



Informe final de evaluación de las Mesas de Conectividad Regional de 2021

Asunto: Conectividad

Presentado por: Carlos Alberto Mantilla Uriza y Juan Camilo Suárez Beltrán

1. Antecedentes

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.¹²

En ese mismo sentido, se entiende por *aeronáutica civil* el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.³

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

² Artículo 177 Código de Comercio Colombiano

³ Artículo 1774 Código de Comercio Colombiano



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. ⁴

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.

⁴ Tomado de: <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Pactos-Transversales/Pacto-transporte-y-logistica/Transporte-y-Logistica.aspx>



Gráfica 1. Ejes temáticos para la estructuración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Fuente: Oficina 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.⁵

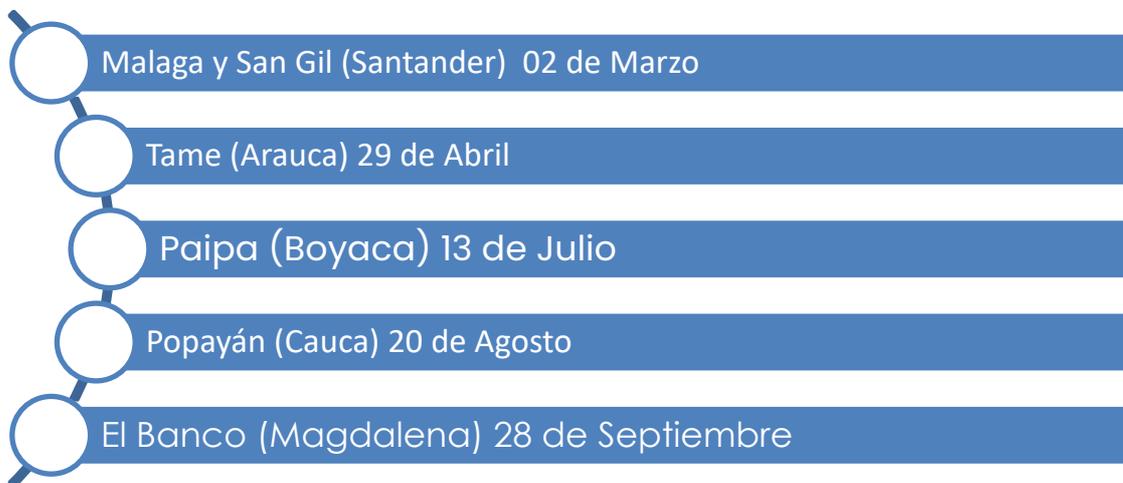
2. Destinos ofrecidos a través de las mesas de conectividad

Durante el 2021, se presentaron diferentes solicitudes de 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:

⁵ Tomado del Plan Estratégico Aeronáutico 2030



Gráfica 2. Mesas de conectividad de 2021.



Fuente: Oficina 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, todos nuestros eventos se realizaron de manera virtual, 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 presentó 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

