

**IDENTIFICACIÓN DE LOS FACTORES QUE INCIDEN EN LOS COSTOS AÉREOS  
AL DEPARTAMENTO DE NARIÑO**

**PRESENTADO POR:**

**MARTINEZ ANDINO ELIANA SOFIA**

**ASESOR:**

**LÓPEZ CIFUENTES DAVID FELIPE**

**UNIVERSIDAD CATOLICA DE MANIZALES**

**ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA**

**MANIZALES**

**2019**

## **Dedicatoria**

Esta investigación se la dedico principalmente a Dios, que me ha dado la fortaleza, la sabiduría, el entendimiento, la paciencia y especialmente el amor por lo que hago y he emprendido a hacer, ha puesto en mí el deseo y la pasión por la investigación, gracias a él soy lo que soy, él me ha acompañado en cada una de mis batallas y me ha inspirado a hacer este proyecto de investigación en nombre de mi departamento al que amo tanto y me preocupa las problemáticas que afectan social y económicamente a mi tierra, a Nariño.

Le dedico esto a Liliana Patricia Andino, mi Mamá, que me ha apoyado en este camino de aprendizaje y conocimiento, dándome su apoyo moral y económico, ha sido comprensiva y paciente para sacarme adelante.

A mi compañero sentimental, Andrés Burbano Pantoja, quien me ayudo en el transcurso de este proyecto con los contactos adecuados para culminar con la investigación, sin él no hubiese sido fácil la búsqueda de resultados.

Y se lo dedico a Nariño, especialmente a la ciudad que me vio nacer, Ipiales, a mi gente Nariñense, a quienes beneficiará este proyecto de investigación.

## **Agradecimientos**

El agradecimiento es especialmente para Dios, que me ha puesto en el camino de esta carrera tan importante, como es Administración Turística en la Universidad Católica De Manizales, porque me ha dado la vida y el propósito de ser una gran profesional.

Gracias a mi tutor, David López, que me ha guiado en la elaboración de este proyecto de investigación, que ha sido paciente, perseverante y ha dedicado su tiempo para resolver cada una de mis inquietudes, también agradezco al profesor Erik Sepúlveda, quien apoyo con varios artículos de gran importancia para la elaboración del marco teórico y en la construcción del trabajo; y a los demás profesores porque ellos son los que nos impulsan a ser cada día mejor, nos enseñan a ir más allá de lo que está a nuestro alcance , nos enseñan a indagar, a buscar y a investigar ese mundo que falta por descubrir.

Quiero específicamente agradecer a las siguientes personas:

- Andrés Burbano Pantoja: fue el intermediario para conseguir las entrevistas con las personas especializadas en el tema, y aportó sus conocimientos en temas aeronáuticos.
- Director de la Cámara de Comercio, Harold Guerrero, quien colaboró con la entrevista, aportando conocimiento de la parte económica de la ciudad de Ipiales.
- Director de la Aerolínea Satena, Jorge Luis Bravo, apporto su conocimiento en aerolíneas y políticas de estas
- Director de la Aeronáutica Civil de Ipiales, Javier Patiño, aportó conocimiento en el estado de los aeropuertos.
- Gracias a mis familiares y personas que han apoyado en todo este proceso de investigación y crecimiento.

## Tabla de contenido

### Contenido

1. Título del proyecto .....	5
2. Resumen .....	5
3. Abstract.....	8
4. Planteamiento del problema.....	11
5. Justificación .....	14
6. Objetivo general .....	16
7. Objetivos específicos .....	16
8. Marco teórico.....	17
9. Metodología de la investigación .....	37
10. Resultados.....	39
11. Análisis de los resultados - discusión .....	61
12. Conclusiones .....	63
13. Recomendaciones .....	65
14. Anexos. ....	67
15. Bibliografía .....	81

## **1. Título del proyecto**

Identificación de los factores que inciden en los costos aéreos al departamento de Nariño

## **2. Resumen**

Este proyecto se realizó con el fin de, identificar cuáles son los determinantes en los costos de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño, se hizo una contextualización del tema, específicamente del destino de Nariño y esto conlleva a hablar de la importancia del transporte, y más cuando se trata de turismo, con esto damos a conocer, que es necesario que se encuentre esas problemáticas en los aeropuertos del departamento, que son obstáculo para que se fomente el turismo en este departamento.

Nariño cuenta con 2 aeropuertos nacionales, un aeropuerto llamado, Antonio Nariño, ubicado en el municipio de Chachagüí, a 35 km de Pasto, y otro llamado, San Luis, en el municipio de Ipiales, pero a la hora de viajar, se encuentra una gran problemática, que es la de los altos costos en los tiquetes aéreos, esto afecta a todos los nariñenses y también al sector turístico, por el alto costo, y por la falta de conocimiento del departamento, no viajan constantemente, al viajar por carretera este es incómodo debido a la distancia y al mal estado de la vía por estar ubicado en la zona montañosa, se presenta con frecuencia avalanchas y taponamientos en las vías, sin mencionar otras dificultades de orden público, con lo anterior se pretende conocer los factores que afectan directamente a cada uno de los aeropuertos, teniendo en cuenta la metodología que llevará a encontrar los resultados, para esto se enfocó en 3 objetivos: La falta de promoción turística del departamento y la relación con la demanda – oferta, pues esto nos ayuda a entender si la demanda de pasajeros es o no la necesaria para cubrir los gastos de una aerolínea, y si hay oferta de turismo en departamento como para que hayan los turistas suficientes para viajar; otro de los objetivos es examinar los estados actuales de los

aeropuertos, al caracterizar los 2 aeropuertos logrando comprender si su estado es el adecuado para brindar un servicio adecuado, y si a lo mejor sus condiciones no aptas hace que se incremente el costo de los tiquetes ya sea por infraestructura o por situaciones de climatología; y por ultimo enunciar las políticas y normativas de estos, para conocer si alguna normativa de impuesto o de infraestructura y seguridad implica que los viajes al destino de Nariño sean elevados.

Por ende se caracterizó los aeropuertos, llevando a la búsqueda a todos esos determinantes que generan que los tiquetes aéreos sean costosos, se realizó el trabajo de campo, entrevistas a entes especializados en temas que puedan dar respuesta a los objetivos, en este caso se la realizó al señor Harold Guerrero, Director de la cámara de comercio, quien aportó el conocimiento de la economía de la ciudad de Ipiales, los proyectos en marcha y de los problemas por los que estaba pasando el aeropuerto y situaciones entre la ciudad de Pasto e Ipiales. Otro de los entrevistados fue el señor Jorge Luis Bravo, Director de la aerolínea Satena, dando respuesta la función que cumple Satena en el departamento, cual es la oferta de rutas aéreas hacia el destino y desde el destino, y cuáles son esas problemáticas que se han observado constantemente tanto de normativas con impuestos, de combustibles y servicios de infraestructura. Y por último la entrevista fue dirigida al señor Javier Patiño, Director de la Aeronáutica Civil de la ciudad de Ipiales, este contacto fue clave para llegar a las conclusiones de toda la información recolectada por los 2 anteriores directores, dando respuestas de cuantos pasajeros entran y salen en el aeropuerto San Luis, normativas del aeropuerto en cuanto a aerolíneas, combustibles e impuestos, explicando cómo afecta la falta de demanda de pasajeros en los costos de los tiquetes y que la parte de infraestructura era lo de menos. Todo esto lleva a dar aclaraciones de algunos inconvenientes de orden público con el aeropuerto, dando respuesta a todos los objetivos

logrando realizar un análisis de lo investigado, llegando a la conclusión de que el problema es la falta de demanda de pasajeros hacia el destino, falta de interés de promoción turística del departamento, mal manejo administrativo para el desarrollo del departamento, ocasionando que la infraestructura de los aeropuertos no sea la adecuada para aterrizar de manera eficaz y sin ningún riesgo, otro de los factores es el combustible, en Nariño es más costoso y las condiciones climáticas o meteorológicas hace que se necesiten pilotos que quieran y puedan aterrizar en esas condiciones, además temas como tasas de impuestos más altas que otros destinos, dando respuesta a la parte de políticas y normativas aeronáuticas, con toda la metodología se logró encontrar los determinantes que inciden en que el costo de los tiquetes Aéreos hacia el departamento de Nariño sean costosos.

### **3. Abstract**

This project was carried out in order to identify which are the determinants in the costs of air tickets to the department of Nariño, a contextualization of the topic was made, specifically of the destination of Nariño and this leads to talk about the importance of transportation, and more when it comes to tourism, with this we announce that it is necessary that these problems are found in the airports of the department, which are an obstacle to the promotion of tourism in this department.

Nariño has 2 national airports, an airport called, Antonio Nariño, located in the municipality of Chachagüí, 35 km from Pasto, and another called, San Luis, in the municipality of Ipiales, but when traveling, there is a great problem, which is that of the high costs in air tickets, this affects all the people of Nariño and also the tourism sector, due to the high cost, and the lack of knowledge of the department, they do not travel constantly, when traveling by road. It is uncomfortable due to the distance and the poor condition of the road because it is located in the mountainous area. There are often avalanches and blockages in the roads, not to mention other public order difficulties, with the above we intend to know the factors that affect directly to each of the airports, taking into account the methodology that will lead to find the results, for this focused on 3 objectives: The lack of tourism promotion of the department by the relation with the demand - offer, because this helps us to understand if the demand of passengers is or not the necessary one to cover the expenses of an airline, and if there is tourism offer in the department so that there are enough tourists to travel; Another of the objectives is to examine the current states of the airports, by characterizing the 2 airports, being able to understand if their condition is adequate to provide an adequate service, and if perhaps their unfit conditions increase the cost of the tickets. either by infrastructure or by climatological situations; and finally enunciate the

policies and regulations of these, to know if any tax or infrastructure and security regulations mean that the trips to the destination of Nariño are high.

Therefore, airports were characterized, leading to the search for all those determinants that generate expensive air tickets, field work, interviews with specialized entities on topics that can respond to the objectives, in this case the Mr. Harold Guerrero, Director of the Chamber of Commerce, who contributed the knowledge of the economy of the city of Ipiales, the ongoing projects and the problems that the airport was experiencing and situations between the city of Pasto and Ipiales . Another of the interviewed was Mr. Jorge Luis Bravo, Director of the Satena airline, answering Satena's role in the department, what is the offer of air routes to and from the destination, and what are these problems that are They have constantly observed both regulations with taxes, fuels and infrastructure services. And finally the interview was addressed to Mr. Javier Patiño, Director of the Civil Aeronautica of the city of Ipiales, this contact was key to reach the conclusions of all the information collected by the 2 previous directors, giving answers of how many passengers enter and They leave at the San Luis airport, regulations of the airport in terms of air, fuels and taxes, explained how the lack of passenger demanded in the constas of the tickets affects and that the part of the infrastructure was the least important. Everything is useful to clarify some inconveniences of public order with the airport, responding to all the objectives achieving an analysis of what has been investigated, arriving at the conclusion that the problem is the lack of passenger demand towards the destination, lack of tourism promotion interest of the department, poor administrative management for the development of the department, causing the airport infrastructure is not adequate to land efficiently and without any risk, another factor is fuel, in Nariño is more expensive and the climatic or meteorological conditions make it necessary pilots who want to and can land in those conditions, as well as

issues such as higher tax rates than other destinations, responding to the aeronautical policies and regulations, with the whole methodology it was possible to find the determinants that affect the cost of air tickets to that of part of Nariño are expensive.

#### **4. Planteamiento del problema**

¿Cuáles son los factores determinantes en los costos aéreos para departamento de Nariño?

Al plantearse la pregunta se enfocó en varias hipótesis, la principal fue la de la Infraestructura, se decía que las pistas se encontraba en mal estado, en especial la del aeropuerto Antonio Nariño, pero hay algo que llama la atención y es que, el aeropuerto San Luis de la ciudad de Ipiales Nariño, está bien dotado, e incluso se invirtió en este aeropuerto para mejorar su infraestructura, la pista cumple con todas las condiciones y está habilitada para recibir aeronaves de gran envergadura, gracias a la inversión, está disponible al servicio, que se dice que es una de las mejores pistas del país, reactivando los vuelos que por las difíciles condiciones de operatividad se habían cancelado (Aeronáutica Civil, 2016), teniendo en cuenta lo anterior, si le invirtió a este aeropuerto, quedando en óptimas condiciones según la aeronáutica, ¿por qué no se generan más viajes a menudo a este aeropuerto si ya está adecuado para recibir aviones de grande tamaño y su aterrizaje no es considerado tan peligroso como en el aeropuerto Antonio Nariño?.

Además, otra de las hipótesis estas orientadas es la climatología, pues este es un factor que no se puede controlar, Nariño se encuentra a una gran altura Ipiales con 2.898 m y Pasto cuenta con una altura de 2.527 msnm y sus fuertes vientos hace que el aterrizaje sea complejo para los pilotos.

En cuanto a talento humano, se dice que son muy pocos pilotos los que quieren arriesgarse a viajar hasta Nariño por su dificultad en aterrizar, se necesita de muchas maniobras para esto, a lo mejor exigen más remuneración económica para viajar hasta el departamento. Otro tema en cuanto a talento humano, es que no hay las suficientes personas especializadas en turismo, para que promocionen o desarrollen el sector, por consecuencia de la falta de oferta y

promoción del destino, también es un factor que afecta en el costo de los tiquetes, pues al no haber pasajeros, las aerolíneas les corresponde asumir el costo de las sillas vacías, ¿esto hace que haya un costo operacional adicional por parte de la aerolínea?, al hablar de costos operacionales, estamos hablando de Normativas por parte de las aerolíneas, y eso es lo que se quiere lograr comprender por medio de esta investigación, en la normatividad colombiana se contempla : tasa de impuestos, para validar esta hipótesis se realizó un cuadro comparativo teniendo en cuenta otros destinos, ya que esto puede influir en los costos.

Existen dos barreras una institucional y otra de mercado

La otra problemática es ¿qué tanto están influyendo las entidades gubernamentales en el plan de mejoramiento y desarrollo del departamento? es de vital importancia conocer este punto, pues al parecer hay hipótesis de que no hay buen manejo administrativo por parte de los altos dirigentes, este tema es crítico investigarlo pues ningún político dirá “soy mal gobernante “. Es muy importante preguntarles ¿qué falta para fortalecer al aeropuerto de Ipiales y Pasto?, aquí entraría la parte de la falta de voluntad de las aerolíneas.

Adicionalmente el gobierno de Nariño, canceló viajes a Ipiales por el simple hecho de que si se cierra el aeropuerto Antonio Nariño se acaba el turismo en Pasto y esto perjudicará a la ciudad, por esto se debe investigar estas hipótesis ya que si no utilizan este recurso como es el aeropuerto de San Luis, se pierden turistas y este puede ser un factor que incide en el costo de los tiquetes al departamento, esto hace que la demanda de turistas sea muy baja, puede ser por esto o falta de interés y poca promoción del destino.

