



Informe de recomendaciones de política de conectividad regional orientado a la facilitación del acceso a los mercados.

1. Antecedentes

Desde 2001, la política aérea comercial nacional presentó cambios significativos, pasando a un ejercicio más flexible en materia de tarifas a partir de 2012, con la eliminación total de las bandas en las cuales se reglaba el comportamiento de precios a nivel nacional. Esta normativa fortalece la entrada nuevos operadores al modo aéreo colombiano tanto nacionales como internacionales que va de la mano de un ciclo económico a favor para la atracción de nuevas actividades comerciales en el sector aéreo.

A partir de la anterior consideración, el mercado de transporte aéreo de pasajeros vino acompañado de una serie de resultados que demuestran la consolidación del crecimiento en el volumen de pasajeros en la geografía nacional a partir de: Alianzas regionales de las aerolíneas en Colombia, la concurrencia de servicios convencionales y modelos de bajo costos que se ampliaron en beneficio de los usuarios. Además, las eficiencias de tipo operativo, como la actualización constante de flota del tipo jet, aeronaves de cuarta generación, que son ahorros del 20% al 30% en el consumo de combustible, menores niveles de ruido en sus motores, amigables con el medio ambiente y elevados niveles de seguridad. Además, el tamaño de la flota aérea en el 2017 fue de 176 aeronaves de tipo jet, siendo un aumento del más del doble que las existentes en el 2013, 78 aeronaves, demostrando la ampliación de rutas y de conexión entre las diversas regiones del país. Aunque a lo concerniente a la flota de aeronaves tipo turbo hélice, su tamaño se estancó, que son el tipo de aeronave que presta sus servicios a las rutas cuyos destinos presentan un menor nivel de desarrollo económico; conforme a lo expuesto por la Aeronáutica Civil de Colombia (2018).

Adicionalmente algunos de los resultados del Foro 2030, espacio de reflexión de la industria aérea nacional por la Aeronáutica Civil de Colombia llevado a cabo en el año 2018, fue el de mencionar que el factor de ocupación de los vuelos en Colombia corresponde a un 85% ocupación, demostrando el terreno ganado por parte del número de usuarios transportados con relación a la población total del país. Este factor expone el nivel de densificación de las sillas por aeronave, sobre todo en el mercado nacional, por lo que el impacto en la competitividad se denota en la baja de precios en tarifas aéreas y competencia en el mercado nacional.

A continuación, se presenta en la ilustración de comportamiento de pasajeros nacionales e internacionales, comprendida desde 1992 al 2020, evidenciado la disminución en el último año a causa de la pandemia mundial en materia de salud del Covid-19.



ESPACIO INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

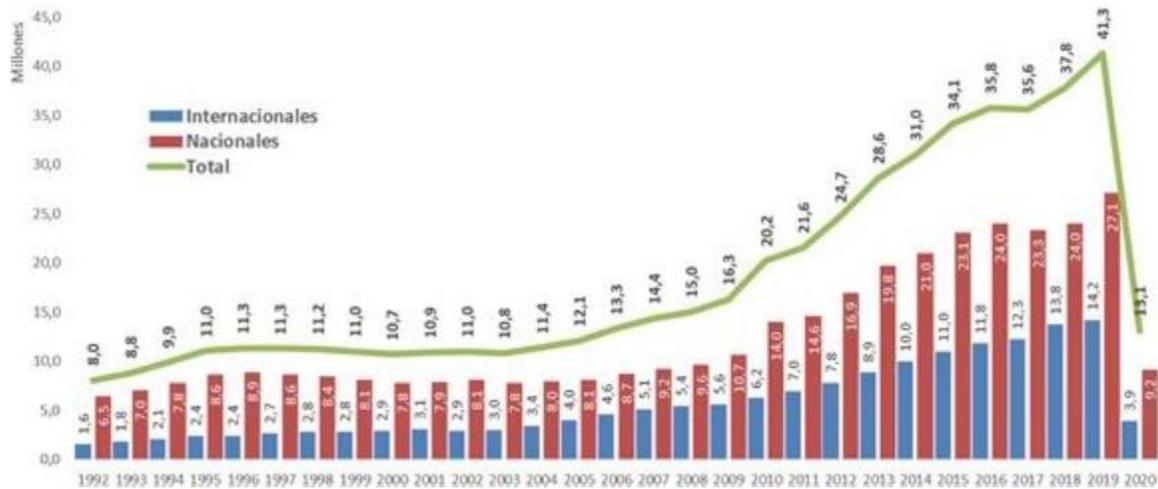


Ilustración 1: Movimiento anual de pasajeros por tipo de tráfico 1992-2020
 Fuente: Grupo de estudios sectoriales, Aeronáutica Civil de Colombia.