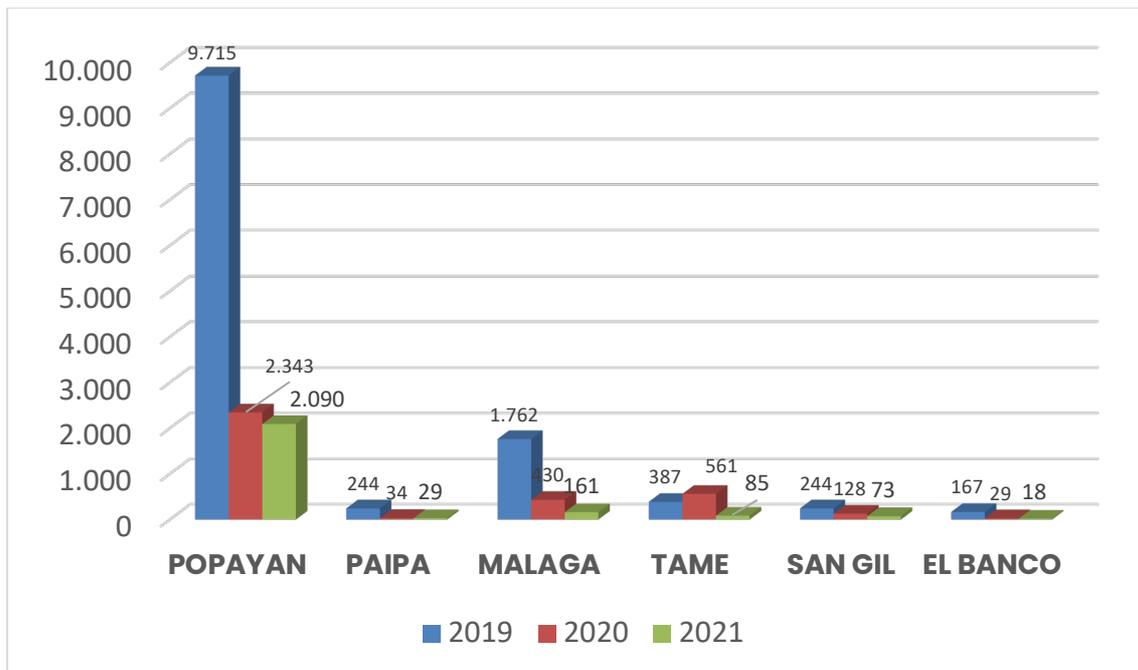


de evaluación de la mesa realizada, en donde los participantes llenaron una encuesta de satisfacción o de calidad, para visualizar el impacto de la actividad en cuanto a la toma de decisión comercial en operar el destino. Además, el seguimiento a los compromisos de las entidades con las distintas comunidades presentes en el evento.

3. Comportamiento del mercado de pasajeros y carga de las mesas de conectividad.

A continuación, se hace un análisis del tamaño del mercado que fueron beneficiario de las mesas de conectividad o encuentros regionales, desde la participación del mercado de pasajeros y carga.

Gráfica 3. Mercado de pasajeros de los destinos entre 2019-2021.

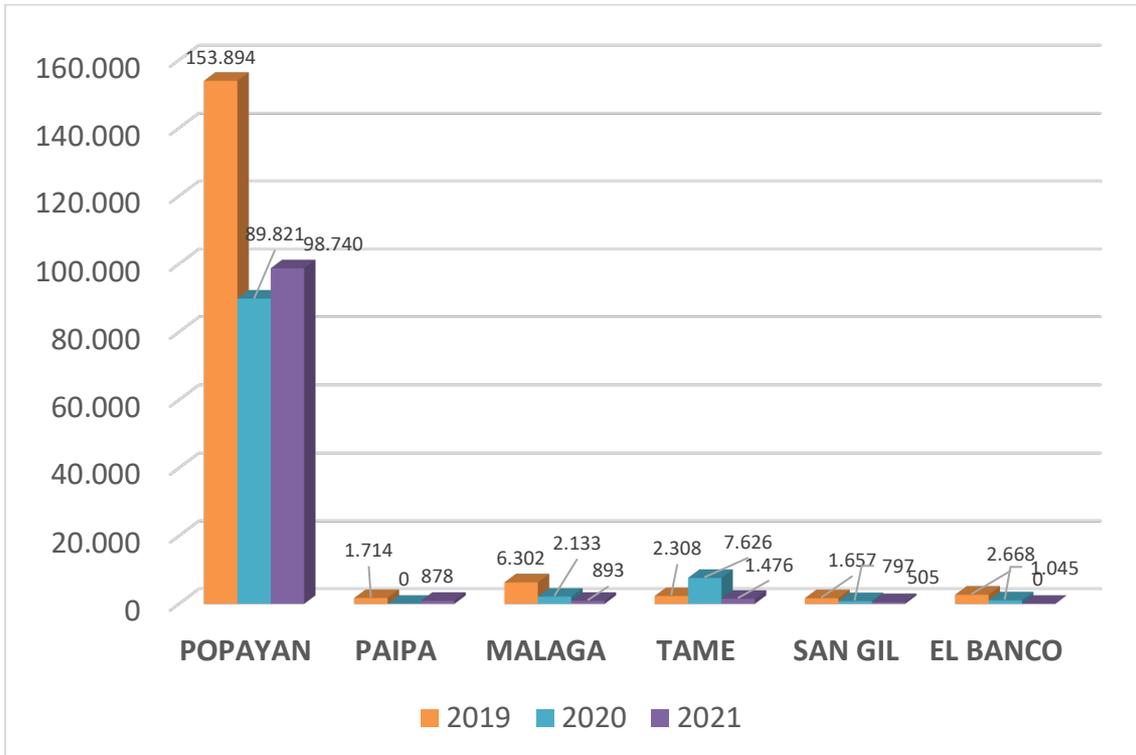


Fuente: Oficina de Transporte Aéreo - UAEAC

- Los municipios motivo de las mesas, vienen generando un proceso de reactivación del mercado de pasajeros de un 64% con respecto al tamaño del mercado de 2019.
- Sobresale Popayán, Tame y San Gil.



