REPÚBLICA DE COLOMBIA
AERONÁUTICA CIVIL
Unidad Administrativa Especial

Correcto

AEROCIVIL
Radicado: R 2022104719 Fecha:26/10/2022 10:23:41.0
Al contestar favor citar este número
Destinatario: Grupo Regional Administrativo Occidente
Asunto: 0052 - PAGO
Anexos: 0 RECIBIDO

3401.
Palmira, 25 de Octubre del 20__

Doctor
MILTON CESAR SANCHEZ PEREZ
Director Aeronáutico
Regional Occidente

Asunto: Remisión documentos para pago Acta parcial # 1 – proceso **22001333-H3 de 2022**

Cordial Saludo.

A través del presente me permito remitir los documentos soporte para el pago del Acta parcial # 1 correspondiente al proceso **22001333-H3 de 2022**, cuyo objeto es 23500C1707 REALIZAR MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LA CONSTRUCCION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026 EN IPIALES Y ARMENIA, con el fin de que se sirva autorizar su trámite y pago.

Se anexa:

1. Factura
2. Acta de recibo parcial # 1 suscrita entre los interesados.
3. Informe de actividades Fundación apoyo a Nariño
4. Informe Seguimiento y ejecución del contrato por parte del Supervisor Graciela Gomez Diaz
5. Planilla y Pago a la seguridad social
6. Acta de inicio legalizada.
7. Copia del CDP
8. Copia del RP
9. Acta de aprobación de Póliza.

Atentamente,

GRACIELA GOMEZ DIAZ
Supervisor contrato Nro. 22001333-H3 de 2022

Copias a: Dra. JENNY HISBELIA BRAVO VILLOTA – Líder Oficina Contratación Regional Valle.

CONDICIONES GENERALES

NÚMERO DE CONTRATO	22001333 H3
CLASE DE CONTRATO	Prestación de Servicios
CONTRATANTE	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
CONTRATISTA	FUNDACION APOYO A NARIÑO
OBJETO	23500C1707 REALIZAR MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LA CONSTRUCCION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026 EN IPIALES Y ARMENIA
VALOR	VEINTI OCHO MILLONES CON VEINTIOCHO CENTAVOS M/CTE (28.000.000.28) INCLUIDO IVA
PLAZO	Un (1) mes, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías contados a partir de la suscripción del acta de inicio
CDP	13522 de 09 de septiembre de 2022
RP	90222 del 20 de septiembre de 2022
FECHA LEGALIZACIÓN	20 de septiembre de 2022
SUPERVISOR Y/O INTERVENTOR	La AEROCIVIL ejercerá la vigilancia y control del presente contrato a través de la Dra. GRACIELA GOMEZ DIAZ

En la ciudad de Palmira, el 30 de septiembre de 2022 se reunieron con el fin de recibir a satisfacción de manera parcial la realización de la mesas de dialogo de concertación para la construcción del plan nacional de desarrollo 2022-2026 Ipiales y Armenia objeto del presente contrato: AURA ROSA ROSERO DE CABRERA con Cedula Nro. 30.706.979 obrando en calidad de representante legal del contratista FUNDACION APOYO A NARIÑO NIT

900936573-0 y GRACIELA GOMEZ DIAZ C.C. 31.976.198 supervisora designada por la Entidad para ejercer la vigilancia y control del contrato 22001333 – H3

CONDICIONES LEGALES

FECHA ACTA DE INICIO: veinte (20) de septiembre de 2022

SUSPENSIONES: No se ha presentado suspensiones e la ejecución del contrato

LEVANTAMIENTO DE SUSPENSIONES

No se ha generado suspensiones en la ejecución del contrato

PRÓRROGAS

No se han generado prorrogas al contrato

ADICIONES EN VALOR

No hay adición en valor al contrato

TERMINACIÓN CONTRACTUAL:

A partir del acta de inicio hasta el 04 de diciembre de 2022

ACTIVIDADES EJECUTADAS

1. Pago de anticipo establecido por el prestador del servicio.
2. Entrega de cronograma de actividades y orden del día para cada una de las mesas de dialogo
3. Cumplimiento en la logística del evento y metodología
4. Envío y Confirmación vía telefónica de la asistencia de cada uno de las personas invitadas al evento de manera formal ***(se anexa el listado con el nombre de la entidad y su participante).***
5. Coordinación de visitas a las instalaciones de los hoteles para verificar el cumplimiento no solo de espacio sino también, sonido, herramientas tecnológicas, internet y demás herramientas que se necesiten para lograr el éxito del evento
6. Entrega de registros fotográficos.

7. Entrega de recursos didácticos para el desarrollo de las actividades a cada uno de los participantes al evento, **tales como agendas, resaltadores, marcadores, esferos y hojas**
8. Ampliación del número de personas que participaran en el evento del día 26 de septiembre de 2022, de 60 personas se amplió a 75
9. Impresión de los 8 ejes (Arboles).
10. envío de la propuesta de metodología de las mesas de dialogo
11. Entrega de pendones del evento
12. Entrega de habladores para la mesa marcado con cada uno de los ejes temáticos que se van a trabajar.
13. Apoyo en la realización de las actividades de convocatoria, alistamiento y aplicación de instrumentos metodológicos para el desarrollo de las mesas ARMENIA e IPIALES, atendiendo las directrices, lineamientos y requisitos que para tal efecto se indique
14. Apoyo en la metodología y temática de la elaboración, diseño, edición, revisión de documentos de las mesas
15. Se brindo asistencia conceptual y metodológica en las diferentes actividades orientadas al desarrollo de las mesas, con base en los lineamientos
16. Suministro de los bienes y servicios necesarios para las mesas, cumpliendo con los parámetros y especificaciones técnicas indicadas por la supervisoría del contrato.
17. Apoyo en la coordinación, organización y desarrollo de cada uno de los eventos, suministrando la logística, equipos y demás elementos necesarios y su instalación en los lugares y fechas acordados, de acuerdo con las requerido por la supervisoría del contrato.
18. Personal necesario y suficiente para el desarrollo de las actividades de las mesas los cuales coordinaron convocatorias, montaje y desmontaje necesario de los eventos, el registro de inscripción y asistencia digital y/o manual, el suministro de alimentos, cumpliendo con las normas de seguridad industrial, ambientales y sanitarias
19. Suministro de alimentos que contaron con fecha de producción reciente, y los cuales fueron conservados y manipulados debidamente desde su origen hasta el momento que los entregaron
20. Construcción de árbol de necesidades y árbol de soluciones para el aeropuerto de Ipiales y aeropuerto de Armenia con sus respectivas recomendaciones y conclusiones
21. Inducción sobre metodología a utilizar por parte del moderador facilitador al Director Regional Occidente y su equipo de trabajo
22. Entrega de formatos y documentos necesarios para las preguntas orientadoras
23. Entrega de evidencias y registros de confirmación por parte de los grupos de interés para la participación del evento

24. Entrega de formatos y papelería en general requeridas para las mesas de dialogo
25. Presentación de un plan de trabajo para la ejecución del contrato, la cual estuvo en concordancia con los lineamientos, directrices y especificaciones de orden metodológico y operativo para las mesas de dialogo
26. realización de las mesas de dialogo Armenia e Ipiales – 26 y 30 de septiembre de 2022 respectivamente.
27. Se anexa registros fotográficos e mails de gestión y ejecución

REGISTRO FOTOGRAFICO MESA DE DIALOGO ARMENIA





















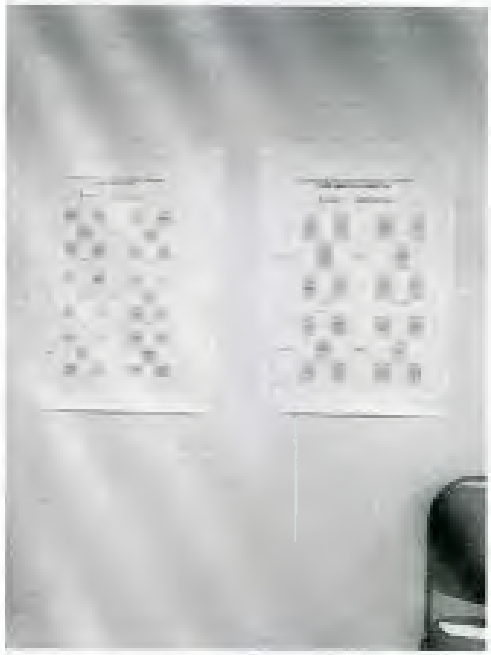














REGISTRO FOTOGRAFICO MESA DE DIALOGO IPIALES





















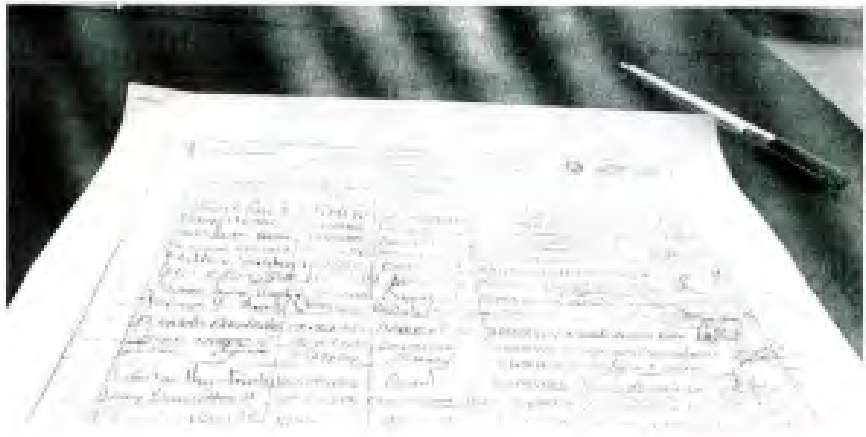

DIRECCIÓN
REGIONAL
AERONÁUTICA
OCCIDENTE

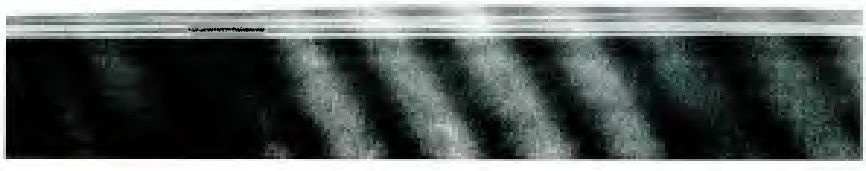






REGISTRO LISTADO DE ASISTENCIA IPIALES

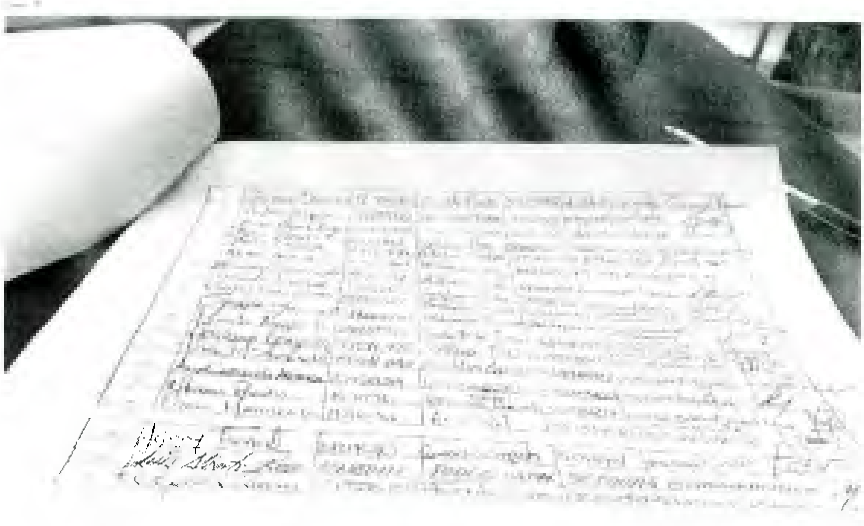




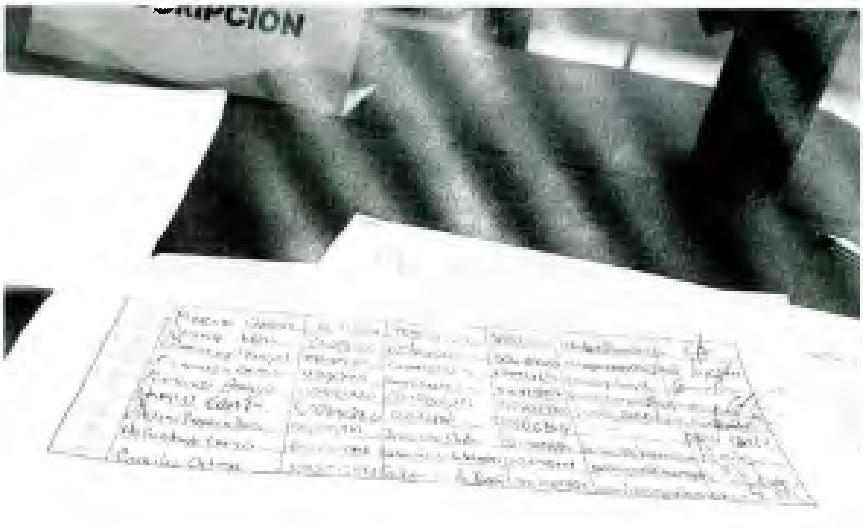
CION










RIPCION



CONDICIONES FINANCIERAS

VALOR DEL CONTRATO
VEINTI OCHO MILLONES CON VEINTIOCHO CENTAVOS M/CTE (28.000.000.28)

VALOR FINAL DEL CONTRATO
VEINTI OCHO MILLONES CON VEINTIOCHO CENTAVOS M/CTE (28.000.000.28)

FORMA DE PAGO:

Mediante actas parciales

DESARROLLO FINANCIERO DEL CONTRATO

ANTICIPO:

No hubo anticipos

ACTAS DE RECIBO PARCIAL

Durante la vigencia del contrato 22001333 H3 desde el 20 de septiembre de 2022 al 30 de septiembre de 2022 se realiza el acta de recibo parcial Nro. Uno (1) tramitado de la siguiente manera

ACTA No.	V/R BRUTO	V/RNETO	V/RIVA	VR OTROS DESCTOS
01	$25.000.000	$25.000.000	$0	$0

COMPONENTES FINANCIEROS DEL PRIMER PAGO PARCIAL

Componente logístico AXM-IPI	**$10.500.000**
Componente metodológico AXM-IPI	**$11.000.000**
Componente convocatoria AXM-IPI	**$ 3.500.000**

VALOR EJECUTADO Y PENDIENTE DE PAGO

El valor ejecutado en la primera acta de pago parcial es por la suma de Veinti cinco millones de pesos m/cte. ($25.000.000.) hasta el 30 de septiembre de 2022, quedando un saldo pendiente de tres millones Veinti ocho centavos de pesos ($3.000.000.28)

BALANCE FINANCIERO DEL CONTRATO

VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$	28.000.000.28		
VALOR DEL CONTRATO ADICIONAL	$	0.00		
VALOR CONTRATOS REAJUSTES	$	0.00		
VALOR TOTAL EJECUTADO		$25.000.000.00		
VALOR NO EJECUTADO		$ 3.000.000.28		
VALOR PAGADO			$	0.00
VALOR DESCUENTOS			$	0.00.00
VALOR PENDIENTE PAGO			$	28.000.000.28
TOTALES	$28.000.000.28	$28.000.000.28	$	28.000.000.28

CERTIFICACIÓN DE APORTES AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL Y PARAFISCALES

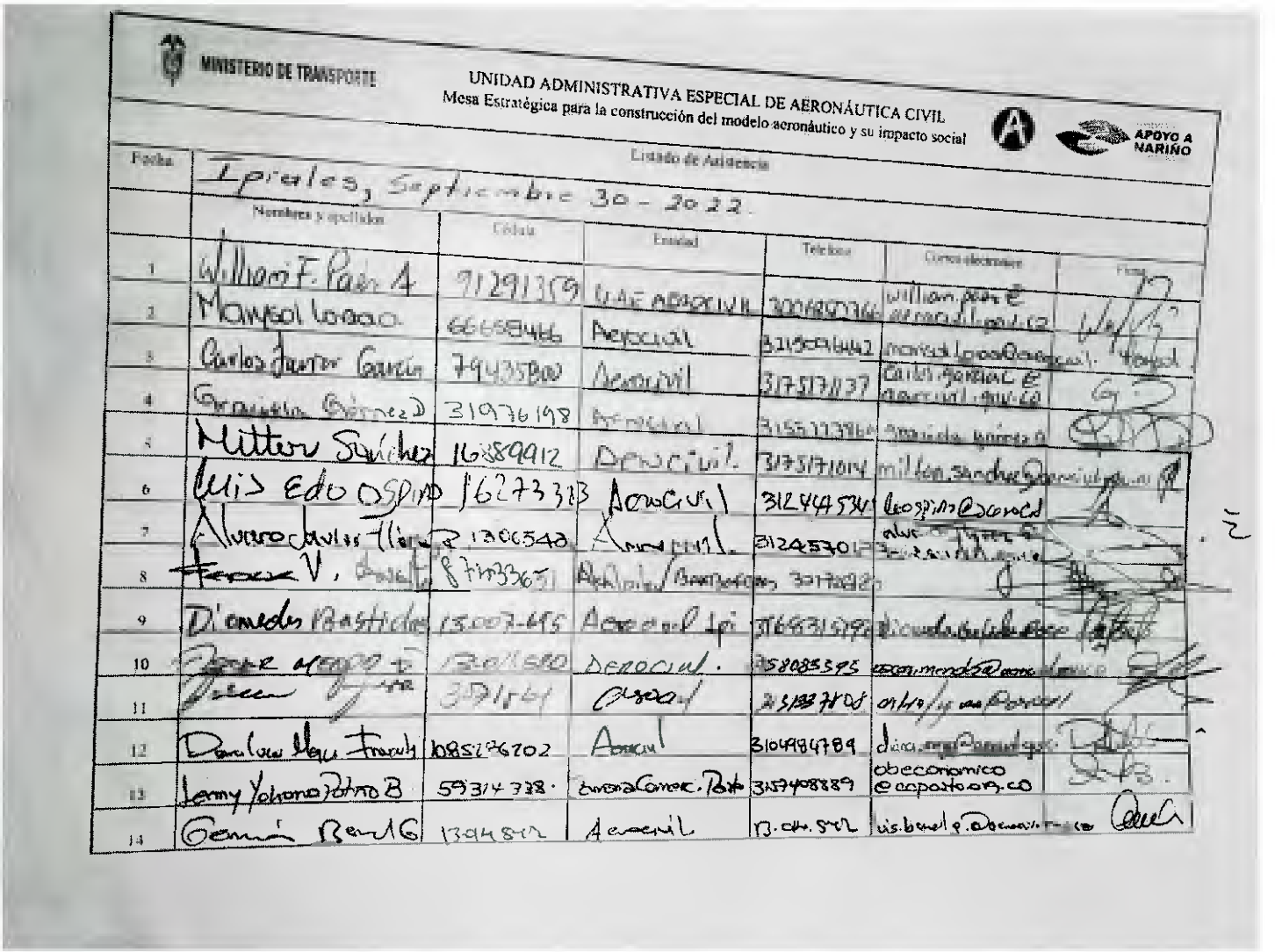
El supervisor y/o interventor del presente contrato deja constancia que verificó el pago de los aportes parafiscales y al sistema de seguridad social integral, de conformidad a las certificaciones de paz y salvo, presentadas por el representante legal del contratista o revisor fiscal, según el caso.

Para constancia de lo anterior, se firma la presente Acta de Recibo Parcial por los que en ella intervinieron.

AURA ROSA ROSERO DE CABRERA
Representante Legal
Fundación Apoyo a Nariño

GRACIELA GOMEZ DIAZ
Representante Legal Supervisora Cto
22001333 H3 U.A.E. de Aeronáutica Civil

Proyectó: Marysol lorza orejuela – Profesional Aeronáutico II
Revisó: Abogado Diego Mauricio Lopez Forero PS
Aprobó: Graciela Gomez Diaz Coordinadora Administrativa- Supervisor del contrato



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

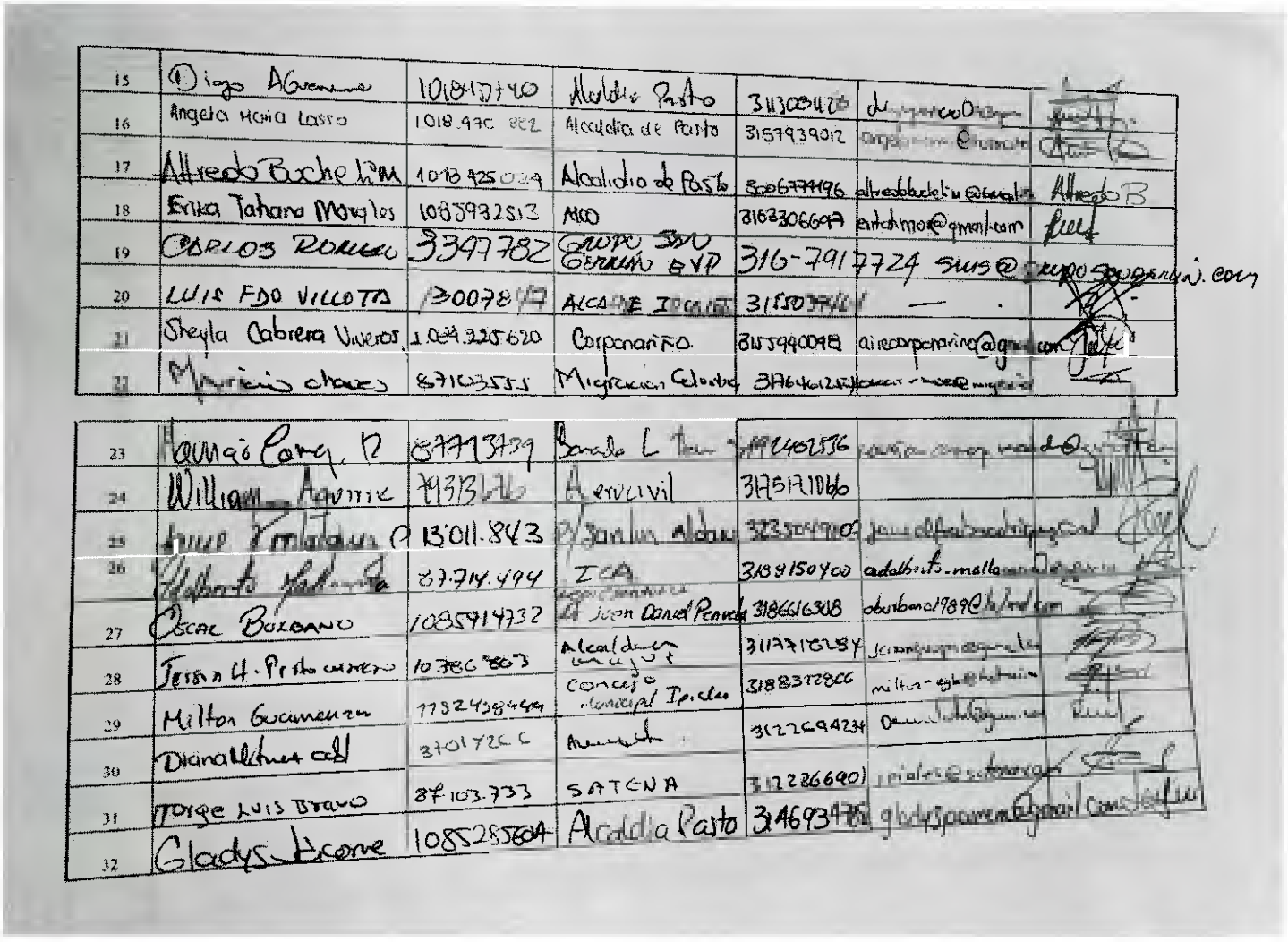
APOYO A NARIÑO

Listado de Asistencia

Fecha: Ipiales, Septiembre 30 - 2022.

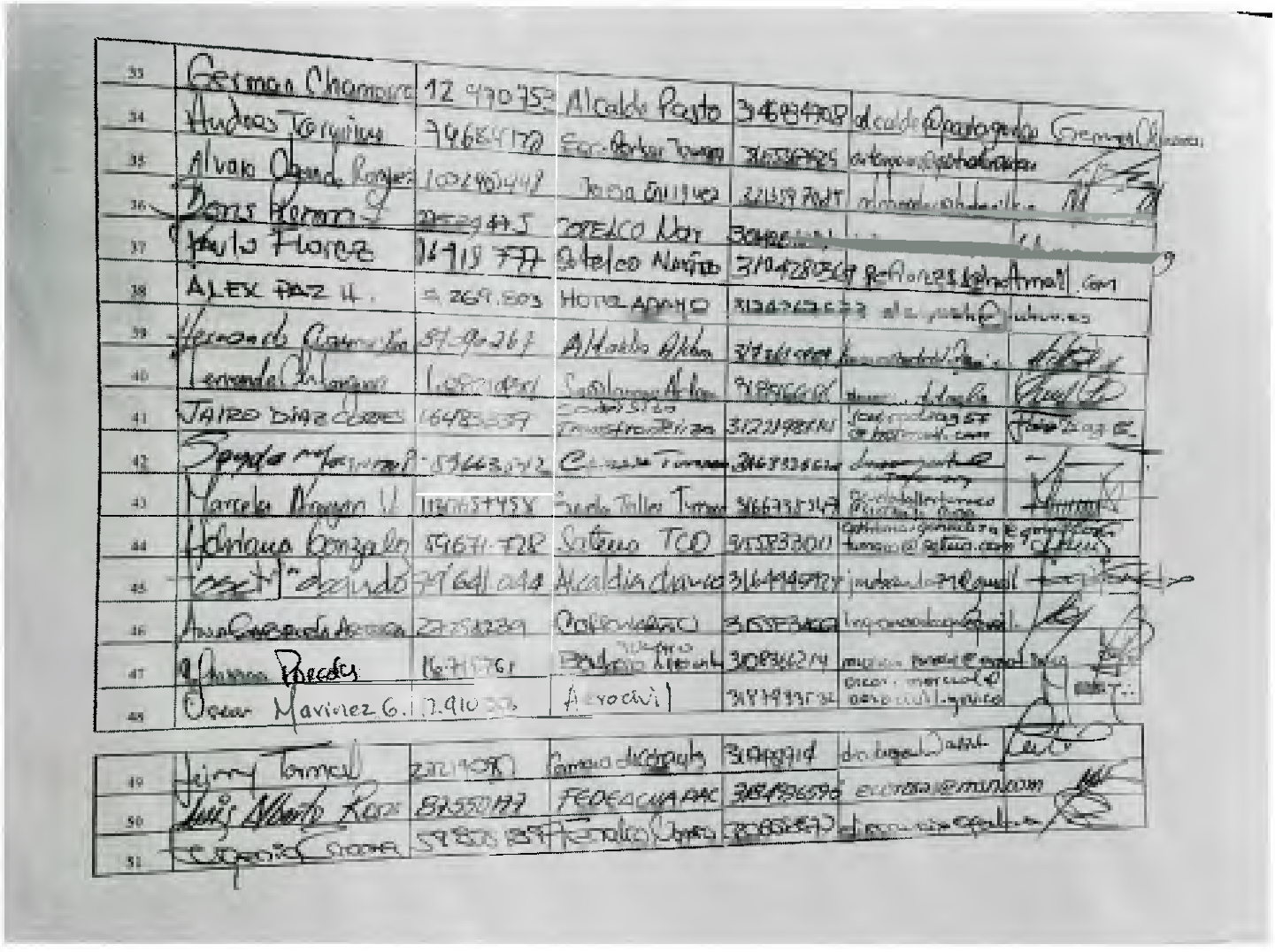
	Nombres y apellidos	Cédula	Entidad	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	William F. Pabón A.	91291359	UAE AERONAUTICA	3004807766	william.pabon@aerocivil.gov.co	
2	Manuel Lozada	6665846	Aerocivil	3195916442	manuel.lozada@aerocivil.	
3	Carlos Gustavo García	79435800	Aerocivil	3175171137	Carlos.garcia@aerocivil.gov.co	
4	Graciela Gómez D.	31976198	Aerocivil	3155233786	graciela.gomez@	
5	Milton Sánchez	16889912	Aerocivil	3175171014	milton.sanchez@aerocivil.gov.co	
6	Luis Edo Ospina	16273313	Aerocivil	3124454541	leospina@aerocivil	
7	Alvaro Julio Tello P.	1306540	Aerocivil	3124537012	alvaro.tello@aerocivil.gov.co	
8	Fernando V. Daniel	87033651	Aerocivil/Bomberos	3017[illegible]		
9	Diomedes Bastidas	15007-695	Aerocivil Ipi	3164315792	diomedes.bastidas@aerocivil.gov.co	
10	Jaime Armando T.	13011580	Aerocivil.	3158085395	jaime.mendoza@aerocivil.gov.co	
11	Diana [illegible]	37184	Aerocivil	3138[illegible]	[illegible]	
12	Daniela Maria Franco	1085276702	Aerocivil	3104986789	diana.angel@aerocivil.gov.co	
13	Lenny Yohana Pinto B.	59314738	Aerocivil Pasto	3157408889	obeconomico@aeropuertos.co	
14	Germán Bravo	13948512	Aerocivil	13.04.512	luis.bravo@aerocivil.gov.co	

Scanned with CamScanner

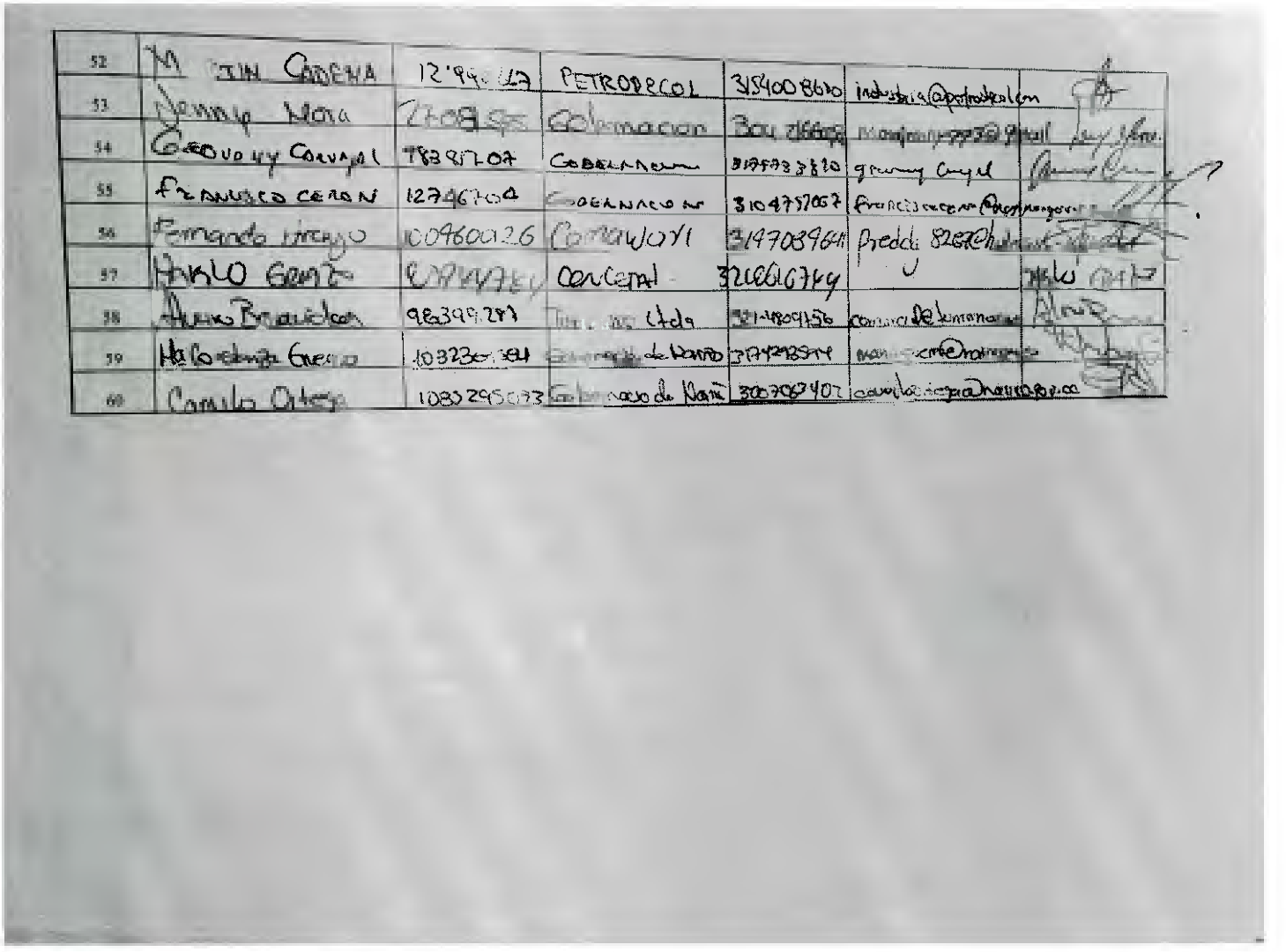


15	Diego AGuirre	1018[illegible]40	Alcaldía Pasto	3113034[illegible]	d[illegible]	
16	Angela María Lasso	1018.97[illegible]	Alcaldía de Pasto	3157939012	[illegible]	
17	Alfredo Bachelier	1018 925 [illegible]39	Alcaldía de Pasto	3206774196	alfredobachelier@[illegible]	AlfredoB
18	Erika Tatiana Morales	1085932513	ACDO	3163306697	[illegible]	
19	CARLOS ROMERO	3397782	GRUPO SAO ESPAÑOL ESP	316-7917724	SUS@[illegible]	
20	LUIS FDO VILLOTA	3007[illegible]	ALCALDE [illegible]	3155037[illegible]	—	
21	Sheyla Cabrera Viveros	1.089.225.620	Corponariño	3135990098	ai[illegible]	
22	Mauricio chaves	87103555	Migración Colombia	3176461247	[illegible]	
23	Mauricio Carey. P	87713739	Bomba L Tesa	3114102536	[illegible]	
24	William Arevalo	7313626	Arevalo vil	3175171066		
25	[illegible]	13'011.843	P/Santiago Alcalde	3235[illegible]	[illegible]	
26	[illegible]	87.714.494	ICA	3139150400	[illegible]	
27	Oscar Bolaños	1085914732	Juan Daniel Pereda	3186616308	[illegible]	
28	Jessica H. Pinchao Cuaspud	1078[illegible]603	Alcaldía municipal	3119710258	[illegible]	
29	Milton Guancuan	1732438[illegible]	Concejo Municipal Ipiales	3188372866	milton-[illegible]	
30	Diana Muñoz [illegible]	3701726[illegible]	[illegible]	3122694234	[illegible]	
31	Jorge Luis Bravo	87.103.733	SATENA	3122866901	[illegible]	
32	Gladys Ascore	1085285[illegible]	Alcaldía Pasto	3146937[illegible]	[illegible]	

Scanned with CamScanner



Scanned with CamScanner



52	JUAN CADENA	12'99[illegible]67	PETROBECOL	3154008620	industria@petrobecol.com	
53	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
54	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
55	FRANCISCO CERON	12746704	[illegible]	3104757057	[illegible]	
56	Fernando Arango	10096002 26	[illegible]	3147039641	Predda 8267 [illegible]	
57	PABLO GENTE	[illegible]	CONCEPTAL	3216067469		PABLO GENTE
58	[illegible]	98399281	[illegible]	3214809156	[illegible]	
59	[illegible]	10322[illegible]	[illegible]	3174298944	[illegible]	
60	Camilo Ortega	1083295[illegible]	[illegible]	3007087402	[illegible]	

Scanned with CamScanner

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL
Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

APOYO A HAITÍ

Listado de Asistencia

Fecha: Ipiales, Septiembre 30 - 2022.