Todas estas problemáticas no solo afecta al sector turístico, sino también a toda la población nariñense en el sector económico, ya que si tuvieran una mayor accesibilidad aérea, esto facilitaría que las personas llegaran sin ningún problema a Nariño como es, esto facilita a

que la gente llegara sin ningún problema a Nariño, e incluso hay la problemática de falta de la asistencia de funcionarios de alto nivel (gobernadores, presidentes etc.) que quieren viajar para ver y solucionar problemas del departamento pero es difícil viajar por el miedo a cancelación de vuelos y como sus agendas son ocupadas, no pueden retornar con tiempo a su destino, dando a cabo otro planteamiento de pregunta, ¿será que las agencias de viajes y las aerolíneas están dirigidas a turistas con altos ingresos y no para los nariñenses?. Todo esto es importante analizarlo desde el punto de vista de la oferta y demanda, pues si no hay oferta no hay demanda y viceversa, mencionando temas de orden público, la problemática de las políticas y normativas que maneja la aeronáutica civil y las aerolíneas en cuanto a combustibles y tasas aeroportuarias. Es necesario encontrar resultados de los factores que inciden en el costo de los tiquetes para encontrar la respectiva solución a este problema, se espera que a lo largo de la investigación se pueda dar claridad a esos determinantes.

## **5. Justificación**

Una de las grandes necesidades, del departamento de Nariño que se ha observado, es con respecto al transporte aéreo en donde se ven afectados los nariñenses y especialmente al turista, dado por el alto costo de los tiquetes aéreos y el largo trayecto en la vía terrestre, generando incomodidad y dificultad para los Nariñenses y los que visitan el departamento, con intereses comerciales y turísticos. Es de importancia conocer los factores que identifiquen la problemática de los costos en los tiquetes aéreos al departamento de Nariño.

Por esta razón existe la necesidad de analizar a través de la investigación los factores como: la oferta y demanda, para obtener las conclusiones que nos lleven a posibles soluciones y dar las debidas recomendaciones, para lograr satisfacción en los usuarios de conseguir a la hora de viajar, ahorrar tiempo y tener comodidad.

Es necesario investigar los factores (oferta y demanda, infraestructura actual de los aeropuertos y políticas y normativas) de esta problemática, porque durante muchos años los nariñenses han buscado tener un medio de transporte ágil, rápido, cómodo y que sea asequible, esto será de interés, principalmente para los nariñenses y segundo para el turista que quiera visitar y conocer el departamento, aportando crecimiento económico al sector turístico, y buscando que este transporte no se encuentre seleccionado para unos pocos.

Esta investigación tiene el propósito de facilitar y aportar aspectos teóricos e información a los interesados para que puedan tomar las decisiones y establecer las posibles soluciones que se puedan generar a través de este proyecto, logrando dar a conocer los resultados que se van a obtener.

Según el Tiempo (2014), manifiesta que, cinco concejales de Chachagüí dicen que los peajes afectan la economía de unos 13.000 habitantes. Mientras los cinco cabildantes, Cristian Andrés Narváez, Dagoberto Pinta López, Jorge Urbano Ortega, José Franco de la Cruz y Antonio Alexander Gómez, se contienen de probar bocado, pobladores del municipio salieron ayer a las calles con carteles a exigirle al Gobierno obras de infraestructura. Por su parte, los concejales dicen que los dos peajes, en los kilómetros 14 y 35, están muy cerca uno del otro. Además, insisten en el fracaso de la concesión vial Rumichaca - Pasto - aeropuerto Antonio Nariño, que se firmó el diciembre 29 del 2006, y que debía ejecutarse en cinco años. Sin embargo, de acuerdo con entes de control, se habría presentado un incumplimiento en la obra, lo que obligó al Gobierno departamental y a congresistas de Nariño a solicitar la caducidad del contrato. La decisión la tiene la Agencia Nacional de Infraestructura.

Con lo anterior podemos observar que la infraestructura de carreteras no se encuentra en óptimas condiciones, a pesar de que existen tantos peajes, no se evidencia una mejora en la carretera y esto es incómodo para las personas que viajan al departamento, este es un problema de orden público, el cual no se ha solucionado, a lo mejor podríamos proponer una ruta por carretera para que el viaje no sea pesado, porque realmente al viajar a Nariño las personas se encuentran con paisajes inigualables, y no persistir en que los vuelos a Nariño sean menos costosos, pero si la infraestructura de las carreteras son pésimas y aparte la existencia de peajes encarecen el desplazamiento para los turistas, la verdad para un turista no es muy rentable, pues un turista en lo primero que piensa es en su seguridad persona y la de su bolsillo.

## **6. Objetivo general**

- Conocer los factores que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento Nariño.

## **7. Objetivos específicos**

- Analizar la oferta y la demanda de los tiquetes aéreos al destino de Nariño
- Examinar el estado actual de los servicios e infraestructura de los aeropuertos
- Enunciar las políticas y normatividades que rigen actualmente la operación y funcionamiento de las aerolíneas dentro del departamento.

## 8. Marco teórico

- **Objetivo de Analizar la oferta y la demanda de los tiquetes aéreos al destino de Nariño**

### **Oferta y demanda**

La ley de la oferta y la demanda es el principio básico sobre el que se basa una economía de mercado. Este principio refleja la relación que existe entre la demanda de un producto y la cantidad ofrecida de ese producto teniendo en cuenta el precio al que se vende el producto.

Así, según el precio que haya en el mercado de un bien, los oferentes están dispuestos a fabricar un número determinado de ese bien. Al igual que los demandantes están dispuestos a comprar un número determinado de ese bien, dependiendo del precio. El punto donde existe un equilibrio porque los demandantes están dispuestos a comprar las mismas unidades que los oferentes quieren fabricar, por el mismo precio, se llama equilibrio de mercado o punto de equilibrio Economipedia (20119), con la anterior definición de demanda vemos que para que haya un equilibrio se necesita colaboración de las 2 partes pues si no hay demanda de pasajeros no hay oferta de vuelos, pero si los vuelos son muy costosos, los clientes no van a querer adquirir el servicio.

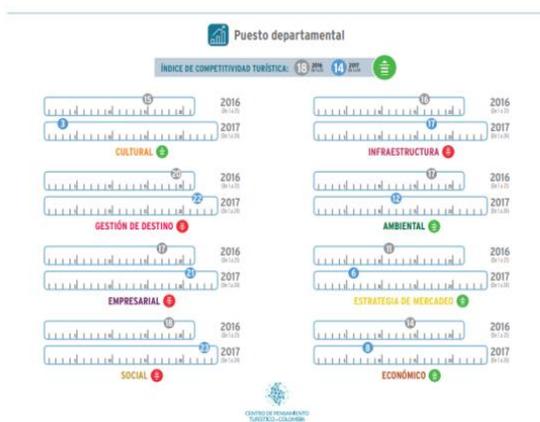
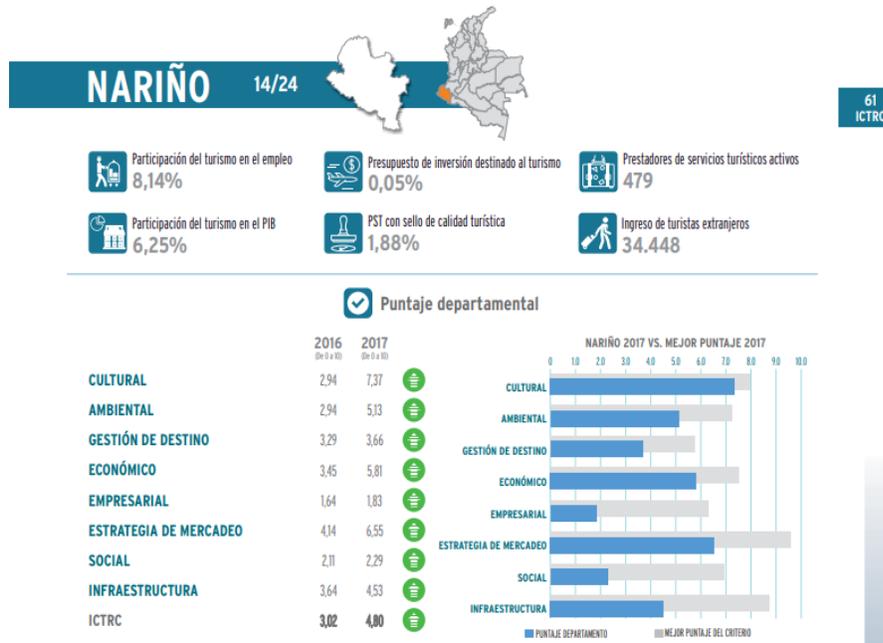
Según el Índice de Competitividad Turística Regional de Colombia ICTRC, proyecto en alianza Cotelco y la Fundación Universitaria Cafam, exponen los siguientes factores o recomendaciones para mejorar en el sector turístico, y se puede analizar que efectivamente, no hay una promoción turística, para la potencialización del destino y por ende puede que este problema afecte la demanda de pasajeros, hay falta de infraestructura, falta de recursos humanos capacitados en bilingüismo y en turismo, y lo más importante que recalca que es “incentivar la

competitividad de precios en el transporte aéreo de pasajeros a través de la ampliación de frecuencias y la entrada de nuevas rutas, tanto intrarregionales como internacionales.” Aquí se observa, que realmente es notable que los precios de los tiquetes aéreos no sean competitivos y no hay apoyo por parte de las aerolíneas, pues no hay frecuencias de viajes.

## **Nariño**

- Gestionar la declaratoria de bienes de interés cultural de la nación para el departamento que fortalezca la oferta de atractivos culturales.
- Establecer un plan para potencializar y promocionar las festividades y eventos que rescatan las tradiciones y costumbres del pueblo nariñense.
- Impulsar medidas para mejorar la calidad del agua para consumo humano, tanto para el uso de turistas y visitantes como para la comunidad local.
- Fortalecer la producción de estadísticas departamentales para el sector turismo a través de la puesta en marcha del SITUR Nariño.
- Incentivar la competitividad de precios en el transporte aéreo de pasajeros a través de la ampliación de frecuencias y la entrada de nuevas rutas, tanto intrarregionales como internacionales.
- Estimular la inversión privada en infraestructura turística para el departamento, a través de alianzas público privadas y los incentivos a la generación de empresas.
- Desarrollar y ejecutar programas de formación especializada para el mejoramiento de las competencias laborales del personal vinculado al sector, con especial énfasis en el manejo del idioma inglés.
- Incentivar y promover la certificación de calidad y de sostenibilidad en los prestados de servicios turísticos del departamento.

- Diseñar y adoptar planes de accesibilidad para personas en situación de capacidad, con desarrollo de infraestructura acorde a las necesidades de la población. (Cotelco, Unicafam, 2017)



Código	Indicador	Puntaje (De 0 a 10)
INF 1	Índice de penetración del servicio de internet banda ancha	2,18
INF 3	Velocidad de conexión a internet por banda ancha	3,33
INF 4	Llamadas caídas en la red de telefonía móvil	6,59
INF 5	Instituciones prestadoras de servicios de salud	5,87
INF 6	Instituciones prestadoras de servicios de salud de alto nivel	0,49
INF 7	Disponibilidad de camas hospitalarias	3,54
INF 8	Cajeros electrónicos	2,57
INF 10	Disponibilidad de datáfonos	3,85
INF 11	Cobertura del servicio de acueducto	7,90
INF 12	Cobertura del servicio de alcantarillado	4,96
INF 13	Cobertura del servicio de aseo	8,52
INF 14	Cobertura del servicio de energía eléctrica	10,00
INF 15	Operaciones aéreas por aeropuerto	1,73
INF 16	Terminales de transporte terrestre	4,31
INF 19	Vías pavimentadas en buen estado	9,32
INF 22	Conectividad aérea nacional	2,01
INF 23	Conectividad aérea internacional	0,00
INF 24	Sillas ofertadas en vuelos comerciales nacionales	2,64
INF 25	Planes de accesibilidad para personas en condición de discapacidad	0,00
INF 30	Cobertura del servicio de gas natural	7,06
INF 31	Disponibilidad de ambulancias	4,86
INF 32	Sillas ofertadas en vuelos comerciales internacionales	0,00

Fuente: Centro de Pensamiento Turístico- Cotelco- Unicafam

Cotelco, Unicafam (2017), lo subrayado en rojo son los indicadores que muestran que en transporte aéreo el departamento tiene falencia.

En el último año han iniciado la modernización de 18 aeropuertos regionales, para mejorar la conectividad desde y hacia el interior con una mirada en el exterior. Por eso, deseo resaltar la gran inversión realizada en el aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de la ciudad de Leticia en el departamento del Amazonas, siendo la construcción regional con mayor importancia: 142 mil millones de pesos, que incluye la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, torre de control, terminal de carga, así como mantenimiento de la pista y calles de rodaje. Este proyecto brindará mayor conectividad y competitividad al departamento del Amazonas, incentivando el crecimiento del turismo y contribuirá a mejorar la calidad de vida de sus habitantes. (Aeronáutica Civil, 2017)

Esta cita lleva al cuadro comparativo con Nariño y Leticia, ver como el gobierno ha invertido en este aeropuerto y ver como poco a poco ha dado sus frutos, eso solo se puede observar cuando hay una gran satisfacción por parte del turista, brindando conectividad y beneficiando al sector turístico, esto es lo que necesitan los aeropuertos de Nariño, una verdadera intervención por parte del gobierno para mejorar la conectividad del departamento con otros destinos.

- **Objetivo de Examinar el estado actual de los servicios e infraestructura de los aeropuertos**

Toro, G., Galán, M. L., Pico, L. A., Rozo, E., & Suescún, H (2015), Tourism planning from the approach to competitiveness: Colombia case study. Turismo y Sociedad, Informan que, en cuanto a la conectividad terrestre, algunos departamentos, tales como Antioquia y Cundinamarca, muestran alto desarrollo de infraestructura en comparación con Nariño, que señala los mayores problemas en este aspecto, con un gran número de vías en mal estado y/o en proceso de construcción”. Y el tema que, en relación con la conectividad aérea, todos los

departamentos cuentan con al menos un aeropuerto que los comunica con el resto del país. Sin embargo, es notoria la ubicación de algunos aeropuertos, tales como El dorado de Bogotá, "Rafael Núñez" de Cartagena o el "José María Córdoba" en Rionegro, frente a otros, como "La Nubia" en Manizales y "Antonio Nariño" en Chachagüí, donde el tráfico y la infraestructura instalada es considerablemente menor". Con lo anterior, se puede analizar, que el aeropuerto Antonio Nariño no está en buenas condiciones, esto hace que el tráfico de personas sea poca, esto es uno de los factores a conocer para comenzar la investigación". Con esto se observa que constantemente el aeropuerto debe ser cerrado para realizar las debidas reparaciones, y esto genera costos adicionales.