Gráfica 4. Mercado de carga de los destinos entre 2019-2021.



Fuente: Oficina de Transporte Aéreo - UAEAC

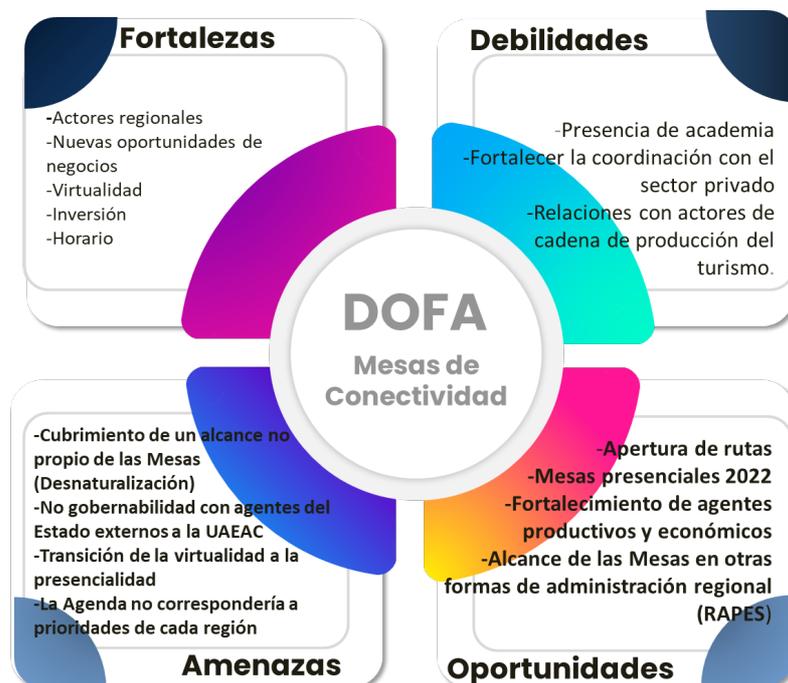
- El volumen de carga de los municipios motivo de las mesas, vienen generando un proceso de reactivación del mercado de carga superando en 35 toneladas con respecto al tamaño del mercado de 2019.
- Sobresale Popayán, Paipa y Tame.



4. Reporte DOFA (Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas), de las Mesas de Conectividad Aérea 2021

Como una acción estratégica, la cual contribuya al estudio de examinar los resultados de las mesas ejecutadas durante el 2021, se realiza un ejercicio DOFA para entender mejor sus resultados.

Gráfica 5. Matriz DOF – Mesas de conectividad aérea 2021.



Fuente: Oficina de Transporte Aéreo – UAEAC

Las **Debilidades** que se han identificado consisten en un poca o nula presencia del sector académico de las regiones, pues son ellos los que revisten el desarrollo territorial desde la óptica de la investigación. Se identificó también, que existe una baja relación con los actores miembros de la cadena de producción turística.

Las **Oportunidades** revisadas que podrían ser factor de impacto positivo para los próximos años son: La apertura de rutas nacionales; 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 mas profunda con enfoque territorial; Nuevas Oportunidades de Negocio para los Operadores Regulares y No Regulares; la Virtualidad es sin dudas una fortaleza pues permite la presencia de más actores, 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 de la virtualidad a la presencialidad puede llegar a ser una amenaza pues no garantizaría la presencia de algunos actores a ciertas regiones del país.
- Se debe evitar confusiones con las agendas propuestas y garantizar en todo momento, que las Mesas estén acordes con las necesidades de la región.



5. Evaluación de los operadores regulares y no regulares

Los asistentes a las reuniones 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.

Estos resultados se presentan bajo dos criterios:



- **Malaga y San Gil (Santander) 02 de Marzo**

San Gil se ha constituido como uno de los principales destinos turísticos del sur del Departamento de Santander, especialmente por estar vinculado al turismo de aventura. El aeropuerto Los Pozos recibió una inversión en el mejoramiento de su infraestructura en lado aire y tiene operaciones comerciales.

Málaga es otro destino turístico de gran impacto para la economía del sur oriente del Santander. Al ser un destino turístico de gran envergadura, cuenta con una capacidad hotelera y una infraestructura aérea que permite el aumento de los servicios aérocomerciales, particularmente desde y hacia Bucaramanga.