	Nombres y apellidos	Cédula	Entidad	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Mario Enríquez	80[illegible]41	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
2	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
3	[illegible]	12.9[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
4	Carlos Alberto Pinto	08[illegible]	Alcaldía	[illegible]	[illegible]	
5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
6	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
8	Yhon S. Cerchal	[illegible]	Alcaldía del Municipio	3163881935	[illegible]	
9						
10						
11						
12						
13						
14						

Scanned with CamScanner

FUNDACION APOYO A NARIÑO

NIT: 900936573-0

Régimen: Responsable del impuesto sobre las ventas –IVA

Persona Jurídica

CL 20 24 37 OF 102, Pasto, Nariño, Colombia

Tel. 3147317123

Email. beatrizeugenia.pino@gmail.com

Autorización factura electrónica de venta No. 18764037158075 válida desde 2022-09-30 hasta 2023-09-30 rango desde FE122 hasta FE10000.

Cliente:	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
NIT:	899999059
Dirección:	av calle 26 # 103 15, Bogotá, D.C., Bogotá, Colombia
Teléfono:	2963456
Email:	silfnacion.facturaelectronica@minhacienda.gov.co
Tipo de negociación:	Contado
Medio de Pago:	Transferencia Débito Bancaria
Total de Líneas:	1

FACTURA ELECTRÓNICA DE VENTA:	**FE130**
MONEDA:	**COP Colombia, Pesos**
HORA EMISIÓN:	**10:29:54**
FECHA FIRMADO:	**20/10/2022 10:29:55**

FECHA DE EMISIÓN			FECHA DE VENCIMIENTO		
DIA	MES	AÑO	DIA	MES	AÑO
10	10	2022	10	10	2022

#	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	U. MEDIDA	CANTIDAD	PRECID U.	IVA	DCTO.	TOTAL
1		DESCRIPCIDN: PRIMER PAGD PARCIAL POR SERVICIOS RECIBIDOS EN EL CONTRATO 22001333 H3: REALIZAR MESAS 0E DIALOGO 0E CDNCERTACION PARA LA CDNSTRUCCION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 - 2026 EN IPIALES Y ARMENIA	WSD	1,00	$21.008.403,36	19,00	0,00	$21.008.403,36

Notas:
#$24-12-00-500;22001333 H3 DE 2021;graciela.gomez@aerocivil.gov.co #$

SON: (veinticinco millones pesos)
CUFE: 0e153b3822e8681b90b11f47b714048a324eba48be45a17d5297faae446d6d900d0e80c8d6c3ef9497ca606963e9b562

Subtotal:	$21.008.403,36
Cargos:	$0.00
Descuento:	$0.00
IVA:	$3.991.596,64
Total:	$25.000.000,00

IMPUESTO	BASE	TARIFA	IMPORTE
IMPUESTOS			
01 IVA	$21.008.403,36	19,00%	$3.991.596,64

Firma Digital: TlyOSvq7iQr9OinXSETrcgD84BM9OZH41ZHvSUlsmEliFnWowPWHw32EkvJ3wSQ9
PMmhcxuDwJ9xu9HUtg9HmOSNbSn5DvM/rDwMa+LyASTkPaYRWX
Vez8iQBzMXeiKn WUEoFAcwta2AKQx8/O+fk85gjWc+1syOTZQ4uKe8H+gN+IDAuhKlUQr/mwQj49B /R38rbBKRmLWU+tNuDT8GojTg6DCIKxrCou
5Vz7Azp8h2Gh8MLPXCYLo90r0gZc5 yM7fp5q5eARbgiqgCYbE5INMxrqcofZts2EtfibeGFHsAXyvWToDbfme5zY21jk2 bq2PRyBL2bDmLCytvuMC
mA==

Esta factura es un título valor de acuerdo al art. 774 del C.C. y una vez aceptada declara haber recibido los bienes y servicios a satisfacción.

Representación Gráfica de la Factura de Venta Electrónica.

Software: e-Factura Proveedor tecnológico: cadena. NIL 890.930.534-0

FUNDACIÓN
APOYO A NARIÑO
NIT. 900.936.573-0

CERTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO ARTICULO 50 LEY 789 DE 2002

AURA ROSA ROSERO DE CABRERA, identificada con cédula de ciudadanía No. 30.706.979., actuando en mi condición de Representante Legal de la Fundación Apoyo a Nariño identificada con el NIT 900936573-0 manifiesto bajo gravedad de juramento: Que la fundación no posee trabajadores vinculados en forma directa por lo que ha cumplido en los (6) seis meses anteriores a la entrega de la presente certificación con los pagos al sistema general de seguridad social (Salud, Pensión y Riesgos Profesionales) y con los aportes correspondientes a todos sus empleados vinculados por contrato de trabajo, por lo que declaro que se encuentra a paz y salvo con las empresas promotoras de salud EPS, Sociedad Administradora de Fondos de Pensiones y Cesantías AFP, Administradora de Riesgos Laborales ARL, Caja de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familia y Servicio Nacional de Aprendizaje.

Dado en pasto a los Treinta (30) días del mes de septiembre del 2022

AURA ROSA ROSERO MOJICA
Representante Legal C. C. Nº 30706979
Teléfono: 3147317123



Información de la Planilla Pagada

Nit de comercio Operador de Información	900097333-9
Razón Social del Operador de Información	SIMPLE S.A.
Descripción	Pago de SuAporte
Fecha	2022-10-04, 01:36:57 PM
Periodo de Cotización Otros Riesgos	septiembre de 2022
Periodo de Cotización Para Salud	septiembre de 2022
Empresa	AURA ROSA ROSERO DE CABRERA
CEDULA CIUDADANIA	CC 30706979
Código Sucursal (Nombre)	( )
Referencia de Pago/ Número Planilla	1046253792
Tipo de Planilla	I
Número Transacción Bancaria/ CUS	1688485235
Banco	(1006) - BANCO ITAU
Valor	$ 130.300
Estado de la Transacción	Aprobada
Dirección IP de Origen	10.0.19.58

Nit	Código	Administradora	Número Afiliados	Valor sin Mora	Total Intéreses Mora
N901037916	MIN001	ADMINISTRADORA DE LOS RECURSOS SS AORES	1	$ 125.000	$ 0
N890903790	14-11	ARL SURA	1	$ 5.300	$ 0
			SubTotales:	$ 130.300	$ 0
			Total a Pagar:		$ 130.300

Lineas de Servicio FonoSIMPLE: Bogotá 4446634 - Cali: 554 0515 - Medellín: 514 66 69 - Bucaramanga: 643 80 00 - Cartagena: 694 54 44 - Pereira: 340 25 82 - Barranquilla: 361 86 50 - Resto del País: 018086 971 971 - ¡Más que Fácil, SIMPLE!

SIMPLE S.A. no se hace responsable de las planillas y pagos realizados a través de otros operadores de información dado que no tiene medios para corroborar la veracidad de la misma, su alcance se limita a replicar la información suministrada directamente por el cliente.

Antes de imprimir, asegúrese que sea realmente necesario. Proteger el medio ambiente está en nuestras manos.

CONTENIDO DEL INFORME

1. CONDICIONES DEL CONTRATO 1
2. OBJETO DEL CONTRATO 1
3. ACTIVIDADES EJECUTADAS, OBLIGACIONES CUMPLIDAS, PRODUCTOS ENTREGADOS Y/O BIENES ENTREGADOS. 1
4. OBSERVACIONES A LAS ACTIVIDADES EJECUTADAS, A LAS OBLIGACIONES CUMPLIDAS, Y A LOS PRODUCTOS Y/O BIENES ENTREGADOS. 8
5. OBSERVACIONES ADICIONALES, SI A ELLO HUBIERE LUGAR. 26
6. PORCENTAJES DE AVANCE PRESUPUESTAL Y EN EJECUCIÓN DEL CONTRATO. 28

1. CONDICIONES DEL CONTRATO

Número de Contrato:	**22001333 H3 de la vigencia 2022**
Nombre del Contratista:	**FUNDACION APOYO A NARIÑO**
Periodo informe:	**Primer pago parcial**
Nombre de Supervisor:	**Graciela Gómez Diaz**
Nombre del Interventor:	**No Aplica**
Área perteneciente:	**Coordinación Administrativa y Financiera**

2. OBJETO DEL CONTRATO

23500C1707 REALIZAR MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LA CONSTRUCCION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 - 2026 EN IPIALES Y ARMENIA

3. ACTIVIDADES EJECUTADAS, OBLIGACIONES CUMPLIDAS, PRODUCTOS ENTREGADOS Y/O BIENES ENTREGADOS.

3.1. ACTIVIDADES EJECUTADAS:

El día 20 de Septiembre de 2020 se adjudica por la plataforma del SECOP II el contrato con modalidad mínima cuantía Nro. 22001333 H3 para la orden de servicio correspondiente a las mesas de Dialogo en Armenia e Ipiales conforme a lo establecido en los estudios previos, especificaciones técnicas y propuesta económica requeridas por la Aeronáutica Civil y los procedimientos establecidos en la plataforma SECOP II; las actividades se pactaron de acuerdo con los procedimientos establecidos para la modalidad de contratación así:

Fecha	Actividad
20 de septiembre de 2022 – hora: 09:00 a.m. – 11:00 a.m.	Reunión vía temas con el equipo de Fundación Apoyo a Nariño director regional Occidente, Supervisoría del contrato y el equipo de la Aerocivil apoyo a las mesas de dialogo
20 de septiembre de 2022 – hora 04:00 pm – 05:00 pm	Reunión vía teams con el equipo de Fundación Apoyo a Nariño y Supervisora de la Aerocivil del contrato
21 de septiembre de 2022	Envío de la siguiente documentación a través de correo electrónica para la planeación de la mesa de dialogo en Armenia: ➢ Listado Ciudadanía participante ➢ Metodología ➢ Documentos relacionados con los ejes de infraestructura y sostenibilidad ambiental, institucionalidad, seguridad operacional y de la aviación civil y bioseguridad, industria y cadena de suministro, conectividad, competitividad, talento humano en el sector ➢ Cotizaciones
21 de septiembre de 2022	Solicitud creación de creación de la cuenta de correo electrónico: mesasdedialogoRegionalOccidente@aerocivil.gov.co, con el fin de que el contratista al que se le adjudico el proceso No. 22001333-H3, cuyo objeto es:23500C1707 REALIZAR MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LACONSTRUCCION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 - 2026 EN LOS AEROPUERTOS DE IPIALES Y ARMENIA, pueda remitir las invitaciones y confirmar la participación de los invitados.
22 de septiembre de 2022	Reunión por teams concertamiento de actividades finales parala mesa de dialogo de Armenia
22 de Septiembre de 2022	verificación y seguimiento de envío de emails por parte del contratista correspondiente a las invitaciones y confirmación de asistencia a la mesa de dialogo de Armenia para los siguientes organismos: contactenos@gobernacionquindio.gov.co secretariaprivada@quindio.gov.co

	servicioalcliente@armenia.gov.co miyerarcila@camaraarmenia.org.co planeacion@armenia.gov.co cristian@camaraarmenia.org.co secretariaeconomico@armenia.gov.co rodrigoestrada@camaraarmenia.org.co luzadriana@camaraarmenia.org.co juancamilo@camaraarmenia.org.co directorquindio@fenalco.com.co servicioalcliente@crq.gov.co notificacionesjudiciales@crq.gov.co noraisabelbb@camaraarmenia.org.co hernando.ferrucho@migracioncolombia.gov.co dequi.oac@policia.gov.co detol.coman@policia.gov.co germanaldana@supertransporte.gov.co secretaria@quindiozonafranca.com atencionalciudadano@epa.gov.co secretariageneral@epq.gov.co contactenos@epq.gov.co noraisabelbb@camaraarmenia.org.co estacionparaisoarmenia@gmail.com amable@armenia.gov.co gerencia.amable@armenia.gov.co contactenos@montenegro-quindio.gov.co planeacion@montenegro-quindio.gov.co alcalde@calarca-quindio.gov.co
22 de Septiembre	Gestion por parte del contratista del abono respectivo al Hotel Armenia para separar los servicios propios para la jornada del día 26 de septiembre Revisión y aprobación de la propuesta por parte de la supervisoría junto con una breve orientación metodológica Revisión con el equipo de trabajo de la DRO de las plantillas, documentos referencias y material enviado por la oficina asesora de planeación para la metodología guía mesas de dialogo Reunión con el equipo de trabajo Aerocivil mesa de dialogo armenia
23 de Septiembre	Verificaciones listas de invitados mesas de dialogo ARMENIA

	remisión de información referente a organización mesas de trabajo así: **Mesa 1: INFRAESTRUCTURA** **Mesa 2: CONECTIVIDAD** **Mesa 3: COMPETITIVIDAD** **Mesa 4 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL** **Mesa 5 SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACION CIVIL Y BIOSEGURIDAD** **Mesa 6 y 7: APOYO AERONAUTICA CIVIL**
23 de Septiembre	verificación y seguimiento de envío de emails por parte del contratista correspondiente a las invitaciones y confirmación de asistencia a la mesa de dialogo de Ipiales para los siguientes organismos: alcaldia@ipiales-narino.gov.co ogaviriab@dian.gov.co info@amiga.org.es servicio.ciudadano@migracioncolombia.gov.co contactodirecto@ccipiales.org.co scliente.playa@mercaz.com.co denar.coman@policia.gov.co info@satena.com direccionejecutiva@cctumaco.org alcaldia@aldana-narino.gov.co eugeniazarama@gmail.com jhonrojas@narino.gov.co constanzaguerra@narino.gov.co planeacion@narino.gov.co mediosdigitales@easyfly.com.co servicioavianca@avianca.com Correocotelco@cotelco.org contactenos@alban-narino.gov.co alcaldia@ancuya-narino.gov.co alcaldia@arboleda-narino.gov.co alcaldia@belen-narino.gov.co alcaldia@buesaco-narino.gov.co contactenos@chachagui-narino.gov.co
23 de Septiembre	Reunión equipo de trabajo revisión información remitida por la OAP para las mesas de dialogo Armenia e Ipiales

	• Presentación Metodología Mesas estratégicas para la construcción del modelo Aeronáutico y su Impacto Social • Modelo de Acta • Modelo de Informe de la Mesa Estratégica • Tabla con información de las mesas.
24 de septiembre	Citación reunión con Juan Camilo Cabrera y Maria Camila Torres Gallego contratistas de la Fundación apoyo a Nariño , para recibir retroalimentación sobre el desarrollo de la mesa de participación ciudadana de Armenia y verificación de detalles técnicos del desarrollo de la mesa de Ipiales (metodología, presentación, orientaciones y recomendaciones para la exposición, entre otros).
25 de septiembre	Remisión formatos mesas de dialogo mesa de dialogo armenia
26 de septiembre de 2022	Verificación y seguimiento de envío de emails por parte del contratista correspondiente a las invitaciones y confirmación de asistencia a la mesa de dialogo de Ipiales para los siguientes organismos despacho@pasto.gov.co contactenos@chachagui-narino.gov.co secretariadeplaneacion@chachagui-narino.gov.co turismo@pasto.gov.co notificacones@ccpasto.org.co despacho@narino.gov.co nilzapantoja@narino.gov.co marioenriquez@narino.gov.co camiloortega@narino.gov.co mariaguerra@narino.gov.co hoteladamo2016@gmail.com consejogen@gmail.com jimyhseq2014@gmail.com cotelco@cotelco.org informacion@cotelconarino.org
26 de Septiembre	Realización mesa de dialogo Armenia (se anexan registros y documentos)

27 de septiembre de 2022	Reunión Presencial contratista fundación Apoyo a Nariño y equipo de trabajo Aeronáutica Civil verificación lista de invitados de Tumaco verificación lista de invitados de Ipiales verificación lista de invitados de Pasto verificación logística metodológica, alimentación y organizativa del evento remisión vía correo electrónico documentación y listado para la mesa dialogo Ipiales (se adjunta correos)
28 de septiembre de 2022	Verificación y seguimiento de envío de emails por parte del contratista correspondiente a las invitaciones y confirmación de asistencia a la mesa de dialogo de Ipiales para los siguientes organismos cultura@ipiales-narino.gov.co turismocieloytierra@hotmail.com info@turismopasto.com polamanuelita@gmail.com registropublico@ccipiales.org.co autoridades.administrativas@migracioncolombia.gov.co jorge.zambrano@ica.gov.co gerencia.narino@ica.gov.co oficompetitividad@narino.gov.co
29 de septiembre de 2022	Organización y envío de documentación y presentación para la exposición del Director moderador mesa de Ipiales (se anexan documentos) plantillas
29 de septiembre de 2022	Reunión equipo de trabajo de la Aerocivil y Fundación apoyo a Nariño (contratista)
30 de septiembre	Realización mesa de dialogo Ipiales

3.2 OBLIGACIONES CUMPLIDAS:

1. Pago de anticipo establecido por el prestador del servicio.
2. Entrega de cronograma de actividades y orden del día para cada una de las mesas de dialogo
3. Cumplimiento en la logística del evento y metodología
4. Envío y Confirmación vía telefónica de la asistencia de cada uno de las personas invitadas al evento de manera formal ***(se anexa el listado con el nombre de la entidad y su participante).***
5. Coordinación de visitas a las instalaciones de los hoteles para verificar el cumplimiento no solo de espacio sino también, sonido, herramientas tecnológicas, internet y demás herramientas que se necesiten para lograr el éxito del evento



6. Entrega de registros fotográficos.
7. Entrega de recursos didácticos para el desarrollo de las actividades a cada uno de los participantes al evento, **tales como agendas, resaltadores, marcadores, esferos y hojas**
8. Ampliación del número de personas que participaran en el evento del día 26 de septiembre de 2022, de 60 personas se amplió a 75
9. Impresión de los 8 ejes (Arboles).
10. envío de la propuesta de metodología de las mesas de dialogo
11. Entrega de pendones del evento
12. Entrega de habladores para la mesa marcado con cada uno de los ejes temáticos que se van a trabajar.
13. Apoyo en la realización de las actividades de convocatoria, alistamiento y aplicación de instrumentos metodológicos para el desarrollo de las mesas ARMENIA e IPIALES, atendiendo las directrices, lineamientos y requisitos que para tal efecto se indique
14. Apoyo en la metodología y temática de la elaboración, diseño, edición, revisión de documentos de las mesas
15. Se brindo asistencia conceptual y metodológica en las diferentes actividades orientadas al desarrollo de las mesas, con base en los lineamientos
16. Suministro de los bienes y servicios necesarios para las mesas, cumpliendo con los parámetros y especificaciones técnicas indicadas por la supervisoría del contrato.
17. Apoyo en la coordinación, organización y desarrollo de cada uno de los eventos, suministrando la logística, equipos y demás elementos necesarios y su instalación en los lugares y fechas acordados, de acuerdo con las requerido por la supervisoría del contrato.
18. Personal necesario y suficiente para el desarrollo de las actividades de las mesas los cuales coordinaron convocatorias, montaje y desmontaje necesario de los eventos, el registro de inscripción y asistencia digital y/o manual, el suministro de alimentos, cumpliendo con las normas de seguridad industrial, ambientales y sanitarias
19. Suministro de alimentos que contaron con fecha de producción reciente, y los cuales fueron conservados y manipulados debidamente desde su origen hasta el momento que los entregaron
20. Construcción de árbol de necesidades y árbol de soluciones para el aeropuerto de Ipiales y aeropuerto de Armenia con sus respectivas recomendaciones y conclusiones
21. Inducción sobre metodología a utilizar por parte del moderador facilitador al Director Regional Occidente y su equipo de trabajo
22. Entrega de formatos y documentos necesarios para las preguntas orientadoras
23. Entrega de evidencias y registros de confirmación por parte de los grupos de interés para la participación del evento
24. Entrega de formatos y papelería en general requeridas para las mesas de dialogo
25. Presentación de un plan de trabajo para la ejecución del contrato, la cual estuvo en concordancia con los lineamientos, directrices y especificaciones de orden metodológico y operativo para las mesas de dialogo
26. realización de las mesas de dialogo Armenia e Ipiales – 26 y 30 de septiembre de 2022 respectivamente.
27. Se anexa registros fotográficos e mails de gestión y ejecución

3.3 PRODUCTOS ENTREGADOS Y/O BIENES ENTREGADOS:

El contratista cumplió con todas las obligaciones incluidas en el contrato y las mesas de dialogo se realizaron conforme a lo establecido en las especificaciones del mismo a entera satisfacción de los usuarios y de lo solicitado

DESCRIPCIÓN DEL BIEN	CANTIDAD	FECHA DE ENTREGA	A SATISFACCIÓN	
APOYO LOGÍSTICO, OPERATIVO Y METODOLÓGICO PARA LAS MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LA CONSTRUCCION DEL PND EN ARMENIA	1	26 de septiembre	SI X	No
APOYO LOGÍSTICO, OPERATIVO Y METODOLÓGICO PARA LAS MESAS DE DIALOGO DE CONCERTACION PARA LA CONSTRUCCION DEL PND EN IPIALES	1	30 de septiembre	X	

REGISTRO FOTOGRAFICO

REGISTRO FOTOGRAFICO MESA DE DIALOGO ARMENIA



















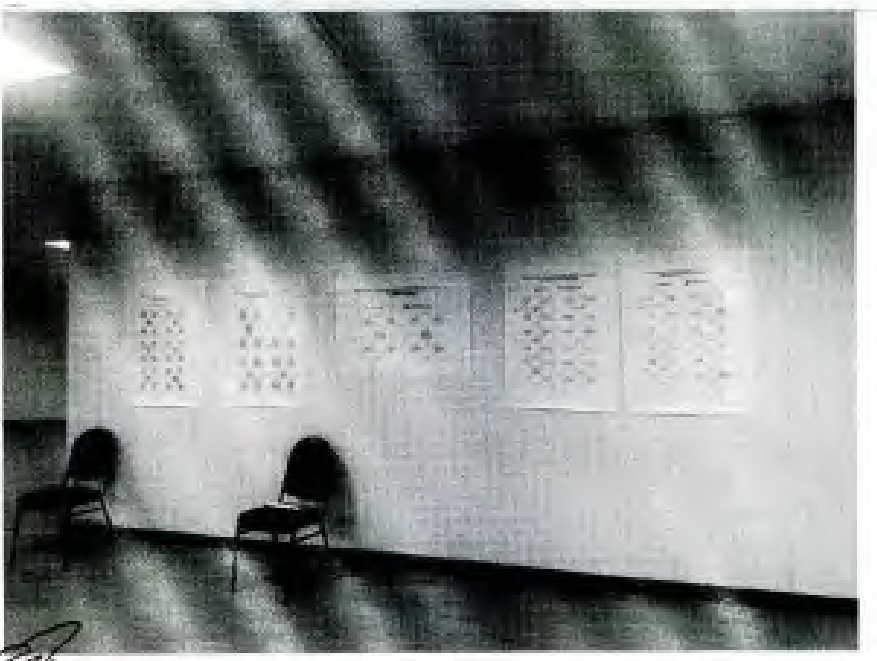








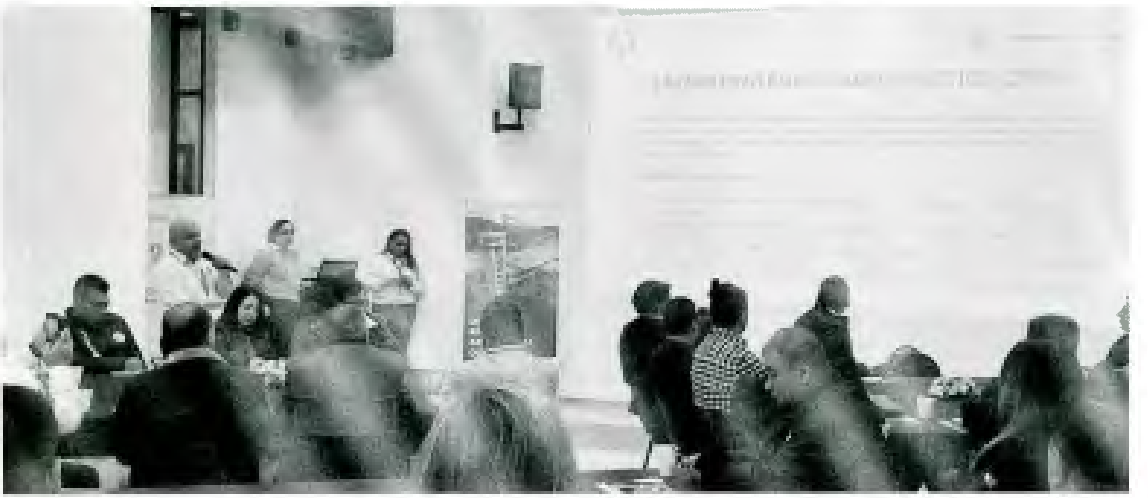








REGISTRO FOTOGRAFICO MESA DE DIALOGO IPIALES






















DIRECCIÓN
REGIONAL
AERONÁUTICA
OCCIDENTE
Gestores del presente y futuro
de la aviación en colombia

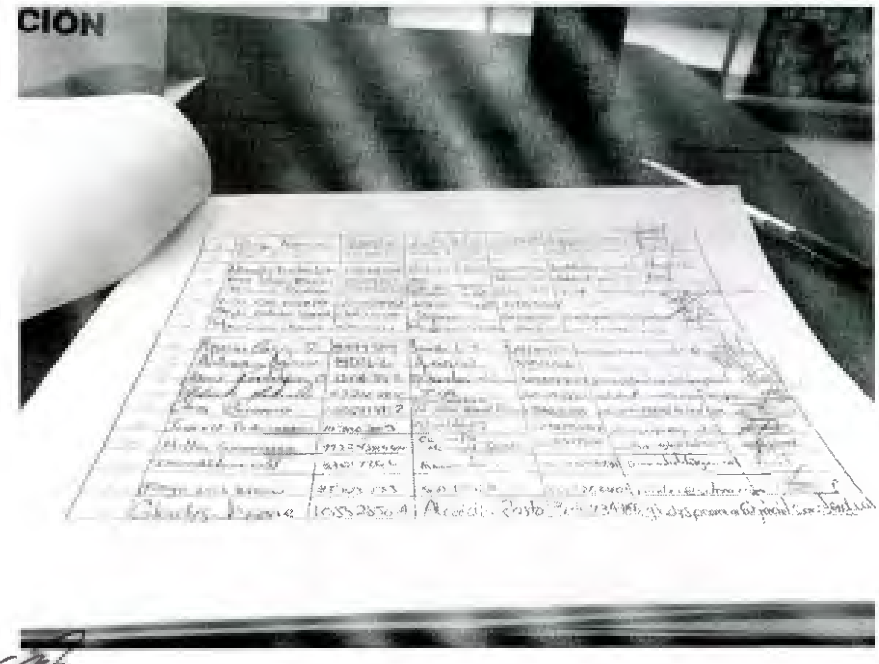


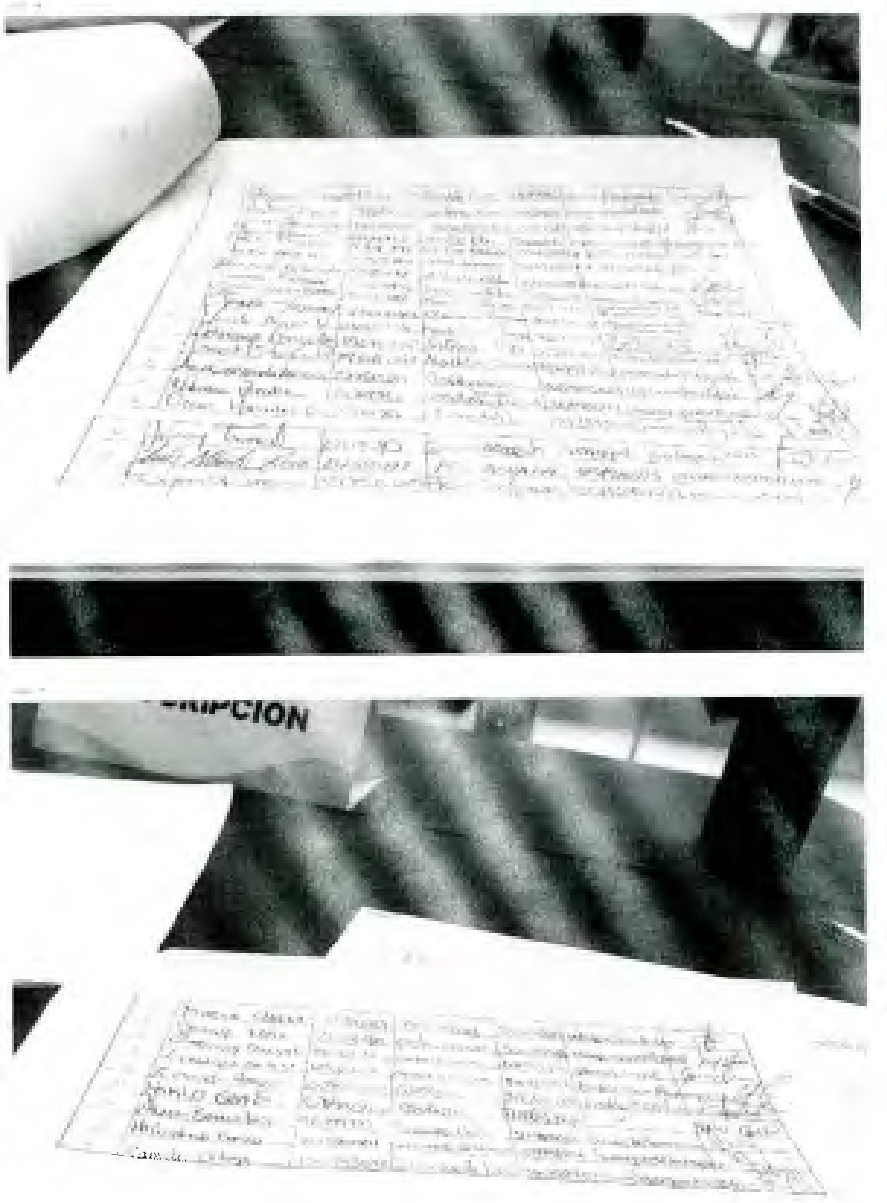


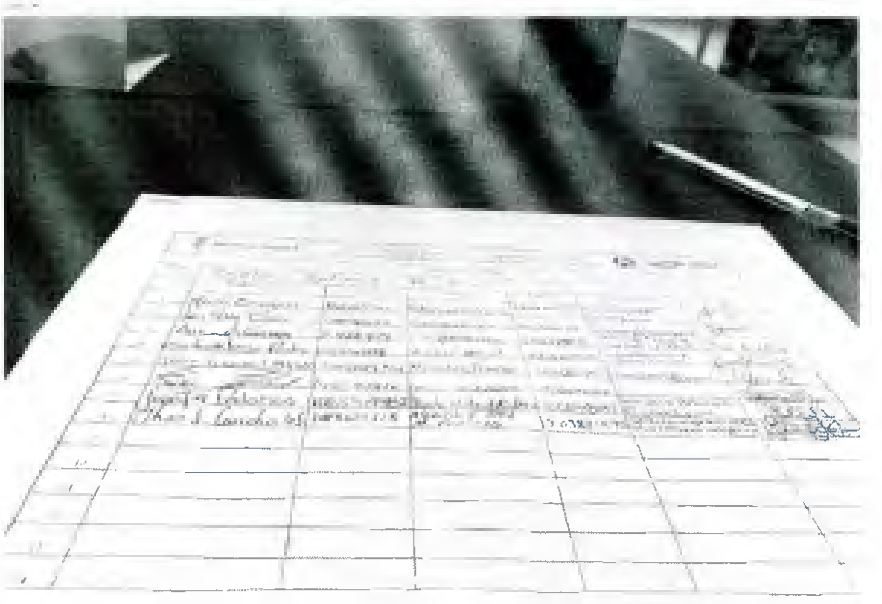


REGISTRO LISTADO DE ASISTENCIA IPIALES




CION


RIPCION



Durante la vigencia del contrato 22001333 H3 desde el 20 de septiembre de 2022 al 30 de septiembre de 2022 se realiza el acta de recibo parcial Nro. Uno (1) tramitado de la siguiente manera

ACTA No.	V/R BRUTO	V/RNETO	V/RIVA	VR OTROS DESCTOS
01	$25.000.000	$25.000.000	$0	$0

COMPONENTES FINANCIEROS DEL PRIMER PAGO PARCIAL

Componente logístico AXM-IPI	$10.500.000
Componente metodológico AXM-IPI	$11.000.000
Componente convocatoria AXM-IPI	$ 3.500.000

VALOR EJECUTADO Y PENDIENTE DE PAGO

El valor ejecutado en la primera acta de pago parcial es por la suma de Veinti cinco millones de pesos m/cte. ($25.000.000.) hasta el 30 de septiembre de 2022, quedando un saldo pendiente de tres millones Veinti ocho centavos de pesos ($3.000.000.28)

BALANCE FINANCIERO DEL CONTRATO

VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$	28.000.000.28
VALOR DEL CONTRATO ADICIONAL	$	0.00
VALOR CONTRATOS REAJUSTES	$	0.00

VALOR TOTAL EJECUTADO	$	25.000.000.00
VALOR NO EJECUTADO	$	3.000.000.28

VALOR PAGADO	$	0.00
VALOR DESCUENTOS	$	0.00.00
VALOR PENDIENTE PAGO	$	28.000.000.28

4. OBSERVACIONES A LAS ACTIVIDADES EJECUTADAS, A LAS OBLIGACIONES CUMPLIDAS, Y A LOS PRODUCTOS Y/O BIENES ENTREGADOS.

El contratista cumplió con todas las obligaciones incluidas para el primer pago parcial y la prestación del servicio se realizo acorde con lo establecido en las especificaciones del mismo a entera satisfacción de los usuarios y de lo establecido en las especificaciones técnicas

5. OBSERVACIONES ADICIONALES, SI A ELLO HUBIERE LUGAR.

No se presentan observaciones adicionales en este informe de supervisoría

5.1. ANÁLISIS MATERIALIZACIÓN Y MITIGACIÓN DEL RIESGO:

1	¿Durante la ejecución se materializó algún riesgo?	NO
2	Tipo de riesgo	N/A
3	¿Cómo se materializó el riesgo?	N/A
4	¿Cómo se mitigó el riesgo?	N/A
5	¿Fue oportuna la mitigación?	N/A
OBSERVACIONES:		

5.2. VERIFICACIÓN de obligaciones frente al SGSST

5.2.1 EXAMEN OCUPACIONAL

¿CUENTA CON EL EXAMEN PREOCUPACIONAL VIGENTE?	
SI	**NO**
N/A	**N/A**
¿FUE ENTREGADA LA COPIA DEL EXAMEN A LA SUBDIRECCIÓN DE RECURSOS HUMANOS SRH-GSST?	
SI	**NO**
N/A	**N/A**

En caso de ser afirmativas las anteriores respuestas, por favor diligencie la siguiente información:

FECHA DE REALIZACIÓN DEL EXAMEN	FECHA DE VENCIMIENTO DEL EXAMEN
N/A	N/A

5.2.2. CAPACITACIÓN EN EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

¿ASISTIÓ A LA CAPACITACIÓN EN EL SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO?	
SI	**NO**
N/A	**N/A**
FECHA DE REALIZACIÓN DE LA CAPACITACIÓN	
N/A	

5.3. PUBLICACIÓN DEL INFORME EN LA PLATAFORMA SECOP II

NÚMERO DE INFORME	PUBLICACIÓN EN SECOP II	
	SI	NO
1	X	

NOTA: este cuadro deberá ser diligenciado a partir del **momento en que la Dirección Administrativa informe.**

6. PORCENTAJES DE AVANCE PRESUPUESTAL Y EN EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

6.1. AVANCE PRESUPUESTAL EN RAZÓN DE LOS PAGOS REALIZADOS:

Este es el primer pago parcial correspondiente al primer informe de ejecución del contrato.

