional).
- Vice ministerio de Transporte (Organismo Sectorial Competente).
- Gobernaciones de Departamento (Autoridad Ambiental Competente a nivel departamental).
- Gobiernos Municipales (Autoridad Ambiental Competente a nivel municipal).
- AASANA – SABSA (Administradores de Aeropuertos).

- Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMAS).
- Centros de Entrenamiento Aeronáutico (CEA).
- Representantes Legales de Aeródromos Privados.
- Operadores Aéreos Comerciales y Privados.
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Otros.

4.3. PROCESO DE DIAGNOSTICO EXTERNO

4.3.1. Identificación de variables

Se han determinado los siguientes factores dentro de un macro y micro entorno, y en cada uno de ellos se identifica las variables, que se visualizan en la siguiente matriz de tendencias e impactos que a su vez, al aplicar una evaluación, nos permitió determinar las variables externas claves para la Protección Ambiental a tener en cuenta:

MATRIZ DE TENDENCIAS E IMPACTOS: Sector Protección Ambiental						
VARIABLES	TENDENCIAS	Impacto				
		1	2	3	4	5
MACROENTORNO						
Factores Político - Legales						
* Política Ambiental del Gobierno	Aumenta					
* Política de Organismos Internacionales	Aumenta					X
* Normatividad de Seguridad Operacional	Aumenta				X	X
* Normas Legales de Protección al Medio Ambiente	Aumenta				X	
Factores Económicos						
* Nivel de Recursos Económicos	Aumenta				X	
Factores Sociales						
* Actitudes favorables hacia el Medio Ambiente	Aumenta				X	
* Demanda de Acciones para la Protección del Medio Ambiente	Aumenta					
* Densidad poblacional en inmediaciones de Aeropuertos	Aumenta					X
* Seguridad Operacional	Aumenta			X	X	
Factores Tecnológicos						
* Diseño y creación de nuevas tecnologías	Aumenta			X		
* Desarrollo de Biotecnología	Se mantiene			X		

MATRIZ DE TENDENCIAS E IMPACTOS: Sector Protección Ambiental						
VARIABLES	TENDENCIAS	Impacto				
		1	2	3	4	5
Factores Ecológicos						
* Acuerdos Internacionales sobre Protección del Medio Ambiente	Aumenta					
* Programas Nacionales e Internacionales sobre Protección del Medio Ambiente	Aumenta					
* Pérdida de biodiversidad, de especies y ecosistemas	Aumenta				X	
* Agotamiento de la capa de ozono	Aumenta			X		
* Actitudes hacia el control de la contaminación	Aumenta				X	
* Normas Legales de Protección al Medio Ambiente	Aumenta	X				
* Cambio Climático	Aumenta			X		X
* Ruido y Calidad del Aire Local	Aumenta					
* Posibles impactos negativos en el Medio Ambiente	Aumenta				X	X
* Demanda por Empresas Ambientalmente Responsables	Aumenta					X
MICROENTORNO						
Proveedores de Recursos						
* Renovación de Recursos	Se mantiene					
* Reproducción de Recursos	Se mantiene		X		X	
Beneficiarios (Comunidad Aeronáutica Civil)						
* Capacidad de innovación	Aumenta					
* Percepción del PEA	Aumenta				X	
* Valores exigidos por el beneficiario	Aumenta			X		X
Grupos de Interés						
* Posicionamiento	Aumenta					
* Capacidad de reacción	Aumenta			X		
* Participación / Coordinación	Aumenta			X	X	

4.3.2. Identificación de las variables externas claves

De acuerdo a la evaluación realizada se identificaron las siguientes variables externas claves. Las negativas son de impacto altamente desfavorable y las positivas son de impacto altamente favorable.