En esta ilustración, se muestra la evolución del tamaño de pasajeros en el país y que a pesar de las políticas de liberalización de la economía nacional incipientes en los noventa se mantuvo una senda de crecimiento, la cual empieza a ser más inclinada la curva de manera ascendente a partir de los inicios de comienzos de 2000, tanto para el mercado nacional como internacional, llegando a su nivel máximo en el 2019, con un tamaño de mercado de 41 millones de pasajeros transportados. Para el siguiente año, con la llegada de la pandemia del Covid-19 a Colombia, se suspende las operaciones de transporte aéreo a partir de marzo, por lo que el volumen fue apenas de 13 millones de pasajeros transportados. Por lo anterior, se evidencia lo sensible que puede ser la dinámica de transporte de pasajeros ante el efecto de externalidades como en este caso una emergencia sanitaria.

A continuación, se muestra en la ilustración 2, el comportamiento del mercado de los aerotaxis o transporte no regular de pasajeros, en donde el número de vuelos desde 2004 al 2021, nos muestra un crecimiento del sector petrolero, uno de los principales clientes de este tipo de modalidad de aviación, contribuyendo a su auge desde el 2013 con un pico de más de 700 mil pasajeros y un posterior declive a causa de la contracción del mismo sector de hidrocarburos, principal promotor de este tipo de operaciones. Asimismo, es de mencionar el tipo de aeronaves, las cuales se dividen en ala fija y de ala rotatoria, como helicópteros, que son utilizados para trayectos cortos y en condiciones complejas para las aeronaves de ala fija.

Por otra parte, el flujo de pasajeros por parte de este tipo de aviación, se caracterizó por una operación concentrada en las regiones apartadas de los principales centros urbanos del país; por lo que sus actividades se concentran en regiones que tienen un bajo nivel de desarrollo con una alta dependencia de los principales polos de desarrollo.



Ilustración 2: Movimiento anual de pasajeros y carga en Aerotaxis 2004-2021
 Fuente: Grupo de estudios sectoriales, Aeronáutica Civil de Colombia.

En cuanto a la flexibilidad de las actividades comerciales de este tipo de mercado, se vuelca a ampliar la oportunidad de una mejora en la comercialización de destinos, permitiendo que estas compañías aéreas puedan ejercer la venta de pasajes individuales en los destinos donde no operan compañías de aviación regular, apoyada en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC5, donde se busca el fortalecimiento de la conectividad e incremento del sector turístico del país. Otra oportunidad, es motivar la versatilidad de los helicópteros para masificar el transporte de pasajeros en condiciones de turismo en ciertas zonas de la geografía colombiana.

Actualmente de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación no regular y general, se encuentran 26 aeródromos controlados, es decir tiene personal de tráfico aéreo en sus instalaciones, los cuales están distribuidos por toda la geografía nacional. A continuación, se presenta la ilustración de distribución de estos aeropuertos.



ESPACIO INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO



Ilustración 3: Aeródromos controlados, sin incluir las concesiones o próximos a concesionar

Fuente: Aerocivil, Mapa Great circle mapper – gcmapp.com.

Este tipo de aeródromos tiene una vocación de servicios a la aviación que operan en zonas apartadas de los principales centros urbanos del país, como el caso de la Orinoquía y Amazonía, y en una menor proporción de rutas comerciales con un bajo volumen de pasajeros. Una consideración relevante en estos destinos es que los diferentes medios de transporte presentan condiciones limitadas en su infraestructura por lo que están supeditados al modo aéreo como alternativa de conectividad.

Como se evidencia, Colombia tiene un amplio inventario de aeródromos que sirven a todo tipo de aviación en el país en los principales centros de población. Sin embargo, su oferta esta referenciada en el Plan Nacional de Navegación de la Aerocivil, el cual reporta un total de 703 distribuidos en los 33 departamentos de la geografía nacional, 251 son de propiedad de entidades públicas y 452 son aeródromos privados. Del total de aeródromos de entidades públicas 68 de ellos son de la autoridad aeronáutica.