Acerca del transporte, se encontró el siguiente reporte, en el que el gobernador de Nariño nos confirma que realmente los tiquetes a Nariño son de alto costo y que hay problemáticas en cuestión de carreteras que están por solucionarse y que esto afecta conectividad con el departamento.

“Nariño tiene una dificultad de conectividad”. Con esa frase, Camilo Romero, gobernador del departamento, resume los frentes en los que debe trabajar la región para aumentar su competitividad como la doble calzada Pasto-Rumichaca, la vía de Popayán hasta Pasto, el fortalecimiento del aeropuerto de Ipiales y el aumento de la oferta de vuelos para la región, pues en estos momentos, según afirmó el dirigente en Inside LR, 2017 “sale más barato ir a Miami que a Pasto desde Bogotá”.

### **¿En qué va la obra de la doble calzada Pasto-Rumichaca?**

Es la principal obra que tenemos en Nariño, hemos tenido retrasos significativos y esto desalienta mucho desde el sur del país, que se ha sentido marginado de la dinámica del centro. Y

tareas como estas reivindican un ejercicio de lo que significaría juntarnos en el posconflicto. Por eso tenemos una reunión con Invías y el Ministerio de transporte, para alentar este tema que se ha aplazado en tres momentos y genera inestabilidad.

El problema de hoy es el tiempo que se demora de Pasto a Ipiales y que con la doble calzada disminuiría. Nariño tiene una dificultad de conectividad, un paro nos deja con bloqueo y sin combustible. En conectividad es donde hay que hacer el mayor esfuerzo.

### **¿Cómo va el proceso de renovación del aeropuerto de Pasto?**

Avanza, va bien, tiene retrasos. Pero he sido muy crítico, porque se trata de mejorar la infraestructura cuando no puedes mejorar las condiciones naturales que tiene ese aeropuerto. Es invertir millones de pesos que no resuelve el tema fundamental de conectividad aérea porque el de Pasto es el aeropuerto que más se cierra en el país. Por eso debe hacerse la doble calzada, para que cuando no se pueda aterrizar en Pasto, se haga en Ipiales. Es como tener la cáscara y no la esencia. Se prevé que entre enero y marzo se cierre el aeropuerto para hacer mantenimiento a la pista y eso obligaría a que Ipiales se convierta en se aeropuerto alterno.

### **¿Qué falta para fortalecer al aeropuerto de Ipiales?**

Falta voluntad de las aerolíneas, de la empresa privada. Estamos esperando este cierre para que Ipiales se consolide como aeropuerto alterno. Hay que hacer acondicionamiento de los aviones y Satena ya lo hizo. Tatiana Arango M (2017), sale más barato viajar a Miami que a pasto desde Bogotá.

Con lo anterior podemos decir acerca del transporte que se encontró este reporte, en el que el gobernador de Nariño nos confirma que realmente los tiquetes a Nariño son de alto costo y que hay muchas problemáticas en cuestión de carreteras que están por solucionarse y que esto

afecta la conectividad con el departamento, que hace falta voluntad por parte de las aerolíneas, para que el aeropuerto de Ipiales pueda estar en total funcionamiento.

Para concluir se puede tener una reseña en la que se muestre que realmente Nariño tiene cosas para ofrecer tanto en economía como en turismo, con el siguiente reporte se podrá conocer que Ipiales y Pasto son grandes destinos turísticos en Colombia.

Las ciudades de Ipiales y Pasto, al sur de Colombia, son los destinos turísticos favoritos de los ecuatorianos para una escapada de fin de semana o para hacer compras.

Según la Subsecretaría de Turismo del departamento de Nariño (2017), cada fin de semana llegan a Ipiales entre 6.000 y 7.000 viajeros provenientes de Ecuador.

Sin embargo, la mayoría de los visitantes acuden a realizar compras debido a que los precios en los productos y servicios resultan más atractivos que en Ecuador.

Desde ventas de electrodomésticos, pasando por tiendas de ropa y hasta de comida, las cadenas comerciales están siempre siendo visitadas por los ecuatorianos. Pero Ipiales tiene mucho más que ver, como la Ruta de los Volcanes y el Anillo Religioso.

Los paisajes de la Ruta de los Volcanes cautivan al turista. Sobre todo, los nevados Cumbal, Azufral y Chiles y la laguna Verde.

Uno de los sitios más visitados es la zona cercana al volcán Cumbal. Con una altura de 4.780 metros de altura, atrae por sus inmensas fumarolas. (Araelena Salazar, 2017)

### **Caracterización de Infraestructura aeronáutica y servicios en aeropuertos**

En cuanto a caracterización e infraestructura, el plan de desarrollo turístico de Colombia dice en el Aeropuerto Antonio Nariño “Este aeropuerto se encuentra a una altura de 1814 msnm

y está localizado en las coordenadas 01° 23'46.49° norte/ 77° 17'29.32 O. Cuenta con una pista de 2312 metros por 40 metros de ancho, la pista está construida en carpeta asfáltica. En este aeropuerto se pueden realizar vuelos nocturnos ya que cuenta con el sistema ILS.21 La conectividad aérea con Pasto presenta algunas dificultades, como el elevado costo en los pasajes y la frecuente cancelación de vuelos por condiciones climáticas. Un proyecto para su optimización se ha incluido entre los proyectos estratégicos de la región pacífica y se incluirá en los planes de desarrollo departamental y municipal Plan de Desarrollo Turístico (2012), con lo anterior se puede observar que hay dificultades en cuanto a costos, pues son elevados y hay cancelaciones por el tema climatológico, la cuestión es, ¿si hasta el plan de desarrollo del 2012 plantea que los tiquetes son costosos, porque aún no ha cambiado esa problemática? Ya han pasado 7 años y aún no se han visto mejoras en los precios.

Y en cuanto al aeropuerto San Luis. Este aeropuerto se encuentra a una altura de 2900 msnm y está localizado en las coordenadas 00° 51'42 norte/77° 40'18 O. Cuenta con una pista de 1760 metros por 5,77 metros de ancho, la pista está construida en carpeta asfáltica. En el año 2009 (de este aeropuerto no se consiguió información más actualizada) se movilizaron 14.468 pasajeros; una carga de 55 toneladas y se registraron 937 operaciones de vuelo. (Plan de Desarrollo Turístico,2012)

El Convenio sobre aviación civil internacional, las autoridades de Migración, Aduanas, Salud, Sanidad aeroportuaria, Policía nacional, Fuerzas militares, la UAEAC y las dependencias de seguridad de la aviación civil, se asegurarán de armonizar sus actuaciones administrativas con los procedimientos de seguridad aplicados, buscando que éstas causen el menor impacto posible al transporte aéreo, evitando todo retardo innecesario a las aeronaves tripulaciones, pasajeros y carga. Por lo anterior, las autoridades antes indicadas eliminarán toda traba administrativa,

agilizarán su respuesta al usuario y automatizarán las formalidades imprescindibles; igualmente, integrarán y coordinarán sus procesos internos con el fin de garantizar que los controles migratorios, de aduanas, de salubridad, de seguridad, fitosanitario, de seguridad de la aviación civil y cualquier otro control, se ejecuten sin causar demoras, molestias o costos innecesarios a tales aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga en la aplicación de las leyes de migración, aduana, despacho y salubridad, manteniendo la agilidad y dinámica propia de la aviación civil, sin detrimento de la efectividad en los controles de seguridad establecidos.

Con el fin de asegurar el logro de los objetivos antes indicados, las referidas autoridades integrarán el comité nacional de facilitación, órgano colegiado que se encargará de aprobar el Programa nacional de facilitación y de unificar las diferentes actuaciones administrativas. Con el mismo objetivo, el explotador de aeropuerto público y las autoridades seccionales conformarán el comité de facilitación del aeropuerto, cuerpo colegiado que diseñará su plan de facilitación de aeropuerto ajustándose a lo previsto en el programa nacional de facilitación y se asegurará de aplicar los procedimientos acordados de manera uniforme en el respectivo aeropuerto. Aeronáutica civil (2007). Todo lo anterior quiere decir que es necesario contar con todos los servicios adecuados para llevar a cabo el buen funcionamiento de un aeropuerto. Lastimosamente los aeropuertos de Nariño carecen de algunas de las características mencionadas, esto hace que el costo de los tiquetes afecte su precio, pues no están aptos para prestar el servicio de calidad al turista.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil. (Aeronáutica Civil, 2018)

Aeropuerto de Nivel 1: Un aeropuerto donde las capacidades de toda la infraestructura aeroportuaria son, por lo general, suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios en cualquier franja horaria.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves Aeronáutica civil (2018), estas son las características adecuadas para un aeropuerto que pueda brindar un aeropuerto.

La capacidad financiera se determinará entre otros aspectos por contar con el capital pagado requerido según su modalidad, y la capacidad de pago para atender las obligaciones relacionadas con la seguridad social (parafiscales, pensiones, salud, ARP), nómina, mantenimiento, seguros, servicios aeroportuarios y aeronáuticos, obligaciones financieras y tributarias, y en general, la capacidad de la empresa para absolver sus costos de operación. (2018, p9). Por lo visto cualquier persona puede ser administrador de un aeropuerto, en este caso de Nariño, se puede observar que las gestiones no se han llevado de manera correcta, pues, no se ven mejoras en los aeropuertos.

- **Objetivo de Enunciar las políticas y normatividades que rigen actualmente la operación y funcionamiento de las aerolíneas dentro del departamento.**

**Conceptualización sobre los aeropuertos**

Según el artículo “AJUSTE DE AEROPUERTO Y COMPETENCIA ESPACIAL: UNA REVISIÓN CRÍTICA” postulado por el autor Dmetry (2017), afirma: durante las últimas dos décadas, la industria aeroportuaria europea se ha liberalizado y se ha convertido en un entorno de mercado competitivo. Este hecho atrae un creciente interés científico y práctico para el análisis de la eficiencia de los aeropuertos y sus determinantes, así como diferentes aspectos de la competencia aeroportuaria. Este documento contiene una revisión crítica de las investigaciones existentes en estas dos áreas: eficiencia de los aeropuertos y competencia espacial entre aeropuertos.

Analizamos los enfoques modernos para la evaluación comparativa de aeropuertos, sus ventajas y defectos, sistematizando una amplia gama de estudios académicos relacionados, prestamos especial atención a las investigaciones empíricas de la competencia espacial como factor que afecta la eficiencia aeroportuaria a pesar del hecho de una teoría bien desarrollada de la competencia espacial y los signos de su creciente en la industria aeroportuaria, descubrimos una falta de estudios dedicados a la relación entre la eficiencia aeroportuaria y la eficiencia espacial.

El proceso de liberalización legislativa del mercado de transporte aéreo de la UE se completó en 1997, hoy en día todas las aerolíneas europeas pueden proporcionar conexiones entre cualquier origen y destino a aeropuertos sin ninguna restricción (excepto la relacionada con la capacidad de los aeropuertos). Liberalización del aire.

La industria del transporte también afectó a las empresas aeroportuarias e inició cambios significativos en los aeropuertos, propiedad y gestión. Las aerolíneas, que operan en un entorno competitivo, obtuvieron una opción para elegir aeropuertos asociados y, por tanto, obtener

posibilidades de influencia. Esos cambios obligaron a los aeropuertos, originalmente considerados como monopolios naturales, para adaptarse a las nuevas y competitivas condiciones del mercado, además estos cambios institucionales en el mercado del transporte aéreo, hay otras fuentes de creciente presión de la competencia como el desarrollo de vías de alta velocidad, transporte interregional de autobuses y, en general, las redes de transporte también pueden considerarse como un factor adicional que influye en la competencia entre aeropuertos.

Una industria competitiva avanza con severas demandas de capitalización y eficiencia de las empresas gestionadas históricamente por el gobierno, muchos aeropuertos participaron en el proceso de privatización para atraer las inversiones privadas y mejorar la eficiencia operativa a partir de 1987, cuando el gobierno del Reino Unido vendió sus siete aeropuertos principales (incluidos Londres Heathrow, Gatwick y Stansted) a una empresa del sector privado (Autoridad de Aeropuertos Británicos), muchos aeropuertos europeos se volvieron parcial o completamente privados. Antes de la privatización, la gestión de los aeropuertos estaba orientada (en un caso ideal) a maximizar el bienestar, a nivel nacional y regional, después de la privatización, estos objetivos fueron reemplazados por ganancias de maximización habitual para un mercado comercial. Una de las principales fuentes de maximización de beneficios de la empresa es la eficiencia operativa, por lo que la estimación y mejora de la eficiencia se convirtió en un tema de interés de forma privada aeropuertos gestionados.

La evaluación comparativa de la eficiencia del aeropuerto puede servir para diferentes propósitos y tiene implicaciones importantes para una serie de partes interesadas. Scotti describe las siguientes partes interesadas:

- La gestión de los aeropuertos requiere una comparación eficiente entre los aeropuertos para mejorar las operaciones del aeropuerto y mejorar su posición en un entorno competitivo.
  - La gerencia de las aerolíneas está interesada en identificar aeropuertos eficientes para sus actividades operativas.
  - Los municipios requieren aeropuertos eficientes para atraer negocios y turistas a una región.
  - Los formuladores de políticas necesitan una evaluación comparativa de los programas de mejora de aeropuertos para tomar decisiones óptimas sobre la asignación de recursos.
- (Dmetry, 2012)

Con lo anterior, basado en “Transport and Telecommunication Institute” se puede observar un crítica de los ajustes en aeropuertos y la competencia espacial, recalando la importancia que tiene un aeropuerto como parte competitiva de un lugar y como son competitivos con otros aeropuertos, y la importancia de ser bien gestionados, cumpliendo con las políticas adecuadas para su buen funcionamiento, en este caso se dice que en el momento de que los aeropuertos son parte del gobierno lo gestionan con un bien social, para el bienestar de la comunidad pero esto no se ve reflejado en el departamento de Nariño, pues se observa que hay muchas inversiones, pero a lo mejor esas inversiones no están invertidas en los aeropuertos, si no en los bolsillos de los altos dirigentes, ya que solo se observa mejoras en las vidas de estos personajes y no se ve mejoras en los aeropuertos del departamento y no cumplir con las políticas adecuadas hace que la eficiencia del aeropuerto no sea la adecuada.

En ese mismo sentido, estamos trabajando en todas las regiones colombianas para que puedan conectarse con el mundo; transporte de carga, aerolíneas, infraestructura, técnicos aeronáuticos, servicios meteorológicos aéreos, medio ambiente, tecnología, seguridad, y por supuesto nuestro objeto de ser: el usuario, hacen parte de nuestro nuevo Plan de Navegación

Aérea, que con las actualizaciones periódicas se proyecta a 2030. Sumado a la implementación de una política aerocomercial de flexibilización gradual que permite a las aerolíneas incursionar en la apertura de nuevos mercados, se podrá garantizar el crecimiento sostenido del transporte aéreo en Colombia (2017, p1). Las aerolíneas deben ser más flexibles con el departamento para tener esa apertura a nuevos mercados y garantizar el crecimiento sostenido de transporte aéreo en Nariño.