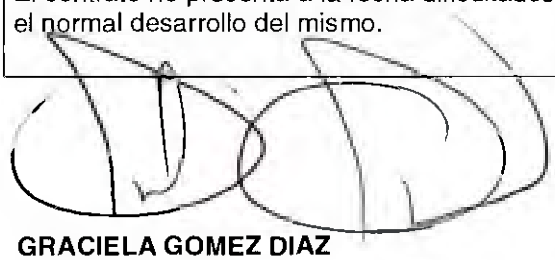
6.2. AVANCE EN EL PORCENTAJE DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO RESPECTO DE LOS PRODUCTOS Y/O BIENES ENTREGADOS.

El porcentaje en la ejecución del contrato hasta el 30 de Septiembre de 2022 es del 89% de acuerdo con los siguientes datos presupuestales:

CONCEPTO	VALOR
Valor inicial del contrato	$28.000.000.28
Valor Ejecutado Factura N° 1	$25.000.000.00
Total, Facturado	$25.000.000.00
Saldo por ejecutar	$ 3.000.000.28
% ejecutado	89%
% pendiente por ejecutar	11%

En mi calidad de supervisor del contrato me permito avalar el contenido del informe y el avance en la ejecución del mismo de acuerdo a lo descrito.

El contrato no presenta a la fecha dificultades en su ejecución, ni situaciones exógenas que afecten el normal desarrollo del mismo.



GRACIELA GOMEZ DIAZ
Cedula 31.976.198
SUPERVISOR CONTRATO 22001333 H3 DE 2022

Proyecto: Marysol lorza orejuela – Profesional Aeronáutico II
Reviso: Abogado Diego Mauricio Lopez PS
Aprobó: Dra. Graciela Gomez Diaz – Coordinadora Administrativa – Supervisora del Contrato



Construcción del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 - El Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Agosto 2022

PND 2022-2026

El Plan Estratégico Aeronáutico 2030: Instrumento base para el proceso participativo en la construcción del PND 2022-2026

VISIÓN 2030



Movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

MISION 2030



Trabajamos por el crecimiento ordenado de la aviación civil, la utilización segura del espacio aéreo Colombiano, la infraestructura ambientalmente sostenible, la conexión de las regiones entre si y con el mundo, impulsando la competitividad y la industria aérea y a la formación de un talento humano de excelencia para el sector.

2030 PLAN ESTRATÉGICO AERONÁUTICO (ejes temáticos)

Institucionalidad

Conectividad

Competitividad

Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental

Industria Aeronáutica y Cadena de Suministro

Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

Desarrollo del Talento Humano en el Sector

Ejemplo

(Entregar hojas con preguntas orientadoras a cada grupo de trabajo)

CONECTIVIDAD: ¿Qué rutas conoce usted entre su aeropuerto y otros destinos? ***¿Cuál es la necesidad en relación con las rutas para conectar su territorio?***

Árbol de necesidades

Efectos Directos

- Amplios tiempos de desplazamiento
- Alto riesgo de accidentes/incidentes

Necesidad central: Deficiente acceso al territorio

Causas Directas

- Baja operación del servicio aéreo
- Infraestructura inadecuada para la prestación del servicio

Árbol de soluciones

Fines

- Reducir tiempos de desplazamiento
- Disminuir el riesgo de accidentes/incidentes

Objetivo General: Aumentar el acceso al territorio

Objetivos Específicos

- Aumentar la operación del servicio aéreo
- Mejorar la infraestructura para la prestación del servicio

¿Como se lleva a cabo cada objetivo? Ejemplo: **Realizar inversión en** la infraestructura Aeroportuaria

INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Objetivo Estratégico

Lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible

CONECTIVIDAD

Objetivo Estratégico

Construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora

COMPETITIVIDAD

Objetivo Estratégico

Desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Objetivo Estratégico

Posicionar a Colombia como el país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas en seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación, en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector.

INSTITUCIONALIDAD

Objetivo Estratégico:

Consolidar los roles de autoridad, de prestación del servicio y de investigación de accidentes para dinamizar el crecimiento del transporte aéreo, contribuyendo así a la aviación civil colombiana

DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

Objetivo Estratégico

Fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

INDUSTRIA AERONÁUTICA Y CADENA DE SUMINISTRO

Objetivo Estratégico

Potenciar la industria aeronáutica como un importante proveedor de piezas, partes y componentes aeronáuticos certificados para la región y como punto focal en la producción de aeronaves livianas (ALS) y no tripuladas (UAS - RPAS), impulsando a su vez servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves.


Metodología Construcción
Plan Nacional de Desarrollo
2022 - 2026
Agosto 2022

Índice

1 Bases Plan Nacional de Desarrollo PND 2022 – 2026

2 Metodología Construcción PND 2022 - 2026

2.1 Mesas Estratégicas sociales, troncales y regionales

1. PROCESO DE FORMULACIÓN

CONFORMACIÓN DEL PND

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO



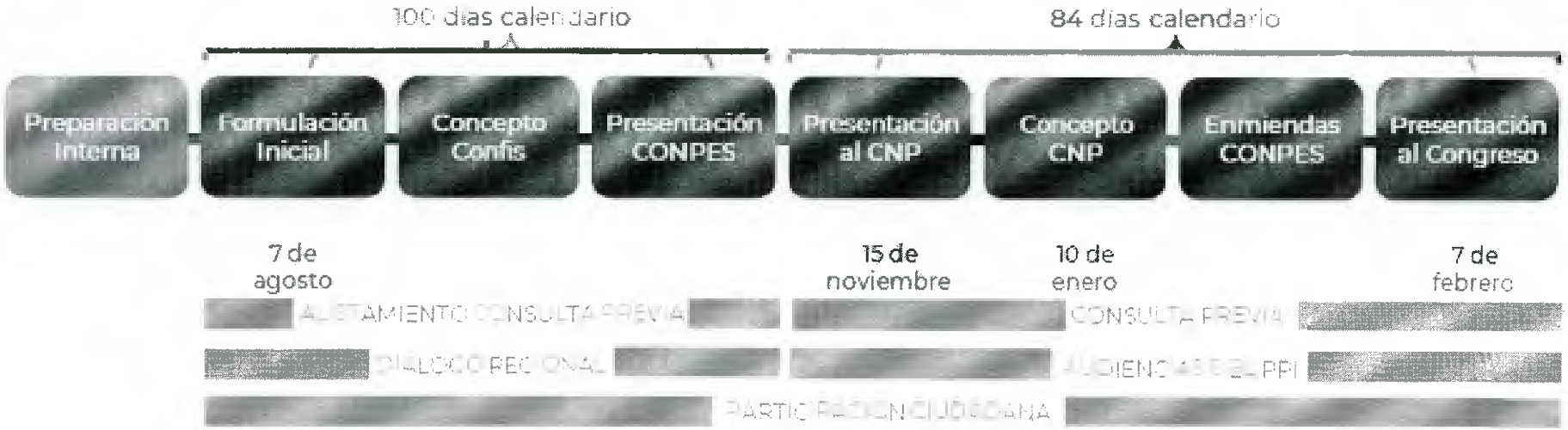
FASES



1. PROCESO DE FORMULACIÓN

CRONOGRAMA DEL PND

FASE DE ELABORACIÓN



3.2 FORMULACIÓN INICIAL



Metodología Construcción PND

Preparación Interna Aerocivil

Mesas estratégicas sociales y troncales (9 aeropuertos)

Mesas Regionales (6 regionales)

1 Evento – 7 Foros (7 medias mañanas)



Tener en cuenta:

1. Contexto Local
2. Perfil de los participantes
3. Divulgación de la convocatoria
4. Establecer objetivo
5. Confirmación de asistencia
6. Espacio de actividad
7. Agenda a seguir
8. Recursos, materiales y herramientas a utilizar
9. Garantizar la participación de todos los actores
10. Socializar resultados obtenidos

Preparación Interna Aerocivil ¿como hacer el ejercicio?

Mesas estratégicas sociales y troncales
(9 aeropuertos)

Mesas Regionales
(6 regionales)



MESAS ESPECÍFICAS SOCIALES Y TRONCALES

AEROPUERTO	PA 2030	METODOLOGIA	MESA
Leticia	18 de agosto	11 agosto / 23 de agosto	12 de septiembre
Tolú	18 de agosto	11 agosto / 23 de agosto	12 de septiembre
Inirida	18 de agosto	23 de agosto	19 de septiembre
Bahia Solano	18 de agosto	23 de agosto	19 de septiembre
San Andrés y Providencia	18 de agosto	23 de agosto	14 de septiembre
Puerto Carreño	18 de agosto	23 de agosto	14 de septiembre
Mitú	18 de agosto	23 de agosto	16 de septiembre
El Yopal	18 de agosto	23 de agosto	16 de septiembre
Armenia	18 de agosto	23 de agosto	16 de septiembre

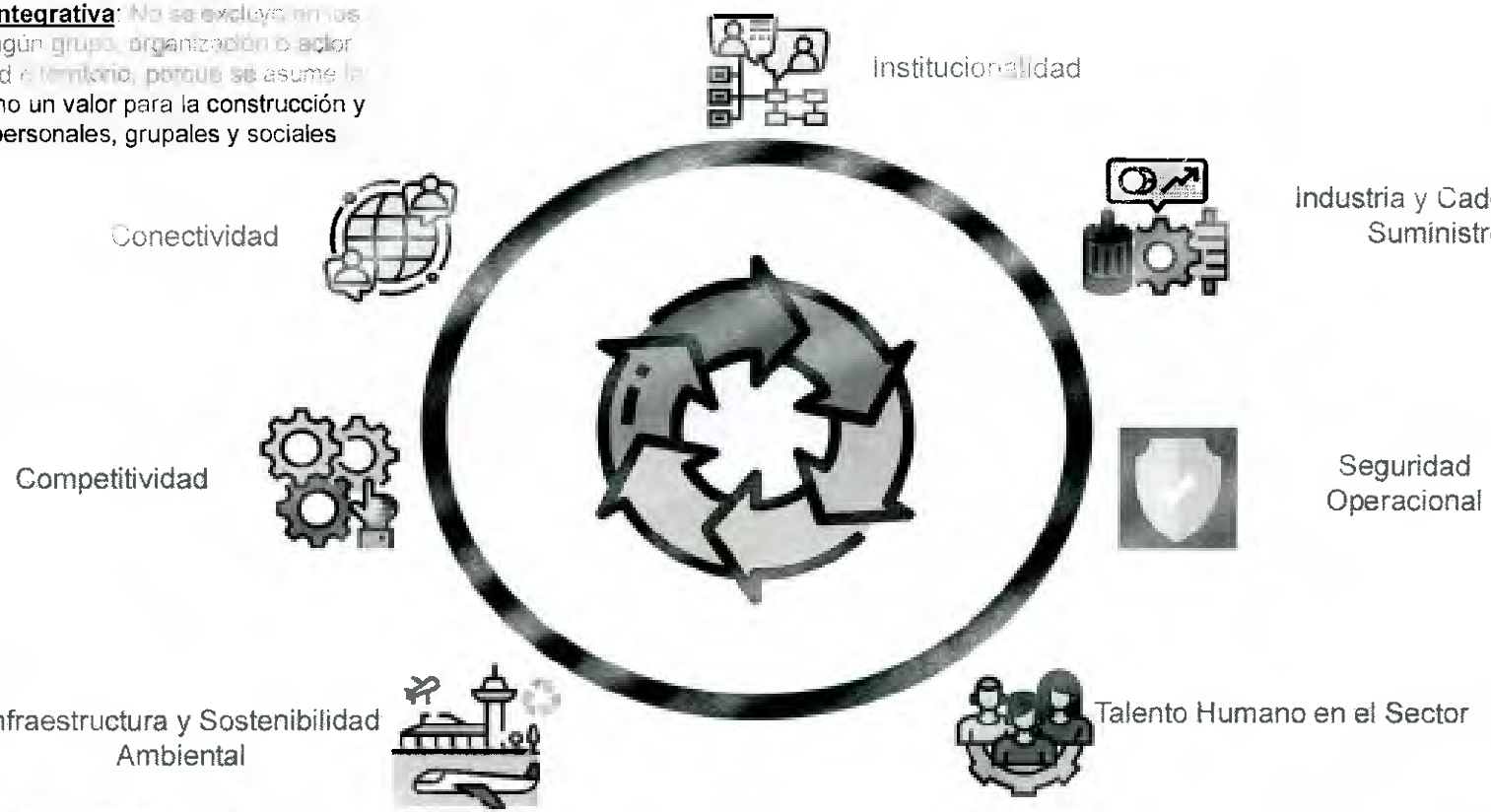
MESAS DE DIÁLOGO CON REGIONES

REGIÓN (Aeropuerto)	PA 2030	METODOLOGIA	MESA
Nariño (Ipiales)	18 de agosto	23 de agosto	22 de septiembre
Chocó (Quibdó)	18 de agosto	23 de agosto	23 de septiembre
Alto Magdalena (Neiva)	18 de agosto	23 de agosto	26 de septiembre
Meta (Villavicencio)	18 de agosto	23 de agosto	27 de septiembre
Norte de Santander (Cúcuta)	18 de agosto	23 de agosto	28 de septiembre
Norte (Riohacha)	18 de agosto	23 de agosto	29 de septiembre

Preparación Interna Aerocivil ¿como hacer el ejercicio?

1. Exposición y explicación por parte del moderador facilitador

Metodología Integrativa: No se excluye ninguno procesos a ningún grupo, organización o actor de la comunidad o territorio, porque se asume la **diversidad** como un valor para la construcción y los cambios personales, grupales y sociales



Preguntas Orientadoras



CONECTIVIDAD: ¿Qué rutas conoce usted entre su aeropuerto y otros destinos? ***¿Cuál es la necesidad en relación con las rutas para conectar su territorio?***



COMPETITIVIDAD: ¿Cree usted que las tarifas son las adecuadas? ¿Hay algún servicio que considere se pueda desarrollar para aumentar la competitividad del territorio? ¿Qué tan competitivo es el aeropuerto con respecto a los aeropuertos de la región? ***¿Cuál es el obstáculo que usted cree impide que su aeropuerto sea más competitivo?***

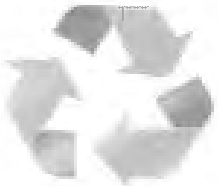


DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR: ¿Qué tanto impulsa el sector del Transporte Aéreo al trabajo en el territorio? ¿Qué tan adecuado considera está el talento humano cualificado en el aeropuerto de su territorio? ***¿Qué hace falta en su aeropuerto para que el Talento Humano sea mas efectivo en la atención de los usuarios?***

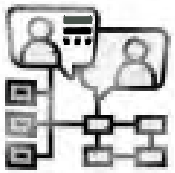


INFRAESTRUCTURA: ¿El aeropuerto cuenta con capacidad y eficiencia suficiente para atender el número de usuarios que utilizan el servicio? ***¿Qué aspecto de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un servicio más seguro y eficiente?***

Preguntas Orientadoras



SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL: ¿Qué tipo de amenazas naturales se presentan en el aeropuerto (movimientos en masa, inundaciones, huracanes, tormentas tropicales, incendios, etc.)? ***¿Qué situaciones genera la operación del aeropuerto que impacte el medio ambiente?***



INSTITUCIONALIDAD: ¿Cómo ve usted la labor desarrollada por la Aerocivil en su aeropuerto? ¿Qué expectativas tienen de la Aerocivil para los próximos 4 años? ***¿Qué considera que pueda mejorar la gestión desarrollada por la Aerocivil en su aeropuerto?***



SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACIÓN CIVIL Y BIOSEGURIDAD: ¿Considera que la seguridad en su aeropuerto es suficiente? ¿Cómo considera se puede fortalecer esa seguridad? ¿Considera que las aerolíneas que operan en este aeropuerto son seguras? ¿Usted como usuario conoce como funciona el aeropuerto y procedimientos a seguir en cuanto a seguridad tanto en las instalaciones aeroportuarias como en el vuelo? ¿En su aeropuerto se conservan las medidas de bioseguridad actualmente? ***¿Qué considera usted se debe mejorar en la seguridad en su aeropuerto?***



INDUSTRIA Y CADENA DE SUMINISTRO: ¿Conoce en su territorio proveedores de piezas, partes y componentes aeronáuticos? ¿Qué prestadores de servicios de mantenimiento y reparación de aeronaves conoce en su territorio? ***¿Qué necesita su territorio para proveerse de mantenimiento, piezas y partes aeronáuticas?***

Preparación Interna Aerocivil ¿como hacer el ejercicio?

2. Identificar problemas, causas directas, efectos directos y posibles soluciones (lluvia de ideas) con base en las **preguntas orientadoras**

Ejemplo

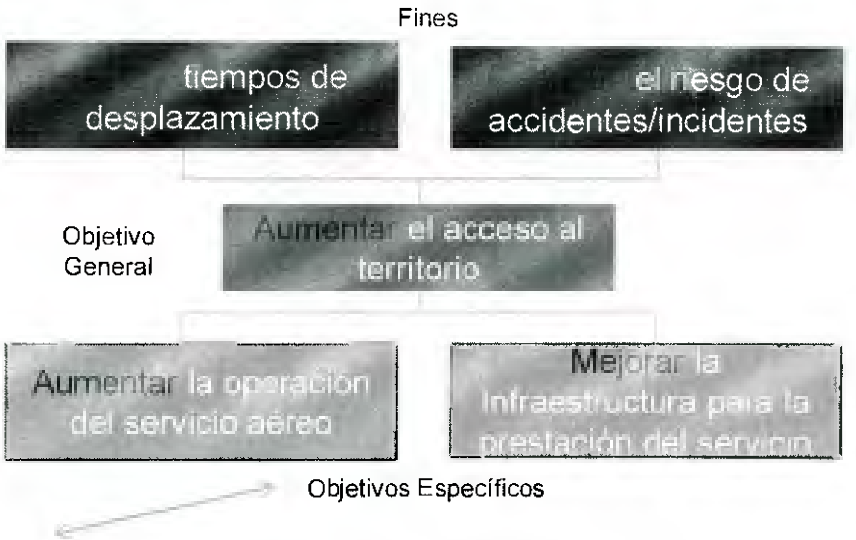
(Entregar hojas con preguntas orientadoras a cada grupo de trabajo)

CONECTIVIDAD: ¿Qué rutas conoce usted entre su aeropuerto y otros destinos? ***¿Cuál es la necesidad en relación con las rutas para conectar su territorio?***

Árbol de necesidades



Árbol de soluciones



¿Como se lleva a cabo cada objetivo? Ejemplo: Realizar inversión en la infraestructura Aeroportuaria

Preparación Interna Aerocivil ¿como hacer el ejercicio?

3. Analizar la lógica de causas, necesidades, efectos y posibles soluciones

Diagnóstico: Deficiente acceso al territorio, debido a la baja operación del servicio aéreo e Infraestructura inadecuada para la prestación del servicio, causando amplios tiempos de desplazamiento y alto riesgo de accidentes/incidentes.

Posible Solución: Aumentar el acceso al territorio mejorando la Infraestructura para la prestación del servicio y aumentando la operación del servicio aéreo con el fin de reducir tiempos de desplazamiento y así mismo disminuir el riesgo de accidentes/incidentes.

Análisis de Participación



Determinar rol de los actores

Actitud de actor al propósito

Identificar el interés de participar

¿Cuál es el grupo objetivo?

Preparación Interna Aerocivil - Agenda Mesas Estratégicas

Tema	Técnica	Tiempo	Recursos	Resultados y/o Entregables
Presentación del moderador y/o facilitador y participantes	Exposición moderador y/o Facilitador, Charla	10 minutos	N/A	Dar a conocer el rol del moderador y/o facilitador
Presentación por parte del moderador acerca de los Ejes Temáticos	Exposición moderador y/o Facilitador	30 minutos	Presentación, Proyector Computador	Entregar información base al público de interes
Dudas o preguntas acerca de los Ejes Temáticos	Pregunta participantes, respuesta moderador y/o Facilitador	30 minutos	Presentación, Proyector Computador, Tablero, Papel	Dar claridad en temas a tratar
Presentación del grupo y punto de partida de los participantes sobre temas	Diálogo entre participantes	20 minutos	Tarjetas de presentación Retroalimentación	Conocimiento entre participantes
Creación y numeración de grupos de trabajo	Diálogo entre moderador facilitador y participantes	10 minutos	Espacio de trabajo, hojas esferos	Conformación de grupos de trabajo para la mesa, entrega de preguntas orientadoras
Desarrollo de la mesa – Posibles Necesidades	Guía del moderador y/o facilitador Dialogo entre y con participantes Creación de grupos de trabajo	90 minutos	Tablero, Papel, Presentación preguntas, orientadoras	Necesidad central, causas, efectos
Desarrollo de la mesa – Posibles Soluciones	Guía del moderador y/o facilitador Dialogo entre y con participantes Creación de grupos de trabajo	90 minutos	Tablero, Papel, Presentación preguntas, orientadoras	Alternativas de solución, objetivo general, objetivos específicos, fines

ALMUERZO OFRECIDO POR AEROCIVIL

Total tiempo jornada mañana **4 horas - 40 minutos**

Preparación Interna Aerocivil - Agenda Mesas Estratégicas

Tema	Técnica	Tiempo	Recursos	Resultados y/o Entregables
Retroalimentación sesión anterior	Breve repaso por parte moderador y/o facilitador de sesión anterior Trabajo en grupo sobre los temas	60 minutos	Tablero, Pliego de Papel, Marcador, Cinta adhesiva	Conclusiones sesión anterior
Rol de cada uno en el sistema	Trabajo en grupos Identificación de actores y funciones	60 minutos	Tablero, Papel, Marcadores, Cinta adhesiva	Dar a conocer el rol de cada actor y participante dentro del sistema
Acuerdos, resultados por Eje Temático	Exposición del moderador y/o facilitador Diálogo abierto de participantes	30 minutos	Presentación, Papel, Marcador, Cinta adhesiva	Información de los acuerdos a los que se llego con el grupo de trabajo, diálogo final de acuerdos, entrega de documentos trabajados por parte de los grupos de trabajo
Conclusiones y recomendaciones de la mesa	Exposición del moderador y/o facilitador/a y diálogo abierto de participantes	20 minutos	Presentación – Tablero, Papel, Marcador, Cinta adhesiva	Información de conclusiones al público de interés
Cierre de la mesa	Revisar y dar por sentados los Acuerdos Obtención de Resultados	30 minutos	Tablero, Papel, Presentación preguntas, orientadoras	Acta de reunión Entrega del Informe de resultados Fotos y evidencias documentales de la gestión realizada
Total tiempo jornada tarde		**3 horas 20 minutos**		

LISTADO DE PARTICIPANTES MESA DE TRABAJO IPIALES

NOMBRE Y APELLIDOS	CARGO	ENTIDAD	TELEFONO	CORREO
MARIA EMILSEN ANGULO GUEVARA	Alcaldesa	Alcaldia san Andres de Tumaco		alcaldia@tumaco-narino.gov.co
ADAM BAY RINCON MENESES	Alcalde.	Alacaldia de Barbacoas		adamsrincon782@hotmail.com
VICTOR CANDELO REINA	Alcalde.	Alcaldia El Charco		eraso.mercedes@gmail.com
ALEJANDRO JUVENAL QUIÑONES CABEZAS	Alcalde.	Maguí Payan		sinisterra.abogado@hotmail.com
CONSUELO ARDILA CAICEDO	Alcalde.	Alcadia Santa Barbara – Iscuandé		contactenos@latola-narino.gov.co
JAIRO DIAZ		Comision transfronteriza	312 2198714	jairodiaz57@hotmail.com
ZAIDA MOSQUERA PATTERSON		Camara de Comercio	316 8325624	direccionejecutiva@cctumaco.org
GERSON LUISIMACO MONTAÑO		Representante a la Cámara por victimas del conflicto	316 2829845	gersonlisi@gmail.com dilsoq4@gmail.com
EUGENIO ESTUPIÑAN		Agencia de Renovación Territorial - A.R.T.	316 4416390	eugenio.estupinan@renovacionterritorio.gov.co
MARCELA ARAGON		Escuela Taller Tumaco – Ministerio de Cultura	316 6738547	escuelatallertumaco@gmail.com
CARLOS ROMERO		Grupo San German Express	316 7917724	sms@gruposangerman.com
PABLO ANTONIO ERAZO		Concejal Municipio de Tumaco	321 8616749	pablonuevasgeneraciones@hotmail.com
ADRIANA GONZALEZ AGUIRRE		Satena	315 56833011	tusdestinosgerencia@hotmail.com
PABLO FLORES		Hotel Los Corales	310 4280369	pcflores81@hotmail.com
PATRICIA REYNEL		Agencia Viajes Tumaco	320 6958973	viajestumaco@gmail.com
LUIS ROSAS		Ecomar	318 4936595	ecoropas@msn.com
ANDRES TARQUINO		Petrodecol	316 3367929	atarquino@petrodecol.com
JAIRO RODOLFO TORRES		Asocoesnar	316 7739273	creopas19.tumaco@gmail.com

LISTADO PARTICIPANTES PASTO - NARIÑO

ENTIDADES - GREMIOS - ASOCIACIONES - FUNCIONARIOS	DEPARTAMENTO NARIÑO
Gobernación de Nariño	JHON ROJAS CABRERA
Secretaria de Planeación Departamental Nariño	FERNANDO DE LA TORRE
Secretaria de Planeación - Oficina de Competitividad - Nariño	GEOVANY CARVAJAL
Directora oficina de Turismo de Nariño	CONSTANZA GUERRA
Alcalde de Pasto	GERMAN CHAMORRO DE LA ROSA
Alcalde de Chachagui	MAURICIO IBARRA
Secretario de Planeación Municipal de Chachagui	JORGE SAUL PUENTE
Subsecretario de Turismo de Pasto	JUAN PABLO IZQUIERDO
Presidenta ejecutiva de Cámara de Comercio de Pasto	PILAR BENAVIDES
Federación Nacional de Comerciantes FENALCO	EUGENIA ZARAMA
Asociación Hotelera y Turismo de Colombia COTELCO	DORIS RUANO
Representante Aerolínea AVIANCA	JAVIER ANTONIO LOPEZ
Representante Aerolínea EASY FLY	MELISA SANTA
Gerencia y personal Administrativos AEROCIVIL	VILMA FIGUEROA- DIANA MEJIA- LUIS CARLOS LUCERO

MESA REGIONAL IPIALES - Departamento de Nariño
(Aeropuertos: Tumaco, Pasto e Ipiales)

Fecha: 30 de Septiembre de 2022

Lugar: Hotel Loft - Auditorio Platinum Carrera 7 No. 14-51 Centro Comercial Ipiales Nariño

Hora: 08:00 a.m.

PARTICIPANTES

	NOMBRES	APELLIDOS	ENTIDAD Y/O ORGANIZACIÓN	CARGO
1	Dr. Luis Fernando	Villota Mendez	Alcaldia mpal de ipiales	Alcalde Municipal
2	Arq. Julio Omar	Guerrero Pastas	Alcaldia mpal de ipiales	Secretario Planeacion
3	Dr. Oswaldo	Gaviria Bolaños	DIAN	Director de la DIAN sec ipiales
4	Dr. Carlos Humberto	Garcia Lopez	Migracion Colombia	Director Regional Nariño y Putumayo
5	Ing. Ivan	Morillo	ICA	Director sec ipiales
6	Dra. Jeimy Constanza	Termal Paredes	Camara de Comercio	Directora camara de comercio sec ipiales.
7	Cnel. Hector	Daza	Policia Nacional	Comandante Distrito de policia ipiales
8	Dra. Diana Isabel	Ruiz	Satena	Representante legal.
9	Sr. Carlos Alberto	Hualpa Rosero	Cabildo indigena -ipiales	Gobernador indigena
10	Ing. Oscar Javier	Quitiaquez	Cabildo indigena – aldana	Gobernador indigena
11	Arq. Fernando	Chilanguad Lopez	Alcaldia Municipal Aldana	Secretario Planeación aldana
12	Hernando Efrain	Cuasmayan	Alcaldia Municipal Aldana	Alcalde Municipal Aldana
13	Sr. Jaime	Rodriguez Coral	Junta de acción comunal vereda san luis aldana (nar)	Presidente
14	Tte. Cor. Fabio Andres	Ramirez Gamboa	Ejercito nacional	Comandante ejercito batallon mecanizado no. 3 cabal
15	Sra. Diana Maria	Martinez Cabal	Comerciante Aeropuerto ipiales	Arrendataria Cafeteria Aeropuerto
16	Sr. Yimy Bastidas	Bastidas	Comerciante Aeropuerto Ipiales	Aeropuerto ipiales
17	German	Bemal	Junta de Accion Comunal vereda Yapueta	Presidente
18	Edinson Ivan	Tapia	Junta de Acueducto Vereda Tusaldana	Presidente
19	Dr. Oscar	Gomez	Grupo Sant German Aerolinea	Gerente Regional
20	Dr Jhon Alexander	Rojas Cabrera	Gobernacion de Nariño	Gobernador
21	Dr Fernando	De la Torre	Planeacion Departamental	Secretario de Planeación Departamental
22	Dra Constanza	Guerra	Turismo departamental	Directora oficina de turismo departamental
23	Ing Giovanny	Carvajal-	Oficina de competitividad de Nariño	Oficina de competitividad de nariño.
24	Dr. German	Charnorro de la Rosa	Alcaldia de Pasto	Alcalde de pasto
25	Dr. Mauricio	Ibarra	Alcaldia de chachagui	Alcalda de chachagui
26	Dr. Jorge Saul	Puente	Planeación Municipal de Chachagui	Secretario de planeación municipal de chachagui
27	Dr. Juan Pablo	Izquierdo	Secretario de turismo de pasto	Subsecretario de turismo de pasto
28	Dra. Pilar	Benavides	Cámara de comercio de pasto	Presidenta ejecutiva da cámara de comercio de pasto
29	Dra. Eugenia	Zarama	Federación nacional de comerciantes fenalco	Federación nacional de comerciantes fenalco
30	Dra. Doris	Ruano	Asociación hotelera y turismo de colombia coteico	Asociación hotelera y turismo de colombia coteico
31	Dr. Javier Antonio	Lopez	Avianca Pasto	Reprasentante aerolínaa avianca
32	Dra. Melisa	Santa	Easy Fly Pasto	Representanta aerolínea easy fly
33	Marco Tulio	Benavides	Comerciante Aeropuerto Pasto	Aeropuerto Pasto
34	Oriando	Rivera Castillo	Comarciante Aeropuerto Pasto	Aeropuerto Pasto
35	Dra. Zaida	Mosquera Patterson	Presidante Ejecutiva Camara de Comercio de Tumaco	Presidente Ejecutiva Camara de Comercio de Tumaco
36	Dra. Adriana	González Aguirre	Reprasentante Aerolíneas Tumaco	Operadora de Satena.
37	Dr. Pablo	Flores	Hotel Los Corales.	Representante del gremio hotelero.
38	Dr. Patricia	Reynel Lopez	Agencia Viajes Tumaco.	Representante Agencia de viajes
39	Dr. Soliangy	Vargas	Agencia Viajes Tumaco.	Represantante Agencia de viajes
40	Dr. Carlos Mario	Zuluaga	Gerente Merca Z	Reprasentante gramio Comercial e industrial.
41	Sra. Elvia Luz	Castillo	Asociacion da Mujeres las Amigas	Representante Legal

LISTADO DE ENTIDADES FORMAL

1. **GOBERNACION DEL QUINDIO**
   Sr. ROBERTO JAIRO JARAMILLO CARDENAS

2. **SECRETARIA DE PLANEACION DEPARTAMENTAL**
   Sr. LUIS ALBERTO RINCON

3. **SECRETARIA DE TURISMO, INDUSTRIA Y COMERCIO** DEPARTAMENTAL
   Sra. MAGDA INES MONTOYA

4. **ALCALDIA DE ARMENIA**
   Sr. JOSE MANUEL RIOS MORALES

5. DEPARTAMENTO **ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL**
   Sr. DIEGO FERNANDO TOBÓN GIL

6. SECRETARIA DE **DESARROLLO ECONOMICO**
   Sr. JANS DIEMEN MARTÍNEZ ATEHORTÚA

7. **CAMARA DE COMERCIO DE ARMENIA Y** DEL **QUINDIO**
   Sr. RODRIGO ESTRADA REVEIZ

8. CAMARA DE **COMERCIO DE ARMENIA Y DEL QUINDIO**
   Sra. LUZ ADRIANA BUITRAGO SUAREZ

9. CAMARA DE **COMERCIO DE ARMENIA Y** DEL **QUINDIO REPRESENTANTE DE LOS GREMIOS**
   Sr. URIEL ORJUELA **OSPINA**

10. **ASOCIACION COLOMBIANA DE AGE**CIAS DE VIAJES Y TURISMO – **ANATO**

    Sr. DIEGO VASQUEZ HOYOS

11. **FENALCO QUINDIO**
    Sra. DIANA PATRICIA LOPEZ ECHEVERRI

12. **ASOCIACION HOTELERA Y TURISTICA** DE COLOMBIA – COTELCO

Sr. EDUARDO MEJIA JARAMILLO

13. **CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL QUINDIO – CRQ**
Sr. JOSE MANUEL CORTES OROZCO