2. Justificación

En una sociedad conectada de manera ágil y sencilla con los diferentes puntos del planeta, es un requerimiento del fortalecimiento de la conectividad en especial por el medio aéreo, el cual contribuye a la competitividad de las zonas de influencias de sus operaciones, regiones y demás territorios. El esfuerzo de impulsar la conectividad vía de herramientas comerciales permite la disminución de costos de viaje de consumidores y empresas, y atrae contactos y crecimiento de mercado. En la literatura se evidencia que la conectividad aérea estimula la productividad, la inversión extranjera, el turismo en las distintas regiones de un país (Burghouwt, 2017); siendo una de las causas por lo que las administraciones públicas construyen políticas de transporte aéreo para ejercer y mejora de los resultados de

AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA

Av. El Dorado No. 103-15 – Edificio Central Aerocivil, Bogotá, D. C. Colombia

PBX: (57-1) 4251000 Línea gratuita nacional: 018000112373

Correo electrónico: atencionalciudadano@aerocivil.gov.co

www.aerocivil.gov.co

Clave: GDIR-4-2-12-029

Versión: 03

Fecha: 25/11/2020

Página: 4 de 18



conectividad a nivel regional y territorial, dando resultados de crecimiento social y económica en aquellas zonas beneficiadas por el fortalecimiento de la conectividad (Díaz, 2021).

El mercado aéreo de pasajeros en Colombia, a partir de los años noventa viene gestando políticas de liberalización a nivel de precios y de competencia en la atención de rutas nacionales e internacionales. Y de acuerdo con proyecciones para el 2030, presentadas por la Autoridad Aeronáutica Civil de Colombia (2018) antes de la pandemia, se esperaba llegar a niveles de 68 millones de pasajeros, con una tasa media de crecimiento anual de 5.1%, una carga total de 1.2 millones de toneladas y los aerotaxis con un total 575 mil pasajeros con una tasa de crecimiento de 0.4% y 37.5 mil toneladas de carga con una tasa del 1.5% anual.

Esta dinámica de mercado ha requerido de un fortalecimiento de los diferentes actores de la demanda de este servicio, como es la industria del turismo, la cual también ha venido creciendo en la atención del turismo doméstico y de diferentes partes del mundo. Estudios previos a la emergencia sanitaria mundial, las proyecciones de la Organización Mundial de Turismo para el 2030 era de 1.800 millones de visitantes en el mundo y que los mejores crecimientos del turismo se debían presentar en países de economías emergentes, los cuales creciera a ritmo de un 4.4% anual del PIB. Para el 2018, Colombia tenía un sector turístico, el cual representaba el 3.8% del PIB nacional en comparación del 10% del PIB global, Ministerio de Comercio, industria y turismo de Colombia (2018).

Nuestro país tiene razones del crecimiento en la conectividad aérea, debido a la complejidad de nuestra geografía, por tener tres cadenas montañosas que caracteriza nuestra topografía, una región insular relevante en el mar caribe a 775 km de la costa atlántica colombiana; una zona amazónica, la cual comprende el 42,3 % del territorio nacional; la concentración del 76% de la población colombiana ubicada en las zonas urbanas. Y una deficiencia de los medios de transporte carretero y ferroviario en zonas que exigen la conectividad con los principales centro de producción del país, por lo que la conectividad por el transporte aéreo es relevante para el crecimiento y desarrollo de Colombia (Díaz, 2021).

Los grupos sociales y las entidades públicas, fortalecen su interrelación para definir las prioridades en materias como en este caso el transporte aéreo y la herramienta propuesta por la autoridad aeronáutica de los encuentros regionales, trabaja en que las soluciones que proponen actores de la cadena de transporte aéreo sea la más adecuada a las políticas de estado en esta materia.

3. Marco Conceptual

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC- tiene a su cargo, como autoridad aeronáutica, la definición de las tareas de regulación, inspección y definición de lineamientos de carácter aeronáutico. Con la adopción del Decreto 410 de 1971 "Por medio del cual se expide el Código de Comercio", se definió el ámbito de aplicación y la definición de la actividad aeronáutica en Colombia.

Particularmente y en referencia a la actividad aérea, se expresa lo siguiente: Esta parte rige



todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno. Quedarán sujetas a este régimen las aeronaves que utilicen espacio sometidos a la soberanía nacional, así como las aeronaves de matrícula colombiana que se encuentren en espacio no sometido a la soberanía o jurisdicción de otro Estado. Las aeronaves de Estado sólo quedarán sujetas las disposiciones de este Libro cuando así se disponga expresamente.

En ese mismo sentido, se entiende por *aeronáutica civil* el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.¹

En ese sentido, con la expedición de la Ley 105 de 1993 el cual estipula en su artículo 2, literal d: "El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del país".