La OACI y sus numerosos asociados gubernamentales y de la industria del transporte aéreo colaboran incansablemente hacia el establecimiento y mejora de un sistema de aviación mundial seguro, eficiente, económicamente viable y ambientalmente racional. Un aspecto crítico de estos esfuerzos es la efectiva implementación de las normas mundiales de la OACI por parte de los 191 Estados Miembros de la Organización, y la OACI está trabajando fuertemente para garantizar que “Ningún país se quede atrás” con respecto a los importantes beneficios socioeconómicos del transporte aéreo (2017, P4), Nariño tiene todo el derecho de a tener un sistema de aviación seguro, eficiente, y económicamente viable sin perjudicar al medio ambiente, garantizando que este departamento no se quede atrás.

Con algunas variaciones, este modelo generalmente incluye los servicios de punto a punto centrados sobre rutas de corto recorrido, alta frecuencia, estructura de tarifas simple con opciones adicionales “a la carta”, clase única de alta densidad con servicios mínimos o sin servicios, con flexibilidad en cuanto a dotación de personal, gastos generales mínimos, y una utilización intensiva del comercio electrónico para la comercialización y distribución. A fin de mantener las estructuras de bajos costos, estas líneas aéreas suelen explotar un solo tipo de aeronave, y para garantizar la brevedad del tiempo de despacho y una mayor utilización de las aeronaves, generalmente no llevan carga y utilizan aeropuertos secundarios menos

congestionados y con derechos de aeropuertos bajos. Para mantener estos últimos bajos, en los últimos años algunos aeropuertos, principalmente en Europa y Asia, han construido terminales de bajo costo con servicios mínimos para acomodar la creciente demanda de capacidad por parte de los LCCs. (2017, P29)

Aquí hablamos de conceptualización de los aeropuertos, la importancia que tienen los aeropuertos secundarios, son de bajo costo para acomodar la demanda de capacidad, en este caso el aeropuerto de Ipiales Nariño, pero este muchas veces es olvidado y no aprovechan su funcionamiento.

### **La aviación en Colombia y Latinoamérica**

La aviación es la base para estimular la conectividad y la prosperidad social y económica en toda Latinoamérica y el Caribe. De los viajes de turismo, transporte de carga y ayuda humanitaria a la generación y ampliación de negocios y oportunidades de empleo, la industria de la aviación impulsa el desarrollo social y económico de nuestras comunidades. (2017, P30)

Esta es la importancia de la aviación, la conectividad y prosperidad social y económica, esto ayuda a ampliar los negocios y empleos, pero esto no se ve en el departamento de Nariño, pues hay un estancamiento en la conectividad, dejándolo en muchas ocasiones sin recursos y dañando su economía, pues y en ocasiones no llegan los productos a tiempo a su origen, perjudicándolos en su imagen.

### **Normatividad relacionada con la aviación**

Las autoridades deberán trabajar arduamente para armonizar y adoptar un sistema único de regulaciones inteligentes que sirvan como plataforma única para esta industria global. Ya no podemos hablar de sistemas regulatorios nacionales, sino más bien regionales y/o globales. Los

aeropuertos por su parte tendrán que ser más competitivos y eficientes para que las aerolíneas podamos continuar con nuestro compromiso de conectar comunidades para generar Prosperidad y Economía Social en toda la región Aeronáutica Civil, (2017), Sin duda los aeropuertos de Nariño no son nada competitivos con el resto pues el gobierno no está trabajando conjuntamente por el desarrollo turístico del departamento, se ha invertido en ellos pero se han encargado de ganar tajada de esto, afectando la competitividad de los aeropuertos y esto dificulta a que las aerolínea quieran conectar al departamento con los otros destinos, pues si no hay una buena infraestructura no hay cooperación por parte de aerolíneas.

Esta Agencia Especializada de las Naciones Unidas encargada de desarrollar y armonizar las políticas mundiales en este campo y regular la adopción de normas internacionales con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia del transporte aéreo, las cuales sirven como motor para el desarrollo económico, social y cultural de sus Estados Miembros. Adicionalmente, la aviación civil es el medio de transporte más seguro.

En el comienzo de la aviación, los altos costos del transporte aéreo llevaron a Europa a establecer criterios a tener en cuenta para hacer más rentable un aeropuerto; por ejemplo, un aeropuerto solamente podría ser construido en una ciudad con más o menos 500.000 habitantes, la distancia entre dos aeropuertos no debía ser inferior de 500 kilómetros, y solo los bienes con valor superior a 5 dólares por kilogramo podrían ser transportados por vía aérea. (2017, P19)

Se debe tener en cuenta las normativas como lo dice la aeronáutica civil, Un aspecto crítico de estos esfuerzos es la efectiva implementación de las normas mundiales de la OACI por parte de los 191 Estados Miembros de la Organización, y la OACI está trabajando fuertemente para garantizar que “Ningún país se quede atrás” con respecto a los importantes beneficios

socioeconómicos del transporte aéreo. La conectividad aérea mundial segura, eficiente y confiable estimula el turismo y el comercio en todo el mundo, al tiempo que aumenta la elección de los consumidores, crea puestos de trabajo para decenas de millones de personas, amplía los materiales y recursos disponibles para los productores locales, incluyendo sus mercados potenciales de exportación, y en general promueve la prosperidad sostenible dondequiera que vuelan los aviones.



Fuente: Aeronáutica Civil- La Aviación en Cifras

**Cuadro de normativas**

<b>TIPO NORMA</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>AÑO</b>	<b>EPÍGRAFE</b>
LEY	1882	2018	<b>POR LA CUAL SE ADICIONAN, MODIFICAN Y DICTAN DISPOSICIONES ORIENTADAS A FORTALECER LA Contratación PÚBLICA EN COLOMBIA, LA LEY DE INFRAESTRUCTURA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.</b>
LEY	1778	2016	<b>POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS JURÍDICAS POR ACTOS DE CORRUPCIÓN TRANSNACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN.</b>
RESOLUCIÓN	3442	2016	<b>POR LA CUAL SE ACOGE LA METODOLOGÍA BÁSICA DE APRECIACIÓN DE LOS SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES (SAE).</b>
RESOLUCIÓN	478	2016	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA LA NORMA RAC 175 COMO PARTE DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA</b>
RESOLUCIÓN	534	2016	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA LA NORMA RAC 39 - DIRECTRICES DE AERONAVEGABILIDAD, COMO PARTE DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA</b>
RESOLUCIÓN	535	2016	<b>POR LA CUAL SE ADICIONA UNA DEFINICIÓN AL RAC 1, COMO PARTE DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA</b>

RESOLUCIÓN	835	2016	<b>POR LA CUAL SE ACOGE EL ESTUDIO PRESENTADO POR MINISTERIO DEFENSA - SATENA S.A. AL TENOR DEL ARTÍCULO 240 DE LA LEY 1753 DE 2015 PARA RUTAS SOCIALES ÚNICAS</b>
RESOLUCIÓN	2300	2016	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA E INCORPORA A LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA, LA NORMA RAC 43 -MANTENIMIENTO</b>
RESOLUCIÓN	2300	2016	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA E INCORPORA A LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA, LA NORMA RAC 43 -MANTENIMIENTO.</b>
RESOLUCIÓN	2251	2016	<b>POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA Y ESTABLECE EL DERECHO POR CONECTIVIDAD Y SE ADICIONA LA RESOLUCIÓN NÚMERO 04530 DEL 21 DE SEPTIEMBRE DE 2007, POR MEDIO DE LA CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS Y LAS TASAS CEDIDAS AL CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO JOSÉ MARÍA CÓRDOVA DE RIONEGRO, OLAYA HERRERA DE MEDELLÍN, LOS GARZONES DE MONTERÍA, EL CARAÑO DE QUIBDÓ, ANTONIO ROLDÁN BETANCOURT DE CAREPA Y LAS BRUJAS DE COROZAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.</b>
RESOLUCIÓN	2787	2016	<b>POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN APÉNDICE 2 A LA NORMA RAC 14 DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA, REGLAMENTANDO EL COBRO DE TASAS Y OTROS DERECHOS A LOS USUARIOS DE LOS AERÓDROMOS O AEROPUERTOS PÚBLICOS</b>
RESOLUCIÓN	0504	2017	<b>TARIFAS AEROCIVIL. POR LA CUAL SE ESTABLECEN LAS TARIFAS POR DERECHOS DE AERÓDROMO, RECARGOS, ESTACIONAMIENTO, SERVICIO DE PROTECCIÓN AL VUELO, SOBREVUELOS, TARIFA OPERACIONAL ANUAL Y TASAS AEROPORTUARIAS PARA EL AÑO 2017.</b>
RESOLUCIÓN	2893	2017	<b>POR LA CUAL SE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE LAS RUTAS SOCIALES ÚNICAS PRESENTADO POR EL MINISTERIO DE DEFENSA - SATENA S. A., AL TENOR DEL ARTÍCULO 240 DE LA LEY 1753 DE 2015 PARA LA VIGENCIA 2018.</b>

RESOLUCIÓN	1129	2017	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA EL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNCC).</b>
RESOLUCIÓN	1083	2017	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA Y ADICIONA EL APÉNDICE 1 A LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA- RAC 200, DENOMINADO: "GUÍA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO" Y SE ADICIONAN UNAS DEFINICIONES AL RAC 1"</b>
RESOLUCIÓN	1129	2017	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA EL PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (PNCC)</b>
RESOLUCIÓN	1361	2018	<b>POR LA CUAL SE ADECUA E INTEGRA EL COMITÉ SECTORIAL DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO DEL SECTOR TRANSPORTE Y EL COMITÉ INSTITUCIONAL DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.</b>
RESOLUCIÓN	510	2018	<b>POR LA CUAL SE ADOPTA UNA NORMA DENOMINADA RAC 45, SOBRE IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES, COMO PARTE DE LOS REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA Y SE DEROGAN UNOS CAPÍTULOS DEL RAC 20 DE DICHOS REGLAMENTOS</b>
CIRCULAR	66	2017	<b>IMPLEMENTACIÓN INDICACIONES DE SEGURIDAD; COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL Y MODELOS DE BUENAS PRÁCTICAS.</b>

## **9. Metodología de la investigación**

### **Tipo de investigación:**

El diseño de la presente investigación es de enfoque cualitativo y de tipo descriptivo, siendo este seleccionado con el propósito de examinar y conocer un determinado fenómeno a partir de los puntos de vista, percepciones, entre otros. El estudio se fundamenta en conocer los criterios que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño.

### **Unidad de trabajo y de análisis:**

Para el desarrollo del trabajo investigativo se tendrán en cuenta 4 unidades de análisis; Cámara de Comercio de la Ciudad de Ipiales, Aerolínea Satena, Terminal de Transportes de la ciudad de Ipiales y la Aeronáutica Civil de Ipiales

### **Instrumentos:**

Para la ejecución del estudio investigativo, se utilizará un tipo de instrumento, entrevista estructurada, orientadas y aplicadas a las empresas directamente relacionadas con la aviación en el departamento de Nariño, entre estas: Cámara de Comercio de la Ciudad de Ipiales, Aerolínea Satena, Terminal de Transportes de la ciudad de Ipiales y la Aeronáutica Civil de Ipiales. Para el diseño del instrumento se tuvieron en cuenta las siguientes categorías (Oferta y demanda, caracterización de Infraestructura aeronáutica y servicios en aeropuertos, conceptualización sobre los aeropuertos, la aviación en Colombia y Latinoamérica y normatividad relacionada con la aviación), como resultado de la revisión bibliográfica y en coherencia con los objetivos de la investigación.

### **Muestra:**

La muestra que se utilizará para el desarrollo del estudio, son las empresas que brindan los servicios de transporte aéreo y demás que están directa o indirectamente relacionados con la

aviación en el departamento de Nariño. Los instrumentos de recolección de información se aplicarán a la muestra de forma conveniente.

**Análisis de la información- datos:**

Luego de finalizar la aplicación del correspondiente instrumento en las empresas mencionadas, se realizará un análisis de contenidos, logrando así la triangulación de la información recolecta por medio del trabajo de campo, donde se abordaron las categorías planteadas previamente.

## **10. Resultados**

Se realizaron las entrevistas a profundidad, aplicando el correspondiente instrumento a las siguientes personas, representantes de las empresas mencionadas a continuación.

- Señor Harol Guerrero: Director de la Cámara de Comercio de la ciudad de Ipiales
- Señor Jorge Luis Bravo: Director de la aerolínea Satena
- Señor Javier Patiño: Director de la Aeronáutica Civil de Ipiales

### **Entrevista No. 1:**

#### **Director cámara de Comercio de Ipiales Nariño - Harol Guerrero**

#### **¿A qué se debe el costo de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño?**

Esencialmente, El alto costo de tiquetes para el servicio que se presta desde el departamento de Nariño, lo vemos sustentado en los términos de las falencias que tiene, la prestación de servicios del aeropuerto Antonio Nariño.

#### **¿Cuál es el problema de climatología en el departamento?**

Lo que sucede es de que por temas de aeronavegabilidad atmosférica y otras situaciones, como situaciones técnicas, el problema es que hay mucha cancelación de vuelos, al cancelarse un vuelo todos los costos operativos, tienen que ser transferidos vía tiquete, a los usuarios de ese mismo servicio, es decir, si viene un vuelo y se vende el tiquete, la disponibilidad que se tiene de un avión venir a Ipiales o a pasto y por” x o y “ circunstancias de tema meteorológico no pueden ir a Ipiales o a pasto eso le genera cantidad de pérdida operacional a la aerolínea ya sea Satena o

Avianca que normalmente vienen cumpliendo las interconexiones desde Nariño, desde otros departamentos de Colombia, eso se transfiere a ese nivel.

### **¿Cuál es la demanda actual de pasajeros a Nariño?**

Por otro lado, no toda la capacidad ocupacional de sillas se cumple, es decir si hay vuelos desde Pasto a Bogotá y viceversa que no llena el 100% Y de pronto vuela con el 50 el 60, ese 40% tiene que ser sustentado a nivel de tiquete estas son dos razones que yo puedo darle como sustento por qué razón Los tiquetes desde Nariño para Cali son más costosos Desde este departamento. Esas son 2 razones para analizar el alto costo de los tiquetes.

### **¿Hay algún proyecto que ustedes han realizado para fomentar el turismo en Nariño o una solución?**

Hay que tener en cuenta qué paulatinamente ha ido creciendo la situación de visita y de salida de pasajeros, por ejemplo, Ipiales, se pretendía que no iba a hacer una buena plaza para la apertura de los vuelos desde San Luis a Bogotá, ¿Pero, ¿qué ha sucedido?,

### **¿De qué manera se dinamiza la economía en Nariño?**

Venimos Gozando de un buen tema que corresponde a Bonanza comercial, Ipiales ha sido atractivo para Ecuador y viene mucha visita y eso impulsa mucho de que empresarios, turistas y otras personas que hacen acercamiento con Bogotá y con otras ciudades de importancia de Colombia para hacer negocios y llevar al Ecuador o por turismo también, desde el Ecuador para Colombia.