Asistentes: Llanera de Aviación, Aeropaca SAS, StarBlue Airlines SAS y Flapper.

- El 70% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en **San Gil** como destino para operar, mientras que un 30% por **Málaga**.



- **Tame (Arauca) 29 de Abril**

Comparativamente, Tame es el segundo municipio más importante y más poblado del Departamento de Arauca. El interés en este destino tiene particularmente varias aristas: Turismo, punto de distribución hacia otros municipios del Departamento y presencia de petroleras que derivan en un importante aporte comercial a la región. El aeropuerto es el Gabriel Vargas Santos.

Asistentes:

Llanera de aviación, Aerollanos del Oriente, TAC SAS, Aeropaca SAS, EasyFly, Helistar SAS, Satena, Flapz App, Sicher Helicopters, Heliservice SAS y Helicol.

- El 75% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en Tame (Arauca) como destino para operar, mientras que un 15% por Ninguno y 10% por otros municipios del Departamento de Arauca.

- **Paipa (Boyaca) 13 de Julio**

Paipa es el sexto municipio más poblado de Boyacá, pero uno de los centros turísticos más importantes de ese Departamento y en general de todo el altiplano cundiboyacense. El aeropuerto Juan José Rendón fue objeto de mejoras lado aire y lado tierra, y se convierte en un potencial comercial para la región, especialmente gracias a su influencia turística para el Departamento de Boyacá.

Asistentes:

Volar Colombia, Servicio Aéreo de Boyacá SAS, Llanera de Aviación, Latam Airlines, EasyFly, Vertical de Aviación, Sky Ambulance SAS, Satena y Helicol.

- El 66,7% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en Paipa (Boyacá) como destino para operar, mientras que un 33,3% por Ninguno.

- **Popayán (Cauca) 20 de Agosto.**

Popayán como primera ciudad Unesco de la Gastronomía en Colombia, no solo se perfila como un destino turístico y de inversiones, sino que a su vez, todo el



Departamento del Cauca ofrece una amplia ruta comercial en materia de conectividad aérea. El interés radica en otros destinos fuera de la capital, como lo son el Parque Arqueológico de Tierra adentro, la Reserva de la Biosfera Cinturón Andino, entre otros.

Asistentes:

Sociedad Aérea de Ibagué SAS, SICHER HELICOPTERS, Latam, Transporte Aéreo de Colombia S.A, Delta Helicopteros SAS, Volar Colombia, Solair SAS, Flapper y Grupo San Germán.

- El 51,9% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en Popayán como destino para operar, mientras que un 33,3% por ninguno y el 14,8% por otros municipios del Departamento.

- **El Banco (Magdalena) 28 de Septiembre**

El Banco, y su aeropuerto Las Flores, tiene una zona de influencia bastante importante especialmente sobre la costa caribe y ciudades como Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Riohacha.

Asistentes: Aéroservicios Especializados ASES SAS, Vertical de Aviación, Volar Colombia, Flapper, StarBlue Airlines, Helicol, Aerolíneas del Llano SAS, Servicio Aéreo de Mompox y Sociedad Aérea de Ibagué sas.

- El 42,1% de los Operadores que asistieron, manifestaron interés en El Banco (Magdalena) como destino para operar, mientras que un 47,4 % por otros municipios del Departamento.

6. Conclusiones y recomendaciones.

- Se realizaron un total de cinco mesas de conectividad regional durante la vigencia 2021, que cubrieron las diversas zonas del país.



- En las mesas participaron un total de 180 asistentes, siendo la de mayor asistencia, la mesa de Tamé (Arauca) y la de menor de asistencia fue Málaga y San Gil (Santander).
- Las empresas de aviación no regular que asistieron en buena parte de las mesas, fueron: Helicol, Llanera de aviación, Sicher Helicópteros, TAC, Sociedad Aérea de Ibagué, Volar Colombia y Vertical.
- Como consecuencia y actividad de reactivación de la industria aérea en momentos de la flexibilización de las restricciones de bioseguridad, se realizó la primera rueda de negocios en la ciudad de Villavicencio (Meta), el 10 de Junio de 2021, con un total de 43 asistentes, entre compañías aéreas y agencias de turismo de la zona de la Orinoquia colombiana.

Recomendaciones

Gráfica 6. Recomendaciones de las mesas de conectividad



Fuente: Oficina de Transporte Aéreo – UAEAC