El Plan Nacional de Desarrollo (Pacto por Colombia, pacto por la Equidad) aprobado mediante la Ley 1955 de 2019, por su naturaleza jurídica y su impacto en el desarrollo de acciones del Gobierno, definió la política e intereses de la nación particularmente en la caracterización de los servicios aéreos del país. Así, dentro de los objetivos del Pacto Transversal Pacto por el Transporte y la Logística para la competitividad y la integración regional, se definieron los siguientes objetivos:

- Fortalecer el transporte de carga y pasajeros, mejorar la seguridad de los usuarios y de la carga, y la calidad de la información para la toma de decisiones.
- Modernizar los sistemas de transporte público, con mejores tecnologías, mayor accesibilidad para la población con discapacidad y tarifas al alcance de todos.
- Reducir los tiempos de viaje y los costos a través de la eficiencia e integración de los modos de transporte (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, carretero).
- Identificar nuevas alternativas para la financiación de proyectos de infraestructura y transporte a nivel nacional y regional.²

En ese sentido, las Mesas de Conectividad se encuentran en rutadas no solo con las funciones propias de la entidad, sino también, en la búsqueda de los objetivos propuestos para el sector dentro del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Estratégico Aeronáutico 2030. Así y complementando lo anterior, se identificó que dentro del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, existen unas líneas de acción y/o ejes temáticos, que tienen como fin, el mejoramiento de la actividad aeronáutica, así como también, la promoción del desarrollo aéreo del país.

¹ Artículo 1774 Código de Comercio Colombiano

² Tomado de: <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pactos-Transversales/Pacto-transporte-y-logistica/Transporte-y-Logistica.aspx>



ESPACIO INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO



Ilustración 4: Ejes temáticos para la estructuración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC.

Dentro del Plan Estratégico, se destaca como Objetivo estratégico de conectividad: Construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora.³

4. Desarrollo de las mesas de conectividad

4.1 Destinos ofrecidos a través de las mesas de conectividad

Durante el 2022, se presentaron diferentes solicitudes por parte de los municipios que cuentan con infraestructura aeroportuaria y que buscaban recuperar o motivar el tráfico de pasajeros y de carga aérea en el país. A continuación, se enuncian los destinos que fueron motivo de mesas:

³ Tomado del Plan Estratégico Aeronáutico 2030



ESPACIO INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO



Ilustración 5: Mesas de conectividad de 2022
Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC

Estas mesas, tienen tres fases para su organización y realización, posterior a la elección del municipio que será apoyada con la actividad mencionada. La primera, un proceso de invitación a los expositores de las mesas, que corresponde a los actores que generan demanda y representatividad de las entidades públicas o empresas privadas de la zona que apoyan el desarrollo de la aviación local. Posterior, se hace un acercamiento a cada uno de ellos para conocer sus inquietudes al respecto y el valor agregado de cada una en sus presentaciones, con este acercamiento se envía un modelo de presentación que ayudara a definir las líneas de trabajo en el mismo. Segundo, realización, a raíz de los eventos de sanidad pública y posterior de reactivación comercial y laboral de los ciudadanos en el país; nuestros eventos se realizaron en un formato mixto entre presencial y virtual; ya que ambas apoyan la atracción de las mesas, por eso el escenario virtual es a través de la plataforma Microsoft Teams, obteniendo un 100% de conectividad por parte de los expositores y asistentes a las mesas de conectividad.

En cuanto a la dinámica del evento, los expositores presentaron el marco de la industria de su sector y el requerimiento del transporte aéreo en la zona. Y al final, los asistentes, representantes de las empresas de aviación nacional, como miembros de la industria del turismo participan con las diferentes inquietudes sobre las oportunidades comerciales en la zona. Tercero, una etapa de evaluación de la mesa realizada, en donde los participantes llenaron una encuesta de satisfacción o de calidad, para visualizar el impacto de la actividad en cuanto a la toma de decisión comercial en operar el destino. Además, el seguimiento a los compromisos de las entidades con las distintas comunidades presentes en el evento.



4.2 Comportamiento del mercado de pasajeros y carga nacional.

A continuación, se hace un análisis del tamaño del mercado de pasajeros y carga a nivel doméstico, desde la vigencia 2019 hasta el mes de Julio de 2022, en donde se observa la recuperación de las cifras en el uso del transporte aéreo en el país.