VARIABLES EXTERNAS CLAVES	
POSITIVAS	NEGATIVAS
Política de Organismos Internacionales	Densidad poblacional en inmediaciones de Aeropuertos
Acuerdos Internacionales sobre Protección del Medio Ambiente	Pérdida de biodiversidad, de especies y ecosistemas
Demanda por Empresas Ambientalmente Responsables	Cambio Climático
Actitudes hacia el control de la contaminación	Falta de claridad sobre las atribuciones / responsabilidades de los actores involucrados
Ambiente Político Institucional favorables	Ruido y Calidad del Aire Local

4.3.3. Identificación de amenazas y oportunidades

Entendidas las Oportunidades como aquellas circunstancias del entorno que son potencialmente favorables para la Institución y pueden ser cambios o tendencias que se detectan y que pueden ser utilizados ventajosamente para alcanzar o superar los objetivos.

Por otra parte las Amenazas, son factores del entorno que resultan en circunstancias adversas que ponen en riesgo el alcanzar los objetivos establecidos, pueden ser cambios o tendencias que se presentan repentinamente o de manera paulatina, las cuales crean una condición de incertidumbre e inestabilidad en donde la institución tiene muy poca o nula influencia.

En este sentido se han identificado las siguientes:

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
POLITICO - LEGAL	
Incumplimiento de normas internacionales y negativa a suscripción de convenios	Política de Organismos Internacionales favorables
	Normatividad de Protección Ambiental se acentúa
ECONÓMICO	
No se asume responsabilidad económica frente a deterioro ambiental	Nivel de Recursos económicos toma importancia
SOCIAL	
Densidad poblacional en inmediaciones de Aeropuertos	Actitudes favorables hacia el Medio Ambiente
No se contempla la Gestión Ambiental en Aeropuertos (residuos sólidos, agua, etc.)	Demanda de empresas ambientalmente responsables
TECNOLÓGICO	
	Avances en las investigaciones en el campo de biocombustibles
	Incorporación de tecnologías amigables con el medio ambiente
ECOLÓGICO	
Pérdida de biodiversidad, de especies y ecosistemas	Inversiones en el sector ambiental con tendencia creciente
Calentamiento Global	Acuerdos Internacionales sobre Protección del Medio Ambiente con exigencia de cumplimiento
Decremento de la calidad de aire local - ruido	Programas nacionales e internacionales de protección ambiental intensifican actividad

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Protagonismo social para la Protección del Medio Ambiente	Actitudes hacia el control de la contaminación
BENEFICIARIOS	
Efectividad de las instancias involucradas	Valores y practicas exigidos por los beneficiarios
GRUPOS DE INTERES	
Capacidad de reacción	Mayores niveles de participación

4.4. PROCESO DE DIAGNOSTICO INTERNO

4.4.1. Organización y procesos requeridos

Como uno de los resultados más sobresalientes del taller de validación de Diagnóstico Ambiental Estratégico, se tiene la creación inmediata de la Unidad de Medio Ambiente dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional de la DGAC.

Sera el/la Jefe/a de esta Unidad el/la encargado/a de la implementación de los Planes Operativos contemplados dentro del Plan Estratégico Ambiental, atender los requerimientos en la parte ambiental de la Dirección Ejecutiva, Direcciones operaciones y Jefaturas Regionales además de ser en directo encargado de la coordinación con los involucrados dentro de la ejecución del PEAM contando así con suficiente capacidad de decisión, representación y gestión para la coordinación Interinstitucional.

Dentro de lo que respecta a la organización, esta estará enmarcada dentro de cada Plan Operativo, con sus respectivos requerimientos. Además la Unidad de Medio Ambiente coordinará de manera efectiva con todas las Direcciones, Unidades y Jefaturas Regionales dentro de la DGAC y atenderá sus requerimientos en temas de Medio Ambiente.

4.4.2. Identificación de fortalezas y debilidades

Una Fortaleza, es algo en lo que la institución es competente, se traduce en aquellos elementos o factores que estando bajo su control, mantiene un alto nivel de desempeño, generando ventajas o beneficios, con posibilidades atractivas en el futuro, por lo tanto es importante que estas puedan potenciarse dentro de la Institución.

Debilidad, por otra parte, significa carencia, algo en lo que la institución tiene bajos niveles de desempeño y por tanto es vulnerable, denota una desventaja ante su entorno, con posibilidades pesimistas o poco atractivas para el futuro.