14. **INSTITUTO COLOMBIANO AGROPECUARIO – ICA**
Sr. ALBERTO NIETO MARIN

15. **DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES**
Sr. RUBÉN DARÍO CARDONA GÓMEZ

16. **MIGRACION COLOMBIA**
Sr. HERNADO JUAN FERRUCHO VERGARA

17. **POLICIA NACIONAL DE COLOMBIA**
Coronel ALBA PATRICIA LANCHEROS SILVA

18. **POLICIA ANTINARCOTICOS – AEROPUERTO INTERNACIONAL EL EDEN**
CAPITAN JORGE LEONARDO MORALES

19. **AEROLINEAS NACIONALES – Confirma la Administración del Aeropuerto**
AVIANCA
LATAM
EASYFLY
VIVA AIR

20. **AEROLINEAS INTERNACIONALES- Confirma la Administración del Aeropuerto**

COPA AIRLINES
SPIRIT AIRLINES

21. **INGENIERO VEEDOR**
ORLAY MUÑOZ MARIN – 3113103337

22. **ACCION COMUNAL VEREDA MARAVELEZ**
Sr. SERGIO CANAL- 3176484247

23. **SEÑORA**
DOLORITAS JARAMILLO DE JARAMILLO-3137082197
REPRESENTANTE COMUNIDADES

24. **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**
Sr. GERMAN ANDRES ALDANA GUTIERREZ

25. ZO**NA FRANCA DEL EJE CAFETERO**
Sr. ALVARO BERRIO PIEDRAHITA

26. **ENERGIZAR**
Sr. JORGE ZARATE

27. **EMPRESAS PUBLICAS DE ARMENIA**
Sr. JORGE IVAN RENGIFO RODRIGUEZ

28. **EMPRESAS PÚBLICAS DEL QUINDIO**
Sr. JHON FABIO SUAREZ VALERO

29. **GERENTE ESTACION PARAISO**
Sr. PABLO A. TOBON

30. **HOTEL PALMA VERDE**
Sr. JESUS ANTONIO NIÑO SANCHEZ

31. **ASOCIACIÓN CLUB CAMPESTRE DE ARMENIA**
Sr. JUAN CARLOS OSSA OUINCENO

32. **AMABLE**
Sr. JAMES CASTAÑO HERRERA

33. **URBASER – LA TEBAIDA**
3125967106

34. **ALCALDE DE MONTENEGRO**
Sr. DANIEL MAURICIO RESTREPO IZQUIERDO

35. SECRETARIA **DE PLANEACION ALCALDIA DE MONTENEGRO** - 6067535262

36. **ALCALDE DE CALARCA**

ARMENIA HOTEL S.A

CENTRO DE EVENTOS Y CONVENCIONES

NIT 801003278

Avenida Bolivar Calle 8N-67

Pbx (S6) 7460099 - Fax (56) 7450200

Cel 320 696 9111

Armenia - Quindio

Armenia Hotel
www.armeniahotel.com.co

COTIZACION EVENTO

Revision No.6

Evento	EVENTO EMPRESARIAL AERONAUTICA CIVIL		
Fecha	Viernes 26 Agosto de 2022	**Fecha Revisión**	Jueves 15 Septiembre de 2022
Nombre	Sra. NATALIA CORTES		fderea
Dirección	ARMENIA	**Telefono**	313698331S - Fax :
Contacto	NATALIA CORTES	Cargo	
Email		**Tipo Evento**	EMPRESARIAL - Otro
Forma Pago	PAGO DIRECTO	**Vencimiento**	Sábado 03 Septiembre de 2022

Lunes 26 Septiembre de 2022

SALON COLOMBIA

Fecha	Lunes 26 Septiembre de 2022	Subtotal Espacios	1,550,000
Hora de Inicio	08:00 am	Descuento	310,000
Hora Final	04:00 pm	Impuesto (19.0%)	0
Montaje	AULA	**Total**	**1,240,000**
No. Pax	60		



ALIMENTOS

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Menu Almuerzo Plato fuerte, Postre y bebida. (Jugo o Gaseosa)	60	25,000	1,500,000	0	0	1,500,000
Coffe Break 1 Adjunto le envio las opciones de coffe break.	60	7,000	420,000	0	0	420,000
Estación de café, agua y aromática permanente Por persona	60	5,000	300,000	0	0	300,000
				TOTAL ALIMENTOS		**2,220,000**

AUDIOVISUALES

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Video Beam 1 dia 3.000 lumens	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
Sonido 1 dia	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
Micrófono inalámbrico (Cortesía)	1	0	0	0	0	0
				TOTAL AUDIOVISUALES		**368,000**

PERSONAL

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Mesero	4	79,000	316,000	0	0	316,000
				TOTAL PERSONAL		**316,000**

Esta cotización es de caracter informativa, no garantiza reserva de eventos.

Medida importante en Bioseguridad: Al realizar los eventos en ARMENIA HOTEL S.A. deberá garantizar que los asistente a su evento programado porten el carnet de vacunación o certificado digital en cumplimiento a la Resolución No. 358 de marzo 81 de 2022

Esta cotizacion esta excenta de impuestos debido a los beneficios tributarios que se establecieron en la Ley de Turismo (Ley 2068 de 2020) Exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para los servicios de hotelería y turismo.

ARMENIA HOTEL S.A. hace parte del Régimen Especial ZESE, por lo tanto no estamos sujetos a retención en la fuente a título de renta, en razón al beneficio otorgado en la tarifa de renta al 0% durante los próximos 5 años.

No se permite el ingreso de alimentos y bebidas. En caso de ingresar bebidas alcohólicas, se debe pagar un valor de descorche por botella de 758 cc la cual debe tener estampilla del departamento del Quindío.

SE RECOMIENDA LA NO UTILIZACIÓN DE CONFETTI CON PAPELES DE COLORES, VELAS, PINTURAS, ANILINAS, ENTRE OTROS PRODUCTOS QUE PUEDAN MANCHAR O ROMPER EL PISO DE LOS DIFERENTES SALONES.

- **Consultar las politicas de pago anexas**

- **Armenia Hotel S.A. Ofrece de cortesía: Papelografo - Tablero Acrilico - Telon para Proyeccion**
- **10% de propina voluntaria sobre consumos de Alimentos y Bebidas**
- **Precios vigentes hasta el 31 de diciembre de 2822**

¡MPORTANTE
CONSULTAR POLITICAS DE PAGO

Los precios de salones, equipos, ayudas audiovisuales, alimentos y *bebidas no* se facturarán con impuestos por el articulo 45 de la Ley 2868 de 202o.

Política de pago compañías y particulares: para las compañías que no tengan crédito aprobado y requieran solicitarlo con Armenia Hotel, es requisito enviar los siguientes documentos al correo eventos@armeniahotelsa.com y/o eventos2@armeniahotelsa.com: certificado de cámara de comercio con máximo 30 días de vigencia, RUT, fotocopia de cédula del representante legal, 1 certificación bancaria no superior a 60 días, 2 referencias comerciales no superior a 60 días, estados financieros comparativos, balance general y estado da perdidas y ganancias. Sinó requieren de crédito deben realizar pago del 100% del valor total del evento con 8 días de anterioridad a la realización del mismo; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos con 48 horas de anterioridad y se retendrá el 30% del valor total del evento como penalización por incumplimiento de la reserva.
Las consignaciones se deben realizar a nombre de Armenia Hotel S.A. Nit. 801.003.278-1 cuenta corriente Bancolombia 756070352-81 ó cuenta corriente Banco de Bogotá 138168331 y posteriormente hacer envío del soporte de la consignación al correo electronico eventos@armeniahotelsa.com y eventos2@armeniahotelsa.com registrando a quién pertenece el pago y porque concepto.

En caso de tener crédito ya aprobado, se requiere una solicitud formal antes del evento, por parte de la compañía especificando fecha de la actividad, número de personas, consumos de alimentos y bebidas, ayudas audiovisuales requeridas, datos completos de facturación y el nombre de la persona contacto autorizada para firmar la cuenta; el plazo para cancelación de facturas es de 30 días.
Para eventos mayores de $10.000.000 requerimos el 50% de anticipo del valor total del evento, para esto se estabiece como fecha máximo 15 días previos al inicio del evento.

Política de pago entidades del estado: es requisito enviar la resolución de disponibilidad presupuestal con 8 días de anterioridad a la realización del evento, a la dirección Av. Bolívar 8 N 67 a nombre de la persona que firma este documento.

Política de pago para eventos sociales: se debe realizar pago del 100% del valor total del evento con 8 días de anterioridad a la realización del mismo; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos con 48 horas de anterioridad y se retendrá el 30% del valor total del evento como penalización por incumplimiento de la reserva. El salón se entregará mediante inventario y con el mismo procedimiento se recibirá. En caso de presentarse daños, se evaluará su costo y será cobrado de manera inmediata.
En el caso de celebraciones como fiestas de grado, se debe generar un depósito por valor de $1.000.000 y si se presentan daños, se evaluará su costo y será descontado del depósito efectuado y el saldo existente será reembolsado dentro de los cinco días hábiles siguientes a la ejecución del evento. En caso de que el costo del daño sea superior al depósito, se debe hacer pago del excedente de manera inmediata.
Para realizar un control del ingreso de los asistentes se requiere de una identificación de los mismos por medio de listado o invitación.

Los clientes que adquieran estos servicios, son responsables de leer y comprender las disposiciones contenidas en estos términos y condiciones. Si las disposiciones aquí señaladas no son claras o si no está de acuerdo con alguna de ellas, puede solicitar empliar la informacion sobre los servicios mencionados con las ejecutivas de ventas y eventos.

Armenia hotel quedara eximida de las obligaciones contratadas en los casos de fuerza mayor o caso fortuito tales como huelgas, asonadas, terremotos, fenomenos climaticos o noturales, condiciones de seguridad, factores politicos y/o cualquier otra circunstancia por fuera del control de la compania.

Las cotizaciones generadas muestran disponibilidad y valores en el momento de su emisión, éstas no implican la confirmacion.

RESTRICCIONES EN LAS AREAS ARRENDADAS. Está prohibido clavar objetos, pancartas, anuncios o cualquier otro material promocianal en las paredes, paneles techo o ventanas de los pabellones o salones de propiedad de Armenia Hotel S.A.

El ARRENDATARIO se compromete a brindar la información correspondiente sobre evacuación en caso de emergencia y a acatar todas las instrucciones que en materia de seguridad sean manifestadas de manera verbal o por escrito por la Armenia Hotel. S.A.

MANEJO DE EQUIPOS: La contratación de servicios como: sonido, video beam, traducción simultánea, filmación, decoración y demás, son de libre elección por parte del cliente, quien podrá traer los equipos y elementos adicionales que requiera, siendo responsabilidad exclusiva de éste su manejo, instalación y operación. En los eventos en que los equipos sean suministrados por laAremnia Hotel S.A. sera responsabilidad de la ontidad su instalación, manejo y operación, a través del personal que designe para esto.

Por otra parte los equipos que ingresen a nuestras instalaciones se deben registrar en nuestro departamenta de seguridad y deben ser instalados con las debidas medidas qve para el caso tiene el hotel. Se realizará cobro del valor total de las ayudas audiovisuales contratadas con Armenia Hotel si por algún motivo el evento contratado es cancelado y no se reporta dicha cancelación con 24 horas de anterioridad a la fecha inicial de realización del mismo. De igual forma, si las ayudas audiovisuales son contratadas con Armenia Hotel y se cambia de proveedor sin avisar mínimo 24 horas antes de la realización del evento, se cobrará el valor total de las mismas aún sin prestar el servicio.

La elección de menús se requiere como mínimo con 72 horas de anterioridad a la realización del evento para garantizar la calidad de la prestación en el servicio. Adicionalmente el número confirmado de menús es lo facturado.

El uso de nuestra mantelería no tiene costo y consta de:
Mesas redondas: manteles dorado y tapa beige
Tablones rectagulares: manteles beige, caminos de mesa verdes, azules y naranjas.
En caso de requerir mantelería de un calor diferente será de libre elección por parte del cliente contratar con un proveedor.

FUNDACIÓN APOYO A NARIÑO NIT. 900.936.511-0	**PROCESO GESTIÓN FINANCIERA** **INFORME LOGÍSTICO PARCIAL**

Fecha de presentación del informe	día	mes	año	Informe Nº
		10	2022	01

Operador: FUNDACIÓN APOYO A NARIÑO

Tema del Informe: Presentación de Informe LOGÍSTICO del CONTRATO 22001333 H3 el cual tiene como objeto: REALIZAR MESAS DE DIÁLOGO DE CONCERTACIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 - 2026 EN IPIALES Y ARMENIA

Descripción del Informe de Actividades

Para realizar las mesas de diálogo de concertación en la construcción del plan nacional de desarrollo 2022 - 2026 en Ipiales y Armenia, él contratista garantizó el apoyo logístico, operativo, metodológico y de resultados para la realización de las actividades, de acuerdo con las características y condiciones señaladas en las siguientes especificaciones de Bienes y Servicios Logísticos:

MESA ARMENIA

MESAS DE PARTICIPACION CIUDADANA ARMENIA E IPIALES				
ÍTEM	**BIEN**	**DESCRIPCION**	**FOTOGRAFIAS**	**CANTIDAD**
1. ALIMENTACION				
1	Refrigerio	Wraps de jamón, queso, verduras de temporada, y vinagreta de la casa. Jugo de mora		60

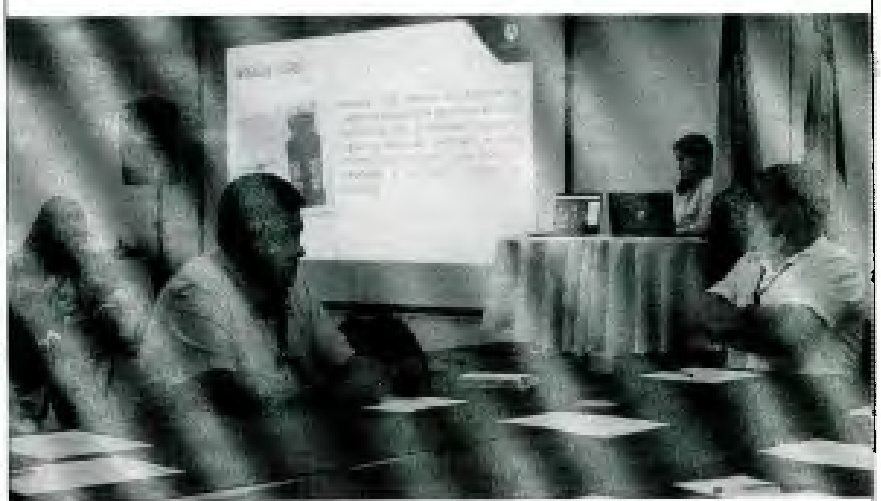
2	Almuerzo	Mixto de Pollo albardado en tocineta, Salmón en salsa de queso, Papas rústicas y Ensalada de espinaca, lechugas, fresa y manzana con vinagreta. Jugo: Maracuyá Postre: Torta de Chocolate		60

				
3	Estación de café completa	**BEBIDAS CALIENTAS**: Tinto, aromática, te, sobres de leche en polvo, servido en pocillo de cerámica **BEBIDA FRIA:** Agua servida en vaso de cristal transparente, menaje y servicio al cliente o usuario final.		Paquete de bebidas para 60 personas

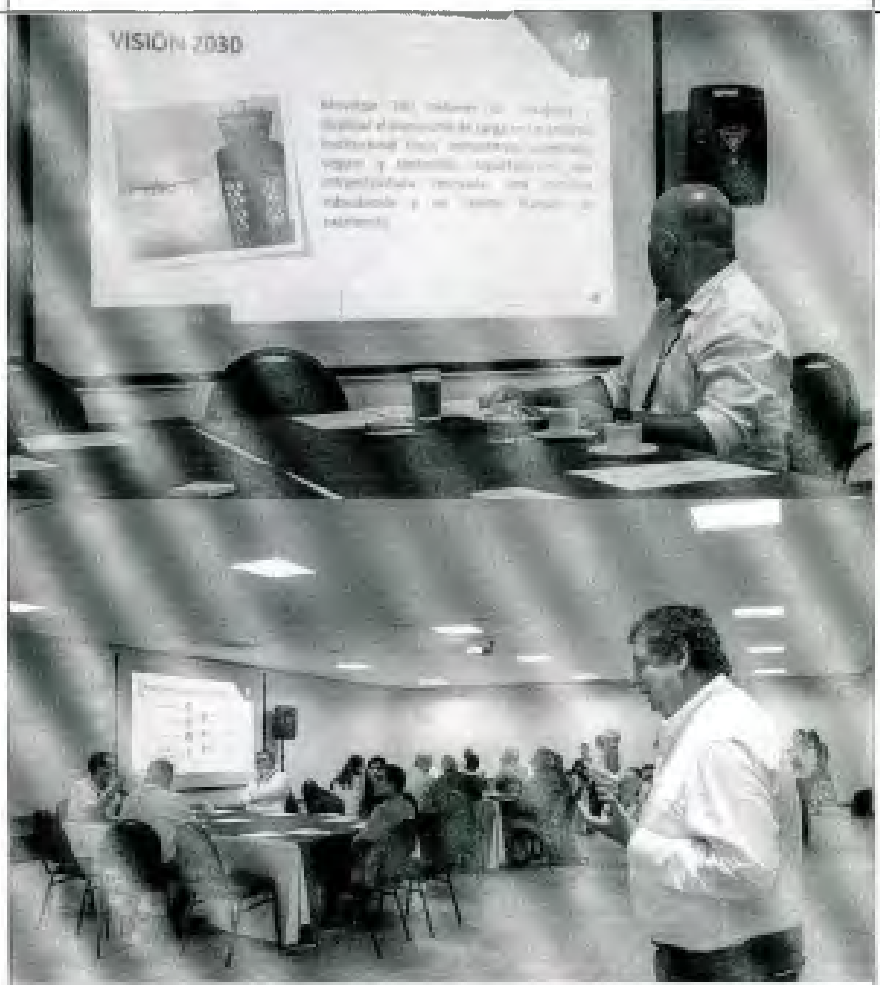
2. LOGISTICA DE EVENTOS				
2	**MESAS**	Medidas mesas: MESA DE MADERA		Evento para 60 personas por aeropuerto
3	**MANTELERIA**	mantelería		Evento para 60 personas por aeropuerto

4	**SALON**	Salon con capacidad mínimo para 60 personas		Evento para 60 personas por aeropuerto

3. EQUIPOS AUDIO - VISUALES Y SOPORTE TECNOLOGICO				
1	**SONIDO**	De acuerdo con la capacidad, tamaño y condiciones acústicas del salón, se deben suministrar los micrófonos, amplificadores, reproductores de CD, DVD y USB. Cables y demás accesorios de conexión para proyector sonido desde equipos portátiles. Equipos de sonido con consola, 3(tres) micrófonos, sus respectivos cables y 2(dos) cabinas amplificadoras de 3,000 watts, de acuerdo con las		8 HORAS POR AEROPUERTO

		características del salón y cantidad de personas. Incluye un técnico que, de manejoal equipo de sonido, Incluye instalacion.		
2	**VIDEO BEAM Y COMPUTADOR PORTATIL**	Suministrar videobeam y computador portátil de acuerdo con las necesidades, capacidad, condiciones del evento, telones de proyección y demás elementos necesarios para la prestación del servicio. El video beam debe tener como mínimo 2000 lumens, cable de poder y cable de conexión VGA y o HDMI. Incluye telón para proyección de 4X3		8 HORAS POR AEROPUERTO

		metros con trípode y/o soporte.		
3	**EQUIPO DE COMPUTO (HARDWARE Y SOFWARE)**	Hardware: Procesador: Dual Core/ turión / AMD Disco Duro: 160 Giga Bytes Tarjeta de red inalámbrica. Memoria RAM: 2 GigaBytes Monitor: 15" Puertos: USB, VGAHDMI Unidad de DVD: reproductor y quemadr		8 HORAS POR AEROPUERTO

		Cargadores y cables deconexión Software: Ultima versión de Windows con licencia. Ultima versión del paquete de office con licencia		
4	**PANTALLAS DE PROYECCION**	Estos equipos deberán ser instalados el día anterior del evento		8 HORAS POR AEROPUERTO

5	SERVICIO DE INTERNET	Modem internet inalámbrico que garantice la conectividad de hasta 60 dispositivos	• **Se brindó servicio de internet de conformidad con las características requeridas durante toda la jornada.**	8 HORAS POR AEROPUERTO
6	**CONVOCATORIA**	Convocatoria al evento vía telefónica a la ciudadanía, debe alcanzar la confirmación como mínimo del 80% de los posibles participantes. Personal de servicios generales con experiencia de un (1) año. mínimo dos (2) en cada evento - No es personal permanente	• **Se anexan listas de asistencia al evento que corroboran el cumplimiento de cómo mínimo el 80% de asistencia de los actores convocados.**	CONVOCATORIA
8	SERVICIOS GENERALES			8 HORAS POR AEROUERTO

4. IMPRESOS

1	**FORMATOS**	Los establecidos para las respuestas a las preguntas orientadoras Se anexa a este informe el modelo de materia impreso que se entregó como orientación metodológica de la sesión, estando los mismos diligenciados por los asistentes a la sesión.	 	60
		MATERIALES Y SUMINISTROS		
1	**ESFEROS**	En plástico, retractil Tinta negra.		60

HOTEL
SANTA ISABEL II

Ipiales 30 de agosto 2022

Señores: Aero civil
Señora: Nelly Córdoba
Cotización para el día 29 de septiembre 2022

Cordial saludo.

Para nosotros es motivo de orgullo y satisfacción tener clientes valiosos como usted, por tal motivo nos permitimos brindar y poner a su servicio las instalaciones de este su **HOTEL SANTA ISABEL II**, trabajando en función de la excelencia y calidad para el trato de personas primordiales como usted.

SERVICIO	DETALLE	CANTIDAD	V.UNITARIO	V. TOTAL
SALON	Alquiler salón	1	500,000	500,000
RESTAURANTE	REFRIGERIOS AM	70	8,000	560,000
RESTAURANTE	Almuerzos plato especial	70	25,000	1,750,000
RESTAURANTE	Almuerzos menu del dia	70	15,000	1,050,000
RESTAURANTE	Refrigerios PM	70	8,000	560,000
AUDIOVISUALES	Video beam, telón de proyección, sonido ambiental	1	60,000	60,000
RESTAURANTE	estación café	1	60,000	60,000

Total con plato especial	3,490,000
Total con menú del día	2,790,000

Esperamos tener el gusto de brindarles la mejor atención.

Atentamente,

CARMEN LUISA RAMÍREZ
Administradora Hotel Santa Isabel

HOTEL
SANTA ISABEL II

Ipiales 30 de agosto 2022

Señores: Aero civil
Señora: Nelly Córdoba
Cotización para el día 29 de septiembre 2022

Cordial saludo.

Para nosotros es motivo de orgullo y satisfacción tener clientes valiosos como usted, por tal motivo nos permitimos brindar y poner a su servicio las instalaciones de este su **HOTEL SANTA ISABEL II**, trabajando en función de la excelencia y calidad para el trato de personas primordiales como usted.

SERVICIO	DETALLE	CANTIDAD	V.UNITARIO	V. TOTAL
SALON	Alquiler salón	1	500,000	500,000
RESTAURANTE	REFRIGERIOS AM	70	8,000	560,000
RESTAURANTE	Almuerzos plato especial	70	25,000	1,750,000
RESTAURANTE	Almuerzos menu del dia	70	15,000	1,050,000
RESTAURANTE	Refrigerios PM	70	8,000	560,000
AUDIOVISUALES	Video beam, telón de proyección, sonido ambiental	1	60,000	60,000
RESTAURANTE	estación café	1	60,000	60,000

Total con plato especial	3,490,000
Total con menú del día	2,790,000

Esperamos tener el gusto de brindarles la mejor atención.

Atentamente,

CARMEN LUISA RAMÍREZ
Administradora Hotel Santa Isabel

Coffee break 1

1. Pinchos de salchichas rebosadas con salsa BBQ (3 por persona)
2. Rollos de jamón y queso gratinados (2 por persona)
3. Pizetas de pan, queso y chorizo con maicitos (2 por persona)
4. Pretzel con salchicha y mostaza (2 por persona)
5. Arepa con pollo y aguacate
6. Canastas de patacón con carne, queso gucamole y hogo (2 por persona)
7. Chupa chups de pollo con salsa blanca (2 por persona)
8. Pan con cerdo agridulce
9. Moufins de espinaca con queso parmesano
10. Moufins de carne con crema agria y tocineta
11. Alitas con salsa de gold (2 unidades)
12. Tostadas francesas (2 unidades)
13. Dedos de queso (2 unidades)
14. Tartaletas de frutas
15. Rollo de mermelada de frutos rojos con canela
16. Rollos de jamon con queso crema y nueces
17. Pan de banano con bocadillo y queso (3 por persona)
18. Arepa de chocolo
19. Croisant de queso
20. Rollos de canela (2 por persona)
21. Sanduches de jamon con queso
22. Wraps de jamon y queso
23. Papas chorreadas con jamon y queso

ARMENIA HOTEL S.A

CENTRO DE EVENTOS Y CONVENCIONES

NIT 801003278

Avenida Bolivar Calle 8N-67

Pbx (56) 7460099 - Fax (56) 7450200

Cel 320 696 9111

Armenia - Quindio

Armenia Hotel
www.armeniahotel.com.co

COTIZACION EVENTO

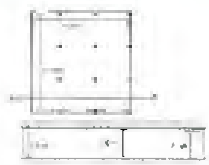
Revision No.1

Evento	EVENTO EMPRESARIAL AERONAUTICA CIVIL		
Fecha	Viernes 26 Agosto de 2022	**Fecha Revisión**	Viernes 26 Agosto de 2022
Nombre	Sra. NATALIA CORTES		fderea
Dirección	ARMENIA	**Telefono**	3136983315 - Fax :
Contacto	NATALIA CORTES	**Cargo**	
Email		**Tipo Evento**	EMPRESARIAL - Otro
Forma Pago	PAGO DIRECTO	**Vencimiento**	Sábado 03 Septiembre de 2022

Lunes 19 Septiembre de 2022

SALON QUINDIO

Fecha	Lunes 19 Septiembre de 2022	Subtotal Espacios	910,000
Hora de Inicio	07:00 am	Descuento	182,000
Hora Final	06:00 pm	Impuesto (19.0%)	0
Montaje	AULA	**Total**	**728,000**
No. Pax	60		



ALIMENTOS

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Menu Almuerzo Plato fuerte, Postre y bebida. (Jugo o Gaseosa)	60	25,000	1,500,000	0	0	1,500,000
Coffe Break 1 Adjunto le envio las opciones de coffe break.	60	7,000	420,000	0	0	420,000
Estación de café, agua y aromática permanente Por persona	60	5,000	300,000	0	0	300,000
				TOTAL ALIMENTOS		**2,220,000**

AUDIOVISUALES

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Video Beam 1 dia 3.000 lumens	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
Sonido 1 dia	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
Micrófono inalámbrico (Cortesía)	1	0	0	0	0	0
				TOTAL AUDIOVISUALES		**368,000**

PERSONAL

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Mesero	4	79,000	316,000	0	0	316,000
				TOTAL PERSONAL		**316,000**

Esta cotización es de caracter informativa, no garantiza reserva de eventos.

Medida Importante en Bioseguridad: Al realizar los eventos en ARMENIA HOTEL S.A. deberá garantizar que los asistente a su evento programado porten el carnet de vacunación o certificado digital en cumplimiento a la Resolución No. 350 de marzo 01 de 2022

Esta cotizacion esta excenta de impuestos debido a los beneficios tributarios que se establecieron en la Ley de Turismo (Ley 2068 de 2020) Exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para los servicios de hotelería y turismo.

ARMENIA HOTEL S.A. hace parte del Régimen Especial ZESE, por lo tanto no estamos sujetos a retención en la fuente a título de renta, en razón al beneficio otorgado en la tarifa de renta al 0% durante los próximos 5 años.

No se permite el ingreso de alimentos y bebidas. En caso de ingresar bebidas alcohólicas, se debe pagar un valor de descorche por botella de 750 cc la cual debe tener estampilla del departamento del Quindío.

SE RECOMIENDA LA NO UTILIZACIÓN DE CONFETTI CON PAPELES DE COLORES, VELAS, PINTURAS, ANILINAS, ENTRE OTROS PRODUCTOS QUE PUEDAN MANCHAR O ROMPER EL PISO DE LOS DIFERENTES SALONES.

- **Consultar las politicas de pago anexas**

- **Armenia Hotel S.A. Ofrece de cortesía: Papelografo - Tablero Acrilico - Telon para Proyeccion**
- **10% de propina voluntaria sobre consumos de Alimentos y Bebidas**
- **Precios vigentes hasta el 31 de diciembre de 2022**

IMPORTANTE
CONSULTAR POLITICAS DE PAGO

Los precios de salones, equipos, ayudas audiovisuales, alimentos y *bebidas no* se facturarán con impuestos por el articulo 45 de la Ley 2068 de 2020.

Política de pago compañías y particulares: para las compañías que no tengan crédito aprobado y requieran solicitarlo con Armenia Hotel, es requisito enviar los siguientes documentos al correo eventos@armeniahotelsa.com y/o eventos2@armeniahotelsa.com: cartificado de cámara de comercio con máximo 30 días de vigencia, RUT, fotocopia de cédula del representante legal, 1 certificación bancaria no superior a 60 días, 2 referencias comerciales no superior a 60 días, estados financieros comparativos, balance general y estado de perdidas y ganancias. Sinó requieren de crédito deben realizar pago del 100% del valor total del evento con 8 días de anterioridad a la realización del mismo; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos con 48 horas de anterioridad y se retendrá el 30% del valor total del evento como penalización por incumplimiento de la reserva.
Las consignaciones se deben realizar a nombre de Armenia Hotel S.A. Nit. 801.003.278-1 cuenta corriente Bancolombia 756070352-81 ó cuenta corriente Banco de Bogotá 138168331 y posteriormente hacer envío del soporte de la consignación al correo electronico eventos@armeniahotelsa.com y eventos2@armeniahotelsa.com registrando a quién pertenece el pago y porque concepto.

En caso de tener crédito ya aprobado, se requiere una solicitud formal antes dal evento, por parte de la compañía especificando fecha de la actividad, número de personas, consumos de alimentos y bebidas, ayudas audiovisuales requeridas, datos completos de facturación y el nombre de la persona contacto autorizada para firmar la cuenta; el plazo para cancelación de facturas es de 30 días.
Para eventos mayores de $10.000.000 requerimos el 50% de anticipo del valor total del evento, para esto se estabiece como fecha máximo 15 dias previos al inicio del evento.

Política de pago entidades del estado: es requisito enviar la resolución de disponibilidad presupuestal con 8 días de anterioridad a la realización del evento, a la dirección Av. Bolívar # N 67 a nombre de la persona que firma este documento.

Política de pago para eventos sociales: se debe realizar pago del 100% del valor total del evento con 8 días de anterioridad a la realización del mismo; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos con 48 horas de anterioridad y se retendrá el 30% del valor total del evento como penalización por incumplimiento de la reserva. El salón se entregará mediante inventario y con el mismo procedimianto se recibirá. En caso de presentarse daños, se evaluará su costo y será cobrado de manera inmediata.
En el caso de celebraciones como fiestas de grado, se deba generar un depósito por valor de $1.000.000 y si se presentan daños, se evaluará su costo y será descontado del depósito efectuado y el saldo existente será reembolsado dentro de los cinco días hábiles siguientes a la ejecución del evento. En caso de que el costo del daño sea superior al depósito, se debe hacer pago del excedente de manera inmediata.
Para realizar un control del ingreso de los asistentes se requiere de una identificación de los mismos por medio de listado o invitación.

Los clientes que adquieran estos servicios, son responsables de leer y comprender las disposiciones contenidas en estos términos y condiciones. Si las disposiciones aquí señaladas no son claras o si no está de acuerdo con alguna de ellas, puede solicitar ampliar la informacion sobre los servicios mencionados con las ejecutivas de ventas y eventos.

Armenia hotel quedara eximida de las obligaciones contratadas en los casos de fuerza mayor o caso fortuito tales como huelgas, asonadas, terremotos, fenomenos climaticos o naturales, condiciones de seguridad, factores politicos y/o cualquier otra circunstancia por fuera del control de la compania.

Las cotizaciones generadas muestran disponibilidad y valores en el momento de su emisión, éstas no implican la confirmación.

RESTRICCIONES EN LAS AREAS ARRENDADAS. Está prohibido clavar objetos, pancartas, anuncios o cualquier otro material promocional en las paredes, paneles techo o ventanas de los pabellones o salones de propiedad de Armenia Hotel S.A.

El ARRENDATARIO se compromete a brindar la información correspondiente sobre evacuación en caso de emergencia y a acatar todas las instrucciones que en materia de seguridad sean manifestadas de manera verbal o por escrito por la Armenia Hatel. S.A.

MANEJO DE EQUIPOS: La contratación de servicios como: sonido, video beam, traduccion simultánea, filmación, decoración y demás, son de libre eleccion por parte del cliente, quien podrá traer los equipos y elementos adicionales qua requiera, siendo responsabilidad exclusiva de éste su manejo, instalación y operación. En los eventos en que los equipos sean suministrados por laAremnia Hotel S.A. sera responsabilidad de la entidad su instalación, manejo y operación, a través del personal que designe para esto.

Por otra parte los equipos que ingresen a nuestras instalaciones se deben registrar en nuestro departamento de seguridad y deben ser instalados con las debidas medidas qve para el caso tiene el hotel. Se realizará cobro del valor total de las ayudas audiovisuales contratadas con Armenia Hotel si por algún motivo el evento contratado es cancelado y no se reporta dicha cancelación con 24 horas de anterioridad a la fecha inicial de realización del mismo. De igual forma, si las ayudas audiovisuales son contratadas con Armenia Hotel y se cambia de proveedor sin avisar mínimo 24 horas antes de la realización del evento, se cobrará el valor total de las mismas aún sin prestar el servicio.

La elección de menús se requiere como mínimo con 72 horas de anterioridad a la realización del evento para garantizar la calidad de la prestación en el servicio. Adicionalmente el número confirmado de menús es lo facturado.