### **¿Cuál es la frecuencia de viajes y las aerolíneas que viajan a Ipiales?**

Entonces eso desde el año anterior que entró en operación Satena con interconexión con Bogotá y con Cali también, inicialmente se hizo la apertura con el vuelo domingo y martes luego fue necesario ampliar otro viaje o frecuencia para el día jueves entonces estamos viajando domingo martes y jueves luego se hizo necesario reactivar la interconexión con Cali se abrió entonces Ipiales-Cali, Cali - Puerto Asís, entonces hay una dinámica gracias a toda esa promoción que se viene haciendo, cámara de comercio ha servido mucho en este proceso, primero de promocionar con TAC que fue una de las primeras aerolínea que hizo uso de la pista aérea, además de que cámara de comercio ha sido impulsador y líder para que Ipiales tenga esa pista y que se inviertan los recursos fue el gestor de la guerrilla y todo lo demás, pero no nos hemos quedado ahí quietos y hoy en esa coyuntura inclusive que se presenta en una posible intervención de la pista del aeropuerto Antonio Nariño.

### **¿Qué posibilidad hay de que el aeropuerto San Luis sea el principal?**

Estamos mirando acciones que se puedan adelantar para que el aeropuerto San Luis en el caso de que sea el receptor de todo el servicio aéreo desde Colombia para Nariño tengamos las condiciones necesarias que hay una serie de falencias hay un listado digamos grandecito, piden versión que requiere este aeropuerto para solventar esta coyuntura que de pronto si dado el caso de qué se intervenga en Pasto y se transfiera como al aeropuerto San Luis como alterno al Antonio Nariño, pues es necesario de que se hagan unas inversiones urgentes y en eso estamos nosotros mirando, por ejemplo Ipiales está en una situación crítica, no sé si esa determinación por parte de la aeronáutica civil la hayan dado como cierta para irnos preparando, se dijo que después de carnavales, así que esperamos que en el mes de febrero la situación se aliste para que se haga una reparación en el aeropuerto Antonio Nariño y no se nos ha notificado acá en Ipiales,

a toda esa situación le viene haciéndole un acompañamiento la cámara de comercio, Pasto viene teniendo ese problema, el asunto es de que por las sucesivas cancelaciones a gran nivel, en

Pasto se ha observado que en gran cantidad visitantes que tiene como destino Nariño mientras se presenta cancelación de vuelos no vienen, si renuncian a una visita a Nariño por el riesgo o el miedo de no poder retornar a tiempo a su destino, que ellos desean inclusive por decir algo, Nariño presenta un retraso también de asistencia administrativa central Por la razón de que muchos ministros y funcionarios de alto nivel que quisieran venir a ver la problemática de Nariño no se arriesgan porque el tiempo de ellos es muy estrecho, entonces querer venir y regresar no les permite por la zozobra de cancelación de vuelos por el tema climático de la ciudad de Pasto no es posible, entonces se reduce el tema de conexión y de utilización de servicio desde el Aeropuerto Antonio Nariño o tiene una mala Referencia para con Ipiales, aunque se ha ido aumentando la frecuencia del servicio aéreo en Ipiales.

**¿Qué tan cierto es que no se cierra el aeropuerto de Pasto porque se acabaría el turismo en pasto?**

Miremos desde la siguiente órbita, primero que todo Ipiales no está preparado para ser el principal.

**¿Por qué? Y ¿Cuál es el estado de los aeropuertos?**

El tema es que la pista no está adecuada ya que le hace falta unos 500 metros, Aunque que alguien me desmienta esta hipótesis, lo explicamos porque hay aeronaves que necesariamente tiene que hacer un sacrificio que superan el 30% para poder salir al 100% de ocupación y ninguna empresa por ejemplo, Avianca, que es una empresa comercial estaría dispuesta a perder un 30% de operación o ese 30% ser transferible en precios de tiquetes,

entonces no es factible porque la competitividad que Satena, Avianca, tiene subsidio y la otra no tienen subsidio, tiene que competir un tema que choca, no pueden ofrecer un servicio económico porque hay restricciones que como una zona apartada que es el departamento de Nariño obviamente el gobierno tendría que entrar hacer su apoyo. Ipiales no tiene un aeropuerto o terminal aéreo acorde a un requerimiento como es el volumen de pasajeros, los pasajeros diarios superan a 700 personas en el Antonio Nariño entonces en una operación cuando nosotros estamos atendiendo aproximadamente 80 personas, 40 entrando 40 saliendo hablemos de 100 pasajeros promedios diferente a Pasto que tiene 700 y más porque son más de 5 vuelos diarios por lo general muchas personas de Ipiales viajan a Pasto para desplazarse a otras ciudades del país es por el tema de comodidad por Confort por ejemplo Avianca tiene mejor servicio que Satena y Avianca sólo sale desde Pasto, por ejemplo los ATR necesitan más pista para poder aterrizar o despegar e Ipiales no cuenta con más metros de pista para estas maniobras y le falta condicionamiento en la parte locativa en el terminal aéreo, no hay suficiente sillas en la sala de espera sin tocar el tema internacional pero en el tema de ingreso de Nacionales escasamente alcanzan 40, cafetería para 40 pasajeros, todo eso lo sabe la aeronáutica y la cámara de comercio se le ha hecho los requerimientos, se echó los oficios correspondientes le hace falta máquina de bomberos, unidades de bomberos para categorizarse, torre de control ETC, se habla de un inversión más grande que supera más de 15000 millones para estar este aeropuerto este acorde servicio para ser principal o alterno.

Hay una resistencia central capitalina en Pasto de mantener su dinámica comercial para nadie es ajeno que toda una dinámica de vuelos, de llegada y salida de pasajeros dinamiza hoteles, restaurantes, transporte y obviamente que Pasto perdería esas dinámicas si Ipiales se

vuelve alterno, así que pasto debe oponerse a que Ipiales se convierta en un eje principal del departamento de Nariño.

**¿Qué tan cierto es, la noticia en la que el gobernador de Nariño afirma: que sale más económico viajar a Miami que a Nariño?**

Ese tema se nos sale de las manos administrativas tanto públicos como privados, públicos como el gobernador hasta del mismo presidente, hablemos por ejemplo de Satena, éste cumple con el subsidio a través de la prestación de servicios hay unas tarifas diferenciales Ipiales sólo viene con dos vuelos pero más allá de pedirle al gobierno y cómo estamos en una economía de mercado se compite con costos, con precios y calidad y aquí en un esquema de esos los que no se ponen acorde a las condiciones de mercado, estos salen, entonces no hay otro tema que minimizar costos, mientras no haya demanda y la oferta sea muy baja y no hay equilibrio lo demás no sirve ni el tema político y disfrazar una dinámica empresarial, no es sano ni para el gobierno ni para el mercado, porque el mercado requiere transparencia, entonces ¿mientras una empresa la subsidia la otra como compite?, entonces se resta la motivación a la mejora, ¿cómo mejoró mis procesos si el otro tiene papá?

**¿Con respecto a mi investigación se pudo hacer un cuadro comparativo en el que los viajes a Leticia son más económicos que viajar a Nariño algo que se pudo observar es la diferencia de impuestos para Leticia se cobraba \$30000 de impuestos, pero para Nariño eran \$148000 que me puede decir al respecto?**

Todo eso está en la matriz de costos, ya que tienen ciertos componentes que encarecen los costos de los tiquetes aéreos, Leticia no tiene problemas de altura, de visibilidad es un poquito baja y allá tienen otras políticas diferentes a Nariño. Por ejemplo, un avión 320 aquí en

Ipiales, puede entrar al 100% y salir casi en un 95%, el 318 no puede salir por ser más pequeño tendría que sacrificar un 20 a 30% para salir, entonces podemos ver otra problemática por la altura y falta de pista, ya que la pista está los 2700 metros de altura.

### **¿Qué se puede esperar para este 2019 Cómo solución al problema de fomentar más el turismo?**

Todo esto es un proceso que se está trabajando con la gobernación y con el Ministerio de cultura y turismo viene una serie de recursos de FONTUR y de la secretaría de turismo de Ipiales todo ese tema va avanzando, por ejemplo con los carnavales de blancos y negros todo eso jalona el turismo, igualmente la cuna de grandes tríos, observa en los vuelos, hoteles y restaurantes de qué ese tipo de eventos sirven para fomentar el turismo todo eso es importante resaltar, pero cuando se hace las matrices de desarrollo turístico se lo suman entonces se puede ver qué hace falta producto turístico gente que quiera participar en el sector de turismo, aunque se ha ido apoyando a las universidades y grupos de investigación, enseñando la parte del respeto cultura, promover la cultura ciudadana, es primero ir organizando la casa para que los turistas visita Nariño porque a una casa desordenada nadie entraría, un turista no entraría sin seguridad, sin hoteles, sin restaurantes, Ipiales creció la capacidad, e incluso en temporada alta la ciudad colapso y la gente se fue a Pasto, pero podemos decir que a diferencia de tiempos atrás la gente de Ipiales se está esmerando por tener buenos restaurantes y dar un buen servicio.

### **¿De qué otra manera se dinamiza el turismo en Nariño?**

Bueno desde que entramos en una situación de dependencia al tipo de cambio del país vecino y entonces qué sucede que el Ecuador mientras viene utilizando su convertibilidad genera esta dinámica y a otra o así sea que le produce su propia moneda qué sucedió a partir de finales

del año 2014 sucedió la revaluación del dólar es decir como consecuencia la disminución del precio del dólar, le importan a ese país y en tu finca su producción se vuelven más rentable en resumidas cuentas eso hace de que el costo del dólar sea es cuando la batería no quiere comprar cualquier producto tiene que comprar con \$1 y \$1 costó supuesta pagando más costo por lo que quieras y luego entonces los colombianos pagamos en pesos que preferentemente a los ecuatorianos les resulta más barato comprar en Colombia con pesos, los ecuatorianos luego vienen a la frontera y compran en pesos y ese es el boom Ipiales teniendo y que está transferido para pasto y de pronto muchos empresarios que llegan hasta las ciudades importantes que le decía haciendo escala Ipiales van a Bogotá van a Medellín van a Bucaramanga van al eje cafetero, donde las Industrias, donde hay producción de textiles, de calzado muchas cosas de producción colombiana y también de importación y mili vecina calle mucho producto que mira que Colombia por el tema de los acuerdos comerciales que tiene suscritos con muchos países y en la importación para Colombia es mucho más económica también que para el Ecuador con otros países sin ir en dos ventajas que se tiene por parte de Colombia en el tema comercial con el Ecuador - Colombia con unos acuerdos comerciales y Colombia con un peso devaluado de un dólar devaluado Si eso lo que le ha generado esa dinámica a ese punto de frontera para que vayan teniendo y se sostenga esta dinámica yo creo que escuchamos en este fin de semana, que de pronto hay un encarecimiento del petróleo y parece ser el precio del petróleo si eso sucediera eso no resta competitividad con el Ecuador y entonces algún de Ipiales podría estarse viendo perjudicada además de eso hay unas trabas de comercio que coloca el Ecuador que se llama la salvaguardias qué son impuestos o unos impuestos que les cobran a los demás países por la importación de ciertos productos eso quiere decir que sí Colombia quiere venderle al Ecuador tiene que el empresario colombiano necesario el pato ya no pagar los tributos para ingresar

productos de cualquier otro país a Ecuador eso disminuye entonces comercio y desde ahí también cesaría golpeando la economía de Colombia sí entonces la brevedad de lo que sucede y cómo estamos hablando estamos hablando de dinámica de movilidad de personas de vehículos de carga y donde hay movilidad de eso pues necesariamente el transporte sea terrestre o aéreo en cualquier manera se ve reducido si eso es el tema más preguntas.

Inicialmente hablemos de la intervención de los organismos de control que se casó son las oficinas de precios pesas y medidas no en ellos recae en toda la actividad de control y protección al consumidor porque no hay calidad y por tema precio y por todo la salvedad que se debe tener en cuenta en un contrato de compraventa y porqué el producto y garantías y demás pero que ha sucedido y eso le sucede a cualquier economía cualquier mercado cualquier plaza donde hay mucha dinámica donde los organismos de control son insuficientes ejercer su actividad de control y entonces difícilmente en una oficina donde hay dos o tres funcionarios para que hagan un control en una cómo sabemos cómo clase todo el mercado tanto hoteles-restaurantes almacenes vendedores ambulantes y que los tres funcionarios pudieran ser la panacea para la solución de un problema tan malo que se convierte a una ciudad que eso es imposible no solamente para Ipiales puede ser cualquier ciudad donde se presente un fenómeno de esos donde nos aumente va a presentarse un aprovechamiento por parte de las de los diferentes en ese caso los empresarios sino también temas de los demandantes y ósea fianza en la misma demanda sobre una oferta que va quedando pequeña y se infla la demanda es ocasional y que en cualquier tipo de mercado los precios también tiendan a incrementarse su número natural de la economía a mayor demanda minar oferta sí tantito producto los precios tienen aislante oferta mayor precio sí también hay poquito producto frente a una demanda los precios tienen la

inflación local y entonces solamente ya me vi trabajar porque se puso caro pero bienaventurado que sucede y bien amiga son de venta libre que sucedió al fin de año aquí me tienes otra vez agarrotados Ecuatorianos sí gran parte de patria nos vinieron a hacer sus compras de navidad en grande juego de los precios.

## **Entrevista No. 2:**

### **Director de la aerolínea Satena: Jorge Luis Bravo**

#### **¿Cuál es la función de la aerolínea Satena y cuáles son sus destinos?**

Son 55 años la que fue creada por intermedio de gobierno nacional son aerolínea prácticamente fue creada con el fin de cubrir lo que era denominado los territorios nacionales que era todo lo que era los llanos orientales cuando existía las comisarias nacionales, posteriormente Satena empieza a adquirir los aviones por tanto lo superaba con aviones de la fuerza aérea empieza a adquirir aviones en lising y a comprar nuevos aviones y empieza a tomar la connotación no solamente de ruta sociales sino también de rutas comerciales es así como Satena tiene operación en alguna rutas comerciales en la cual espera obtener utilidades y esas mismas utilidades sean invertidas en la ruta sociales que es donde se obtiene perdidas, es Satena está adscrita al Ministerio de defensa nacional por lo tanto todos los desde la cabeza mayor desde el presidente de la aerolínea y sus pilotos todos son de pertenecen a la fuerza aérea colombiana.