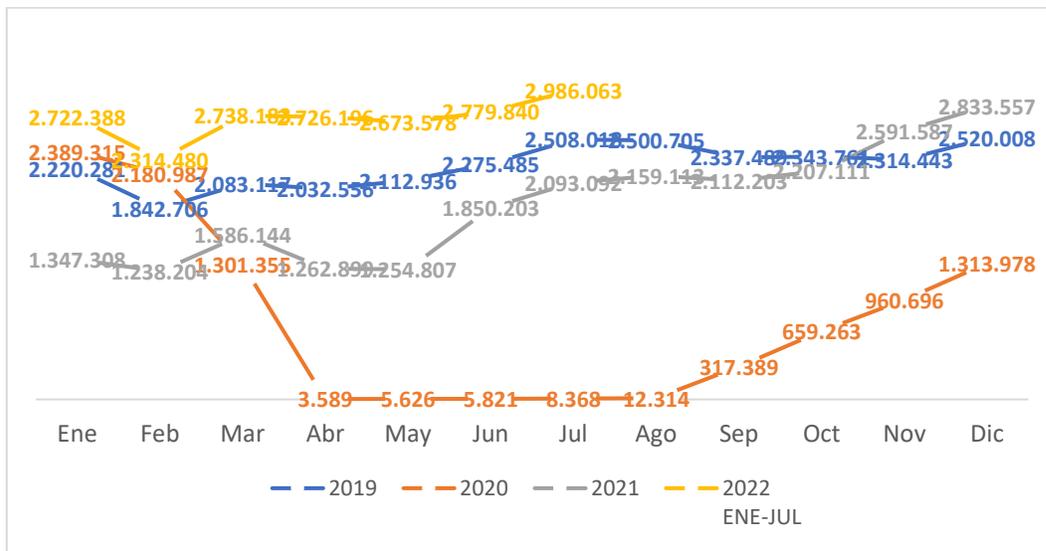


Ilustración 6: Mercado de pasajeros de los destinos entre 2019-(Ene-Jul)2022.
 Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC.

- Para este primer semestre de 2022, estamos en un 20% superior en el transporte de pasajeros en comparación de 2019, correspondiente al año anterior a la emergencia de salud pública, demostrando la excelente respuesta de la economía nacional y de la fortaleza del transporte aéreo por apoyar el crecimiento del país.

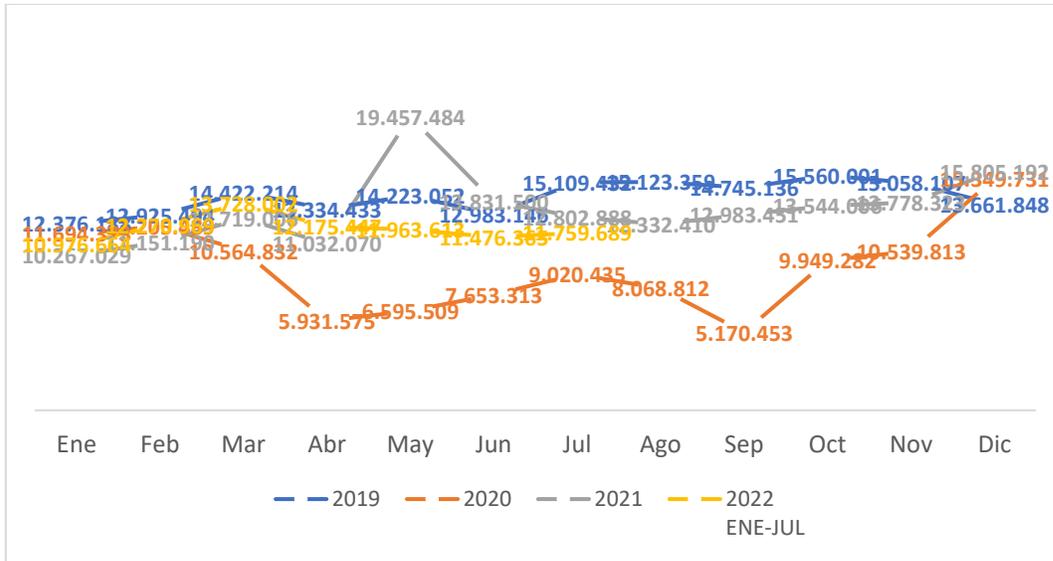


Ilustración 7: Mercado de carga de los destinos entre 2019-(Ene-Jul)2022

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC.

- El volumen de carga a nivel nacional, está presentando el mismo dinamismo que el transporte de carga, a pesar de estar por debajo de un 11% correspondiente a la vigencia 2019, ya que existen otros factores del mercado internacional que pueden estar afectando la demanda interna del país. Sin embargo, vamos en la senda de recuperación económica posterior a la emergencia de salud pública.

4.3 Reporte DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas), de las Mesas de Conectividad Aérea 2022.

Como una acción estratégica, la cual contribuya al estudio de examinar los resultados de las mesas ejecutadas durante el 2022, se realiza un ejercicio DOFA para entender mejor sus resultados.



Ilustración 8: Matriz DOFA – Mesas de conectividad aérea 2022

Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC.

Las **Debilidades** que se han identificado consisten en un formato comercial que defina mejor las necesidades entre regiones y operadores aéreos, ya que los atractivos de los destinos son diferentes a los requerimientos comerciales de los operadores aéreos. Asimismo, persiste una baja sinergia entre los actores miembros de la cadena de producción turística y de negocios con el medio de transporte de la aviación.