El uso de nuestra manteleria no tiene costo y consta de:
Mesas redondas: manteles dorado y tapa beige
Tablones rectagulares: manteles beige, caminos de mesa verdes, azules y naranjas.
En caso de requerir manteleria de un color diferente será de libre elección por parte del cliente contratar con un proveedor.

Menú especial

(PLATO FUERTE, ACOMPAÑAMIENTOS Y BEBIDA)

Plato fuerte

1. Pollo relleno (jamon y queso) salsa de queso
2. Pollo relleno (verduras y tocineta) salsa de soya
3. Pollo relleno (queso y bocadillo) salsa
4. Cerdo relleno manzanas
5. Costillas BBQ
6. Cerdo en salsa de naranja
7. Mongolianbeff
8. Chuletas de cerdo
9. Pollo con tocineta glaseada con miel
10. Lomo de cerdo con frutos del bosque
11. Pechuga de pollo en salsa de mani y cilantro
12. Contramuslos en salsa de naranja y zanahoria
13. Pollo albardado en tocineta
14. Pechuga de pollo apanada en panco al limón
15. Pechuga de pollo teriyaki
16. Muslos de pollo con papas y cebollas
17. Pechuga de pollo con albahaca, tomate y masa de pizza
18. Pollo Alfredo con brócoli
19. Cacerola de pollo enchilada
20. Pollo en salsa de tomate y chorizo
21. Cerdo en salsa de naranja
22. Cerdo en salsa cremosa de manzana
23. Cerdo hawaiano
24. Cerdo en salsa de balsámico

Menú especial

(PLATO FUERTE, ACOMPAÑAMIENTOS Y BEBIDA)

Plato fuerte

25. Lomo de res encebollado
26. Lomo italiano
27. Pollo gratinado
28. Pollo parmesano
29. Pollo con tomate, queso y albahaca
30. Cocote de lomito
31. Cerdo en salsa de tamarindo
32. Cerdo al estilo oriental salteado
33. Cerdo en salsa cremosa gravi
34. Cerdo oriental
35. Cerdo en salsa de ciruela y vino tinto
36. Cerdo con peras y canela
37. Salmón en salsa de queso
38. Albondigón
39. Chuleta valluna
40. Bistec a la criolla
41. Cañon de cerdo
42. Ajiaco
43. Bandeja paisa
44. Fiambre quindiano
45. Picada de carnes
46. Arroz oriental de carnes

Menú especial

Acompañamientos

1. Papas gratinadas
2. Papas chorreadas
3. Papas rusticas
4. Arroz verde
5. Arroz mexicano
6. Patacones
7. Mazorcas con crema de queso y cilantro
8. Aborrajados
9. Torta de plátano maduro con queso
10. Ñoquis
11. Pasta en salsa de queso
12. Plátanos calados
13. Puré de papa, espinaca y queso
14. Pasta en crema de aguacate
15. Croquetas de papa, yuca o platano
16. Tortillas crujientes de papa, yuca o plátano
17. Papas duquesas
18. Pure rustico de papa criolla
19. Arroz con coco
20. Rollo de papa con queso
21. Arroz al curry
22. Arroz cremoso con espinacas
23. Arroz cremosos con champiñones
24. Arroz cremoso con quesos
25. Arroz con platano maduro
26. Arroz con fideos





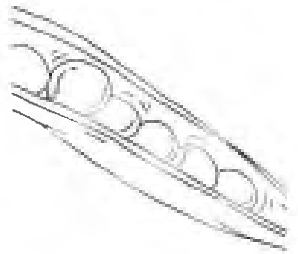
Menú especial

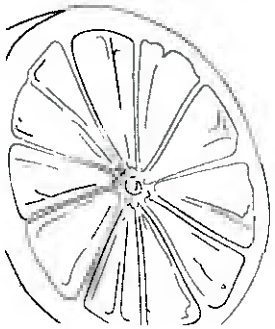
Ensaladas



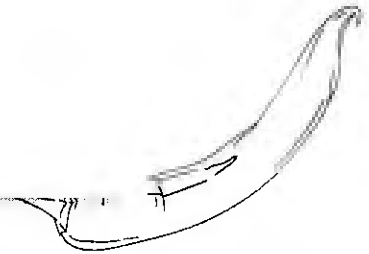
1. Ensalada de espinaca, lechuga, manzana verde, manzana roja, nueces y queso
2. Ensalada de piña caramelizada, repollo, uvas pasas, leche condensada
3. Ensalada de pasta corta, tomate cherry, cebolla roja, calabacín
4. Ensalada de espinaca, lechugas, fresa y mango con vinagreta de maracuyá
5. Ensalada de mango verde, aguacate, lechugas, espinacas y cebolla roja
6. Ensalada de papa, salchicha, arveja, habichuela y cebolla roja con mayonesa
7. Ensalada caliente de cebolla, pimentón, calabacín, zanahoria, apio, con salsa anguila
8. Ensalada de lechugas, tomate maduro, aguacate, tomate verde, cebolla roja y maicitos
9. Ensalada de pepino cohombro con zanahoria, fresas y queso campesino



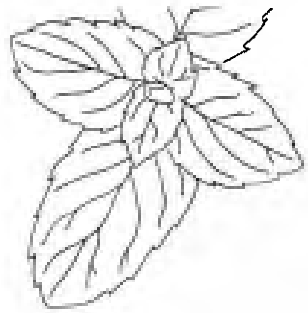












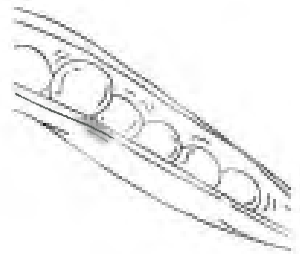
Menú Postres

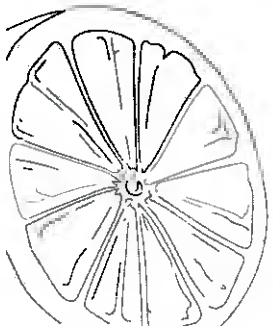
(ENTRADA O POSTRE PLATO FUERTE,
ACOMPAÑAMIENTOS Y BEBIDA)



1. Rollos de canela
2. Crema de limón
3. Cheesecake de maracuyá
4. Mousse de maracuyá
5. Tartaleta de frutas
6. Bavarois de café y torta de amareto
7. Bavarois de Vainilla
8. Mousse de chocolate (negro y blanco)
9. Genovesa
10. Flan de caramelo
11. Bavarois de (mango, fresa, lulo, tomate de árbol, mora, piña)
12. Tiramisú
13. Strudel de manzana
14. Crepes de bananos a la naranja
15. Torta de chocolate
16. Eclair de chocolate
17. Brochetas de fresas con masmelos y chocolate
18. Pionono de café
19. Merengue de fresa
20. Bananos con chocolate y galleta oreo









FUNDACIÓN
APOYO A
NARIÑO
NIT. 900.936.573-0

ACTA No. 001	**FECHA:**	20/09/2022
	HORA INICIAL:	10:45
	HORA FINAL:	12:20
OBJETIVO: Definir la logística y metodología para la mesa de construcción participativa de cara al Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 que se desarrollará en la ciudad de Armenia el día 26 de septiembre.	**LUGAR:** Reunión virtual Teams	

ASISTENTES:

Henry Barco López, Gerente del Aeropuerto de Armenia, Aeronáutica Civil

Marysol Lorza, Aeronáutica Civil

Graciela Gómez Díaz, Aeronáutica Civil

Beatriz Eugenia Pino, Fundación Apoyo Nariño.

Silvia Otero, Fundación Apoyo Nariño.

María Camila Torres, Fundación Apoyo Nariño.

DESARROLLO:

Primer lugar, se llevo a cabo la presentación entre los respectivos equipos. A continuación, el Gerente del Aeropuerto de Armenia, el doctor Henry Barco, agradeció por el espacio y propuso iniciar la discusión con el tema metodológico; Le comento a los presentes que al momento se tenia lista la cotización del salón, los almuerzos y los refrigerios en el Hotel. Por otro lado, se solicitó, por parte del equipo de la Aeronáutica Civil, evaluar la posibilidad de ampliar la capacidad del salón de 60 a 70 personas.

Asimismo, se discutió la necesidad de avanzar en la confirmación de los invitados al evento; aunque el doctor Henry Barco, describió el avance en este proceso, para el cual menciono varios actores se encontraban profundamente interesados en asistir. En cuando a la metodología del evento, el equipo de la Aeronáutica Civil propuso dejar un tiempo pre establecido, aproximadamente 30 a 40 minutos. Por su parte el equipo de FUNDACIÓN APOYO A NARIÑO propuso dividir el evento en dos instancias: una primera instancia de plenaria general, con palabras de apertura, un breve diagnostico regional y una explicación metodológica; Una segunda instancia donde los actores se dividieran en mesas sectoriales según los ejes estratégicos previamente establecidos. En cuanto este punto, por parte de la aeronáutica civil se expresó la necesidad de establecer una metodología que permitiría que la mayor cantidad posible de actores participen. Por la tanto, se propuso la generación

de un nuevo espacio para definir específicamente la metodología con el equipo directo del Dr. Henry.

OBSERVACIONES GENERALES (Propuestas, cambios y/o adiciones):

TAREAS Y COMPROMISOS ESTABLECIDOS EN ESTA REUNION		
QUÉ HACER	**RESPONSABLE**	**FECHA COMPROMISO**
Confirmar con el hotel si es posible aumentar la capacidad del salón para 70 personas.	Fundación Apoyo Nariño.	20/09/2022
Enviar la lista de los invitados a los que se les hizo llegar la tarjeta física para continuar con el proceso de confirmación de asistencia.	Equipo Aerocivil Armenia.	20/09/2022
Enviar los insumos técnicos y metodológicos pertinentes para el buen desarrollo de la mesa.	Equipo Aerocivil Armenia.	20/09/2022
Enviar una propuesta del orden del día para la revisión del equipo de la aeronáutica civil.	Fundación Apoyo Nariño.	20/09/2022
Coordinar un espacio de trabajo virtual para revisar la metodología de la mesa participativa de Armenia.	Equipo Aerocivil Armenia/ Fundación Apoyo Nariño.	20/09/2022

ARMENIA HOTEL S.A

CENTRO DE EVENTOS Y CONVENCIONES

NIT 801003278

Avenida Bolivar Calle 8N-67

Pbx (56) 7460099 - Fax (56) 7450200

Cel 320 696 9111

Armenia - Quindio

Armenia Hotel
www.armeniahotel.com.co

Revision No.2

COTIZACION EVENTO

Evento	EVENTO EMPRESARIAL AERONAUTICA CIVIL		
Fecha	Viernes 26 Agosto de 2022	**Fecha Revisión**	Lunes 05 Septiembre de 2022
Nombre	Sra. NATALIA CORTES		fderea
Dirección	ARMENIA	**Telefono**	3136983315 - Fax :
Contacto	NATALIA CORTES	Cargo	
Email		**Tipo Evento**	EMPRESARIAL - Otro
Forma Pago	PAGO DIRECTO	**Vencimiento**	Sábado 03 Septiembre de 2022

Lunes 19 Septiembre de 2022

SALON COLOMBIA

Fecha	Lunes 19 Septiembre de 2022	Subtotal Espacios	1,550,000
Hora de Inicio	07:00 am	Descuento	310,000
Hora Final	06:00 pm	Impuesto (19.0%)	0
Montaje	AULA	**Total**	**1,240,000**
No. Pax	60		



ALIMENTOS

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Menu Almuerzo	60	25,000	1,500,000	0	0	1,500,000
Plato fuerte, Postre y bebida. (Jugo o Gaseosa)						
Coffe Break 1	60	7,000	420,000	0	0	420,000
Adjunto le envio las opciones de coffe break.						
Estación de café, agua y aromática permanente	60	5,000	300,000	0	0	300,000
Por persona						
				TOTAL ALIMENTOS		**2,220,000**

AUDIOVISUALES

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Video Beam 1 dia	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
3.000 lumens						
Sonido 1 dia	1	230,000	230,000	46,000	0	184,000
Micrófono inalámbrico (Cortesía)	1	0	0	0	0	0
				TOTAL AUDIOVISUALES		**368,000**

PERSONAL

Concepto	Cant.	Valor Unit.	Subtotal	Descuento	Impuesto	Total
Mesero	4	79,000	316,000	0	0	316,000
				TOTAL PERSONAL		**316,000**

Esta cotización es de caracter informativa, no garantiza reserva de eventos.

Medida importante en Bioseguridad: Al realizar los eventos en ARMENIA HOTEL S.A. deberá garantizar que los asistente a su evento programado porten el carnet de vacunación o certificado digital en cumplimiento a la Resolución No. 350 de marzo 01 de 2822

Esta cotizacion esta excenta de impuestos debido a los beneficios tributarios que se establecieron en la Ley de Turismo (Ley 2068 de 2020) Exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para los servicios de hotelería y turismo.

ARMENIA HOTEL S.A. hace parte del Régimen Especial ZESE, por lo tanto no estamos sujetos a retención en la fuente a título de renta, en razón al beneficio otorgado en la tarifa de renta al 0% durante los próximos 5 años.

No se permite el ingreso de alimentos y bebidas. En caso de ingresar bebidas alcohólicas, se debe pagar un valor de descorche por botella de 758 cc la cual debe tener estampilla del departamento del Quindío.

SE RECOMIENDA LA NO UTILIZACIÓN DE CONFETTI CON PAPELES DE COLORES, VELAS, PINTURAS, ANILINAS, ENTRE OTROS PRODUCTOS QUE PUEDAN MANCHAR O ROMPER EL PISO DE LOS DIFERENTES SALONES.

-

Consultar las politicas de pago anexas

- **Armenia Hotel S.A. Ofrece de cortesía: Papelografo - Tablero Acrilico - Telon para Proyeccion**
- **L8% de propina voluntaria sobre consumos de Alimentos y Bebidas**
- **Precios vigentes hasta el 31 de diciembre de 2022**

IMPORTANTE
CONSULTAR POLITICAS DE PAGO

Los precios de salones, equipos, ayudas audiovisuales, alimentos y *bebidas* na se facturarán con impuestos por el articulo 4S de la Ley 2868 de 2028.

Política de pago compañías y particulares: para las compañías que no tengan crédito aprobado y requieran solicitarlo con Armenia Hotel, es requisito enviar los siguientes documentos al correo eventos@armeniahotelsa.com y/o eventos2@armeniahotelsa.com: certificado de cámara de comercio con máximo 30 días de vigencia, RUT, fotocopia de cédula del representante legal, 1 certificación bancaria no superior a 60 días, 2 referencias comerciales no superior a 60 días, estados financieros comparativos, balance general y estado de perdidas y ganancias. Sinó requieren de crédito deben realizar pago del 100% del valor total del evento con 8 días de anterioridad a la realización del mismo; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos con 48 horas de anterioridad y se retendrá el 30% del valor total del evento como penalización por incumplimiento de la reserva.
Las consignaciones se deben realizar a nombre de Armenia Hotel S.A. Nit. 801.003.278-1 cuenta corriente Bancolombia 756070352-81 ó cuenta corriente Banco de Bogotá 138168331 y posteriormente hacer envio del soporte de la consignación al correo electronico eventos@armeniahotelsa.cam y eventos2@armeniahotelsa.com registrando a quién pertenece el pago y porque cancepto.

En caso de tener crédita ya aprobada, se requiere una solicitud formal antes del evento, por parte de la campañía especificando fecha de la actividad, número da personas, consumos de alimentos y bebidas, ayudas audiovisuales requeridas, datas campietos de facturación y el nombre de la persona contacto autorizada para firmar la cuenta; el plazo para cancelación de facturas es de 30 días.
Para eventas mayares de $10.000.000 requerimos el 50% de anticipa del valor totai del evento, para esta se establece como fecha maximo 15 dias previas al inicio del evento.

Política de pago entidades del estado: es requisito enviar la resoiución de disponibilidad presupuestai can 8 días de anteriaridad a la realización del evento, a la dirección Av. Bolívar 8 N 67 a nombre de la persana que firma este documento.

Palítica de paga para eventos saciales: se debe realizar pago del 100% del valor tatal del eventa con 8 días de anteriaridad a la realización del misma; si se presenta cancelación, se debe reportar por lo menos can 48 haras de anterioridad y se retendrá ei 30% del valar tatal dal evento como penalización por incumplimienta de la reserva. El salón se entregará mediante inventaria y con ei misma procedimienta se recibirá. En caso de presentarse dañas, se evaluará su costo y será cobrada de manera inmediata.
En el casa de celebraciones camo fiestas de grado, se debe generar un depásito par valar de $1.000.000 y si se presentan daños, se evaluará su costa y será descantado del depósito efectuada y el saldo existente será reembolsada dentro de ios cinco días hábiles siguientes a la ejecución dei evento. En caso de que el costa del daño sea superior al depósito, se debe hacer pago del excedente de manera inmediata.
Para realizar un contrai del ingreso de las asistentes se requiere de una identificación de ias mismos por medio de listada a invitación.

Los clientes que adquieran estas servicios, son responsables de leer y camprender las disposiciones contenidas en estos términos y candiciones. Si las disposiciones aquí señaladas no son ciaras o si no está de acuerdo con aiguna de alias, puede saiicitar ampliar la informacion sobre los servicias mencianados con las ejecutivas de ventas y eventos.

Armenia hatel quedara eximida de las abiigaciones contratadas en los casas de fuerza mayor a caso fortuito taies cama huelgas, asonadas, terremotos, fenomenos ciimaticos o naturales, condiciones de seguridad, factores politicas y/o cualquier otra circunstancia par fuera del contrai de la compania.

Las cotizacianes generadas muestran disponibilidad y valores en el momento de su emisión, éstas no implican la canfirmación.

RESTRICCIDNES EN LAS AREAS ARRENDAOAS. Está prahibido ciavar objetas, pancartas, anuncias a cualquier otro materiai promocional en las paredes, paneles techo o ventanas de los pabeliones o salones de propiedad de Armenia Hotel S.A.

Ei ARRENDATARIO se compramete a brindar la informació1 correspondiente sabre evacuación en caso de emergencia y a acatar todas las instrucciones que en materia de seguridad sean manifestadas de manera verbal o por escrito par la Armenia Hatei. S.A.

MANEJO DE EQUIPOS: La cantratacián de servicios coma: sonido, video beam, traducción simultánea, fiimación, decaración y demás, son de libre elección par parte del cliente, quien podrá traer ios equipos y elementos adicionaies que requiera, siendo responsabilidad exclusiva de éste su maneja, instalación y operación. En ios eventos en que los equipas sean suministradas par laAremnia Hotel S.A. sera responsabilidad de la entidad su instalación, manejo y operación, a través del personal que designe para esto.

Par otra parte los equipas que ingresen a nuestras instalacianes se deben registrar en nuestra departamento de seguridad y deben ser instalados can las debidas medidas que para ei caso tiene ei hotel. Se realizará cobro del valar tatai de las ayudas audiovisuales cantratadas can Armenia Hotel si por algún motivo el eventa cantratada es cancelada y na se reporta dicha cancelación can 24 haras de anteriaridad a la fecha inicial de realización del mismo. De igual forma, si las ayudas audiavisuaies san contratadas con Armenia Hotei y se cambia de proveedor sin avisar mínimo 24 horas antes de la realización del evento, se cobrará el valor totai da las mismas aún sin prestar el servicia.

La elección de menús se requiere como mínimo con 72 haras de anterioridad a la realización dei evento para garantizar ia calidad de la prestación en ei servicio. Adicionalmenta ei número confirmado de menús es lo facturado.

El usa de nuestra mantelería na tiene costa y consta de:
Mesas redondas: manteles dorada y tapa beige
Tabiones rectagulares: manteles beige, caminos de mesa verdes, azules y naranjas.
En casa de requerir mantelería de un calar diferente será de libre elección por parte del cliente contratar con un praveedar.

ORDEN DEL DIA

AGENDA TEMATICA – EVENTO CONSTRUCCION PND 2022-2026 – AEROPUERTO INTERNACIONAL EL EDEN DE ARMENIA

HORA	ACTIVIDAD
9:00 – 9:15 Am	Llegada Firma listado de asistencia Asignación de mesa por orden de llegada (Pendiente definir número de asistentes por mesa)
9:15 – 9:40 Am	(Moderador - Henry Barco López, Gerente Aeroportuario) Palabras de bienvenida Presentación Explicación metodología de mesas de trabajo Socialización orden del día
9:40 – 10:20 Am	Primer Ciclo de Trabajo – SIN ROTACION
10:20 – 10:35 Am	**COFFE BREAK**
10:35 – 11:05 am	Segundo ciclo de trabajo- SIN ROTACION
11:05 - 11:40 am	Mesa de trabajo – PRIMERA ROTACION
11:40 – 12:20 Pm	Mesa de trabajo – SEGUNDA ROTACION
12:20 – 1: 00 Pm	Mesa de trabajo – TERCERA ROTACION
1:00 – 2:00 Pm	**ALMUERZO**
2:00 – 3:00 Pm	Conclusiones (15 Min) por mesa
3:00 – 4:00 Pm	Plenaria (El objetivo de este espacio es que por cada una de las mesas temáticas un representante de los participantes exponga, de manera general, las conclusiones a las que se llegaron en la mesa producto del ejercicio; esta dinámica permitirá que todos los asistentes puedan escuchar los temas de todas las mesas y realizar observaciones si así lo consideran pertinente). Cierre del anfitrión, el doctor Henry Barco López, Gerente del Aeropuerto Internacional El Edén de Armenia

MENU

OBSERVACION: Consideramos que es importante que se ofrezca variedad de menú, toda vez que desconocemos las preferencias alimentarias de los asistentes (No consumen carnes rojas, vegetarianos y veganos, entre otros) queremos que se tome en consideración:

1. Realizar el servicio tipo buffet, de modo que cada quien puede elegir, a su gusto y antojo, los alimentos que desea consumir.
2. Teniendo em cuenta el numero de asistentes quedara a su consideración o se puede hacer de manera proporcional la cantidad de menú de cada una de las opciones presentadas.

OBSERVACION: Es necesario confirmar las bebidas teniendo en cuenta que no recibimos las opciones para la elección

OPCION 1

PLATO FUERTE	Salmon en sala de queso
ACOMPAÑAMIENTO	Papas rusticas
ENSALADA	Espinacas, lechugas, fresa y mango con vinagreta de maracuyá

OPCION 2

PLATO FUERTE	Cerdo al estilo oriental salteado
ACOMPAÑAMIENTO	Arroz verde
ENSALADA	Mango verde, aguacate, lechuga, espinacas y cebolla roja

OPCION 3

PLATO FUERTE	Pollo con tocineta glaseado con miel
ACOMPAÑAMIENTO	Croquetas
ENSALADA	Papa, salchicha, arveja, habichuela, cebolla roja, mayonesa

POSTRES

OPCION 1	Tostadas Francesas
OPCION 2	Croisant de queso
OPCION 3	Wraps de jamón y queso



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

ANÁLISIS TÉCNICO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO AERONAUTICO Y SU IMPACTO SOCIAL

MESA PARTICIPATIVA DIRECCIÓN REGIONAL OCCIDENTE

ARMENIA

Introducción

Hoy, el transporte aéreo representa para Colombia la oportunidad de eliminar barreras históricas, conectando de manera integral a la ciudadanía. Tiene el potencial para facilitar el diálogo intercultural, la inclusión de las comunidades, el intercambio comercial y la instalación de capacidades en el territorio.



Hoy, el transporte aéreo representa para Colombia la oportunidad de eliminar barreras históricas, conectando de manera integral a la ciudadanía. Su potencial dinamizador va más allá de la reducción de los tiempos de desplazamiento; facilita el diálogo intercultural, la inclusión de las comunidades dispersas, el intercambio comercial y la instalación de capacidades en los territorios. Su fortalecimiento es, entonces, condición necesaria para el bienestar y el desarrollo humano.

El presente documento busca ser un insumo para la construcción del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026. Con él se pretende generar un modelo aeronáutico de impacto social, que contribuya al incremento de la competitividad en los territorios, así como su interconexión y con ello, al mejoramiento de las condiciones materiales de la población. En ese sentido, da fiel cuenta de las necesidades y posibles soluciones a los problemas del modelo aeroportuario de la subregión del Quindío.

Este aporte es el producto de un proceso de escucha fluida con las personas que viven en relación con el aeropuerto. Ha sido elaborado en colaboración con actores de la sociedad civil, academia, sector público y privado. Es un consolidado de la retroalimentación que proporcionan quienes habitan el mismo espacio del aeropuerto, quienes lo dirigen, sus usuarios, los comerciantes que allí venden sus productos, y los sectores que guardan una conexión directa o indirecta con sus actividades.

El documento aborda las dinámicas aeroportuarias desde una perspectiva regional, observando la relación entre el Aeropuerto el Edén y aquello que lo rodea. Muestra la interacción entre los elementos que constituyen el "ecosistema" aeroportuario, donde se encuentran inmersos el turismo, el comercio y otras modalidades de transporte; elementos fundamentales al momento de desarrollar un modelo coherente con las necesidades y características del territorio.

Así mismo, en él se observa al Aeropuerto el Edén con detenimiento. Se contemplan sus procesos, las necesidades presentes y se contextualiza su situación interna. Del mismo modo, se expone la metodología de co-construcción participativa desarrollada durante el ejercicio de formulación de este insumo y allí se da cuenta de la diversidad de actores e interpretaciones que confluyeron en los espacios realizados para su elaboración.

Así, se exponen a cabalidad los hallazgos y productos obtenidos a partir del diálogo con los sectores invitados a participar de la co-construcción del PND 2022 - 2026. Para ello, se sintetizan los resultados del ejercicio en 5 ejes estratégicos priorizados por la Aeronáutica Civil, entre los cuales se hallan Infraestructura, Sostenibilidad ambiental, Conectividad, Competitividad y Seguridad Operacional. Esta es una priorización realizada con base en las características identificadas en ejercicios de construcción previos desarrollados por la Aeronáutica Civil, entre los cuales destaca la elaboración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030; documento que plantea una hoja de ruta a 11 años para el sector aeronáutico.

En síntesis, el presente documento integra la visión a largo plazo del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con la retroalimentación provista por la ciudadanía durante el encuentro realizado en Armenia, facilitando su materialización y direccionamiento durante el próximo cuatrienio. Es una guía para

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Metodología de construcción participativa



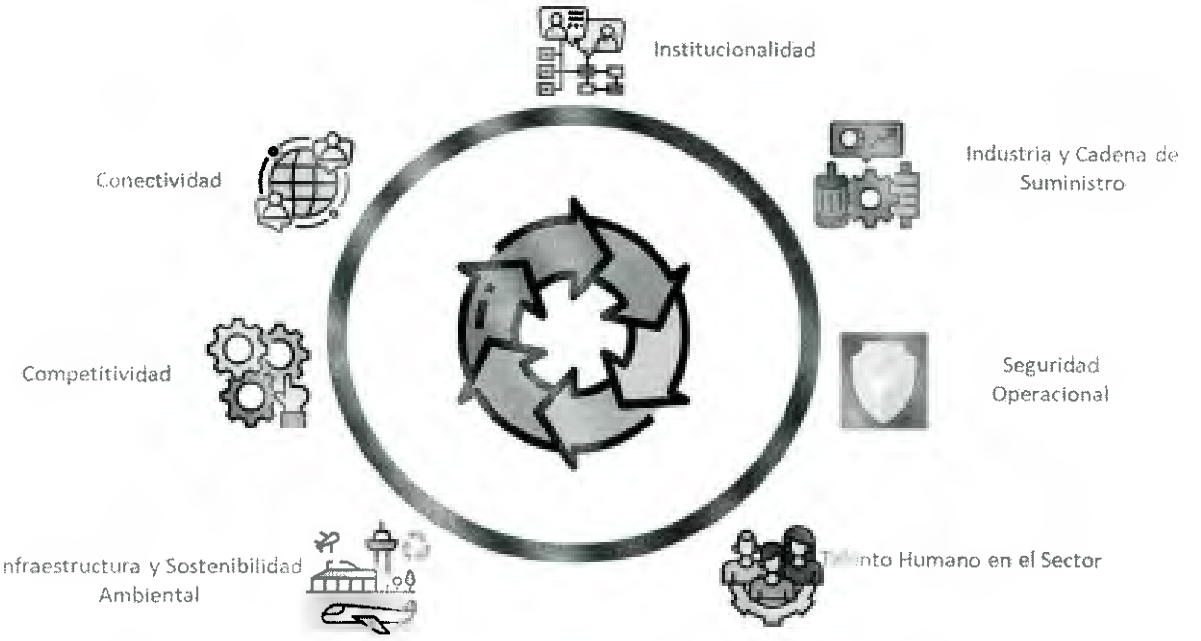
Colombia, en general, se caracteriza por la coexistencia de diversos pueblos y comunidades que habitan en el territorio. Por lo tanto, los ejercicios de planificación deben involucrar diferentes actores, así como articular las diferentes visiones y cosmovisiones.

Desde la Aeronáutica Civil, Regional Occidente, se asume la diversidad como un valor para la construcción y los cambios personales, grupales y sociales. Por lo tanto, para la construcción de este insumo se desarrolló una metodología de planificación con gobernanza que busca generar una hoja de ruta desde los saberes y experiencias locales, rompiendo con el paradigma de la planificación hegemónica, trasladando la toma de decisiones a la ciudadanía.

Dicha metodología contó con tres fases para su desarrollo. En primer lugar, una fase enfocada en el alistamiento del ejercicio, donde se procuró que existieran las condiciones mínimas para el buen desarrollo de la jornada. Por un lado, tuvo lugar la verificación técnica de la lista de invitados para hacer la convocatoria lo más amplia posible. Además, se realizó la confirmación de la asistencia de los diversos actores, así como la construcción de una metodología que respondiera a las necesidades de las circunstancias.

En segundo lugar, se llevó a cabo el desarrollo de la mesa el 26 de septiembre del 2022 en el Hotel Armenia. Donde se contó con la participación de 49 actores pertenecientes a la cuádruple hélice Universidad-Estado-Empresa-Organizaciones de Base. Entre ellos estuvieron presentes representantes de la Alcaldía de Armenia y otros municipios, como La Tebaida, miembros de la comunidad que habita en las cercanías al Aeropuerto el Edén, Representantes de las Juntas de Acción Comunal, Representantes del gremio hotelero y turístico, Académicos de Universidades, entre otros.

En este orden de ideas, es importante mencionar que este ejercicio se construyó sobre las bases técnicas planteadas en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030. El cual es un instrumento de planificación, que visualiza los lineamientos de política pública del sector y se formula a partir de principios de eficacia, eficiencia, integración territorial y sostenibilidad.



El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 cuenta con siete ejes estratégicos primordiales para el desarrollo del transporte aéreo en Colombia. Sin embargo, para este espacio el equipo de la Aeronáutica Civil, Regional Occidente priorizó cinco de estos ejes:

1. **Infraestructura**
2. **Sostenibilidad Ambiental**
3. **Conectividad**
4. **Competitividad**
5. **Seguridad Operacional**

Así, los actores convocados contaron con la oportunidad de identificar problemas, causas directas, efectos directos y posibles soluciones con base a una serie de preguntas orientadoras por cada uno de estos cinco ejes. Además, en cada mesa un moderador presentaba a los participantes ejemplos de árboles de problemas y árboles de soluciones que, como se mencionó anteriormente eran solo un

punto de partida para iniciar la discusión y no una camisa de fuerza. Además, se abrió el espacio para que los actores propusieran nuevas iniciativas, problemáticas y sus respectivas soluciones si así lo consideraban.



Posteriormente, con estos insumos se dió inicio a la tercera fase del ejercicio. Durante este momento se realizó la consolidación y sistematización de la información obtenida en las mesas. Ahora, con esta información se realizó una articulación tanto de los ejes estratégicos y las iniciativas con las propuestas. Asimismo, se realizó un diagnóstico regional para darle un soporte técnico que complemente la información recolectada en las mesas.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Diagnostico Regional

La llegada de extranjeros no residentes a Quindío representó en promedio el 0,6 % del total nacional entre 2012 y 2021 (Migración Colombia).



De acuerdo con cifras del DANE (2019), el departamento del Quindío se conforma por una población de 578.268 personas, de los cuales 290.881 personas se ubican en la zona urbana, mientras que 263.625 personas se ubican en la zona rural del departamento. Los municipios de Armenia y Calarcá según el DANE al 2019, reúnen el 66 % de la población total del departamento.

El departamento se encuentra ubicado en la zona centro occidental del país. Tiene una extensión de 1.845 km2 , lo que lo convierte en el segundo departamento más pequeño de Colombia seguido del Archipiélago de San Andrés. Limita al occidente con el Valle del Cauca, al sur y oriente con el Tolima y al norte con Risaralda (Gobernación del Quindío, 2013). Además, El Quindío cuenta con doce municipios, de los cuales la capital, Armenia, es el único con categoría 1,



División político administrativa departamento del Quindio (SIGAC)

mientras que los 11 restantes se encuentran en las categorías 5 y 6.

En cuanto al perfil económico, las exportaciones de Quindío representaron en promedio 0,6 % de las exportaciones nacionales entre 2012 y 2021. A julio de 2022, el departamento registró una participación mayor respecto al mismo periodo del año anterior.

Por otro lado, el producto principal de exportación es el café, sin embargo, el plátano es el cultivo más prominente. En los últimos años el departamento ha tenido un auge turístico con la oferta de alojamientos rurales y fincas cafeteras. Un rubro interesante dentro de la economía de la región es el turismo de las antiguas fincas cafeteras, convertidas en hostales y/o pequeños hoteles, y la oferta de parques temáticos como el Parque nacional del Café y Panaca.

El Quindío tiene una red vial de 2106,1 km, que le permiten a todos los municipios comunicarse entre sí y con la ciudad capital, al igual que con los departamentos vecinos y la capital de la República. Las vías de orden Nacional y Departamental no presentan restricciones de carga hacia ninguna de las cabeceras municipales, las cuales están limitadas únicamente por la topografía propia de la vía de acceso al municipio. La red vial primaria del departamento del Quindío tiene una longitud de 121,61 Km, la red secundaria 343,7 km y alrededor de 1640,79 Km de vías terciarias, de las cuales 359,35 están a cargo de Invias, y 1281,44 km es de competencia municipal.



Vías de Comunicación Departamento del Quindío (SIGAC)

Potencial Turístico del Eje Cafetero

Para el 2021, el 74% de los viajes desde el extranjero hacia Colombia tenían como motivo el turismo para vacaciones (MINCIT-CITUR, 2022). El Eje Cafetero y el departamento del Quindío cuentan con una sólida vocación turística, potenciada por elementos como sus paisajes, cultura, productos de elevada calidad y una oferta de servicios de alto atractivo para visitantes con origen tanto nacional como internacional.