Actualmente Satena está desarrollando un proyecto con el gobierno nacional para que nuevamente el gobierno le cubra los gastos que genera la operación aérea en Colombia en alguna ruta sociales para que tengan suspensión ya de que más o menos en 1996 el gobierno nacional

dejó de darle el apoyo económico el aerolínea y Satena no pudo sostenerse por sí sola en las crisis económicas que ha existido y ha venido arrojando pérdidas hasta hace 4 años, se han venido fortaleciendo financieramente e Igualmente se necesita que haya un apoyo financiero para poder mantener la aerolínea y seguir cubriendo los territorios nacionales.

Satena está cubriendo el territorio de Nariño con tres las tres principales ciudades, como lo es la capital que San Juan de pasto en la cual vuela a Bogotá-pasto-Bogotá, un vuelo diario, está volando Bogotá- Tumaco- Bogotá 6 frecuencias en la semana y Tumaco-Cali-Tumaco, con también con frecuencias en la semana y para nuestro caso de Ipiales tenemos tres rutas establecidas lo que son Bogotá Ipiales Bogotá con tres frecuencias en la semana que son martes jueves y domingos estamos operando los días lunes y viernes en la ruta a Puerto Asís -Ipiales Puerto Asís y los días miércoles y domingos estamos haciendo la operación aérea con la ruta Cali -Ipiales -Cali en sus tenemos tres rutas diferentes hacia la ciudad de Ipiales en la ciudad de Ipiales la que más destinos tienen el momento en el departamento de Nariño. Satena están el momento operando en Colombia con un avión embraer 170 fabricación brasilera con capacidad de 76 pasajeros tiene 8 aviones ATR 42-600 y 42 500 que son fabricación francesa capacidad 48 pasajeros y tiene dos aviones g12 que es una fabricación china los cuales tienen capacidad de 17 pasajeros, en esos aviones pequeños hace las rutas cortas como los de la selva que fuéramos a corregimientos como Araraquara la chorrera, La Pedrera, Leticia en el Amazonas algunas rutas como Villavicencio y Florencia y con los aviones ATR es lo que se cubre gran parte del territorio nacional por eso Satena dice que es la aerolínea donde las demás no llega porque esa te la cubre territorio con el de otras aerolíneas no operan y por Satena por ser del Estado y actualmente todas las areolneas tienen adicionalmente luego de Satena el logo que es la aerolínea de la paz es la que ahorita nuevamente por cuestiones del conflicto armado satena había tenido que dejar de

operar algún las rutas que eran consideradas Zona Roja como Puerto Leguizamo a todo lo que da el área del Caquetá en el Vaupés así Nuevamente Satena gracias a los diálogos de paz está estableciendo y retoma las rutas hacia estos destinos

### **¿Cuál es la demanda de pasajeros a Nariño?**

Nariño es un punto fundamental en el territorio planilla de qué es un paso fronterizo para comunicarse tanto hacía en la parte de Sur América ante Ecuador como Perú, Chile y tanto de las personas las personas que vienen también de Suramérica deben hacer un paso obligado por este departamento afluencia de pasajeros extranjeros siempre es considerable tanto la región tanto para la ruta de Ipiales a Bogotá como las rutas que sale desde Pasto a Bogotá. el factor de turismo la verdad se ha incrementado bastante en los últimos años la de que se le ha hecho un despliegue que antes no lo tenía el departamento de Nariño Con qué tiene que ver demostrar lo que tiene las riquezas que tiene el departamento de Nariño porque anteriormente solamente se mostraba que tenemos la laguna de la cocha y el santuario de las Lajas, por lo tanto prácticamente se han armado los paquetes turísticos en la cual se hace un recorrido en la parte histórica de Pasto se hace un recorrido en lo que tiene que ver con el museo del carnaval se hace recorridos al municipio de Sandoná para conocer las fincas de café se hace recorridos a la circunvalar Galeras, para conocer la historia que sucedió y que las batallas tuvo por esta zona es el recorrido en Ipiales para no se lo conoce el Santuario de Las Lajas en la casa de aduanas poder desplazarnos hasta la Laguna Verde es también algo que ha sido tan bastante fuerza en la parte de turismo ha sido fundamentalmente muy bueno lo que tiene que ver con la operación aérea y también lo que tiene que ver con la parte socioeconómica que tiene nuestro departamento, existen muchas empresas, muchos empresarios que departamento porque aquí pues aunque no tengamos industria de Gran volumen de Gran tamaño pero si existe negocios que son

reconocidos y la inversión que hacen diferentes empresas nacionales y hace la ve reflejada en tanto en pasto Ipiales cada cosa que cambia con los productos lácteos, que se ofrecen los productos agrícolas con diferentes inversiones que hacen en el departamento

### **¿Qué rutas manejan y cuál es el valor del tiquete aéreo?**

En la ruta Ipiales Bogotá nosotros manejamos como igual todas las aerolíneas diferentes clases tarifarias nosotros desde Ipiales estamos manejando la tarifa de \$318000 incluido impuestos en un solo trayecto y desde pasto estamos manejando una tarifa muy similar aproximadamente están sobre los \$270000 Pasto - Bogotá por cada traía Y pues son precios muy semejantes en cuenta pues que si quiere salir desde la ciudad de pasto pues tiene que incurrir en los costos de transporte terrestre y el costo de transporte terrestre pues prácticamente lo que sumaría tiquete desde Ipiales, desde el mes de mayo iniciamos la operación aérea a Ipiales en el 2016 nuestro comportamiento lo que tiene que ver con la demanda de pasajero ha sido muy satisfactoria que durante todo esos meses más de año que llevamos la operación siempre hemos estado cerca del 82% de ocupación en la ruta Ipiales Bogotá qué es muy satisfactorio, igualmente en la ruta Bogotá Ipiales el comportamiento ha sido muy similar estado sobre 76% de ocupación durante el año sin tomar en cuenta lo que tiene que ver por ejemplo temporada alta que fue diciembre y enero la ocupación de los vuelos en la ruta Bogotá Ipiales botas pero sube 96%.

### **¿Por qué los tiquetes aéreos son tan costosos hacia el departamento de Nariño?**

Para que no haya tanta frecuencia al departamento del hacer una vez por parte de Satena se habla de que la pista es muy corta entonces qué se ha hecho por parte de esa nena no se compara para aumentar esa frecuencia a otras ciudades y aún no aumentar otros destinos si

con referente a la operación aérea pues con los aviones que actualmente cuenta la empresa es muy difícil cumplir todos los destinos que tiene Satena, son 34 destinos en la cual Satena está operando y ninguna otra aerolínea aquí en Colombia cubre sus destinos, con lo que tiene que ver con el puerto de Ipiales el aeropuerto de Ipiales hasta 2970 metros nivel del mar esto hace que la presión atmosférica no de rendimiento que debería poderte ver un avión de si tuviera a nivel del mar con la ampliación de la pista de 1800 que tenía antes la pista de San Luis con la nueva pista de 2500 ha mejorado la el rendimiento de las aeronaves en lo que tiene que ver con nuestra línea, pero la altura afecta mucho el peso y balance de nuestras aeronaves, por lo tanto pues técnicamente todavía no hay un estudio pero por parte de nuestros pilotos del aerolínea estima que más o menos tiene que haber unos entre 500 a 600 metros de pista para que nuestros aviones salgan con el cupo completo, Satena poco a poco ha venido haciendo los estudios ya con la operación aérea que hemos tenido es así que nuestro avión de 76 pasajeros ya tiene comprobado puede aterrizar como 76 pasajeros sin ningún inconveniente y nuestro avión ATR de 48 pasajeros en un principio solamente podía aterrizar con 43 pasajeros también ya puede aterrizar en Ipiales con los 48 pasajeros con la capacidad total, el inconveniente siempre va ser el despegue de que nuestro avión embraer el 170 de los 76 pasajeros en un principio solamente nos dejaban vender para 28 sillas, que no podía sacar más pasajeros poco a poco se ha venido haciendo más estudios aeronáuticos y de ingeniería de operaciones, en la cual las nuevas tablas de rendimiento del avión nos permite que podamos sacar hasta 38 pasajeros y con lo que tiene que ver con el avión ATR 42 600 que es de 48 pasajeros éste tiene un poco más de rendimiento en la cual ya podemos sacar máximo hasta 44 pasajeros cómo les digo todo depende de los factores tanto de la altura como los climáticos, pues a mayor temperatura que hay en la ciudad Ipiales el avión va a sacar menos peso, por lo tanto siempre nuestros vuelos van a hacer a

primer hora de la mañana para aprovechar y las bajas temperaturas que hay en Ipiales para que la vean pueda sacar y desarrollar más peso, si tuviéramos y aunque todavía está en carpeta, Satena espera en el 2018 adquirir 3 nuevos tipos de aeronaves más o menos de 19 pasajeros para con estos aviones cumplir las rutas cortas que están cubriendo los aviones ATR para poder con esto aumentar las frecuencias con los aviones ATR y esperamos que ojalá a futuro en el primer semestre de este año podamos tener más frecuencia es lo que tiene que ver en la ruta Bogotá Ipiales Bogotá que otros factores que inciden en el alto costo de los tiquetes aéreos

**¿Qué otros factores inciden en el alto costo de los tiquetes aéreos, puede explicar el tema del combustible?**

Los factores tiene que ver uno por el tipo de aeronave que vaya operar la ruta, nosotros estamos haciendo con el avión hembra es un avión Jet, estos aviones que utilizan motores de turbina que los hace aviones más rápidos pero igualmente eso hace un incremento en el combustible que gasta, los aviones a Tere son aviones turbohélice van a menos velocidad pero igual es el trayecto entre Bogotá - Ipiales es un proyecto la verdad es muy lejano, es muy largo en millas que es lo que miden para sacar los costos de operación y el combustible no es el mismo valor que se consigue el combustible aquí en Ipiales o en Pasto por precio al combustible que se lo consigue en la ciudad de Bogotá, ese es un factor que incrementa el costo del tiquete aéreo, en el otro factor es lo que los aviones no pueden despegar con el 100% de la ocupación de las sillas que ofrece la aerolínea, entonces son sillas que obligatoriamente se van a ir vacías y que eso pues de alguna otra manera la línea tiene que compensar eso sería más para el caso de Pasto para el caso de Ipiales cómo es considerada ruta a social la ruta de Ipiales tiene en lo que es la subvención, la subvención es parte que las pérdidas que puede generar la ruta y el gobierno va a asumir esas pérdidas es prácticamente en la ruta subsidiada por parte del gobierno nacional, lo

que no ocurre con la ruta de Tumaco con la ruta de Pasto, pues ha ayudado a que el tiquete en Ipiales este casi igual o en ocasiones por debajo de los costos de los tiquetes aéreos que se ofrece desde la ciudad de Pasto, ya que nuestra tarifa más costosa de Ipiales incluido impuestos vale \$436.600, pero si comparamos los costos de igualmente de Satena, la tarifa más costosa de un Pasto - Bogotá están los \$553.000 está por encima de lo que vale desde la ciudad de Ipiales, y sí vamos a la otra aerolínea que es la que tiene operación aérea en Pasto, los tiquetes están oscilando entre los \$320.000 y puede llegar a costar los \$950.000 en un solo trayecto y sé también depende de las temporadas son factores que afectan que sea como visto como un destino más turístico del departamento de Nariño, que vendrían es prácticamente a la sierra la parte andina que lo que se consigue tickets aéreos hacia la costa hacia el mar que se los consigue unos valores mucho más económicos

### **¿Quién se encargan de ejecutar o plantear el impuesto?**

Lo que se ve a los tiquetes aéreos al pasajero siempre se habla del precio final del trayecto del tiquete que puede llegar a costar, pero un tiquete aéreo lo componen varios factores, en el cual está el primer factor que es la tarifa neta, que es el valor que va a ingresar a la a la aerolínea, esa tarifa neta está brigada a unos impuestos que es el 19% de IVA que se iba suma el valor de tiquete de la tarifa y ese es el que se le va directamente al gobierno nacional, existe la tasa aeroportuaria qué es un impuesto que también va adentro de tiquete aéreo que lo asume el pasajero qué es el costo por utilizar el aeródromo el aeropuerto de Colombia, existen en Colombia aeropuertos que están a cargo del aeronáutica civil, esa tasa aeroportuaria va hacia la aeronáutica civil y hay aeropuertos que están en concesión que esa tasa aeroportuaria entra a la concesionaria que es la que está haciendo las adecuaciones de diferentes aeropuertos como lo es

el aeropuerto de Medellín el Enrique Olaya Herrera y el aeropuerto el Dorado esta en concesión de la empresa Copa In.

Adicionalmente a esto hay un impuesto administrativo que también está regulada por parte del aeronáutica civil y ese impuesto administrativo también tiene un IVA del 19%, toda la suma de estos valores es lo que influye en el tiquete aéreo, qué es el costo final que va a pagar el usuario para adquirir etiqueté y las estrategias que hacen las aerolíneas es lo que les digo sacar diferentes clases tarifarias que van tarifas económicas o promo que Nosotros llamamos con las tarifas flexi que son intermedias y unas tarifas que son consideradas como las tarifas altas y la tarifa sustitutiva todo depende de la oferta demanda que exista y de la anticipación con la que se haga la compra de tiquetes más lejana hasta la fecha de viaje y más rápido lo compre más económico va a ser el tiquete al que lo va adquirir puesto que de un día para otro pues va a conseguir las tarifas más elevadas y más cosas

**¿Satena ha gestionado para que la pista de San Luis, sea ampliada y mejorada, que se espera para el 2018?**

Referente a la pista del aerolínea Satena no tiene digamos mucho que ver con la ampliación de la pista, puesto de que la pista es directamente propiedad de aeronáutica civil y ellos son los que destinan los recursos económicos para los diferentes aeropuertos para hacer mejoras y ampliaciones, prácticamente todo lo que tiene que ver con la ampliación de la pista, debe ser por parte de los gobernantes de los que estén a cargo de que representan a ciudadanos nariñenses, en el alto gobierno nacional, son ellos los que deben gestionar los recursos para qué si se puede hacer una ampliación de la pista aérea, más sin embargo es Satena en los diferentes auditorías que hace Satena hacia nuestro aeropuerto lo qué tiene que ver internamente hace el

aerolínea Satena siempre ha venido y ha hecho las diferentes recomendaciones, de lo que tiene que ver con lo que se maneja con la parte de seguridad operacional, con tener limpia la pista, tener la demarcación de la pista es lo que se viene manejando Satena si ha gestionado inclusive tuvo algo que ver con la gestión de bomberos aeroportuarios para que se pueda trasladar la máquina de bomberos hacia la ciudad de Ipiales, la actual máquina de bomberos, y se ha hecho gestiones para que exista también la policía aeroportuaria para que hagan el respectiva requisa la respectiva requisa tanto de pasajeros con su equipaje que sale como de la carga que llega y se ha hecho también informes con lo que tiene que ver con la iluminación de la pista aérea de nuestro aeropuerto los cuales ellos vinieron a verificar en qué condiciones se encuentra la pista aérea para operación nocturna que eso también le conviene mucho a Satena, y ha venido y siempre va a estar visitando a esta región, Satena ha mirado en Ipiales qué es un eje fundamental para el transporte aéreo de qué hay o existen rutas sociales donde Satena presta el servicio aéreo pero no ve reflejada que la comunidad utiliza ese servicio haré caso contrario que ocurre con nuestra región como Especialmente con Ipiales la cual iniciamos solamente con dos frecuencias hacia Bogotá-Ipiales-Bogotá y gracias a esa demanda y a esa gran respuesta que ha tenido Satena se aumentó una tercera frecuencia, que se da los días miércoles Gracias todo lo que se ha venido haciendo por parte de nuestro oficina tanto en Ipiales como el Pasto y las fuerzas de apoyo cómo es alcaldías, gobernación, cámara de comercio de Pasto e Ipiales, la aerolínea logró aumenta las frecuencias no solamente de Bogotá sino también a de Puerto Asís y de Cali, es algo muy bueno, y en espera de que como le digo, aumento en las frecuencias aéreas, que tiene que ver con las rutas de Bogotá, Satena tienen con buenos ojos el destino de Ipiales y espera mantenerse y sostenerse durante muchos años más en esta región.