Las **Oportunidades** revisadas que podrían ser factor de impacto positivo para los próximos años son: El fortalecimiento del sector turismo y con ellos nuevos nichos de mercado en destinos regionales; las mesas presenciales, siempre y cuando se garantice el componente virtual; el fortalecimiento de agentes productivos y económicos, sobre todo de aquellos agentes regionales; y el alcance de las Mesas en otras formas de administración regional como lo son las Regiones Administrativas de Planeación Especial -RAPES. Es decir, lograr que las Mesas tengan más alcance fuera de la distribución geográfica por departamentos y así, ofrecer alternativas para estas nuevas formas de cohesión regional.

Dentro de las **Fortalezas** identificadas se destacan: La presencia de actores regionales como Gobernaciones, Alcaldías, Asambleas, Concejos y Agremiaciones con presencia en el territorio y demás grupos de interés, los cuales facilitan una mirada más profunda con enfoque territorial; Nuevas Oportunidades de Negocio para los Operadores Regulares y No Regulares; la Virtualidad y la presencialidad son sin dudas una fortaleza pues permite la presencia de más actores y coordinación de una efectiva comunicación entre los mismo, al igual que el horario de realización de las mesas y las Oportunidades de Inversión que se generen a raíz de la Mesa.



Finalmente, las **Amenazas** que se han detectado consisten en las siguientes:

- Se debe evitar desnaturalizar los objetivos de la Mesa, así como también evitar no tener un alcance idóneo. Las Mesas se pueden convertir en un espacio de múltiples solicitudes de las regiones y no el escenario de sinergia entre actores públicos y privados en búsqueda del fortalecimiento del desarrollo aéreo del país.
- Se debe evitar no tener una gobernabilidad con los demás agentes del Estado que podrían coadyuvar en el cumplimiento de los objetivos de la Mesa. Particularmente con los agentes del sector de transporte del país.
- La transición hacia la presencialidad puede llegar a ser una amenaza pues no garantizaría la presencia de algunos actores a ciertas regiones del país, convirtiéndose en una actividad costosa y de poco impacto en los resultados esperados.
- Se debe evitar confusiones con las agendas propuestas y garantizar en todo momento, que las Mesas estén acordes con las necesidades de la región.

4.4 Evaluación de los operadores regulares y no regulares

Los asistentes a las reuniones presenciales y virtuales aportaron una serie de consideraciones para tener siempre una herramienta apropiada a las circunstancias del mercado de pasajeros y carga aérea en el país. Además, es un resumen del impacto que genero los encuentros regionales.

ESPACIO INTENCIONALMENTE DEJADO EN BLANCO

Estos resultados se presentan bajo dos criterios:



Ilustración 9: Criterios de evaluación de las mesas de conectividad 2022
Fuente: Dirección de Transporte Aéreo - UAEAC.

- **Ibagué (Tolima) 29 de marzo**

Ibagué es la capital del departamento de Tolima, constituyendo en uno de los principales nodos de servicios en la región del sur occidente del país, ya que actualmente tiene uno de los aeropuertos “Perales” con mejor condición de infraestructura moderna y cómoda para la atención de pasajeros y compañías aéreas.

Además, se revisaron otros destinos como fueron: Flandes y Chaparral con sus aeropuertos. Santiago Vila en Flandes con sigla IATA: GIR, General Navas Pardo con sigla IATA: CPL. Por lo tanto, se cumplió con el objetivo primordial de la Mesa de Conectividad apunta a brindar oportunidades comerciales que permitan el incremento de operaciones aéreas y a su vez fortalecer la conectividad de la región.

Asistentes: Avianca, EasyFly, Viva air y Satena.

- El 67% de los operadores que asistieron, manifestaron interés en **Ibagué** mientras que un 33% por Ninguno de los otros municipios ofrecidos en el departamento del Tolima.
- **Manizales (Caldas) 04 de mayo**

La ciudad de Manizales muestra una inmersión en la arquitectura con la gastronomía propia de la región. Desde los miradores de la ciudad o las terrazas de las casas republicanas, construimos cocinas al aire libre, para la preparación de productos típicos o los más



deliciosos cocteles. Asimismo, desde la conectividad del aeropuerto La Nubia, puedes llegar actividades como: avistamiento de aves, tour por fincas cafeteras, glamping y el parque nacional de los nevados.

Asistentes:

Avianca, Flapz App, Flapper App, Vertical de aviación, EasyFly, SADI y Satena,

- El 45% de los operadores que asistieron, manifestaron interés en Manizales y destinos del departamento (Caldas) como destino para operar, mientras que un 55% por Ninguno de los destinos presentados en la mesa.
- **Neiva (Huila) 31 de mayo**

Neiva y su área metropolitana no constituida poseen una economía muy dinámica basada en el ecoturismo, gastronomía, industria y comercio. Es una de las conurbaciones colombianas aún no oficiales, pero existentes de facto en el norte del departamento de Huila. Sus municipios satélites son Rivera, Palermo, Tello, Baraya, Aipe, Villavieja y Campoalegre. Dado su alto dinamismo comercial y turístico, el aeropuerto Benito Salas, se ha convertido en un fuerte nodo de referencia en el tránsito de pasajeros y de carga en el sur del país.