El café y su cadena productiva constituyen la virtud más destacada del departamento, así como el Eje Cafetero. Al ser uno de los focos de producción de café más amplios de la nación, el Quindío se posiciona como un territorio que tiene el potencial de ofrecer productos de primera calidad, un potencial que se alinea con el atractivo cultural de pueblos como Salento y Filandia; el valor ecoturístico de paisajes como el del Valle del Cocora y el entretenimiento de parques temáticos como Panaca, el Parque del Café y el Parque Los Arrieros.

El incremento del turismo representa un reto importante para el país, la región, y el departamento del Quindío, particularmente en el sector aeroportuario. Responder a la creciente demanda turística demanda la construcción de un modelo aeronáutico integral, conectado en sinergia con la cuádruple hélice sociedad civil, academia, empresa y estado.



Gráfica 1: Transporte aéreo de pasajeros de origen nacional por año en el Aeropuerto el Edén, Armenia; fuente: Aeronáutica Civil, 2022.

Entre 2004 y 2021, el transporte aéreo de pasajeros ha registrado una tendencia creciente, aún cuando se tiene en cuenta el retroceso enfrentado durante la pandemia por COVID-19. Si el sector se encogió en un 65% como consecuencia del confinamiento, para el año 2021 demostró inclinación hacia la recuperación, con un incremento del 95%, regresando a niveles que se tenían en 2013 y evidenciando propensión hacia la mejora. De continuar así, es posible que se regrese prontamente a niveles de movilización de pasajeros que se tenían en períodos anteriores a la pandemia.



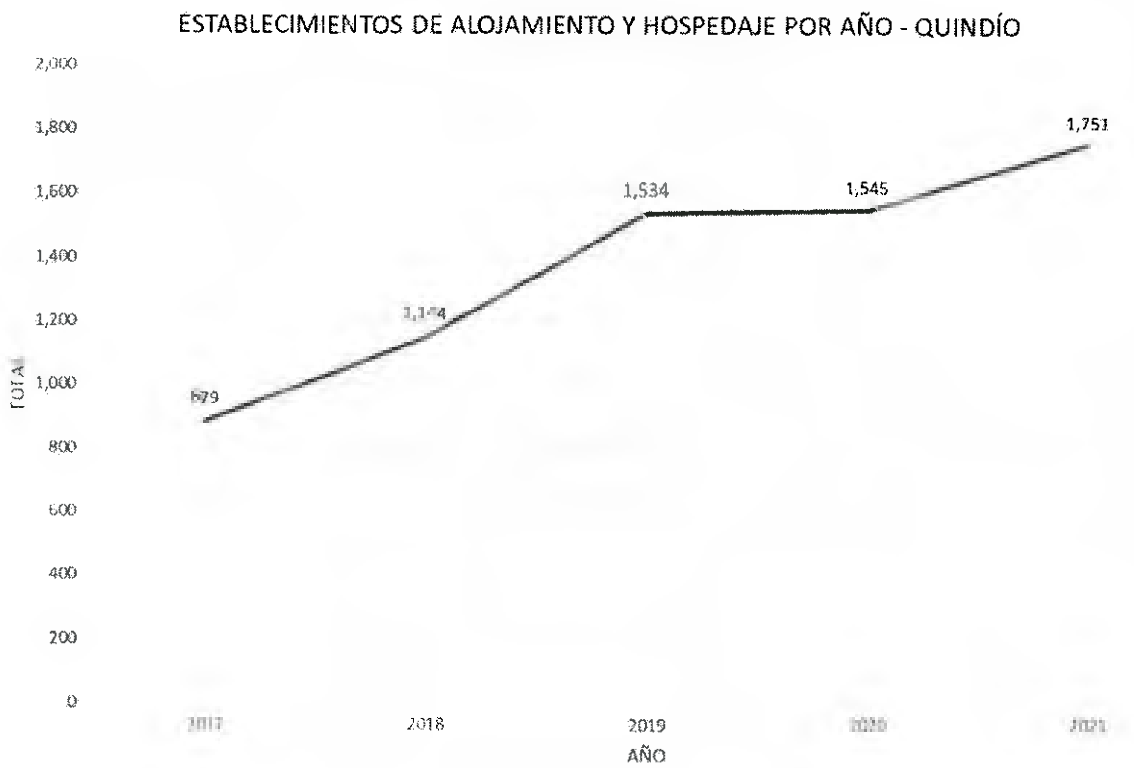
Gráfica 2: Transporte aéreo de pasajeros de origen internacional por año en el Aeropuerto el Edén, Armenia; fuente: Aeronáutica Civil, 2022.

En el caso del transporte de pasajeros de origen internacional, la tendencia también ha sido hacia el crecimiento, aunque a un ritmo más desacelerado, propenso a la estabilización por períodos de tiempo posiblemente sujetos a variables y tendencias globales. Del mismo modo, presenta una reducción del 53% en el período de la pandemia y un incremento del 152% para el año 2021, dando cuenta de una recuperación más pronunciada que la de los vuelos nacionales, alcanzando con ello niveles de tránsito similares a los de 2018.

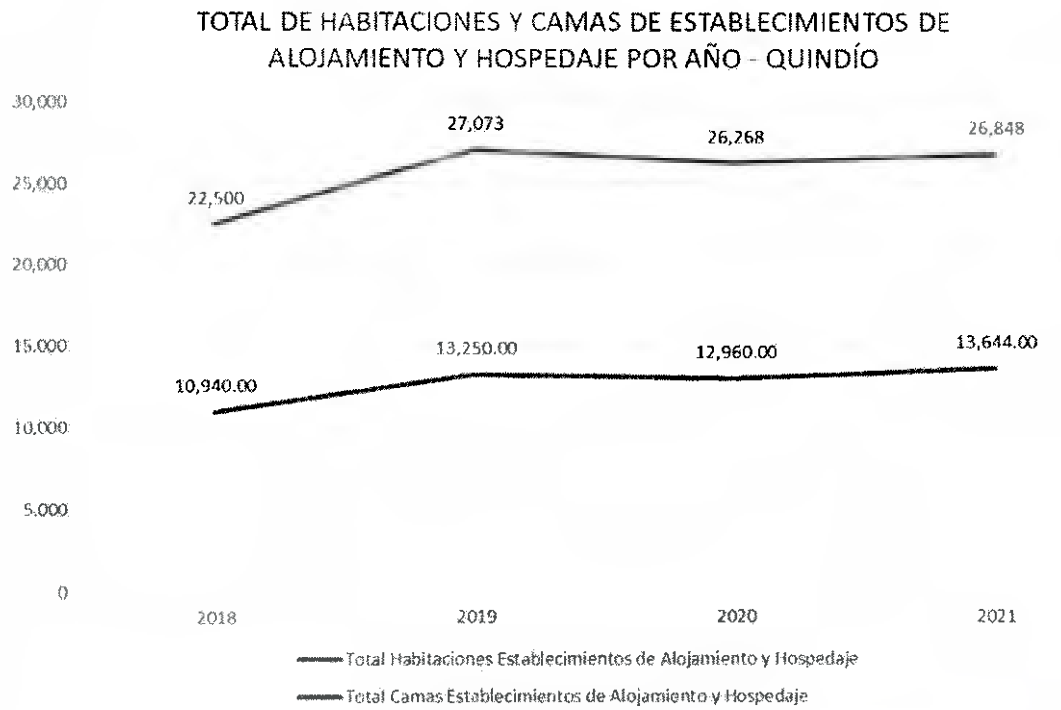


Gráfica 3: Prestadores de Servicios Turísticos Activos en el RNT por año - Quindío; fuente: MINCIT-CITUR, 2022.

El sector turístico no ha sido ajeno a esta tendencia y con el tiempo ha buscado hacer frente al incremento del flujo de turismo en la región. Entre 2017 y 2021 los prestadores de servicios turísticos activos en el RNT se han duplicado. La resiliencia del sector ha permitido que, a pesar de los efectos negativos de la pandemia, la tendencia del sector se haya mantenido en alza.

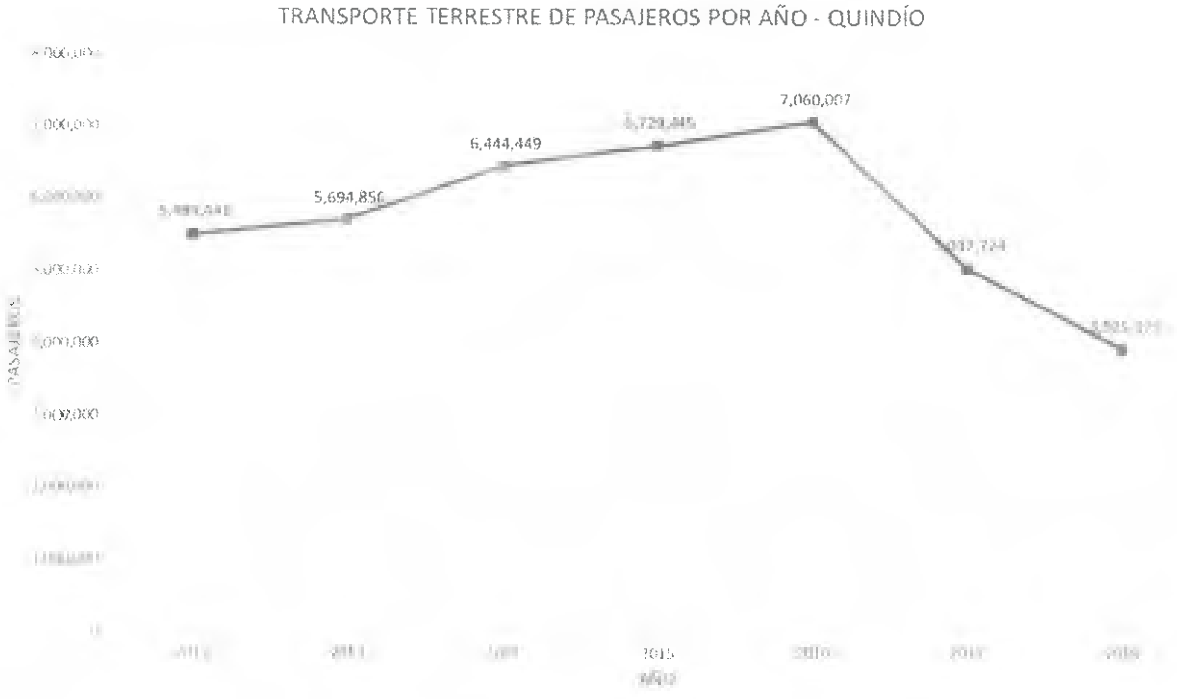


Gráfica 4: Establecimientos de alojamiento y hospedaje por año - Quindío; fuente: MINCIT-CITUR, 2022.



Gráfica 5: Total de habitaciones y camas de establecimientos de alojamiento y hospedaje por año - Quindío; fuente: MINCIT-CITUR, 2022.

Este incremento en los prestadores de servicios turísticos ha resultado, como es de esperar, en un crecimiento casi idéntico en establecimientos de hospedaje y alojamiento para turistas y con ello, a la capacidad de habitaciones y camas disponibles para visitantes provenientes de otras regiones.



Gráfica 6: Transporte terrestre de pasajeros por año - Quindío; fuente: MINCIT-CITUR, 2022.

Al elaborar un modelo aeroportuario integral es fundamental tener en cuenta el flujo de pasajeros en modalidades distintas a la aérea. Ya que el transporte terrestre también capta demanda de servicios hoteleros y turísticos, es imperativo coordinar los diferentes puntos de la cadena a modo de alcanzar una circulación apropiada, que no desborde el sistema bajo ninguna circunstancia.

Transporte de carga



Gráfica 7: Transporte aéreo de carga y correo de origen nacional por año en el Aeropuerto el Edén, Armenia; fuente: Aeronáutica Civil, 2022.

Aunque su tendencia es decreciente, antes del 2015 el transporte de carga constituía la modalidad de transporte aéreo con mayor prevalencia en el departamento del Quindío y representaba el mecanismo de más alta preponderancia, superando la movilización de pasajeros tanto nacionales como internacionales.

Durante los últimos 7 años, el transporte aéreo de carga y correo ha disminuido en un 81%. El período 2015 – 2018 marca su caída abrupta, proceso que podría ser explicado por el establecimiento de nuevos nodos aéreos que captan el flujo de la carga de departamentos aledaños con mayor facilidad o tarifas más

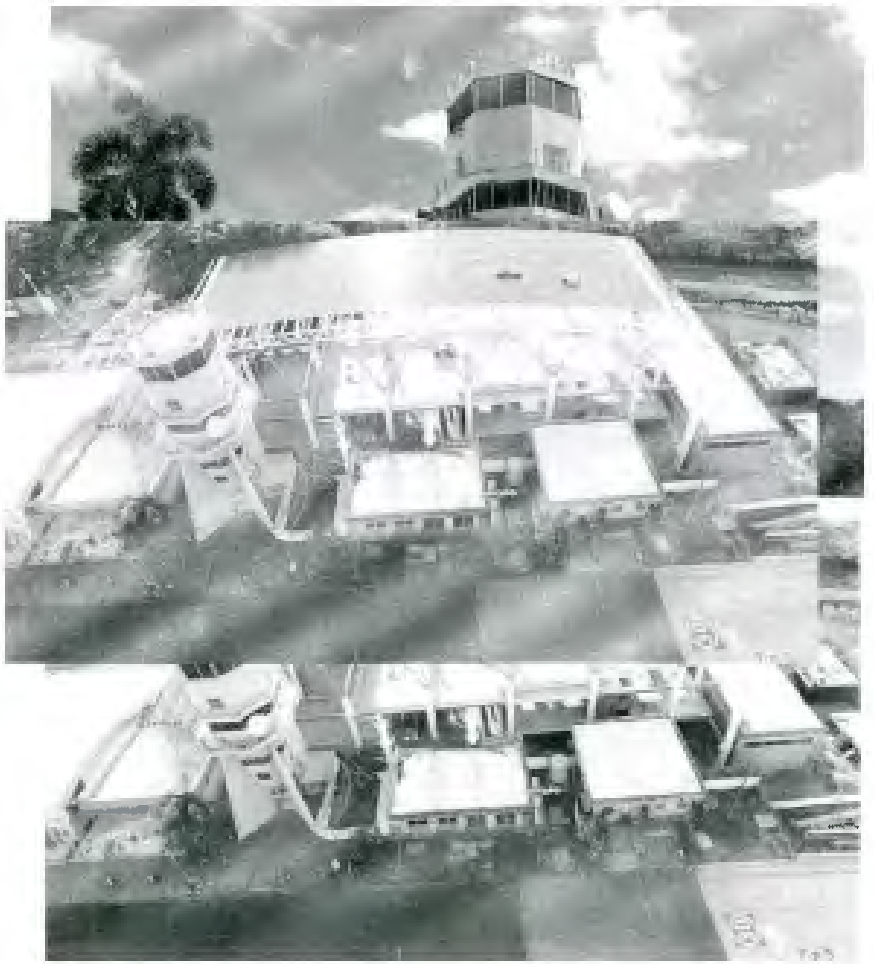
beneficiosas. Así mismo, existe la posibilidad de que otras modalidades de transporte, particularmente el terrestre, puedan resultar más atractivas por diferentes motivos.

En ese sentido, la generación de un modelo aeroportuario adecuado depende de la identificación de las causales de estas problemáticas, así como su efecto a corto, mediano y largo plazo. Constituir una visión para el transporte aéreo en el departamento de Quindío es fundamental para comprender a cabalidad cómo deben ser abordados estos procesos de transformación.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Diagnóstico Aeroportuario

Colombia, en general, se caracteriza por la coexistencia de diversos pueblos y comunidades que habitan en el territorio. Por lo tanto, los ejercicios de planificación deben involucrar diferentes actores, así como articular las diferentes visiones y cosmovisiones.



El Aeropuerto Internacional El Edén

Es el aeropuerto que sirve a la ciudad de Armenia, Colombia y está localizado a 10 minutos del área urbana de ésta. Fue reconstruido y mejorado después del terremoto del Eje Cafetero, ocurrido el 25 de enero de 1999.1 Recibe vuelos de la aerolínea Avianca y en noviembre de 2007 empezaron los vuelos de la aerolínea colombiana de bajo costo EasyFly. Está en capacidad de recibir aeronaves como: Boeing 737 y Boeing 727, Airbus A318, Airbus A319 y Airbus A320, Embraer 190 y Fokker 100 entre otras.

El 13 de marzo de 2009 el aeropuerto fue declarado formalmente, por la Aerocivil, Internacional, lo que significa que está habilitado para realizar vuelos internacionales regulares y chárter. La aerolínea Spirit Airlines empezó a operar hacia este terminal desde Fort Lauderdale el 13 de noviembre de 2009. Por su parte, Tiara Air inició vuelos el 25 de octubre de 2012, sin embargo, canceló sus operaciones en Armenia poco tiempo después.

En marzo de 2015, la Aerocivil aprobó nuevas rutas aéreas, las cuales permiten conexión entre las ciudades y aeropuertos involucrados. Entre ellos, estuvo el Aeropuerto Internacional El Edén de Armenia, con dos aerolíneas: Air Panama y Viva Colombia. La Aerolínea Air Panama inició operaciones el 1 de diciembre de 2015 a Ciudad de Panamá, al Aeropuerto Marcos A. Gelabert, con tres frecuencias semanales operadas con equipo Fokker 100, sin embargo, por razones administrativas de la compañía Air Panama, el 1 de febrero 2018 cesa sus operaciones desde El Edén.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Hallazgos Mesas de Construcción Participativa



A continuación se presentan los hallazgos encontrados durante las mesas participativas, así como los comentarios y la retroalimentación de los actores invitados en cada uno de los cinco ejes estratégicos priorizados para este ejercicio, Infraestructura, Sostenibilidad Ambiental, Conectividad, Competitividad y Seguridad Operacional.

Conectividad

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 la conectividad tiene como principal objetivo construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora

Objetivos específicos:

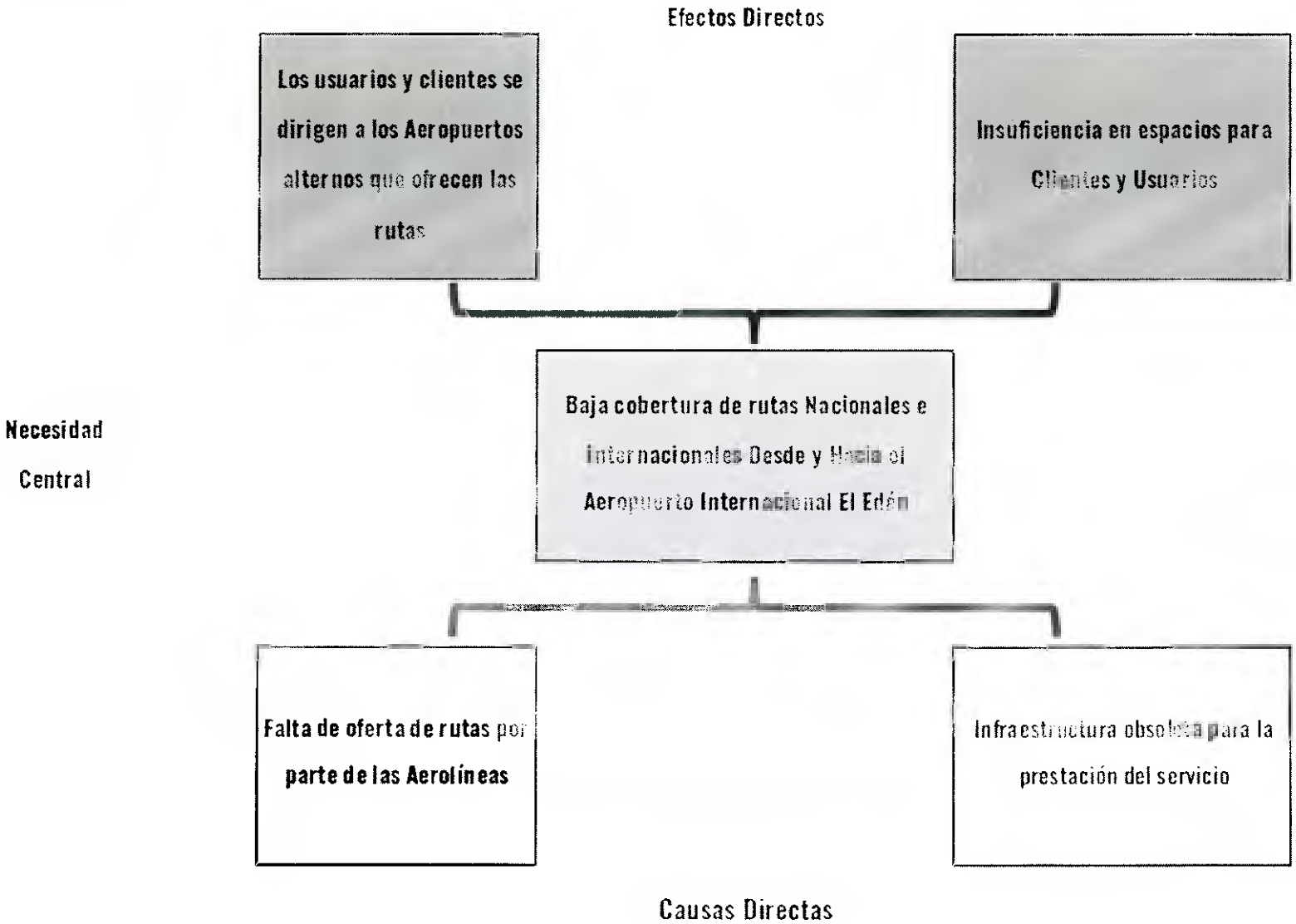
- Promover acuerdos de servicios aéreos con los Estados del mundo, mediante una política aerocomercial que facilite la conexión global de Colombia y amplíe las oportunidades de desarrollo.
- Facilitar el acceso a los mercados nacionales mediante la eliminación de trámites y barreras, que incentiven la industria a innovar y operar una red de servicios creciente.
- Desarrollar la política para la prestación de servicios aéreos esenciales, que facilite la integración de las zonas apartadas del país, mediante una red de servicios de transporte aéreo apoyada desde el Gobierno Nacional.

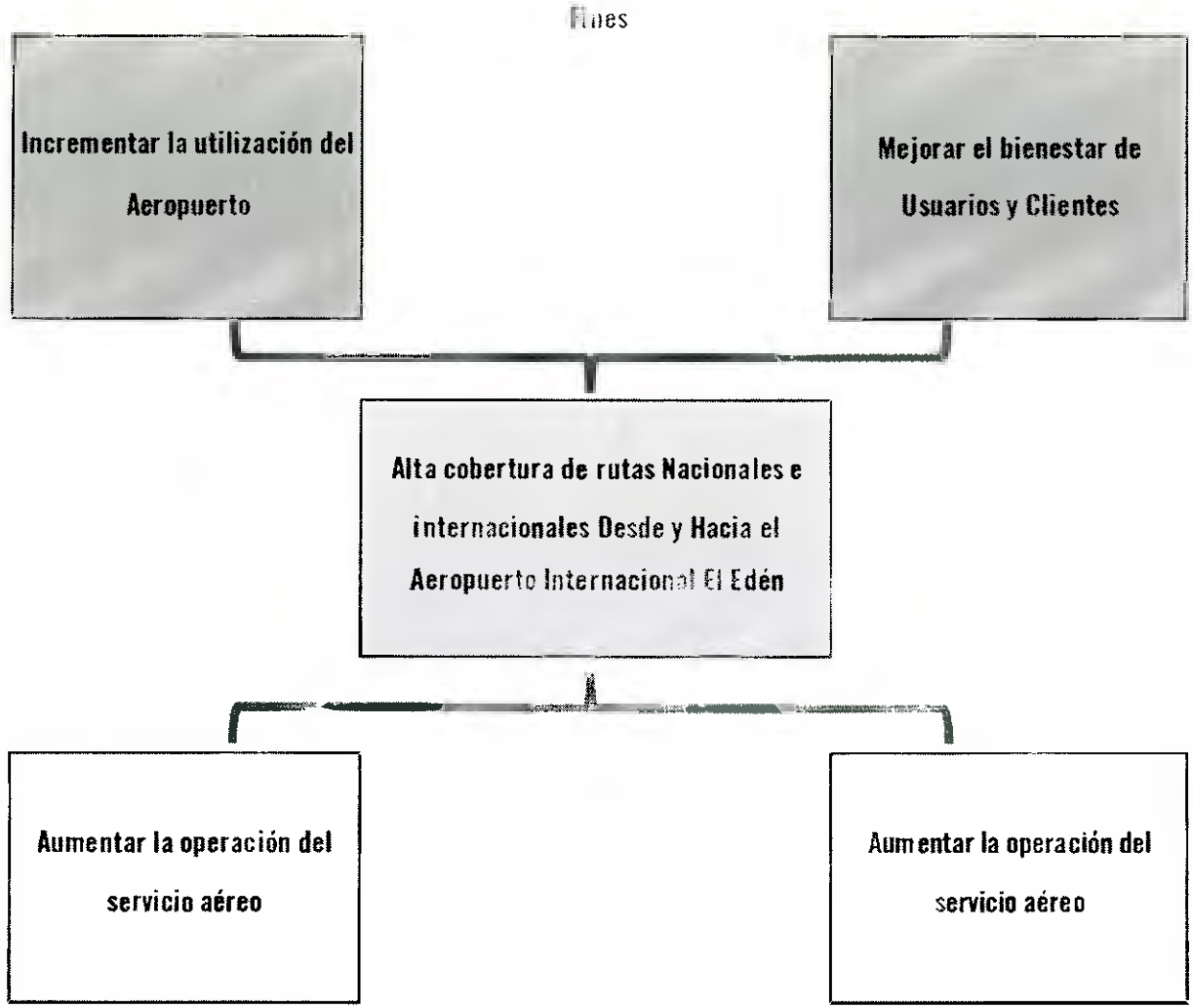
- Promover la conectividad interurbana o regional, facilitando la operación de helicópteros desde una infraestructura pública adaptada a la operación 24 horas, a fin de explotar las oportunidades que brindan estos equipos.

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Teniendo en cuenta el potencial turístico del eje cafetero, se hace imperativo conectar la región con la Costa Atlántica. De esta forma existiría una ruta entre los dos destinos turísticos más populares del país.
- En cuanto a destinos internacionales, durante la jornada se estableció la necesidad de salvaguardar tanto la conexión con Panamá como con Estados Unidos, los dos importantes puntos de tránsito internacionales. Por otro lado, se mencionó la posibilidad de evaluar a largo plazo una conexión con Cancún, México.
- Creación de oficina de promoción e internacionalización para lograr atraer mayores rutas y frecuencias a nuevos destinos.
- Atracción de aerolíneas low-cost con el propósito de alcanzar mayores destinos.
- Incremento de sillas en tarifas económicas.
- Sistema de información integrado sobre pasajeros para la toma de decisiones acorde a la oferta y demanda de pasajeros; en alianza estratégica con sector turístico y hotelero.

Árbol de problemas: Conectividad





Objetivos Especificos

Competitividad

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 el objetivo primordial del eje de competitividad es desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Objetivos específicos:

- Simplificar y racionalizar el esquema de costos del transporte aéreo asociado a la carga tributaria, parafiscales y de sobretasas, a través del desarrollo de políticas públicas. Contar con mecanismos regulatorios y fórmulas de incentivos al factor de productividad del sector, para facilitar la racionalización de costos frente a cobros por servicios aeroportuarios, en las futuras concesiones aeroportuarias.
- Propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga tributaria y otros factores.
- Lograr un mercado competitivo de prestadores de servicio, a través de la simplificación de regulaciones, la eliminación de barreras al crecimiento y la promoción del ingreso de nuevas inversiones en las actividades de la aviación civil.
- Alcanzar un efectivo encadenamiento del sector, facilitando la transformación productiva de los servicios a los pasajeros, servicios financieros, arrendamientos, seguros, mantenimiento

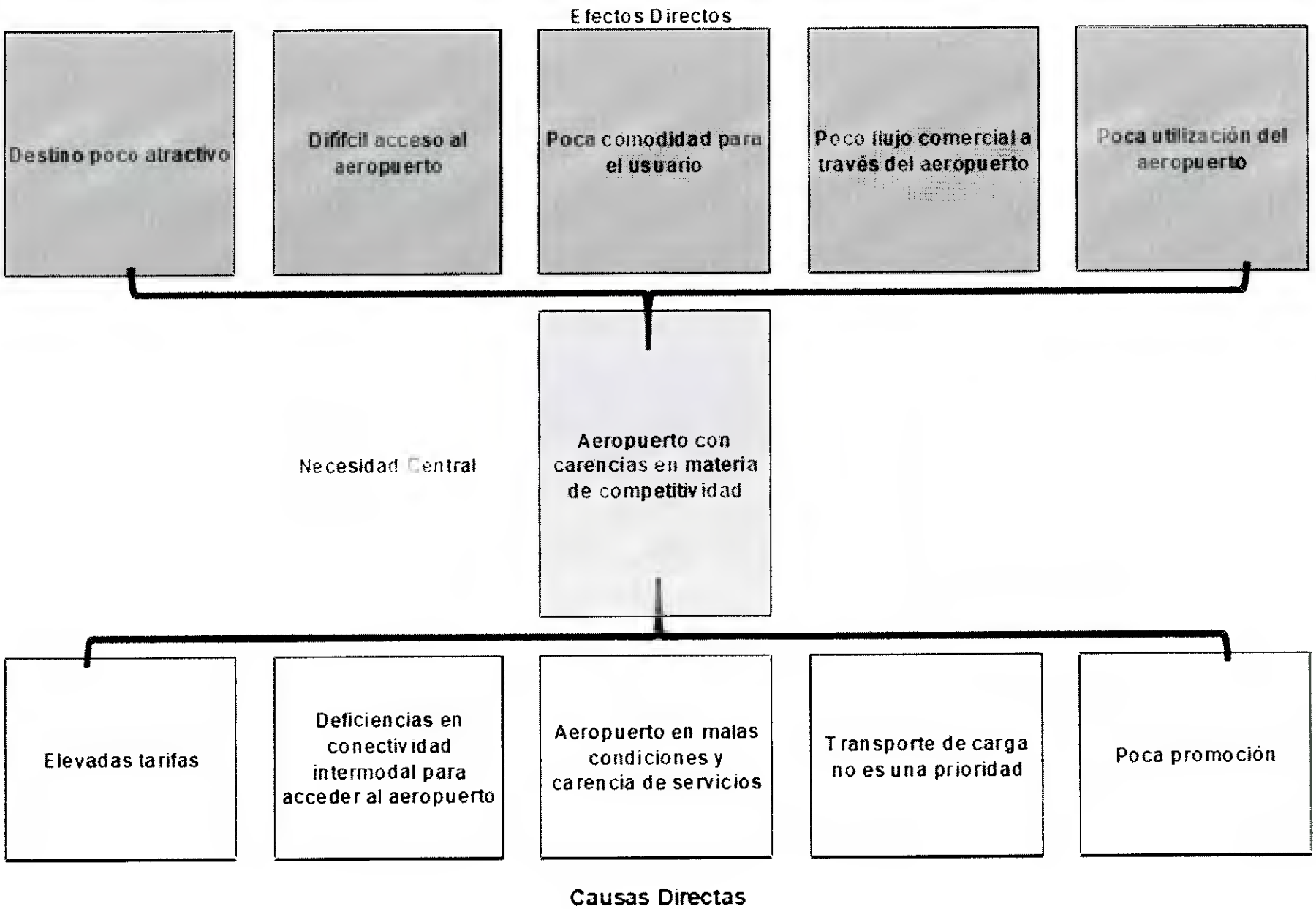
y bienes de capital, logrando la reducción sustancial del costo horabloque por equipo en términos reales.

- Contar con mecanismos efectivos para la protección de los derechos de los usuarios, frente a los servicios ofrecidos en el transporte aéreo, para mejorar la calidad y satisfacción de éstos.
- Balancear, en el total de ingresos del sector aeroportuario, la participación de los ingresos no regulados, para racionalizar los cobros asociados a las tarifas reguladas. Promover la aviación general como un segmento complementario de la actividad aérea, facilitando el acceso a las infraestructuras especiales, para potencializar éste tipo de servicio.

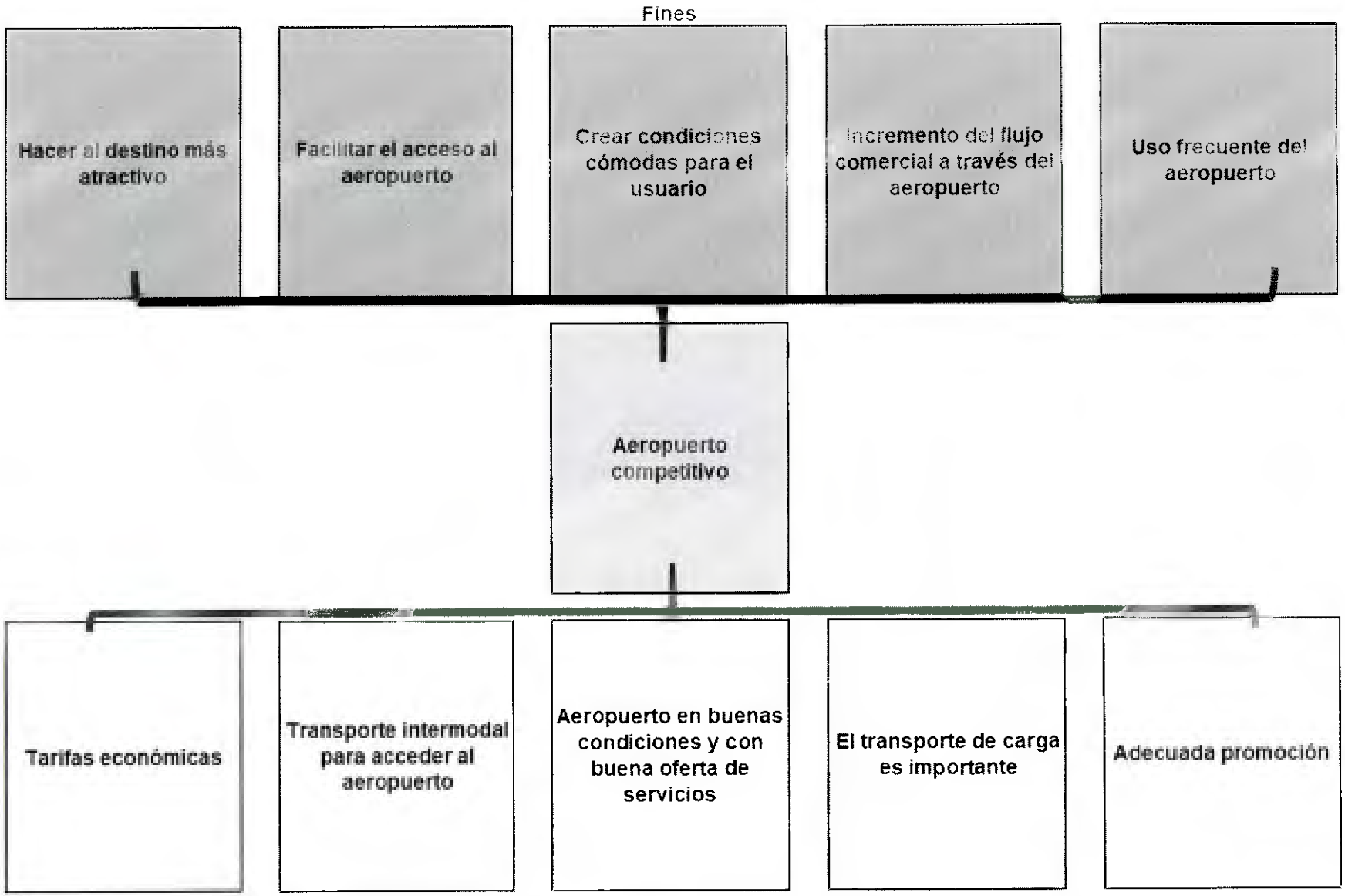
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Fortalecimiento de transporte intermodal a modo de interconectar el aeropuerto con otras formas de desplazamiento, facilitando el tránsito de pasajeros y la llegada de nuevos usuarios.
- Adecuación de instalaciones y mejora en servicios dentro del aeropuerto como aire acondicionado, mayor oferta comercial, cajeros, entre otros.
- Dos muelles para terminal internacional y dos muelles para terminal nacional como respuesta a la demanda y frecuencia incremental de vuelos.
- Son necesarios esfuerzos para la reducción de tarifas.
- Tarifas diferenciales en coordinación con aerolíneas, con el propósito de generar un modelo más atractivo para nuevos usuarios.