## **¿Qué considera que el gobierno deba hacer para mejorar la infraestructura de los 2 aeropuertos?**

Para Pasto hay un proyecto y a ver qué pasa pues lastimosamente la pista aérea tienen las fallas que no son llave pistas me pidas más de fondo de asentamiento de suelos la cual deben hacer una inversión y se esperaba que en el mes de febrero inician obras, creo que no va a iniciar esas obras que hizo todavía está largo plazo, pero si la idea es de que se pueda mejorar también la pista de Pasto y ampliar la pista de Ipiales, Pues tengo conocimiento de que por época electoral o de poca política y Pues están por ahí ya gestionando recursos para ojalá de poder conseguir el dinero para poder ampliar la pista los 500 ó 600 metros más que faltan, esperemos pues de que eso sea una realidad tanto para la región como para nuestro municipio, eso beneficiaría en mucho la oferta que pueda hacer Satena para ampliar los vuelos hacia esta región, y lo otro pues que también esperamos de que existan recursos aunque también es a largo plazo pueden ser tres cuatro años, desde que se mejore la infraestructura del terminal aéreo, ya que nosotros cuando tenemos la operación en temporada alta, cuando llega nuestro avión con 76 pasajeros la sala de embarque pues prácticamente queda pequeña, y en temporada alta como lo fue el 7 de enero que tuvimos dos vuelos adicionales simultáneos y teníamos prácticamente 80 pasajeros en el mismo momento en el aeropuerto y la sala de embarque no daba abasto para todos los pasajeros, igualmente cafetería sala de espera, la zona de parqueaderos, temporada alta no da bastó, los carros tienen que dejarlos sobre el pasillo, sobre la entrada al aeropuerto, porque no da para atender la cantidad de pasajeros que demanda este aeropuerto y ojalá pues en un futuro no tan lejano podamos tener nueva infraestructura aeroportuaria de la pista.

### **Entrevista No. 3**

## **Entrevista Señor Javier Patiño – Director Aeronáutica Civil del aeropuerto San Luis**

El director de la Aeronáutica civil no dejó que se gravara la entrevista, pero básicamente nos pudo resolver algunas preguntas con respecto a las anteriores entrevistas:

**¿Con respecto al aeropuerto san Luis, cuáles son las problemáticas que hace que no haya vuelos tan frecuentes al destino?**

Son problemas de climatología y altura, por los que siempre se cancelan los viajes, además el hecho de que no haya turistas que quieran viajar al destino es un problema para las aerolíneas, pues ninguna quiere asumir el costo de esas pérdidas, por esta razón se cancelan los viajes.

**Hay una situación con la pista del aeropuerto San Luis, se dice que le hacen falta los 500 o 600 metros de pista, para que los aviones puedan aterrizar adecuadamente, y que hubo una gran inversión, pero no se ven los metros restantes de la pista, ¿a qué se debe esto?**

Temas de inversiones no los puedo hablar con usted, porque son temas que le competen al estado, son temas privados, pero en mi opinión creo que al aeropuerto no le hacen falta esos metros, pues no hay demanda de turistas, aquí en Nariño a muy pocos les interesa promover el turismo del departamento, entonces la reto, dígame ¿dónde están los turistas? y yo mando a hacer el resto de pista que se necesita, para que se va a construir si no hay personas que viajen a Ipiales, a la Cámara de Comercio y a la Secretaria de Turismo les falta trabajar en ese sector, ya que no hay interés por conocer Nariño.

**¿Cuántos pasajeros llegan diariamente a el aeropuerto San Luis?**

La verdad el número de pasajeros que llega al aeropuerto es alarmante, es triste, pues muchas veces llegan entre 15 a 10 pasajeros, con decirle que hemos tenido días que solo llegan 7

personas, por esto mi insistencia en que la secretaria de turismo debe ayudar con la gestión de pasajeros.

**¿Cuál es el valor del impuesto, que cobra la aeronáutica civil?**

El impuesto que se cobra por usar la pista es de \$25.000 realmente no es muy alto, son las aerolíneas que no colaboran con los impuestos, se exageran en cobrar el tema de impuestos, creería que es por la misma dificultad en aterrizar en los 2 aeropuertos.

**¿Qué espera por parte de los entes gubernamentales para que se mejore el estado de las pistas y para que haya más demanda de pasajeros?**

Se espera mejoras por parte de la secretaria de turismo la Secretaria de Turismo y Cámara de Comercio, y apoyo por parte de otras aerolíneas, pues ese también es otro factor que perjudica el costo de los tiquete, al no haber oferta de más aerolíneas y de precios cómodos, los turistas no van a querer tomar la opción de viajar por avión, ya que solo hay una opción y esa es Satena, y para Pasto solo hay 2 opciones Avianca y Satena, y las 2 usan tarifas caras ya que TAC renuncio a seguir viajando al departamento, así que esperamos más asistencia de otras aerolíneas, con buenas tarifas.

**¿Manejan alguna política o normativa que influya en el costo de tiquetes?**

No, la única es el tema del impuesto de uso de la pista del aeropuerto, y de resto no se cobra ningún otro impuesto, a menos de que haya daños, o prejuicios.

**Entrevista # 4**

**Operario de transportes SUPERTAXIS**

**¿Cuál es la frecuencia de salidas de transporte de la ciudad de Cali hacia el departamento de Nariño?**

La frecuencia de buses que salen al Departamento de Nariño es: desde las 3 am de la mañana hasta las 12 del medio día, y de 3 pm hasta las 11 pm, salen los buses cada 45 minutos, estaríamos hablando de 24 buses al día aproximadamente, los 7 días de la semana. Sin contar que también tenemos otros medios de transporte como aerobanes y taxis, y de la misma manera operan las otras empresas de transporte.

**¿Cuál es la ocupación de puestos en los buses?**

Cada bus tiene 45 puestos. Por lo general muchos de los buses se van en un 100% de ocupación, algunos en un 90% u 80% pero muchas veces se recoge pasajeros en la carretera, y digamos que muchos van hasta Popayan de todas maneras se recoge pasajeros en esta ciudad para ir cupo completo, o incluso en temporadas altas como en “carnavales” o “cuna de grandes tríos”, los buses no dan abasto, incluso nos toca parar y dejar a los pasajeros esperando en el terminal, porque no contamos con los buses suficientes.

**¿Cree que no hay demanda de pasajeros que quieran viajar al departamento de Nariño?**

Pasajeros hay todos los días, así que consideró que si hay una gran demanda de pasajeros que quieren viajar a este destino, principalmente son los nariñenses que tienen la necesidad de viajar, ya sea por negocios o estudios, y también un gran numero de extranjeros.

## **11. Análisis de los resultados - discusión**

Los resultados no fueron fáciles de obtener, pero se evidencia coherencia entre los temas y respuestas en el desarrollo de las tres entrevistas realizadas.

- Falta de demanda de pasajeros
- Mal manejo administrativo por parte de los altos dirigentes
- Las aerolíneas no quieren cooperar con el departamento, pues es muy difícil para los aviones aterrizar en Nariño por sus condiciones climáticas y por falta de infraestructura de las pistas, a la pista de Ipiales le hacen falta 500 metros y a la pista de Pasto esta defectuosa poniendo en riesgo la seguridad de personal aeronáutico.
- El combustible en Ipiales es muy costoso, ya que es difícil transportarlo hasta el sur del país, eso hace que los impuestos suban en los tiquetes.
- La falta de promoción de Nariño, como destino turístico, en este punto entra la parte de los prestadores de servicio y la superestructura, pues no hay personas capacitadas en el área del sector turístico, no hay capacitaciones ni guías de turismo, o personas que tengan interés por promocionar al departamento.
- La sala de espera del aeropuerto san Luis no está apta para recibir pasajeros, pues solo caben aproximadamente 50 personas, su capacidad es muy pequeña.
- En el cuadro comparativo con el destino de Leticia Amazonas y Nariño, los 3 concluyeron que Leticia cuenta con unos seguros que le ayudan a que sus impuestos sean más económicos, y Nariño no cuenta con ellos.
- Son muy pocos los pilotos que se arriesgan a aterrizar en el departamento.
- Con la ultima entrevista a transportes terrestres en el terminal de Ipiales, y especialmente con SUPERTAXIS, se puede decir que si hay demanda de pasajeros, pero muchos de ellos no están dispuestos a pagar un valor tan alto para viajar al departamento de Nariño,

lastimosamente prefieren aguantar 20 horas de trayecto hasta el destino por \$45.000, que pagar \$400.000 por un tiquete de avión hacia Nariño.

Con el anterior cuadro comparativo recuperado de despegar, se puede observar los impuestos, la comparación que se observa es muy grande, para Pasto hay unos impuestos de \$ 166.890 y para Leticia hay impuestos de \$ 31.600, si hablamos de distancia, Nariño está más cerca que Leticia, así que no se puede decir que esa es la problemática, este es una muestra de uno de los resultados de la investigación. Aun no se ha logrado entender, como nadie ha podido hacer algo al respecto con esta problemática, los resultados que arrojó la entrevista fueron poco alentadores, pues se nota que Nariño está abandonado por el gobierno, en todo el proceso del trabajo de campo se pudo observar que las personas a las que se entrevistó se echaban la soga al cuello el uno al otro, nadie tenía la culpa y ninguno al parecer ha hecho algo al respecto. Hay una falta de comunicación entre ellos, se supone que ellos deberían ser un equipo para que Ipiales y Nariño se desarrolle turísticamente cada día mejor, pero cada uno ve por sus bienes comunes. Sin duda las respuestas de los entrevistados dieron respuesta a los objetivos, en cuanto a oferta y demanda, infraestructura de aeropuertos y normativas de estos, esto se encuentra evidenciado en audios o grabaciones y por escrito.

## 12. Conclusiones

En conclusión Nariño a pesar de ser un destino con gran potencial turístico por su riqueza cultural y natural, no es promocionado por falta de interés de los entes gubernamentales, la falta de personal especializado en turismo es una gran problemática, pues si hubiera personas capacitadas en el sector, estos se encargarían de gestionar este tipo de problemáticas, entre estos factores se encuentra, la falta de cooperación por parte de aerolíneas, pues el aterrizaje es muy complicado en los aeropuertos, falta de combustible, la falta de promoción del destino turístico, la infraestructura de los aeropuertos no es la adecuada ni para los aviones ni los pasajeros, los impuestos de los tiquetes aéreos son muy costosos además que no cuenta con un seguro como lo cuenta Leticia, y son muy pocos los pilotos que se arriesgan a aterrizar en el departamento, cobrando un extra por si valentía al aterrizar en un aeropuerto tan peligroso.

Con lo anterior se puede observar que haya muchas problemáticas por solucionar, pero al parecer nadie ha gestionado esto, pues como nariñenses perjudicados solo se han dedicado a quejarse, pero no se ha planteado la solución a estos factores que ha afectado por años.

Al obtener los resultados, es importante llegar a un análisis en que se pueda encontrar soluciones a las problemáticas, para que de esta forma se pueda lograr la satisfacción en los usuarios a la hora de viajar, ahorrar tiempo y tener comodidad, esto será de interés para todos los habitantes de esta región, y especialmente para los turistas, el sector turístico será el más beneficiado en la solución a esta problemática que al parecer por muchos años los costos de los tiquetes están seleccionado para unos pocos.

Lastimosamente en Nariño se tiene una idea errónea de que “ no hay gente que le interese conocer Nariño”, o que “no hay demanda de pasajeros” cuando diariamente, salen aproximadamente 20 buses de la ciudad de Cali, sin contar de las otras ciudades, con destino al departamento de Nariño, con una ocupación de 80% y en algunas ocasiones del 100% solo se hizo la entrevista a 1 empresa y son aproximadamente 5 empresas que viajan al destino entre ellas : Transipiales, Bolibariano, Expreso Magdalena, Cootranar, entre otras, y todas ellas operan de la misma manera, a lo mejor en diferentes Horarios pero si se conoce que es con la misma ocupación. Donde están los entes gubernamentales o la aeronáutica civil para solucionar esta problemática, cuando los turistas o pasajeros prefieren aguantar 20 horas de viaje, por \$45.000 (depende del destino) que pagar \$400.000 o muchas veces \$500.000 por un solo trayecto a este destino, sin contare en temporada alta que salen aún más costosos.

Con esta investigación es hora de poner en marcha una promoción estratégica para atraer turistas al departamento, pues se dice que es por falta de interés turístico que las sillas quedan vacías a la hora de viajar, al lograr una buena promoción, se generará más turismo en el departamento, dinamizando la economía de este, y generará más trabajo en el sector.

Esta investigación tiene el propósito de facilitar y aportar aspectos teóricos e información a los interesados para que puedan tomar las decisiones y establecer las posibles soluciones que se generen a través de este proyecto, finalmente se puede decir que hay muchas personas y grandes entidades que piensan en el crecimiento económico, social, cultural y especialmente Turístico, y para esto es esencial, ese transporte, rápido y cómodo que pueda conectar a Nariño

con otras partes del mundo, pues se observan muchas problemática pero no se ven soluciones, y ya es hora de encontrar esa respuesta que beneficie al turista y a lo nariñenses.

### **13. Recomendaciones**

#### **Promoción del destino:**

Es necesario, que el departamento de Nariño se despierte y comience a tener un mejor aprovechamiento del potencial turístico que tienen en el destino, participando en todas las ferias de turismo, no solo nacional si no también internacional, resaltando que últimamente ha tenido una gran participación en ferias como la virina turística de Anato, pues en los últimos años se han destacado por ser una de las mejores vitrinas, con sus presentaciones coloridas y muy bien organizadas, en este tiempo se ha escuchado un poco mas del departamento, pero eso no es suficiente, se necesita más promoción del destino, se necesita gestionar con entes gubernamentales. Con el secretario de turismo de Nariño, para que este se encargue realmente de meter la ficha por el departamento, y de esta manera crear una marca llamativa, que impacte cautive al visitante de tener que visitar el destino. Se espera que los gobernantes, piensen mas en el departamento, pues lo tienen olvidado, es necesario cambiar el concepto del departamento de que no hay nada para ofrecer, cuando en realidad tiene mucho potencial turístico, ya es hora de que se enfoquen siempre en los mismos destinos, y den una mirada a nuevos recursos.