Se identificaron las siguientes:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
COORDINACIÓN Y POTENCIACIÓN INTERINSTITUCIONAL	
<ul style="list-style-type: none"> Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional, con facultades de reglamentar, fiscalizar, inspeccionar, controlar las actividades aéreas e investigar los incidentes y accidentes aeronáuticos 	<ul style="list-style-type: none"> Insuficiente coordinación con instituciones e instancias al interior de la DGAC e interinstitucional.
AMBIENTALIZACIÓN INSTITUCIONAL	
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de propuestas estratégicas para la Protección del Medio Ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> Inicial transversalidad y dimensión ambiental al interior de la DGAC Ausencia de una Política Ambiental Institucional Insuficientes Normas específicas. No se tienen mecanismos/instrumentos para la evaluación - medición - acción
CAPACITACIÓN EN TEMAS RELACIONADOS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	
<ul style="list-style-type: none"> País miembro de la OACI 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo insuficiente para la participación en cursos de capacitación en temas específicos que generen y potencien capacidades/habilidades
COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN	
<ul style="list-style-type: none"> Medios informáticos disponibles 	<ul style="list-style-type: none"> Inexistente sistema de información, comunicación y difusión respecto a requisitos ambientales
RECURSOS HUMANOS	
<ul style="list-style-type: none"> Nivel de formación especializada 	<ul style="list-style-type: none"> Los asuntos ambientales no son tratados desde un nivel funcional estratégico para facilitar la toma de decisión, coordinación y acción requeridos
RECURSOS PRESUPUESTALES	
<ul style="list-style-type: none"> Institución con autonomía económica y de gestión 	<ul style="list-style-type: none"> No se halla inserto en el POA la dimensión ambiental
CAPACIDAD DE DIRECCIÓN	
<ul style="list-style-type: none"> Existe liderazgo participativo en el PEAM 	<ul style="list-style-type: none"> No se halla inserto en el PEI la dimensión ambiental

5. MATRIZ DE ANÁLISIS FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas)

<p>OA</p> <p>FD</p>	<p>OPORTUNIDADES CLAVE</p>	<p>AMENAZAS CLAVE</p>
	<ul style="list-style-type: none"> * Política de Organismos Nacionales e Internacionales favorables * Normatividad de Protección Ambiental se acentúa * Nivel de Recursos económicos toma importancia * Actitudes favorables hacia el Medio Ambiente * Demanda de empresas ambientalmente responsables * Incorporación de tecnologías amigables con el medio ambiente * Acuerdos Internacionales sobre Protección del Medio Ambiente con exigencia de cumplimiento * Programas nacionales e internacionales de protección ambiental intensifican actividad * Actitudes hacia el control de la contaminación * Valores y practicas exigidos por los beneficiarios 	<ul style="list-style-type: none"> * Incumplimiento de normas internacionales y negativa a suscripción de convenios * No se asume responsabilidad económica frente a deterioro ambiental * Densidad poblacional en inmediaciones de Aeropuertos * No se contempla la Gestión Ambiental en Aeropuertos (residuos sólidos, agua, etc.) * Pérdida de biodiversidad, de especies y ecosistemas * Calentamiento Global - Cambio Climático * Decremento de la calidad de aire local - ruido * Protagonismo social para la Protección del Medio Ambiente
<p>FORTALEZAS CLAVE</p>	<p>OBJETIVO FO</p>	<p>OBJETIVO FA</p>
<ul style="list-style-type: none"> * Máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional * Desarrollo de propuestas estratégicas para la Protección del Medio Ambiente * País miembro de la OACI * Medios informáticos disponibles * Nivel de formación especializada * Institución con autonomía económica y de gestión * Existe liderazgo participativo en el PEAM 	<ul style="list-style-type: none"> * Asumir de manera protagónica la coordinación de las actividades para la Protección del medio ambiente en las actividades de aviación civil en el Estado. * Asistir a invitaciones de la OACI para formación y fortalecimiento de capacidades * Iniciar gestiones para conformar como Estado el CAEP 	<ul style="list-style-type: none"> * Conformar Comités de Protección del Medio Ambiente con participación eficiente de involucrados * Contar con mecanismos acordes para la comunicación y difusión * Diseñar instrumentos necesarios para la adecuada participación
<p>DEBILIDADES CLAVE</p>	<p>OBJETIVO DO</p>	<p>OBJETIVO DA</p>
<ul style="list-style-type: none"> * Insuficiente coordinación con instituciones e instancias al interior de la DGAC e interinstitucional * Insuficientes Normas específicas * No se tienen mecanismos/instrumentos para la evaluación - medición - acción * Apoyo insuficiente para la participación en cursos de capacitación en temas específicos que generen y potencien capacidades/habilidades * Inexistente sistema de información, comunicación y difusión respecto a requisitos ambientales * Los asuntos ambientales no son tratados desde un nivel funcional estratégico para facilitar la toma de decisión, coordinación y acción requeridos * No se halla inserto en el POA ni PEI la dimensión ambiental 	<ul style="list-style-type: none"> * Utilizar los espacios generados para la coordinación al interior de la DGAC y fuera de ella * Diseñar instrumentos útiles para la obtención de información y capacitar en el uso de estos a los involucrados * Creación de la Unidad de Medio Ambiente, dependiente de la Dirección de Seguridad Operacional * Insertar en el POA y PEI la dimensión ambiental, asegurando los recursos para el desarrollo de actividades orientadas al cumplimiento de objetivos 	<ul style="list-style-type: none"> * Mantener actualidad respecto a Normas, guías, manuales y acuerdos establecidos como Estado miembro de la OACI y de ser necesarios adecuarlos a la realidad nacional * Mantener vínculos para el intercambio de experiencias con otros países miembros de la OACI * Incrementar la capacidad de reacción para atención de accidentes/incidentes que puedan afectar el Medio Ambiente, incluida la gestión de los conflictos entre la seguridad operacional y la protección del medio ambiente