Árbol de problemas: Competitividad



Árbol de soluciones: Competitividad



Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

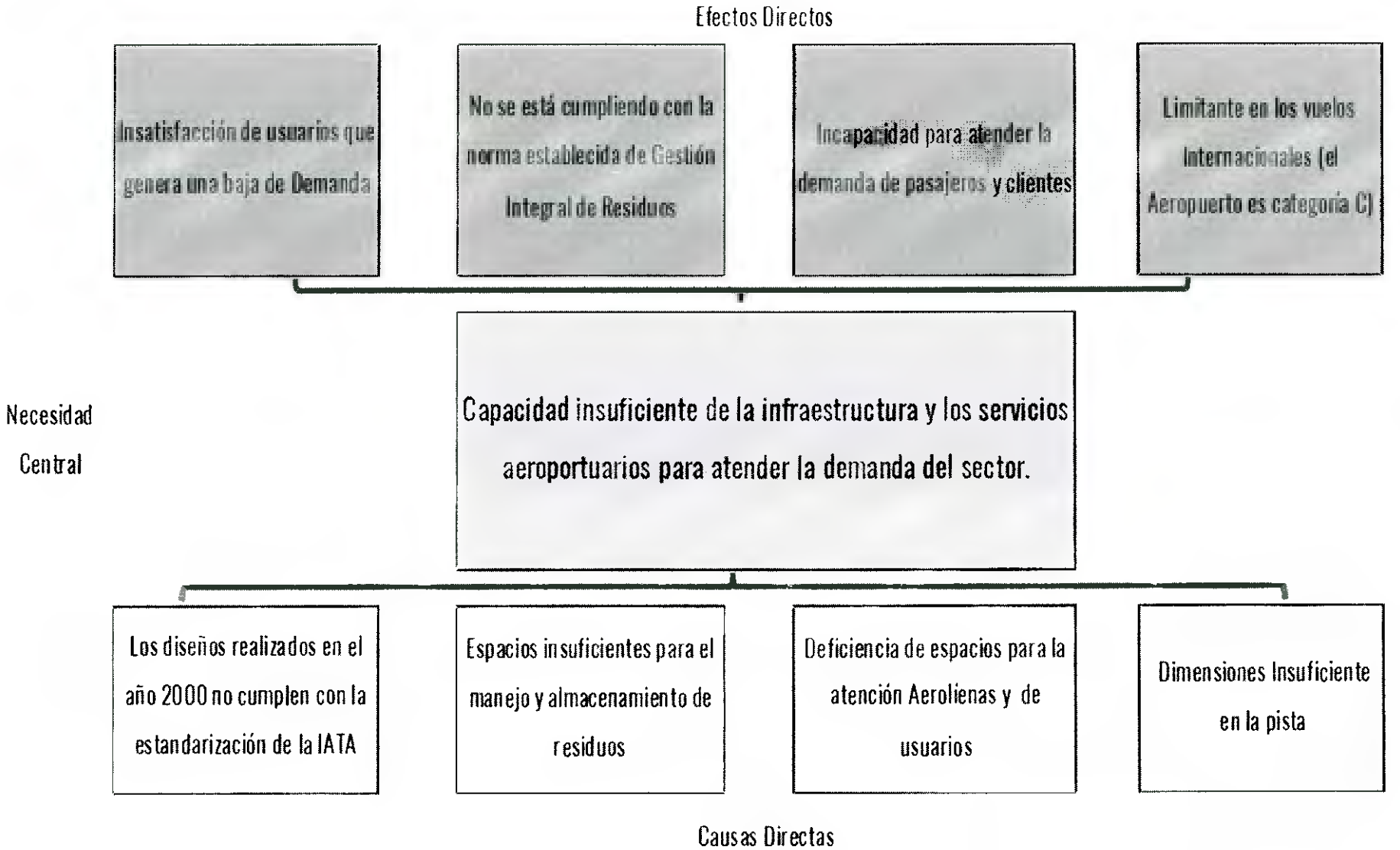
Objetivos Específicos

- Empoderar el Plan de Navegación de Aérea (PNA COL) como el instrumento esencial de la planeación a corto, mediano y largo plazo, que guíe las inversiones necesarias para atender de manera eficiente la demanda creciente por los servicios a la navegación aérea y aeroportuarios, aplicando mecanismos de concertación y actualización con el sector.
- Contar con un Sistema Nacional del Espacio Aéreo fortalecido, bajo un concepto operacional renovado, soportado en una infraestructura reconfigurada y basado en el Plan de Navegación Aérea (PNA-COL), para obtener eficiencias que incrementen su capacidad actual.
- Alcanzar la capacidad de adaptación y flexibilidad de las operaciones aéreas en los aeropuertos y el Sistema Nacional del Espacio Aéreo, como elemento fundamental para responder a los efectos del cambio climático.
- Contar con una infraestructura para el Aeropuerto Ciudad Región, en la sabana de Bogotá, con una visión integradora y capacidad suficiente para continuar facilitando el desarrollo de la actividad del transporte aéreo sin restricciones al desarrollo.

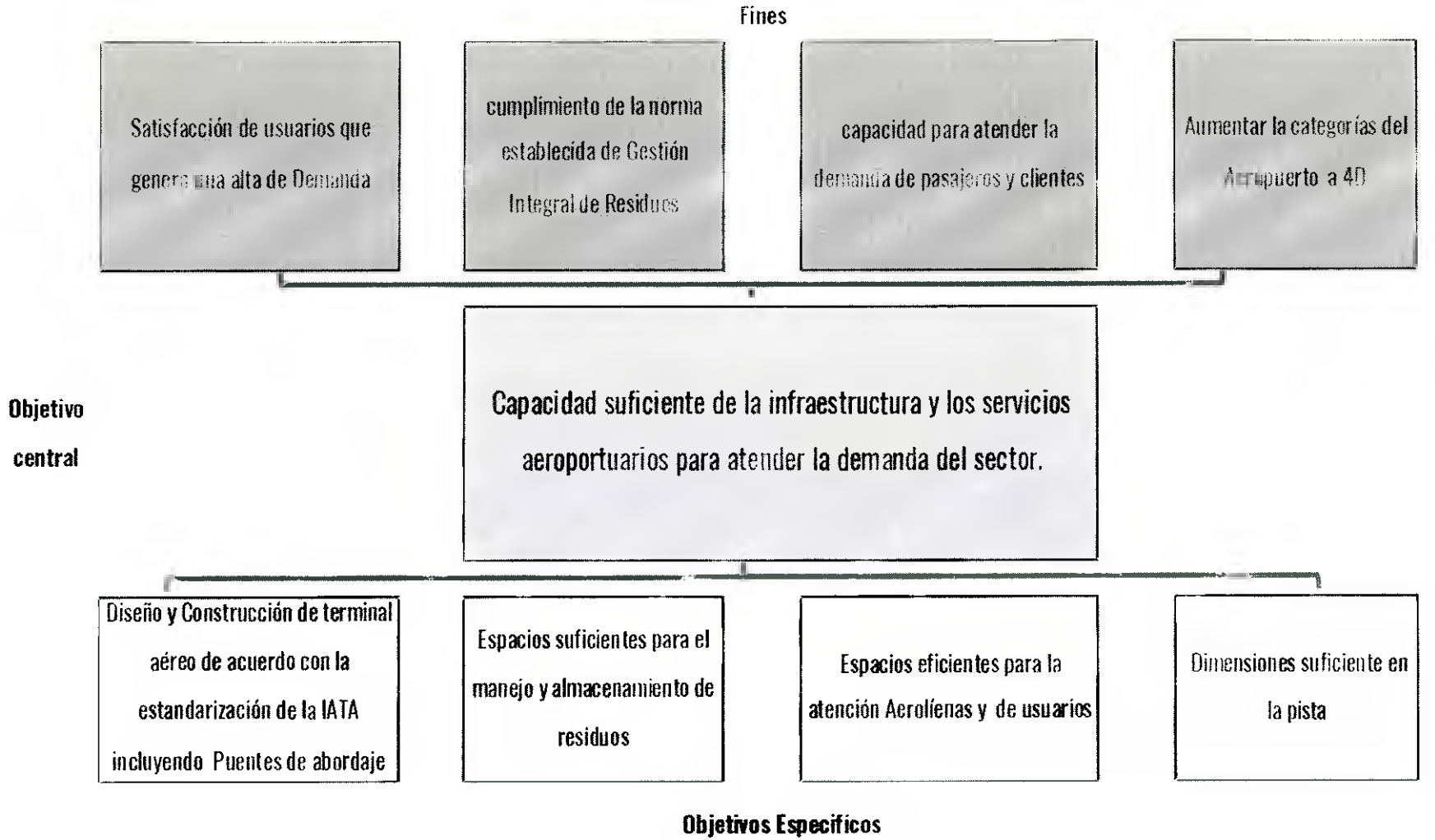
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Compra de terrenos en concertación con la comunidad para la ampliación del aeropuerto.
- Articulación con autoridades locales para adecuación de vías para acceso de doble calzada al aeropuerto.
- Servicios de transporte público colectivo para garantizar facilidad de transporte en ciudadanos y construcción de bahías para su abordaje.
- Plan Maestro de acueducto y alcantarillado en predios aledaños al aeropuerto, en coordinación con ampliaciones y proyectos a futuro.
- Mejora de vías de acceso, zonas de parqueo e iluminación pública en zonas exteriores.
- Creación de zonas de espera para empresas de transporte y vehículos de hotelería.
- Es fundamental desarrollar un estudio que evalúe el flujo aéreo nacional e internacional en relación con variables como la conectividad con otros nodos de transporte; a modo de responder de manera adecuada a los desafíos que representa el crecimiento del turismo y el subsecuente incremento del transporte aéreo.
- Diálogo fluido e ininterrumpido con corporaciones autónomas y otro tipo de organizaciones ambientales, con el propósito de garantizar una operación sostenible para el aeropuerto.
- Manejo adecuado de residuos en la cercanía al aeropuerto y hojas de ruta concertadas con las comunidades aledañas.
- Implementación de terminal de carga.
- Evaluación y adecuación de planes y modelos de acción ambiental actuales que podrían estar desactualizados.

Árbol de problemas: Infraestructura y sostenibilidad ambiental



Árbol de soluciones: Infraestructura y sostenibilidad ambiental



Seguridad Operacional y de la Aviación Civil

De acuerdo con el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, el objetivo estratégico del eje de seguridad operacional es posicionar a Colombia como el país con el mayor nivel de implementación efectiva de estándares y mejores prácticas en seguridad operacional (safety), seguridad de la aviación civil (security) y facilitación, en un entorno de confianza y de cultura justa en compañía del sector

Objetivos Específicos

- Ampliar la capacidad del Estado en materia de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación civil, pasando de una vigilancia prescriptiva a una vigilancia basada en riesgos, para acompañar al crecimiento del sector aeronáutico.
- Apropiar en el sector las mejores prácticas en seguridad operacional de la OACI, con el fin de corregir la brecha en la implementación de los elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional, de manera adaptativa a la aproximación de monitoreo continuo, para disminuir el perfil de riesgo de Colombia en la seguridad operacional y su gestión continua.
- Afianzar el escenario regional concentrado alrededor del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Dperacional SVRSOP, participando en el intercambio de información y el apoyo en la vigilancia, para fortalecer la seguridad operacional de la aviación.

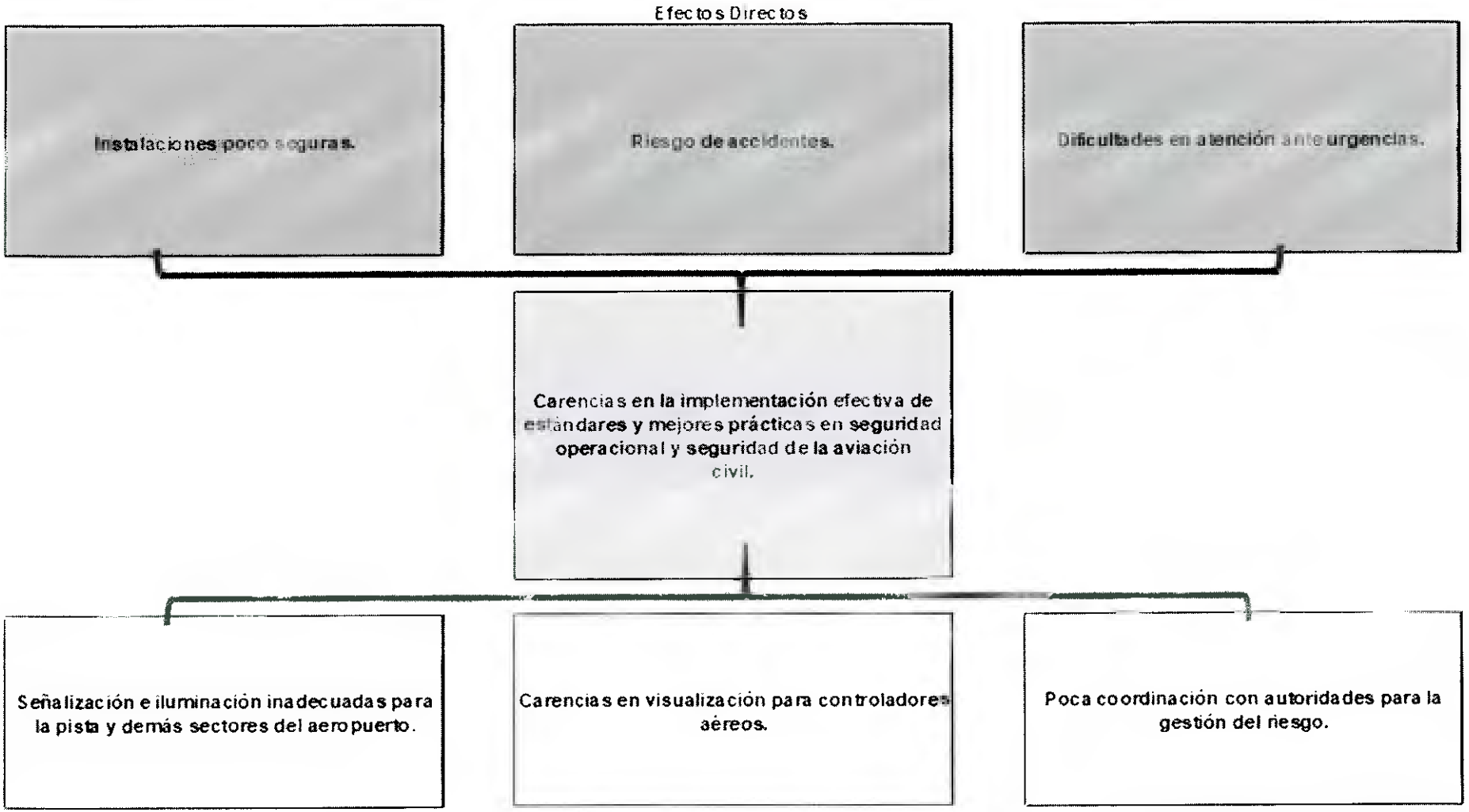
- Desarrollar el Programa del Estado para la gestión de la autoridad en seguridad operacional, PEGASD. Desarrollar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil alineado con el Plan Global de Seguridad de la Aviación Civil (GASeP) promulgado por la OACI.
- Fortalecer el Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SeMS)

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

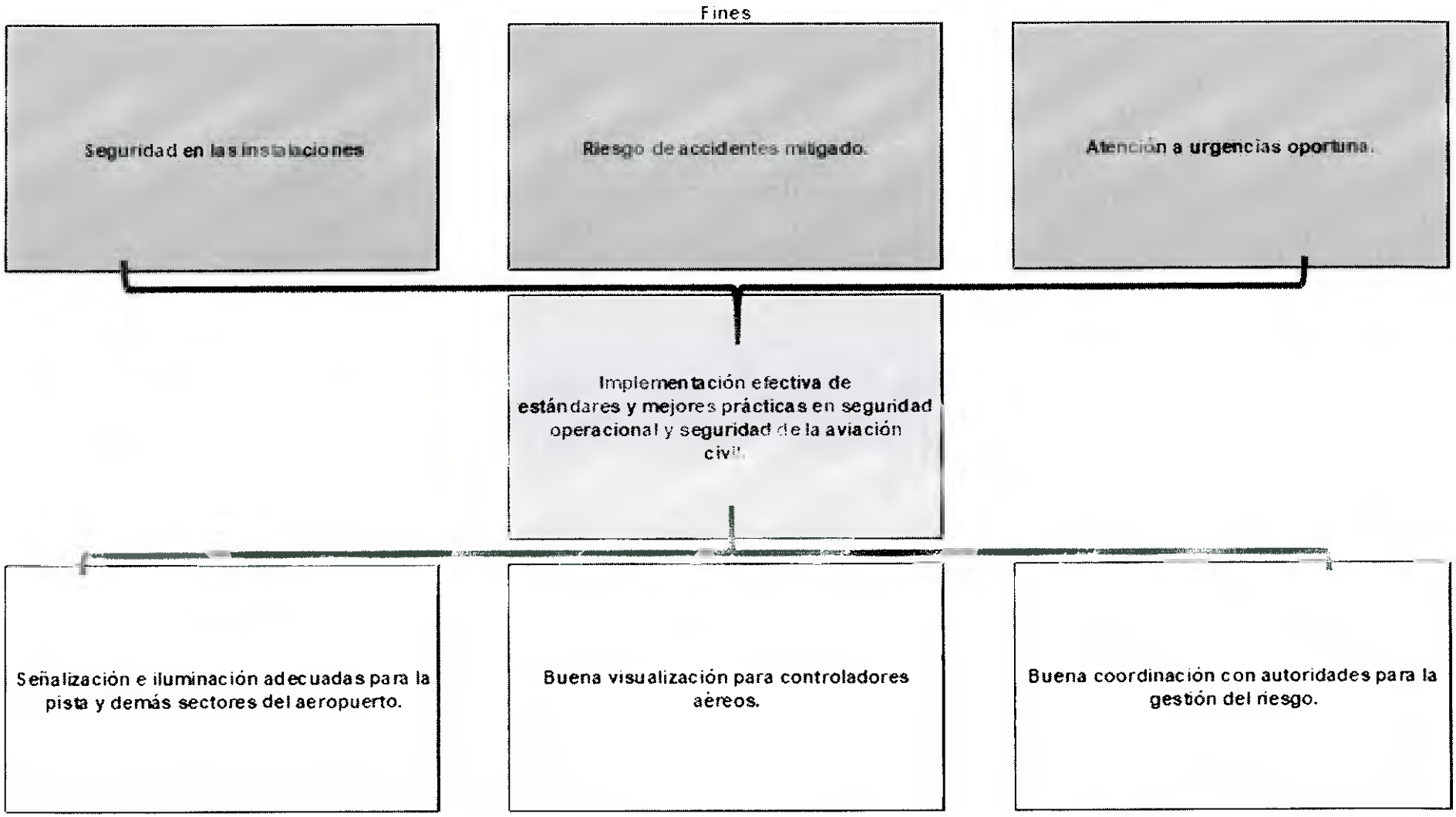
- Señalización e iluminación adecuada para la pista y demás sectores del aeropuerto.
- Modelos integrales para la gestión del riesgo, rutas de evacuación y fortalecimiento de procesos de respuesta ante calamidades.
- Integración con autoridades como el cuerpo de bomberos, a modo de actuar en coordinación ante imprevistos y novedades.
- Evaluación de una hoja de ruta para la intermodalidad del transporte, a modo de interconectar la oferta de servicios estatales con las necesidades de seguridad operacional presentes en el Aeropuerto el Edén.
- Adecuación del terminal para cumplimiento de normas de sismo resistencia.
- Reubicación de edificación de zona de bomberos.
- Corrección de deficiencias en visualización para controladores aéreos.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Árbol de problemas: Seguridad Operacional



Árbol de soluciones: Seguridad Operacional



Mesa Aeropuerto el eden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Listado de Asistencia

Fecha: 26 Septiembre 2022

	Nombres y apellidos	Cédula	Entidad	Telefono	Correo electronico	Firma
1	MACCOS MARTINEZ	9337832	AEROCIVIL	3103940204	marcos.martinez@aerocivil.gov.co	
2	VIVIANA ARIZA	41954529	AEROCIVIL	3134981509	VIVIANA.ARIZA@AEROCIVILCOL.CO	
3	Natalia Cotes O.	1094905649	Aerocivil	3136488815	Natalia.cotes@aerocivil.gov.co	Natalia C.O.
4	Yadi PEREZ	24587163	Aerocivil	3113035630	yadi.perez@aerocivil.gov.co	
5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
6	[illegible]	1.005.096.167	[illegible]	3124726736	[illegible]	
7	William Aguirre	79313174	AEROCIVIL	3175170166	william.aguirre@aerocivil.gov.co	
8	JOSE MANUEL [illegible]	98.[illegible]	[illegible]	911769111	JOSE.QUINTERO	
9	Roberto Baal C	1850 1709	[illegible]	3103992250	roberto.baal@[illegible]	
10	Juan Carlos Tarazona	79541.913	U.A.E.A.C.	3116889764	juan.tarazona@[illegible]	
11	Mario Cesar M	1.522.749	AEROCIVIL	3206252980	mario.cesar@aerocivil.gov.co	
12	Diana [illegible]	1004[illegible]	Aeropuerto	3147335[illegible]	dlopezmedina@LLM	
13	[illegible]	[illegible]	DGAN	1049[illegible]	[illegible]	
14	[illegible]	7536428	[illegible]	3137[illegible]	[illegible]	
15	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
16	LUIS FDO [illegible]	1638[illegible]	INTERMAPE	3137080125	aguaservicio@gmail	
17	Bibiana Carvajal B.	41941506	Alcaldía Armenia	3173218866	bibiprotocolo@hotmail.com	
18	ORLAY MUÑOZ	7501381	VEEDURIA ADTO	3113107[illegible]	orlaymu@[illegible]	
19	Pablo Tobon	7543740	El Paraiso	3165251073	estacion.paraiso@hotmail.com	
20	HERNAN ARIAS	3148464	OASIS Aviation	3148464[illegible]	HERNAN.ARIAS@[illegible]	
21	Hugo Velasquez Hdz	9.773.506	AUATO	3127954[illegible]	mexdpto@[illegible]	
22	Mateo Rojas Arias	1001214981	AMABLE	3132419[illegible]	mateorojas.[illegible]@gmail.com	

Impulsado por CamScanner

26/09/22 - Asistencia - Mesa aeropuerto el eden

	Nombre	C.C.	Entidad	Tel	Correo	Firma
23	Sofia Torres Trujillo	1094963983	CRQ	3163603835	sofiatorresrtu@gmail.	
24		49 14 7413	JAC	317 648		
25		79.510.842	AEROCIVIL	311 752		
26		20.812.118	Alcaldía Arm.	313		
27		12463264	AMABLE			
28	Manuel Lagos O.	66.668466	Aerocivil	66 668 466	Manuel.lagos.o	
29	Milton Cesar Sanchez		Aerocivil			
30		31976198	Aerocivil	RHJ22866		
31		91291359	Aerocivil			
32		79935800	Aerocivil	3175741137		
33		1273X5	Aerocivil	312		
34			EPA - CSP.			
35		7556745	Alcaldía			
36		11796712	CCAQ	311		
37		19.488.937	Control	311		
38		1094AA106	Gobernación	3187		
39		7503.798	EPA	312		
40		41.958.956	Ingeniería	3113341705		
41						
42		1604122	Migración			
43		41.897.431	Fenalco	3188		
44		7700271		3104		
45		94557661	Comercial	3175		
46		7539685	Alcaldía	3175		
47		9.808.011	Planeación	3136		
48		24468643	Vecina	3137082197		

impulsado por CamScanner

26/09/22 – Mesa aeropuerto el edén

	Nombre.	C.C.	Entidad.	tel.	correo	Firma
49	JOSÉ JOAQUIN CAICEDO	1094903469	ALCALDIA CALARCÁ	3012377734	planeacion@calarca-g...	
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						

impulsado por CamScanner

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS
égica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 2: **COMPETITIVIDAD**

¿Cuál es el obstáculo que usted cree impide que su aeropuerto sea más competitivo?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	25	Se mencionó como la competitividad de los aeropuertos, en particular para el aeropuerto de La Florida, no debe verse de forma aislada, sino en relación con una red de aerodromos fortalecida. Por otro lado, es indispensable mejor la infraestructura al interior de los aeropuetos para atraer nuevas aerolineas y que de esta forma se genere una mayor competencia regulando los precios de las tarifas. También se menciono que utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno puede ser una estrategía para reducir tarifas en los tiquetes en el aeropuerto de

CONCLUSIONES

Aeropuerto La Florida de Tumaco
Aeródromos:
Magui Payan: incluir en el plan de desarrollo la construcción de la primera fase del aeródromo, el cual tiene un costo de 50 mil millones. Este cuenta con estudios y diseños en fase 3 elaborados por la Aeronáutica Civil.
Aeródromo de Barbacoas. Se tiene estudios y diseños que deben ser revisados por la Aeronáutica Civil a la luz de la RAC 14 y darle viabilidad.
El Charco: tiene convenio interadministrativo No 21000904 H3 de 2021, para consultorías e interventorías con la Aerocivil. Se requiere construcción y ampliación de la pista en 1.300 metros, construcción de infraestructura y cerramiento perimetral del aeropuerto e infraestructura con servicios complementarios (baños, bodegas, tiendas, etc)
Santa Bárbara de Iscuandé: cuenta con estudios y diseños, para lo cual, se solicita los recursos de inversión para la primera fase.
Se requiere un helipuerto ubicado en el Hospital San Andrés de Tumaco, km 23; para transporte de pacientes en estado crítico, desde las subregiones del Sanquianga y Telembí.

Aeropuerto Antonio Nariño

En materia de competitividad se mencionó que el aeropuerto ya cuenta con la infraestructura física (luces es la pista) para habilitar vuelos nocturnos. Por lo tanto, aumentar las frecuencias de vuelos abre una ventana de oportunidad para hacer el aeropuerto más competitivo. Se necesitan aproximadamente 100 personas para despachar un vuelo
Existen casos exitosos en otros lugares del país donde el aeropuerto se internacionaliza en momentos estratégicos durante el año, por ejemplo, durante el festival Vallenato en Valledupar. Se propone la internacionalización del aeropuerto Antonio Nariño durante la época de carnavales

para potenciar el turismo en la región.
Como estrategia para reducir las tarifas de los tiquetes la mesa propone el tema de los aeropuertos alternos; muchas veces los costos para Pasto son altos porque existe una alta probabilidad de que el vuelo no pueda aterrizar en el horario estipulado. Por lo tanto, la aerolínea debe correr con los gastos de hospedaje y transporte de los pasajeros; dicho riesgo aumenta el valor de los tiquetes. De esta forma, utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno podría ayudar a solucionar esta problemática.
Además, se menciona la importancia de la libre competencia para la regulación de los precios. Es necesario desincentivar los monopolios y velar porque diversas aerolíneas puedan ofrecer sus servicios.
En relación con el punto anterior, durante la discusión se estableció la estrecha relación entre la infraestructura y la competitividad. Para el caso del Aeropuerto Antonio Nariño han existido casos en los que aerolíneas interesadas en operar no pueden hacerlo porque las instalaciones del aeropuerto no cuentan con las condiciones suficientes para recibirlos, por ejemplo, en cuanto a counters disponibles.
Durante este espacio también se trajo a colación la comparación con el aeropuerto de la ciudad de Popayán; durante la mesa se expresó la necesidad de estudiar este caso, porque aun cuando el aeropuerto Antonio Nariño tiene ventajas competitivas, las tarifas de los tiquetes son similares a las del de Popayán.
Por otro lado, se abordó una problemática relacionada con la falta de información sobre el tránsito de extranjeros, especialmente ecuatorianos. El departamento de Nariño tiene una relación fronteriza con Ecuador, por lo tanto, muchos residentes de este país que entran al país vía terrestre y utilizan el aeropuerto como punto de partida para movilizarse al resto del país. Sin embargo, en la mayoría de los casos no cuentan con el trámite necesario para realizar el tránsito y se ven obligados a retornar a la frontera para realizarlos. Incluso se han reportado casos donde se falsifican los sellos, engañando a los turistas. Por este motivo, se propone instalar una oficina de migración para dar entrada y resolver los trámites de los extranjeros.

Aeropuerto San Luis Ipiales

Se estableció la necesidad de promover la competitividad entre las aerolíneas.
Se propuso considerar la negociación de descuentos especiales en las tarifas de los tiquetes en las fechas que hayan eventos culturales. Esto con el fin de incentivar el turismo de la región y atraer nuevos visitantes.
Además, se discutió la posibilidad de reducir el impuesto aeroportuario para tiquetes que salgan del aeropuerto transfronterizo.

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTAOORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 3: **DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR**

¿Qué hace falta en su aeropuerto para que el Talento Humano sea mas efectivo en la atención de los usuarios?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
2	15	En general, para los tres aeropuertos se plantea la importancia de entrenar al personal en atención al cliente, con el fin de maximizar el potencial turístico de la región. Otro punto importante es la necesidad de contar con personal técnico capacitado; se propone aprovechar instituciones existentes, como el SENA, o crear nuevas como una escuela de aviación para la región.

CONCLUSIONES

Aeropuerto San Luis Ipiales

Es necesario evaluar el tema de forma prospectiva, en diez años se espera que el aeropuerto crezca y por lo tanto, el personal necesario para operarlo. Por ese motivo es esencial contar con programas de capacitación continua.
Se propone implementar programas de estudios técnicos a través de universidades y el SENA para suplir esta necesidad.
Es una necesidad pensar la conectividad en el desarrollo en la economía regional, la conectividad teniendo en cuenta las características de Ipiales como ciudad fronteriza.
Por otro lado, es importante tener en cuenta la relación que existe entre la capacitación del talento humano en turismo y atención al turista para posicionar la región y la ciudad como destino turístico.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto

En primer lugar, los asistentes a la mesa coincidieron en que hace falta pedagogía en atención al cliente para los trabajadores del aeropuerto, tanto de la zona comercial, restaurantes como operarios de las aerolíneas.
Otro punto en la discusión giró en torno a la problemática generada por el gremio de taxistas que termina afectando a los usuarios porque tampoco están entrenados en servicio al cliente y, además, no están claras las tarifas de cobro que tiene la ruta para los pasajeros. Esto es un inconveniente porque son la primera impresión que se llevan los turistas del departamento.
Asimismo, se recalcó la importancia de promover una "cultura del turismo" porque la ciudad no se había visualizado para el crecimiento que está teniendo.
También se estableció que la responsabilidad no es solo del aeropuerto; sino que debe existir una articulación de todos los actores presentes en la mesa. En ese sentido, sería vital que el aeropuerto se vuelva una fuente de información para gremios como el hotelero y que así puedan trabajar de forma mancomunada
Por último, se destacó la posibilidad de evaluar la pertinencia de la creación de una Escuela de aviación en la región para capacitar al personal en el sector.

Aeropuerto La Florida de Tumaco

En 2013 se aprobó el plan maestro del aeropuerto y con ello, el diseño arquitectónico o. Es necesario avanzar en la infraestructura del terminal y modernizar el aeropuerto. El plan decenal tiene 116 mil millones de pesos y fue elaborado en el año 2013.
Han pasado 2 gobiernos sin percibir avances claros. Se requiere priorizar en este momento las obras teniendo en cuenta la necesidad y presupuesto. Se está culminando la ampliación de la plataforma y existe una gran preocupación por el estado actual y la construcción de un nuevo terminal acorde a la proyección de futuro que se tiene.
Se solicita actualización del Plan Decenal del 2013 de acuerdo al presupuesto actualizado.
Tener en cuenta que el plan decenal se actualizó para 2020-2030. Revisar si para la ampliación y modernización se actualizaron precios, si se incluyó toda la normatividad de la RAC 14.
Al ser el aeropuerto de Tumaco administrado y operado por la Aeronáutica Civil, debe propender por dar cumplimiento a la normatividad existente. Si la Aerocivil

PERSONAL REQUERIDO

Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervencioes de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 4: **INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un servicio más seguro y eficiente?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	22	Los tres aeropuertos (La Florida, San Luis, Antonio Nariño) coinciden en que es prioritario la actualización (en caso de ser necesaria) e implementación de los planes maestros, dado que estos documentos son los que cnotienen las especificaciones técnicas para las mejoras en terminos de infraestructura.

NFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un se

Aeropuerto La Florida Tumaco

No tiene capacidad para albergar a todos los pasajeros en sala de espera, fase tierra.

Los espacios de los counters son pequeños e incómodos

Se requiere ampliación de la fase tierra. Poner en ejecución del Plan Decenal del Aeropuerto La Florida en todas sus fases. Esto se traduce en mejoramiento/ampliación de la infraestructura y esto debe incluir explotación comercial y espacio para parqueadero

Cambiar/mejorar la torre de control que tiene más de 50 años

Bomberos. Debe haber una estación de bomberos bien dotada. Se necesita de manera urgente reubicar la estación de bomberos del aeropuerto ya que no tienen cómo prestar un servicio de calidad a la seguridad aérea.