Asistentes:

Delta helicópteros, SADI, Satena y Viva air.

- El 71,4% de los operadores que asistieron, manifestaron interés en Neiva (Huila) como destino para operar, mientras que un 28,6% por Ninguno.
- **Ocaña (Norte de Santander) 13 de julio**

El municipio de Ocaña es el epicentro de la Asociación de Municipios del Catatumbo, provincia de Ocaña y sur del Cesar, de los cuales los habitantes de: Abrego, Convención, El Carmen, El Tarra, Hacarí, La Playa de Belén, Ocaña, Río de Oro, San Calixto y Teorama son los que se van a beneficiar de la reactivación del Aeropuerto de Aguas Claras, ya que los funcionarios del nivel nacional que tiene alianzas con esta entidad utilizarían esta ruta aérea. Además, de sus atractivos naturales y comerciales de la zona, convierten a Ocaña en un referente adecuado para el tráfico de pasajeros del Norte de Santander.

Asistentes:

Delta Helicópteros, Flapper App, Sicher Helicopters, SADI , Satena, Solair y Transporte aéreo de Colombia.

- El 50% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en Ocaña como destino para operar, mientras que un 50% por ninguno de los destinos del departamento.

5. Conclusiones y Recomendaciones



El crecimiento de operaciones aéreas y el volumen de pasajeros, a partir de políticas de liberalización tarifaria y de operadores permitió varios acontecimientos comerciales como las alianzas regionales de las aerolíneas en Colombia, la concurrencia de servicios convencionales y modelos de bajo costos que se ampliaron en beneficio de los usuarios.

Externalidades como la emergencia sanitaria del Covid-19 en el país, generaron impactos negativos en el desarrollo del transporte aéreo, como la disminución en el volumen de pasajeros y de carga, demostrando la ausencia de conectividad a partir de la suspensión de operaciones y la importancia de este modo para poder mantener el intercambio comercial y social en Colombia.

Las compañías de transporte aéreo no regular de pasajeros y carga, son actores principales en aquellas zonas geográficas del país, que se caracterizan por su bajo nivel de crecimiento económico, requieren de un servicio acorde al tamaño de mercado y poder sostener la accesibilidad a estos territorios.

Existe un alto nivel de concentración de infraestructura aeroportuaria en las principales zonas de desarrollo, por lo que zonas como la Orinoquia, la amazonia y la región pacífica tiene los niveles inferiores de prestación de servicio en esta materia.

La importancia de la conectividad aérea radica en ser un estímulo de la productividad, la inversión extranjera y el turismo; y a pesar de la crisis del Covid-19, las expectativas en materia de transporte aéreo nacional e internacional son altas debido a que las principales industrias a tractoras de este servicio como el turismo requieren de una recuperación pronta y oportuna.

Las políticas de estado en materia de transporte aéreo enmarcan la relevancia de la conectividad como una condición para el desarrollo social y económica de las regiones, por lo que el sector y en este caso la autoridad aeronáutica ejecuta herramientas como las mesas de conectividad, en el cumplimiento y apuesta de integrar la cadena de producción de los distintos territorios que cuentan con este servicio.

En el marco de las mesas de conectividad en la vigencia 2022, se realizaron a lo largo del país, en las aéreas de influencia de los municipios de Ibagué (Tolima), Manizales (Caldas), Neiva (Huila) y Ocaña (Norte de Santander). A continuación, se presentan los resultados de estas actividades:

- Se realizaron un total de cuatro mesas de conectividad regional durante la vigencia 2022, que cubrieron las diversas zonas del país.
- En las mesas participaron un total de 175 asistentes, siendo la de mayor asistencia, la mesa de Ibagué (Tolima) y la de menor de asistencia fue Neiva (Huila), por lo que fue un 2% menos en comparación con la vigencia 2021.
- Las empresas de aviación no regular que asistieron en buena parte de las mesas, fueron: Delta Helicópteros y la Sociedad Aeronáutica de Ibagué, a pesar de que las mesas de desarrollaran en capitales de departamento. Sin embargo, fue activo la



presencia de empresas regulares como Avianca y Viva air ; como de las plataformas comerciales de Flapz y Flapper.

- Por el lado del formato de presentación de las mesas, la realización de manera mixta entre virtual y presencial, las expectativas son positivas, dado que permite la participación de operadores de otras zonas del país, los cuales regularmente no tiene actividad comercial en esas aéreas.