6. PERSPECTIVAS DE MEDIANO Y LARGO PLAZO

6.1. Visión y Misión de la DGAC

6.1.1. Visión

La DGAC fortalecida institucionalmente, garantizando altos estándares de seguridad, gestionando eficientemente la actividad aeronáutica civil en beneficio de la sociedad Boliviana.

6.1.2. Misión

Planificar, Normar y Fiscalizar las actividades técnicas y operativas, de la Aeronáutica Civil Boliviana en el marco de la Constitución, Las Leyes, Convenios Internacionales, Reglamentos, Planes y Políticas Sectoriales para mantener altos niveles de Seguridad Operacional de forma de contribuir al Desarrollo del País.

6.1.3. Directrices del Plan Estratégico Ambiental

Las Directrices presentadas a continuación y sus puntajes son resultado del proceso participativo logrado en el Taller de Validación del Diagnostico Ambiental Estratégico.

Expectativas necesidades y requisitos del cliente	Valor obtenido	Expectativas de la partes interesadas y metas de la organización	Valor obtenido
Planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas, operativas y económicas de la aeronáutica civil boliviana	1079	Contribuir al Desarrollo Sostenible del País	939
Gestionar eficientemente la actividad aeronáutica civil	873	Cumplir con los acuerdos internacionales OACI	850
Adoptar las medidas necesarias que supriman o minimicen los riesgos potenciales que afecten al medio ambiente, que genera la actividad aeronáutica en las áreas aeroportuarias y sus colindantes, sin que por ello se restrinja la seguridad operacional	840	Crecimiento ordenado de la Aviación Civil	798
Coordinar con la autoridad competente los temas relacionados con la Protección del Medio Ambiente y el desarrollo de la aviación civil	770	Garantizar altos estándares de seguridad operacional	697
Bolivia ha avanzado en el ámbito internacional en el reconocimiento universal de los Derechos de la Madre Tierra en la legislación, tratados y acuerdos internacionales.	279	Certificación de Aeródromos	583