También se puede buscar alianzas con agencias de viajes y hoteles, que ayuden en la promoción del destino.

#### **Aeronaves y aerolíneas:**

A lo mejor esta idea suene un poco fuera de alcance, pero no es imposible, ya que el gobierno no le interesa encontrar solución a reducir costos en los tiquetes aéreos, sería una buena

opción tomar riendas independientes y obtener su propia aerolínea regional, esto quiere decir, una aerolínea que Transporte pasajeros a la base de la compañía principal desde las comunidades de los alrededores (esto es conocido como alimentación regional o tráfico regional). Incrementando frecuencias de vuelo en los mercados de la aerolínea principal durante momentos del día, o, días de la semana cuando la demanda no aconseja el uso de aeronaves grandes que Opere bajo su propia marca, proporcionando vuelos a esta comunidad aisladas, por lo que esta aerolínea es el único medio de conexión razonable a las grandes ciudades. Satena es una de estas aerolíneas, pero no esta cooperando de la mejor manera, pues a pesar de que esta es una aerolínea subsidiada, sus precios son muy elevados.

#### **Personal capacitado en el área;**

Muchas de las personas encargadas del desarrollar el turismo en Nariño, no están capacitadas para hacerlo, además no hay personas que les interese como tal esta actividad. Es necesario que se ponga al frente de este sector alguien que le apasione y que crea realmente que en ese departamento tiene gran potencial en el turismo, personas con mente abierta a dejar que la gente conozca este departamento, por que si siguen en el mismo punto de que no hay personas que viajen al departamento y no hay nada para visitar, de esta manera va a esta muy difícil que Nariño surja como destino turístico. Para esto es necesario personal capacitado en fines turísticos que busquen potencializar y realizar una nueva marca que sea de gran impacto para el país y para el mundo.

#### 14. Anexos.

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN  
PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA**

Para realizar la entrevista se utilizó tuvieron en cuenta las siguientes variables y preguntas, usando el mismo instrumento para todos:

<b>VARIABLE</b>	<b>PREGUNTAS</b>
<b>Oferta y demanda</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ¿Cuál cree que es el factor que incide en el costo de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño?</li><li>• ¿De qué manera se dinamiza la economía en Nariño?</li><li>• ¿Cuáles son las rutas aéreas y los destinos?</li><li>• ¿Cuál es la Demanda De Pasajeros A Nariño?</li><li>• ¿Es verdad que no se generan más viajes a Ipiales por el miedo a que se acabe el turismo en Pasto?</li><li>• ¿Cuál es la frecuencia de viajes y las aerolíneas que viajan a Ipiales?</li><li>• ¿Cuál es la frecuencia de salidas de transporte de la ciudad de Cali hacia el departamento de Nariño?</li><li>• ¿Cuál es la ocupación de puestos en los buses?</li><li>• ¿Cree que no hay demanda de pasajeros que quieran viajar al departamento de Nariño?</li></ul>

<p style="text-align: center;"><b>Infraestructura y accesibilidad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuál es el estado de los aeropuertos?</li> <li>• ¿Por qué los tiquetes aéreos son costosos hacia el departamento de Nariño?</li> <li>• ¿Se ha gestionado para que la pista de San Luis, sea ampliada Y Mejorada?</li> <li>• ¿Qué le hace falta al aeropuerto de Ipiales para ser alterno o el principal?</li> <li>• ¿Cuál es el problema de climatología en el departamento?</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Políticas y normatividad</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Inciden las políticas y normativas colombianas en los costos aéreos?</li> <li>• ¿Qué otros factores inciden en el costo de los tiquetes aéreos?</li> <li>• ¿Quiénes se encargan de ejecutar o plantear el impuesto de los tiquetes aéreos?</li> <li>• ¿Cuál es el rol que juega el gobierno local en la gestión de los aeropuertos?</li> <li>• ¿Por qué Nariño cuenta con tasas de interés altas que otros destinos, por ejemplo, Leticia?</li> <li>• ¿Cómo afecta el tema del combustible en el costo de los tiquetes?</li> </ul>

<p><b>Turismo</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ¿Han realizado algún proyecto para fomentar el turismo a Nariño?</li><li>• ¿Qué proyectos a futuro se piensan realizar en el departamento de Nariño?</li><li>• ¿Cuál es su opinión acerca de que si se cierra el aeropuerto de Pasto y se usa el aeropuerto de Ipiales como el principal se acabaría el turismo en Pasto?</li></ul>
<p><b>Costos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• ¿A qué se debe el costo de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño?</li><li>• ¿Qué tan cierto es, la noticia en la que el gobernador de Nariño afirma que sale más económico viajar a Miami que a Nariño?</li><li>• ¿Qué rutas manejan y cuál es el valor del tiquete aéreo</li><li>• ¿Por qué los tiquetes aéreos son costosos hacia el departamento de Nariño?</li><li>• ¿Es verdad que no cualquier piloto se arriesga a aterrizar en el departamento de Nariño por su dificultad de la accesibilidad al aeropuerto, y esto como afecta en los costos?</li></ul>

## Cuadro comparativo

<b>→IDA</b> vie. 12 abr. 2019		<b>BOG</b> Bogotá	<b>PSO</b> Pasto	Equipaje			<b>Precio por adulto</b> \$ 715.200
<input checked="" type="radio"/>	Avianca	<b>05:53</b>	<u>Directo</u>	<b>07:18</b>	1h 25m		1 Adulto \$ 715.200 Imp. y tasas <b>\$ 166.890</b> Cargos \$ 27.409
<input type="radio"/>	Avianca	<b>09:33</b>	<u>Directo</u>	<b>10:58</b>	1h 25m		<b>Precio final</b> \$ 909.499
<input type="radio"/>	Avianca	<b>13:16</b>	<u>Directo</u>	<b>14:41</b>	1h 25m	★★	<input type="button" value="Seleccionar"/>
<b>←VUELTA</b> vie. 26 abr. 2019		<b>PSO</b> Pasto	<b>BOG</b> Bogotá	Equipaje			¡Hasta en 36 cuotas! <a href="#">Ver bancos y tarjetas</a>
<input checked="" type="radio"/>	Avianca	<b>08:01</b>	<u>Directo</u>	<b>09:19</b>	1h 18m		
¡Puedes sumar puntos LifeMiles! NO incluye impuesto de salida para menores de 12 años							
<b>→IDA</b> vie. 12 abr. 2019		<b>BOG</b> Bogotá	<b>LET</b> Leticia	Equipaje			<b>Precio por adulto</b> \$ 597.200
<input checked="" type="radio"/>	Avianca	<b>08:35</b>	<u>Directo</u>	<b>10:42</b>	2h 7m		1 Adulto \$ 597.200 Imp. y tasas <b>\$ 31.600</b> Cargos \$ 18.631
<b>←VUELTA</b> vie. 26 abr. 2019		<b>LET</b> Leticia	<b>BOG</b> Bogotá	Equipaje			<b>Precio final</b> \$ 647.431
<input checked="" type="radio"/>	Avianca	<b>11:27</b>	<u>Directo</u>	<b>13:32</b>	2h 5m		<input type="button" value="Seleccionar"/>
¡Hasta en 36 cuotas! <a href="#">Ver bancos y tarjetas</a>							

**FORMATO DE ENTREVISTA ESTRUCTURADA**

**Identificación de los factores que inciden en los costos de los tiquetes al departamento de Nariño**

**Objetivo de la investigación:** Conocer los factores que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento Nariño.

**Director cámara de Comercio de Ipiales Nariño - Harol Guerrero**

**¿A qué se debe el costo de los tiquetes aéreos al departamento de Nariño?**

---

---

---

---

**¿Cuál es el problema de climatología en el departamento?**

---

---

---

---

**¿Cuál es la demanda actual de pasajeros a Nariño?**

---

---

---

---

**¿Hay algún proyecto que ustedes han realizado para fomentar el turismo en Nariño o una solución?**

---

---

---

---

**¿De qué manera se dinamiza la economía en Nariño?**

---

---

---

---

**¿Cuál es la frecuencia de viajes y las aerolíneas que viajan a Ipiales?**

---

---

---

---

**¿Qué posibilidad hay de que el aeropuerto San Luis sea el principal?**

---

---

---

---

**¿Qué tan cierto es que no se cierra el aeropuerto de Pasto porque se acabaría el turismo en pasto?**

---

---

---

---

**¿Por qué? Y ¿Cuál es el estado de los aeropuertos?**

---

---

---

---

**¿Qué tan cierto es, la noticia en la que el gobernador de Nariño afirma: que sale más económico viajar a Miami que a Nariño?**

---

---

---

---

**¿Con respecto a mi investigación se pudo hacer un cuadro comparativo en el que los viajes a Leticia son más económicos que viajar a Nariño algo que se pudo observar es la diferencia de impuestos para Leticia se cobraba \$30000 de impuestos, pero para Nariño eran \$148000 que me puede decir al respecto?**

---

---

---

---

**¿Qué se puede esperar para este 2019 Como solución al problema de fomentar más el turismo?**

---

---

---

**¿De qué otra manera se dinamiza el turismo en Nariño?**

---

---

---

---

**FORMATO DE ENTREVISTA ESTRUCTURADA**

**Identificación de los factores que inciden en los costos de los tiquetes al departamento de Nariño**

**Objetivo de la investigación:** Conocer los factores que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento Nariño.

**Director de la aerolínea Satena: Jorge Luis Bravo**

**¿Cuál es la función de la aerolínea Satena y cuáles son sus destinos?**

---

---

---

---

**¿Cuál es la demanda de pasajeros a Nariño?**

---

---

---

---

**¿Qué rutas manejan y cuál es el valor del tiquete aéreo?**

---

---

---

---

**¿Por qué los tiquetes aéreos son tan costosos hacia el departamento de Nariño?**

---

---

---

---

**¿Qué otros factores inciden en el alto costo de los tiquetes aéreos, puede explicar el tema del combustible?**

---

---

---

---

**¿Quién se encargan de ejecutar o plantear el impuesto?**

---

---

---

---

**¿Satena ha gestionado para que la pista de San Luis, sea ampliada y mejorada, que se espera para el 2018?**

---

---

---

---

**¿Qué considera que el gobierno deba hacer para mejorar la infraestructura de los 2 aeropuertos?**

---

---

---

---

**FORMATO DE ENTREVISTA ESTRUCTURADA**

**Identificación de los factores que inciden en los costos de los tiquetes al departamento de Nariño**

**Objetivo de la investigación:** Conocer los factores que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento Nariño.

**Entrevista Señor Javier Patiño – Director Aeronáutica Civil del aeropuerto San Luis**

**¿Con respecto al aeropuerto san Luis, cuáles son las problemáticas que hace que no haya vuelos tan frecuentes al destino?**

---

---

---

---

**Hay una situación con la pista del aeropuerto San Luis, se dice que le hacen falta los 500 o 600 metros de pista, para que los aviones puedan aterrizar adecuadamente, y que hubo una gran inversión, pero no se ven los metros restantes de la pista, ¿a qué se debe esto?**

---

---

---

---

**¿Cuántos pasajeros llegan diariamente al aeropuerto San Luis?**

---

---

---

---

**¿Cuál es el valor del impuesto, que cobra la aeronáutica civil?**

---

---

---

---

**¿Qué espera por parte de los entes gubernamentales para que se mejore el estado de las pistas y para que haya más demanda de pasajeros?**

---

---

---

---

**¿Manejan alguna política o normativa que influya en el costo de tiquetes?**

---

---

---

---

**FORMATO DE ENTREVISTA ESTRUCTURADA**

**Identificación de los factores que inciden en los costos de los tiquetes al departamento de Nariño**

**Objetivo de la investigación:** Conocer los factores que inciden en los costos de los tiquetes aéreos al departamento Nariño.

**Operario de transportes SUPERTAXIS**

**¿Cuál es la frecuencia de salidas de transporte de la ciudad de Cali hacia el departamento de Nariño?**

---

---

---

---

**¿Cree que no hay demanda de pasajeros que quieran viajar al departamento de Nariño?**

---

---

---

---

**¿Cuál es la ocupación de puestos en los buses?**

---

---

---

---

## 15. Bibliografía

- Toro, G., Galán, M. L., Pico, L. A., Rozo, E., & Suescún, H. (2015). Tourism planning from the approach to competitiveness: Colombia case study. Turismo y Sociedad.
- Despegar. 2018. Tiquetes a pasto desde Bogotá. Recuperado de:  
WWW.DESPEGAR.COM
- EL TIEMPO. 2014. Escogen lo que más encanta a los turistas en Pasto. Recuperado de:  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14911356>
- Caracol radio. 2017. Pista de aeropuerto que sirve a Pasto será sometida a arreglos. Recuperado de: [http://caracol.com.co/emisora/2017/02/21/pasto/1487696202\\_188435.html](http://caracol.com.co/emisora/2017/02/21/pasto/1487696202_188435.html)
- Idealó vuelos. 2019. Aeropuerto Sam Luis. Recuperado de:  
<https://vuelos.idealó.es/aeropuerto/Ipiales-San-Luis-IPI/>
- Aeronáutica Civil. 2016. Aeropuerto San Luis de Aldana, Nariño reactiva vuelos. Recuperado de: <http://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/aeropuerto-san-luis-de-aldana-narino-reactiva-vuelos.aspx>
- La república. 2017. “Sale más barato ir a Miami que a Pasto desde Bogotá”, dijo el gobernador de Nariño. Recuperado de: [www.larepublica.co/economia/sale-mas-barato-ir-a-miami-que-a-pasto-desde-bogota-2564841](http://www.larepublica.co/economia/sale-mas-barato-ir-a-miami-que-a-pasto-desde-bogota-2564841)
- Segundo enfoque. 2017. Ipiales Se Convirtió En La Ciudad Colombiana Preferida Por Los Turistas Ecuatorianos. Recuperado de: <http://segundoenfoque.com/ipiales-se-contivirtio-la-ciudad-colombiana-preferida-los-turistas-ecuatorianos-2017-11-12>

- Janesick. (1998). página 35-36. "Stretching" exercises for qualitative researchers.  
Thousand Oaks: SAGE. Recuperado de:  
[http://psy.au.dk/fileadmin/site\\_files/filer\\_psykologi/dokumenter/CKM/NB26/ANM-BODA.pdf](http://psy.au.dk/fileadmin/site_files/filer_psykologi/dokumenter/CKM/NB26/ANM-BODA.pdf)
- Hernández. R., Fernández. C., y Baptista M. (2003) Metodología de la Investigación.  
México: McGraw Hill.