El trabajo desarrollado por la Aerocivil estuvo enmarcando por el buen recibo de operadores aéreos y población de las zonas de influencia de las mesas de conectividad, ya que pudieron articular los requerimientos de cada zona en materia de conectividad.

Recomendaciones

Como parte del ejercicio participativo de las Mesas de Conectividad Aérea Regionales 2022, se establecen las siguientes recomendaciones para la ejecución, diagnóstico y evaluación de la política.

En primer lugar, se debe rescatar el hecho de que una política no es el simple acto de emitir una norma. Por el contrario, se observa que esta política de transporte aéreo es en sí, un conjunto de prácticas y procesos que permiten establecer (i) necesidades de los territorios y (ii) oportunidades para el sector. Así, las políticas públicas en materia de transporte aéreo deben estar enfocadas en territorios que tengan dificultades en materia de accesibilidad en este servicio, por lo que se debe aumentar el número de mesas para las siguientes vigencias con la ayuda de la tecnología sin dejar de lado la importancia de la interacción presencial de las entidades involucradas. En ese sentido, se debe prestar especial atención sobre aquellos territorios históricamente excluidos y por fuera del abanico de oportunidades. Se recomienda una especial atención en zonas que tuvieron mayor impacto del conflicto interno armado y que a su vez, tienen indicadores de pobreza y de desigualdad en caso de alarma.

Por otro lado, se recomienda la participación de la academia que permita identificar aspectos regionales de relevancia para la industria aeronáutica. Estos pueden ser consideraciones culturales, históricas, o de la tradición regional.

Se recomienda una mayor atención del sector aeronáutico sobre las zonas fronterizas, en especial sobre la reciente activación comercial con la República Bolivariana de Venezuela, que permita dinamizar la economía de departamentos como La Guajira, Norte de Santander, Arauca y Vichada.

Igualmente es necesario que la política de transporte aéreo sea a su vez integradora y multimodal. Es por ello que los fines de la conectividad aérea deben apuntar también, a la integración con otros modos de transporte, como férreos, terrestres, fluvial y marítimo, entre otros. Esto permitirá que cada vez, mas colombianos tengan acceso a los servicios aéreos y que en sí, se apunte a la integración del sector transporte dinamizando las operaciones sobre carga y movilización de pasajeros.

Establecer la participación de nuevos actores de la cadena de producción en aquellas zonas



motivos de las mesas de conectividad, para poder impactar de manera rápida el uso del transporte aéreo.

Identificar otros segmentos de mercado del servicio aéreo con las novedades de los diferentes tipos de turismo y negocios que puedan ser susceptible del uso del transporte aéreo y que generen valor agregado al crecimiento de las regiones.

Planificar con las áreas de la autoridad aeronáutica y los operadores aéreos la construcción de espacios de construcción anexos a la mesa de conectividad, para perfilar mejor los requerimientos desde la industria aérea en materia de conectividad en estas zonas del país.

Finalmente, la política requiere una curva de medición en los próximos años que permita evaluar el impacto esperado sobre las zonas donde se ha focalizado el esfuerzo en conectividad y competitividad. Esta evaluación permitirá establecer los retos, aspectos inconclusos, éxitos y logros.

6. Bibliografía

- Burghouwt, G 2017. Influencing air connectivity outcomes. Roundtable on capacity building through efficient use of existing airport infrastructure, 9-10 March 2017, Queretaro.
- Decreto 410, 1971, art 1774.
- Diaz Olariaga O (2021). Contribución del transporte aéreo a la conectividad territorial. El caso de Colombia. Revista EURE, Revista de Estudios Urbanos Regionales.
- Ley 105, 1993.
- Ley 1955, 2019.
- Ministerio de Comercio, industria y turismo de Colombia (2018) Plan sectorial de turismo 2018-2022 “Por un turismo que construye país”. Consejo superior de turismo y DNP.
- Ruiz, C.A., Avellaneda, M Silva, M. (2017). Notas de borrador sobre Estructura Urbana y Movilidad: Una Visión desde los POT en Colombia.
- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (Abril, 2018), Notas de estudio la competitividad del transporte aéreo colombiano, Foro sector aéreo 2030, Hacia dónde debe ir la aviación en Colombia?. Bogotá, Colombia.
- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (2017), Plan Nacional de Navegación aérea, Volumen II Instalaciones y servicios.



- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (2019), Plan Estratégico Aeronáutico 2030, Bogotá Colombia.
- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (2022), Encuestas virtuales realizadas a los asistentes de las mesas de conectividad.
- Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil de Colombia (2022), Estadísticas, <https://www.aerocivil.gov.co/atencion/estadisticas-de-las-actividades-aeronauticas>.