Expectativas necesidades y requisitos del cliente	Valor obtenido	Expectativas de la partes interesadas y metas de la organización	Valor obtenido
El Estado Plurinacional de Bolivia promueve y desarrolla acciones eficaces para que en Bolivia se respire aire puro, no existan ríos contaminados y basurales, y para que todas las ciudades desarrollen condiciones para el tratamiento de sus residuos líquidos y sólidos.	162	Fortalecimiento de la capacidad institucional	571
Bolivia ha logrado en unidad con los países en desarrollo construir acuerdos internacionales para resolver la crisis climática reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero con el liderazgo de los países desarrollados en el marco de la responsabilidad común pero diferenciada, estableciendo mecanismos de pago de la deuda climática, construyendo economías bajas en carbono en el marco de la equidad, el derecho al desarrollo y los derechos de la madre tierra	124	Ser una Institución Ambientalmente Responsable	350
Bolivia a promovido y logrado la aprobación de instrumentos internacionales que reconocen los derechos de la madre tierra para que los seres humanos empecemos a vivir en armonía y equilibrio con la naturaleza	85	Coordinación eficiente con los involucrados	222

6.1.4. Política Ambiental de la DGAC

La Política Ambiental, se establece como resultado de un proceso participativo que considera la Misión y Visión institucionales, las expectativas, necesidades y requisitos legales del cliente, además de las expectativas de las partes interesadas y metas de la Institución:

Planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas operativas y económicas de la Aeronáutica Civil de manera tal que contribuyan con el Desarrollo Sostenible del País, cumpliendo con los acuerdos internacionales suscritos ante la OACI y normativa ambiental aplicable y vigente, a través de la adopción de medidas necesarias que supriman o minimicen los riesgos potenciales que afecten al Medio Ambiente de manera compatible con la Seguridad Operacional y el crecimiento ordenado de la Aviación Civil, por lo cual coordinara de manera continua con los actores involucrados en las actividades de Aviación Civil y Protección del Medio Ambiente

7. PROGRAMACIÓN

7.1. Objetivos Estratégicos Generales y Específicos

La determinación de los objetivos estratégicos ha sido el resultado del análisis de la comparación de las fortalezas y debilidades, así como de las oportunidades y

amenazas. De igual manera está sustentado en la determinación de los problemas en torno a la Protección Ambiental en el sector Aeronáutico Civil y en relación con los lineamientos de la Política Ambiental Institucional definida.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS GENERALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES
OBJETIVO GENERAL 1. Desarrollar la propuesta de institucionalidad del Plan Ambiental Estratégico en la DGAC como promotor de la articulación de las distintas actividades de aviación civil y la Protección del Medio Ambiente	Objetivo Específico 1.1. Desarrollar y extender Programas y Proyectos que permitan contar con el Plan de Acción para la Reducción de Emisiones de CO2 (PARECO2) del Estado Plurinacional de Bolivia	1.1.1. Desarrollar/adoptar instrumentos técnicos para la obtención de información suficiente para la Línea Base del PARECO2 1.1.2. Realizar talleres de divulgación y orientación para los involucrados en el PARECO2 1.1.3. Conformar grupos de trabajo al interior de la DGAC y con las Instituciones involucradas en el PARECO2 1.1.4. Elaborar y aprobar el PARECO2 1.1.5. Ejecutar el PARECO2 1.1.6. Realizar las gestiones para que el Estado se constituya en miembro del Comité de Protección del Medio Ambiente CAEP (Comité Técnico de la OACI sobre Protección del Medio Ambiente y Aviación)
	Objetivo Específico 1.2. Normar las actividades de la aviación civil con relación a la Protección del Medio Ambiente	1.2.1. Adecuar la RAB para la Protección del Medio Ambiente en las actividades de aviación civil, acordes a las LAR`s y Anexos de la OACI. 1.2.2. Elaborar Guías y Manuales Nacionales para la Protección del Medio Ambiente en base a las Guías y Manuales de la OACI y la Normativa Ambiental Vigente a nivel Nacional
	Objetivo Específico 1.3. Fiscalizar las actividades de la aviación civil con relación a la Protección del M. A.	1.3.1. Constituir Comités Regionales de Protección del Medio Ambiente en cada Aeropuerto a nivel Nacional 1.3.2. Establecer Planes de Trabajo Anuales de cada Comité de Protección del Medio Ambiente 1.3.3. Elaborar instrumentos para la fiscalización eficiente de las actividades de aviación civil en cada regional de la DGAC 1.3.4. Elaborar el programa de entrenamiento a inspectores en temas referentes al manejo de instrumentos para la Protección del Medio Ambiente

7.2. PROGRAMACIÓN: ACCIONES E INDICADORES DE MEDICIONES DEL DESEMPEÑO

OBJETIVOS ESTRATEGICOS	Indicadores para la medición del desempeño							
	Naturaleza	Nombre	UM	Valor a Alcanzar				
				2014	2015	2016	2017	2018
OBJETIVO GENERAL 1. Desarrollar la propuesta de institucionalidad del Plan Ambiental Estratégico en la DGAC como promotor de la articulación de las distintas actividades de aviación civil y la Protección del Medio Ambiente								
Objetivo Específico 1.1. Desarrollar y extender Programas y Proyectos que permitan contar con el Plan de Acción para la Reducción de Emisiones de CO2 (PARECO2) del Estado Plurinacional de Bolivia								
Acciones								
Desarrollar/adaptar instrumentos técnicos para la obtención de información suficiente para la Línea Base del PARECO2	Producto	Nº de Instrumento	Instrumento LB	2	2			
Realizar talleres de divulgación y orientación para los involucrados en el PARECO2	Resultado	Nº de talleres	Talleres	2	4			
Conformar grupos de trabajo al interior de la DGAC y con las Instituciones involucradas en el PARECO2	Resultado	Nº de grupos	Grupos Trabajo PARCO2	2				
Elaborar y aprobar el PARECO2	Producto	PARCO2	% de avance	30	100			
Ejecutar el PARECO2	Resultado	Acciones ejecutadas	% de avance			10	20	20
Realizar las gestiones para que el Estado se constituya en miembro del Comité de Protección del Medio Ambiente CAEP	Resultado	Estado Miembro	Avance en las etapas	Inscripción	Observador	Observador	Miembro	
Objetivo Específico 1.2. Normar las actividades de la aviación civil con relación a la Protección del Medio Ambiente								
Acciones								
Adecuar la RAB para la Protección del Medio Ambiente en las actividades de aviación civil, acordes a las LAR`s y Anexos de la OACI	Producto	RAB 36	% de avance	30	70	100		

Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

OBJETIVOS ESTRATEGICOS	Indicadores para la medición del desempeño							
	Naturaleza	Nombre	UM	Valor a Alcanzar				
				2014	2015	2016	2017	2018
Elaborar Guías y Manuales Nacionales para la Protección del Medio Ambiente en base a las Guías y Manuales de la OACI y la Normativa Ambiental Vigente a nivel Nacional	Producto	Manuales y Guías Nacionales	# Manuales # Guías	1 1	1 1	1 1		
Objetivo Específico 1.3. Fiscalizar las actividades de la aviación civil con relación a la Protección del M. A.								
Acciones								
Constituir Comités Regionales de Protección del Medio Ambiente en cada Aeropuerto a nivel Nacional	Resultado	Comités Regionales de Protección Ambiental	#	13				
Establecer Planes de Trabajo Anuales de cada Comité de Protección del Medio Ambiente	Producto	Planes de Acción	#		13	13	13	13
Elaborar instrumentos para la fiscalización eficiente de las actividades de aviación civil en cada regional de la DGAC	Producto	Instrumentos para la Fiscalización	#	1	3	1	1	1
Elaborar el programa de entrenamiento a inspectores en temas referentes al manejo de instrumentos para la Protección del Medio Ambiente	Producto	Programa de Entrenamiento	% de avance	10	40	70	100	
Objetivo Específico 4. Desarrollar el Programa de Difusión/Comunicación para la Protección del Medio Ambiente en las actividades de Aviación Civil.								
Acciones								
Mantener Actualizada la Página Web de la DGAC en lo referente a la RAB de protección del M. A., Actividades y requisitos en el marco de la Protección del M. A.	Resultado	Publicaciones Pág. Web	#	2	4	4	4	4
Realizar talleres de divulgación y orientación para los involucrados en las actividades de aviación civil en las regionales y subregionales de la DGAC sobre la RAB, guías y Manuales de Protección del M. A.	Resultado	Talleres	#	3	13	4	13	4