El Aeropuerto La Florida debe ser civil, y no civil-militar. Se deben separar las operaciones porque prestar servicios a militares implica un alto riesgo de seguridad y viola la normatividad de la RAC 14.

No se cumple con la zona de seguridad relacionada con el ancho de la pista y esto se debe revisar de manera urgente para permitir la llegada de JET y no solo de aviones pequeños.

Ampliación de la pista en longitud y ancho: 200 mts

Implementar sistema de seguridad operacional (SMS) en el aeropuerto de Tumaco.

Implementar seguridad aeroportuaria (escáner, arco corporal, servicio de aire acondicionado, cafetería, sala de espera externas, banda de entrega de equipaje más grande, etc).

Se requiere infraestructura que tenga en cuenta el tipo de carga que sale de Tumaco, en su mayoría perecedera.

ampliación del espacio aéreo y de pista.
La PTAR es pequeña, ha rebasado su capacidad, es un riesgo para la salud.
Se subestima el tema de la salubridad. Hay hacinamiento en la sanidad de Tumaco. Se tiene un permiso por parte del instituto departamental de salud, pero no esta habilitado porque no cumplen con el requisito de infraestructura. Ya hay llamado de atención, pero no se han evidenciado avances. Esto puede generar sanciones a la aeronáutica civil
RAC 14: normatividad internacional que rige la operatividad de la aviación civil. Incluye el aspecto de seguridad de la aviación al ser actividad de riesgo, lo cual se minimiza con un esquema de seguridad. La aeronáutica no puede perder de vista esta normatividad, que es la hoja de ruta.
La aeronáutica civil debe obligar a que todos los aeropuertos cumplan con esta normatividad, para poder operar y no poner en riesgo la operación aérea.
Revisar si el plan maestro ha tenido en cuenta esta normatividad.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto
Durante el 2019 se llevó a cabo la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Antonio Nariño (Chachagüí-Pasto); este documento cuenta con los lineamientos técnicos para mejorar la infraestructura del aeropuerto. Por lo tanto, en la mesa se propone adelantar la ejecución total de ese Plan para el 2023 con el objetivo de atender las necesidades del aeropuerto.
Actualmente en el aeropuerto solo se usa el segundo nivel, por este motivo se propone (cambió contemplado en el Plan Maestro) habilitar el primer piso para áreas comerciales, oficinas, demás locales; de esta forma en el segundo piso podrían realizarse las adecuaciones necesarias para recibir un mayor número de aerolíneas.
Se debe tener en cuenta la problemática respecto a las aguas lluvias y la conexión del aeropuerto al alcantarillado. Por otro lado, la mesa coincide en que la contaminación auditiva por el aeropuerto no es un problema crítico al que debería otorgarse prioridad.
Durante la mesa se propone una nueva glorieta que sirva para el mejoramiento y distribución de los diferentes flujos viales del aeropuerto.
Actualmente el aeropuerto cuenta con talleres de mantenimiento, enfocados sobre todo en atender necesidades en caso de emergencia. Sin embargo, se propone pensar en un hangar de mantenimiento para el largo plazo.

Areopuerto San Luis Ipiales
Se requiere la actualización y ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto de San Luis para que pueda ser un aeropuerto que logre atender no solo las necesidades del municipio de Ipiales, sino de otros municipios aledaños.
También se le debe apuntar a cumplir con las características de aeropuerto alterno al Antonio Nariño, siguiendo una lógica de complementariedad.
Además, también es necesario contemplar la adquisición de los predios necesarios para llevar a cabo las reformas y adecuaciones contempladas en el plan.
Se resaltó la importancia de mejorar la infraestructura del aeropuerto en términos de: parqueaderos más amplios, salas de espera, cabinas de atención, entre otros.
Hace falta ampliar la infraestructura del terminal aéreo que permita la operación efectiva en distintos horarios, la instalación de la torre de control y SET.
Es necesario contar con equipamiento modernizado para determinar la estabilidad y la climatología de la zona.

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Fecha:

Aeropuerto/DepartamentoAreopuerto San Luis, Hotel Loft Ip		NÚMERO TOTAL DE ASISTENTES68	NÚMERO TOTAL DE ENCUESTAS REALIZADAS 68
HORA INICIO9:30 a.m	HORA FINALIZACIÓN2:45 p.m	RESPONSABLE DE LA MESARegional Occidente	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervencioes de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 4: **INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un servicio más seguro y eficiente?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	22	Los tres aeropuertos (La Florida, San Luis, Antonio Nariño) coinciden en que es prioritario la actualización (en caso de ser necesaria) e implementación de los planes maestros, dado que estos documentos son los que cnotienen las especificaciones técnicas para las mejoras en terminos de infraestructura.

NFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un se

Aeropuerto La Florida Tumaco

No tiene capacidad para albergar a todos los pasajeros en sala de espera, fase tierra.

Los espacios de los counters son pequeños e incómodos

Se requiere ampliación de la fase tierra. Poner en ejecución del Plan Decenal del Aeropuerto La Florida en todas sus fases. Esto se traduce en mejoramiento/ampliación de la infraestructura y esto debe incluir explotación comercial y espacio para parqueadero

Cambiar/mejorar la torre de control que tiene más de 50 años

Bomberos. Debe haber una estación de bomberos bien dotada. Se necesita de manera urgente reubicar la estación de bomberos del aeropuerto ya que no tienen cómo prestar un servicio de calidad a la seguridad aérea.

El Aeropuerto La Florida debe ser civil, y no civil-militar. Se deben separar las operaciones porque prestar servicios a militares implica un alto riesgo de seguridad y viola la normatividad de la RAC 14.

No se cumple con la zona de seguridad relacionada con el ancho de la pista y esto se debe revisar de manera urgente para permitir la llegada de JET y no solo de aviones pequeños.

Ampliación de la pista en longitud y ancho: 200 mts

Implementar sistema de seguridad operacional (SMS) en el aeropuerto de Tumaco.

Implementar seguridad aeroportuaria (escáner, arco corporal, servicio de aire acondicionado, cafetería, sala de espera externas, banda de entrega de equipaje más grande, etc).

Se requiere infraestructura que tenga en cuenta el tipo de carga que sale de Tumaco, en su mayoría perecedera.

ampliación del espacio aéreo y de pista.
La PTAR es pequeña, ha rebasado su capacidad, es un riesgo para la salud.
Se subestima el tema de la salubridad. Hay hacinamiento en la sanidad de Tumaco. Se tiene un permiso por parte del instituto departamental de salud, pero no esta habilitado porque no cumplen con el requisito de infraestructura. Ya hay llamado de atención, pero no se han evidenciado avances. Esto puede generar sanciones a la aeronáutica civil
RAC 14: normatividad internacional que rige la operatividad de la aviación civil. Incluye el aspecto de seguridad de la aviación al ser actividad de riesgo, lo cual se minimiza con un esquema de seguridad. La aeronáutica no puede perder de vista esta normatividad, que es la hoja de ruta.
La aeronáutica civil debe obligar a que todos los aeropuertos cumplan con esta normatividad, para poder operar y no poner en riesgo la operación aérea.
Revisar si el plan maestro ha tenido en cuenta esta normatividad.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto
Durante el 2019 se llevó a cabo la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Antonio Nariño (Chachagüí-Pasto); este documento cuenta con los lineamientos técnicos para mejorar la infraestructura del aeropuerto. Por lo tanto, en la mesa se propone adelantar la ejecución total de ese Plan para el 2023 con el objetivo de atender las necesidades del aeropuerto.
Actualmente en el aeropuerto solo se usa el segundo nivel, por este motivo se propone (cambió contemplado en el Plan Maestro) habilitar el primer piso para áreas comerciales, oficinas, demás locales; de esta forma en el segundo piso podrían realizarse las adecuaciones necesarias para recibir un mayor número de aerolíneas.
Se debe tener en cuenta la problemática respecto a las aguas lluvias y la conexión del aeropuerto al alcantarillado. Por otro lado, la mesa coincide en que la contaminación auditiva por el aeropuerto no es un problema crítico al que debería otorgarse prioridad.
Durante la mesa se propone una nueva glorieta que sirva para el mejoramiento y distribución de los diferentes flujos viales del aeropuerto.
Actualmente el aeropuerto cuenta con talleres de mantenimiento, enfocados sobre todo en atender necesidades en caso de emergencia. Sin embargo, se propone pensar en un hangar de mantenimiento para el largo plazo.

Areopuerto San Luis Ipiales
Se requiere la actualización y ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto de San Luis para que pueda ser un aeropuerto que logre atender no solo las necesidades del municipio de Ipiales, sino de otros municipios aledaños.
También se le debe apuntar a cumplir con las características de aeropuerto alterno al Antonio Nariño, siguiendo una lógica de complementariedad.
Además, también es necesario contemplar la adquisición de los predios necesarios para llevar a cabo las reformas y adecuaciones contempladas en el plan.
Se resaltó la importancia de mejorar la infraestructura del aeropuerto en términos de: parqueaderos más amplios, salas de espera, cabinas de atención, entre otros.
Hace falta ampliar la infraestructura del terminal aéreo que permita la operación efectiva en distintos horarios, la instalación de la torre de control y SET.
Es necesario contar con equipamiento modernizado para determinar la estabilidad y la climatología de la zona

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logistico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 1: **CONECTIVIDAD**

¿Cuál es la necesidad en relación con las rutas para conectar su territorio?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
2	12	Se resalta la necesidad de aprovechar la caracteristica de Ipiales como ciudad frontera para conectarla con Ecuador; Por otro lado, tambien se menciona la relación Nariño – Putumayo y que por lo tanto sería estrategico conectarlos. Además, es importante evaluar porque han fracasado ciertas rutas, como Pasto - Tumaco, para intentar implementarlas de forma exitosa.

CONCLUSIONES

Aeropuerto La Florida Tumaco

Existe un acuerdo binacional que no se ha sabido aprovechar con el vecino país del Ecuador (Acuerdo de Esmeraldas de 1990, reformado en el 2012). Es necesario solicitar la inclusión del aeropuerto de Quito como aeropuerto transfronterizo así como otras ciudades que puedan requerirlo. Ecuador tiene 5 aeropuertos transfronterizos y Colombia tiene 3. Ejemplo, La aerolínea TAME que volaba entre ecuador y Cali, pero esta aerolínea desapareció.

Se requiere con urgencia el aeropuerto transfronterizo entre Tumaco y Quito, teniendo en cuenta que Tumaco es un destino turístico, cultural, portuario, comercial. Acá deben dialogar los presidentes y cancilleres de ambos países. Esto beneficiará a todos los aeropuertos contemplados en el acuerdo de Esmeraldas.

Solicitar copia del borrador que se hizo para el tema transfronterizo. La aeronáutica civil hará solicitud a las respectivas cancillerías dicho borrador.

Revisar asuntos legales y la forma como el aeropuerto de Esmeraldas se vuelve el alterno de Tumaco en lugar de Cali y que Tumaco sea aeropuerto alterno de Esmeraldas.

El Grupo San Germán Express, iniciará operaciones el 19 de octubre con 2 vuelos semanales entre Tumaco y El Charco.

El aeropuerto de Esmeraldas es funcional, está en buenas condiciones y operando. Tienen intenciones operar la ruta Tumaco-Esmeraldas con 2 vuelos semanales al amparo del convenio transfronterizo

Si no hay terminal nuevo, el aeropuerto de Tumaco va a colapsar con los aviones comerciales grandes.

Aeropuerto Antonio Nariño

En primer lugar, la recomendación de la mesa es realizar un estudio para evaluar cuáles serían los destinos más pertinentes para conectar con la Ciudad de Pasto. Además, se recomienda tener en cuenta no solo los destinos, sino los horarios y frecuencias con las que se conectarían.

Lo anterior se relaciona porque la mesa estableció la importancia de conectarse con la ciudad de Tumaco y el municipio de El Charco, esto con el objetivo de conectar la porción litoral del departamento con la zona andina o la sierra. Sin embargo, esta ruta (Pasto – Tumaco) estuvo disponible hasta hace unos meses y la cerraron. Por este motivo es importante revisar si los días o la frecuencia con la que se ofrecían estos vuelos era la incorrecta o no respondía a las necesidades de la población. Por ejemplo, se mencionó que la mayor parte de los funcionarios judiciales que trabajan en Tumaco son de Pasto y habría que tener en cuenta sus horarios para hacer la ruta atractiva para ellos.

Por otro lado, se discutió la posibilidad de abrir una ruta Pasto – Quito y Pasto – Guayaquil, para conectar el departamento vía aérea con Ecuador. Del mismo modo, teniendo en cuenta la estrecha relación comercial que tiene Nariño y Putumayo también se evaluó la posibilidad de abrir una ruta que los conecte.

Aeropuerto San Luis

Se expresó la necesidad de ampliar rutas con las diferentes regiones del país y en el área internacional.

Además, se mencionó la importancia de atraer nuevas aerolíneas para que operen en el aeropuerto y de esta forma poder consolidar nuevas rutas.

Dentro de los destinos mencionados por los asistentes a la mesa se encuentran Bogotá, Cali, Cartagena y Puerto Asís.

Es necesario fomentar el turismo y las exportaciones con la zona franca.

PERSONAL REQUERIDO

Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexion a internet	
Enlace logístico	

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS
égica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 2: **COMPETITIVIDAD**

¿Cuál es el obstáculo que usted cree impide que su aeropuerto sea más competitivo?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	25	Se mencionó como la competitividad de los aeropuertos, en particular para el aeropuerto de La Florida, no debe verse de forma aislada, sino en relación con una red de aerodromos fortalecida. Por otro lado, es indispensable mejor la infraestructura al interior de los aeropuetos para atraer nuevas aerolineas y que de esta forma se genere una mayor competencia regulando los precios de las tarifas. También se menciono que utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno puede ser una estrategía para reducir tarifas en los tiquetes en el aeropuerto de

CONCLUSIONES

Aeropuerto La Florida de Tumaco
Aeródromos:
Magui Payan: incluir en el plan de desarrollo la construcción de la primera fase del aeródromo, el cual tiene un costo de 50 mil millones. Este cuenta con estudios y diseños en fase 3 elaborados por la Aeronáutica Civil.
Aeródromo de Barbacoas. Se tiene estudios y diseños que deben ser revisados por la Aeronáutica Civil a la luz de la RAC 14 y darle viabilidad.
El Charco: tiene convenio interadministrativo No 21000904 H3 de 2021, para consultorías e interventorías con la Aerocivil. Se requiere construcción y ampliación de la pista en 1.300 metros, construcción de infraestructura y cerramiento perimetral del aeropuerto e infraestructura con servicios complementarios (baños, bodegas, tiendas, etc)
Santa Bárbara de Iscuandé: cuenta con estudios y diseños, para lo cual, se solicita los recursos de inversión para la primera fase.
Se requiere un helipuerto ubicado en el Hospital San Andrés de Tumaco, km 23; para transporte de pacientes en estado crítico, desde las subregiones del Sanquianga y Telembí.

Aeropuerto Antonio Nariño

En materia de competitividad se mencionó que el aeropuerto ya cuenta con la infraestructura física (luces es la pista) para habilitar vuelos nocturnos. Por lo tanto, aumentar las frecuencias de vuelos abre una ventana de oportunidad para hacer el aeropuerto más competitivo. Se necesitan aproximadamente 100 personas para despachar un vuelo
Existen casos exitosos en otros lugares del país donde el aeropuerto se internacionaliza en momentos estratégicos durante el año, por ejemplo, durante el festival Vallenato en Valledupar. Se propone la internacionalización del aeropuerto Antonio Nariño durante la época de carnavales

para potenciar el turismo en la región.
Como estrategia para reducir las tarifas de los tiquetes la mesa propone el tema de los aeropuertos alternos; muchas veces los costos para Pasto son altos porque existe una alta probabilidad de que el vuelo no pueda aterrizar en el horario estipulado. Por lo tanto, la aerolínea debe correr con los gastos de hospedaje y transporte de los pasajeros; dicho riesgo aumenta el valor de los tiquetes. De esta forma, utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno podría ayudar a solucionar esta problemática.
Además, se menciona la importancia de la libre competencia para la regulación de los precios. Es necesario desincentivar los monopolios y velar porque diversas aerolíneas puedan ofrecer sus servicios.
En relación con el punto anterior, durante la discusión se estableció la estrecha relación entre la infraestructura y la competitividad. Para el caso del Aeropuerto Antonio Nariño han existido casos en los que aerolíneas interesadas en operar no pueden hacerlo porque las instalaciones del aeropuerto no cuentan con las condiciones suficientes para recibirlos, por ejemplo, en cuanto a counters disponibles.
Durante este espacio también se trajo a colación la comparación con el aeropuerto de la ciudad de Popayán; durante la mesa se expresó la necesidad de estudiar este caso, porque aun cuando el aeropuerto Antonio Nariño tiene ventajas competitivas, las tarifas de los tiquetes son similares a las del de Popayán.
Por otro lado, se abordó una problemática relacionada con la falta de información sobre el tránsito de extranjeros, especialmente ecuatorianos. El departamento de Nariño tiene una relación fronteriza con Ecuador, por lo tanto, muchos residentes de este país que entran al país vía terrestre y utilizan el aeropuerto como punto de partida para movilizarse al resto del país. Sin embargo, en la mayoría de los casos no cuentan con el trámite necesario para realizar el tránsito y se ven obligados a retornar a la frontera para realizarlos. Incluso se han reportado casos donde se falsifican los sellos, engañando a los turistas. Por este motivo, se propone instalar una oficina de migración para dar entrada y resolver los trámites de los extranjeros.

Aeropuerto San Luis Ipiales

Se estableció la necesidad de promover la competitividad entre las aerolíneas.
Se propuso considerar la negociación de descuentos especiales en las tarifas de los tiquetes en las fechas que hayan eventos culturales. Esto con el fin de incentivar el turismo de la región y atraer nuevos visitantes.
Además, se discutió la posibilidad de reducir el impuesto aeroportuario para tiquetes que salgan del aeropuerto transfronterizo.

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 3: **DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR**

¿Qué hace falta en su aeropuerto para que el Talento Humano sea mas efectivo en la atención de los usuarios?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
2	15	En general, para los tres aeropuertos se plantea la importancia de entrenar al personal en atención al cliente, con el fin de maximizar el potencial turístico de la región. Otro punto importante es la necesidad de contar con personal técnico capacitado; se propone aprovechar instituciones existentes, como el SENA, o crear nuevas como una escuela de aviación para la región.

CONCLUSIONES

Aeropuerto San Luis Ipiales

Es necesario evaluar el tema de forma prospectiva, en diez años se espera que el aeropuerto crezca y por lo tanto, el personal necesario para operarlo. Por ese motivo es esencial contar con programas de capacitación continua.
Se propone implementar programas de estudios técnicos a través de universidades y el SENA para suplir esta necesidad.
Es una necesidad pensar la conectividad en el desarrollo en la economía regional, la conectividad teniendo en cuenta las características de Ipiales como ciudad fronteriza.
Por otro lado, es importante tener en cuenta la relación que existe entre la capacitación del talento humano en turismo y atención al turista para posicionar la región y la ciudad como destino turístico.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto

En primer lugar, los asistentes a la mesa coincidieron en que hace falta pedagogía en atención al cliente para los trabajadores del aeropuerto, tanto de la zona comercial, restaurantes como operarios de las aerolíneas.
Otro punto en la discusión giró en torno a la problemática generada por el gremio de taxistas que termina afectando a los usuarios porque tampoco están entrenados en servicio al cliente y, además, no están claras las tarifas de cobro que tiene la ruta para los pasajeros. Esto es un inconveniente porque son la primera impresión que se llevan los turistas del departamento.
Asimismo, se recalcó la importancia de promover una "cultura del turismo" porque la ciudad no se había visualizado para el crecimiento que está teniendo.
También se estableció que la responsabilidad no es solo del aeropuerto; sino que debe existir una articulación de todos los actores presentes en la mesa. En ese sentido, sería vital que el aeropuerto se vuelva una fuente de información para gremios como el hotelero y que así puedan trabajar de forma mancomunada
Por último, se destacó la posibilidad de evaluar la pertinencia de la creación de una Escuela de aviación en la región para capacitar al personal en el sector.

Aeropuerto La Florida de Tumaco

En 2013 se aprobó el plan maestro del aeropuerto y con ello, el diseño arquitectónico o. Es necesario avanzar en la infraestructura del terminal y modernizar el aeropuerto. El plan decenal tiene 116 mil millones de pesos y fue elaborado en el año 2013.
Han pasado 2 gobiernos sin percibir avances claros. Se requiere priorizar en este momento las obras teniendo en cuenta la necesidad y presupuesto. Se está culminando la ampliación de la plataforma y existe una gran preocupación por el estado actual y la construcción de un nuevo terminal acorde a la proyección de futuro que se tiene.
Se solicita actualización del Plan Decenal del 2013 de acuerdo al presupuesto actualizado.
Tener en cuenta que el plan decenal se actualizó para 2020-2030. Revisar si para la ampliación y modernización se actualizaron precios, si se incluyó toda la normatividad de la RAC 14.
Al ser el aeropuerto de Tumaco administrado y operado por la Aeronáutica Civil, debe propender por dar cumplimiento a la normatividad existente. Si la Aerocivil

PERSONAL REQUERIDO

Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervencioes de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Fecha:

Aeropuerto/DepartamentoAreopuerto San Luis, Hotel Loft Ip		NÚMERO TOTAL DE ASISTENTES68	NÚMERO TOTAL DE ENCUESTAS REALIZADAS 68
HORA INICIO9:30 a.m	HORA FINALIZACIÓN2:45 p.m	RESPONSABLE DE LA MESARegional Occidente	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervencioes de los participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 4: **INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un servicio más seguro y eficiente?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	22	Los tres aeropuertos (La Florida, San Luis, Antonio Nariño) coinciden en que es prioritario la actualización (en caso de ser necesaria) e implementación de los planes maestros, dado que estos documentos son los que cnotienen las especificaciones técnicas para las mejoras en terminos de infraestructura.

NFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL¿Qué aspectos de la infraestructura deben atenderse de manera inmediata para garantizar un se

Aeropuerto La Florida Tumaco

No tiene capacidad para albergar a todos los pasajeros en sala de espera, fase tierra.

Los espacios de los counters son pequeños e incómodos

Se requiere ampliación de la fase tierra. Poner en ejecución del Plan Decenal del Aeropuerto La Florida en todas sus fases. Esto se traduce en mejoramiento/ampliación de la infraestructura y esto debe incluir explotación comercial y espacio para parqueadero

Cambiar/mejorar la torre de control que tiene más de 50 años

Bomberos. Debe haber una estación de bomberos bien dotada. Se necesita de manera urgente reubicar la estación de bomberos del aeropuerto ya que no tienen cómo prestar un servicio de calidad a la seguridad aérea.

El Aeropuerto La Florida debe ser civil, y no civil-militar. Se deben separar las operaciones porque prestar servicios a militares implica un alto riesgo de seguridad y viola la normatividad de la RAC 14.

No se cumple con la zona de seguridad relacionada con el ancho de la pista y esto se debe revisar de manera urgente para permitir la llegada de JET y no solo de aviones pequeños.

Ampliación de la pista en longitud y ancho: 200 mts

Implementar sistema de seguridad operacional (SMS) en el aeropuerto de Tumaco.

Implementar seguridad aeroportuaria (escáner, arco corporal, servicio de aire acondicionado, cafetería, sala de espera externas, banda de entrega de equipaje más grande, etc).

Se requiere infraestructura que tenga en cuenta el tipo de carga que sale de Tumaco, en su mayoría perecedera.

ampliación del espacio aéreo y de pista.
La PTAR es pequeña, ha rebasado su capacidad, es un riesgo para la salud.
Se subestima el tema de la salubridad. Hay hacinamiento en la sanidad de Tumaco. Se tiene un permiso por parte del instituto departamental de salud, pero no esta habilitado porque no cumplen con el requisito de infraestructura. Ya hay llamado de atención, pero no se han evidenciado avances. Esto puede generar sanciones a la aeronáutica civil
RAC 14: normatividad internacional que rige la operatividad de la aviación civil. Incluye el aspecto de seguridad de la aviación al ser actividad de riesgo, lo cual se minimiza con un esquema de seguridad. La aeronáutica no puede perder de vista esta normatividad, que es la hoja de ruta.
La aeronáutica civil debe obligar a que todos los aeropuertos cumplan con esta normatividad, para poder operar y no poner en riesgo la operación aérea.
Revisar si el plan maestro ha tenido en cuenta esta normatividad.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto
Durante el 2019 se llevó a cabo la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Antonio Nariño (Chachagüí-Pasto); este documento cuenta con los lineamientos técnicos para mejorar la infraestructura del aeropuerto. Por lo tanto, en la mesa se propone adelantar la ejecución total de ese Plan para el 2023 con el objetivo de atender las necesidades del aeropuerto.
Actualmente en el aeropuerto solo se usa el segundo nivel, por este motivo se propone (cambió contemplado en el Plan Maestro) habilitar el primer piso para áreas comerciales, oficinas, demás locales; de esta forma en el segundo piso podrían realizarse las adecuaciones necesarias para recibir un mayor número de aerolíneas.
Se debe tener en cuenta la problemática respecto a las aguas lluvias y la conexión del aeropuerto al alcantarillado. Por otro lado, la mesa coincide en que la contaminación auditiva por el aeropuerto no es un problema crítico al que debería otorgarse prioridad.
Durante la mesa se propone una nueva glorieta que sirva para el mejoramiento y distribución de los diferentes flujos viales del aeropuerto.
Actualmente el aeropuerto cuenta con talleres de mantenimiento, enfocados sobre todo en atender necesidades en caso de emergencia. Sin embargo, se propone pensar en un hangar de mantenimiento para el largo plazo.

Areopuerto San Luis Ipiales
Se requiere la actualización y ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto de San Luis para que pueda ser un aeropuerto que logre atender no solo las necesidades del municipio de Ipiales, sino de otros municipios aledaños.
También se le debe apuntar a cumplir con las características de aeropuerto alterno al Antonio Nariño, siguiendo una lógica de complementariedad.
Además, también es necesario contemplar la adquisición de los predios necesarios para llevar a cabo las reformas y adecuaciones contempladas en el plan.
Se resaltó la importancia de mejorar la infraestructura del aeropuerto en términos de: parqueaderos más amplios, salas de espera, cabinas de atención, entre otros.
Hace falta ampliar la infraestructura del terminal aéreo que permita la operación efectiva en distintos horarios, la instalación de la torre de control y SET.
Es necesario contar con equipamiento modernizado para determinar la estabilidad y la climatología de la zona.

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas **con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los** participantes.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 1: **CONECTIVIDAD**

¿Cuál es la necesidad en relación con las rutas para conectar su territorio?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
2	12	Se resalta la necesidad de aprovechar la caracteristica de Ipiales como ciudad frontera para conectarla con Ecuador; Por otro lado, tambien se menciona la relación Nariño – Putumayo y que por lo tanto sería estrategico conectarlos. Además, es importante evaluar porque han fracasado ciertas rutas, como Pasto Tumaco, para intentar implementarlas de forma exitosa.

CONCLUSIONES

Aeropuerto La Florida Tumaco

Existe un acuerdo binacional que no se ha sabido aprovechar con el vecino país del Ecuador (Acuerdo de Esmeraldas de 1990, reformado en el 2012).
Es necesario solicitar la inclusión del aeropuerto de Quito como aeropuerto transfronterizo así como otras ciudades que puedan requerirlo. Ecuador tiene 5 aeropuertos transfronterizos y Colombia tiene 3. Ejemplo, La aerolínea TAME que volaba entre ecuador y Cali, pero esta aerolínea desapareció.
Se requiere con urgencia el aeropuerto transfronterizo entre Tumaco y Quito, teniendo en cuenta que Tumaco es un destino turístico, cultural, portuario, comercial. Acá deben dialogar los presidentes y cancilleres de ambos países. Esto beneficiará a todos los aeropuertos contemplados en el acuerdo de Esmeraldas.
Solicitar copia del borrador que se hizo para el tema transfronterizo. La aeronáutica civil hará solicitud a las respectivas cancillerías dicho borrador.
Revisar asuntos legales y la forma como el aeropuerto de Esmeraldas se vuelve el alterno de Tumaco en lugar de Cali y que Tumaco sea aeropuerto alterno de Esmeraldas.
El Grupo San Germán Express, iniciará operaciones el 19 de octubre con 2 vuelos semanales entre Tumaco y El Charco.
El aeropuerto de Esmeraldas es funcional, está en buenas condiciones y operando. Tienen intenciones operar la ruta Tumaco-Esmeraldas con 2 vuelos semanales al amparo del convenio transfronterizo
Si no hay terminal nuevo, el aeropuerto de Tumaco va a colapsar con los aviones comerciales grandes.

Aeropuerto Antonio Nariño

En primer lugar, la recomendación de la mesa es realizar un estudio para evaluar cuáles serían los destinos más pertinentes para conectar con la Ciudad de Pasto. Además, se recomienda tener en cuenta no solo los destinos, sino los horarios y frecuencias con las que se conectarían.
Lo anterior se relaciona porque la mesa estableció la importancia de conectarse con la ciudad de Tumaco y el municipio de El Charco, esto con el objetivo de conectar la porción litoral del departamento con la zona andina o la sierra. Sin embargo, esta ruta (Pasto – Tumaco) estuvo disponible hasta hace unos meses y la cerraron. Por este motivo es importante revisar si los días o la frecuencia con la que se ofrecían estos vuelos era la incorrecta o no respondía a las necesidades de la población. Por ejemplo, se mencionó que la mayor parte de los funcionarios judiciales que trabajan en Tumaco son de Pasto y habría que tener en cuenta sus horarios para hacer la ruta atractiva para ellos.

Por otro lado, se discutió la posibilidad de abrir una ruta Pasto – Quito y Pasto – Guayaquil, para conectar el departamento vía aérea con Ecuador. Del mismo modo, teniendo en cuenta la estrecha relación comercial que tiene Nariño y Putumayo también se evaluó la posibilidad de abrir una ruta que los conecte.

Aeropuerto San Luis

Se expresó la necesidad de ampliar rutas con las diferentes regiones del país y en el área internacional.
Además, se mencionó la importancia de atraer nuevas aerolíneas para que operen en el aeropuerto y de esta forma poder consolidar nuevas rutas.
Dentro de los destinos mencionados por los asistentes a la mesa se encuentran Bogotá, Cali, Cartagena y Puerto Asís.
Es necesario fomentar el turismo y las exportaciones con la zona franca.

PERSONAL REQUERIDO

Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

égica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 2: **COMPETITIVIDAD**

¿Cuál es el obstáculo que usted cree impide que su aeropuerto sea más competitivo?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
4	25	Se mencionó como la competitividad de los aeropuertos, en particular para el aeropuerto de La Florida, no debe verse de forma aislada, sino en relación con una red de aerodromos fortalecida. Por otro lado, es indispensable mejor la infraestructura al interior de los aeropuetos para atraer nuevas aerolineas y que de esta forma se genere una mayor competencia regulando los precios de las tarifas. También se menciono que utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno puede ser una estrategía para reducir tarifas en los tiquetes en el aeropuerto de

CONCLUSIONES

Aeropuerto La Florida de Tumaco

Aeródromos:

Magui Payan: incluir en el plan de desarrollo la construcción de la primera fase del aeródromo, el cual tiene un costo de 50 mil millones. Este cuenta con estudios y diseños en fase 3 elaborados por la Aeronáutica Civil.

Aeródromo de Barbacoas. Se tiene estudios y diseños que deben ser revisados por la Aeronáutica Civil a la luz de la RAC 14 y darle viabilidad.

El Charco: tiene convenio interadministrativo No 21000904 H3 de 2021, para consultorías e interventorías con la Aerocivil. Se requiere construcción y ampliación de la pista en 1.300 metros, construcción de infraestructura y cerramiento perimetral del aeropuerto e infraestructura con servicios complementarios (baños, bodegas, tiendas, etc)

Santa Bárbara de Iscuandé: cuenta con estudios y diseños, para lo cual, se solicita los recursos de inversión para la primera fase.

Se requiere un helipuerto ubicado en el Hospital San Andrés de Tumaco, km 23; para transporte de pacientes en estado crítico, desde las subregiones del Sanquianga y Telembí.

Aeropuerto Antonio Nariño

En materia de competitividad se mencionó que el aeropuerto ya cuenta con la infraestructura física (luces es la pista) para habilitar vuelos nocturnos. Por lo tanto, aumentar las frecuencias de vuelos abre una ventana de oportunidad para hacer el aeropuerto más competitivo. Se necesitan aproximadamente 100 personas para despachar un vuelo

Existen casos exitosos en otros lugares del país donde el aeropuerto se internacionaliza en momentos estratégicos durante el año, por ejemplo, durante el festival Vallenato en Valledupar. Se propone la internacionalización del aeropuerto Antonio Nariño durante la época de carnavales

para potenciar el turismo en la región.
Como estrategia para reducir las tarifas de los tiquetes la mesa propone el tema de los aeropuertos alternos; muchas veces los costos para Pasto son altos porque existe una alta probabilidad de que el vuelo no pueda aterrizar en el horario estipulado. Por lo tanto, la aerolínea debe correr con los gastos de hospedaje y transporte de los pasajeros; dicho riesgo aumenta el valor de los tiquetes. De esta forma, utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno podría ayudar a solucionar esta problemática.
Además, se menciona la importancia de la libre competencia para la regulación de los precios. Es necesario desincentivar los monopolios y velar porque diversas aerolíneas puedan ofrecer sus servicios.
En relación con el punto anterior, durante la discusión se estableció la estrecha relación entre la infraestructura y la competitividad. Para el caso del Aeropuerto Antonio Nariño han existido casos en los que aerolíneas interesadas en operar no pueden hacerlo porque las instalaciones del aeropuerto no cuentan con las condiciones suficientes para recibirlos, por ejemplo, en cuanto a counters disponibles.
Durante este espacio también se trajo a colación la comparación con el aeropuerto de la ciudad de Popayán; durante la mesa se expresó la necesidad de estudiar este caso, porque aun cuando el aeropuerto Antonio Nariño tiene ventajas competitivas, las tarifas de los tiquetes son similares a las del de Popayán.
Por otro lado, se abordó una problemática relacionada con la falta de información sobre el tránsito de extranjeros, especialmente ecuatorianos. El departamento de Nariño tiene una relación fronteriza con Ecuador, por lo tanto, muchos residentes de este país que entran al país vía terrestre y utilizan el aeropuerto como punto de partida para movilizarse al resto del país. Sin embargo, en la mayoría de los casos no cuentan con el trámite necesario para realizar el tránsito y se ven obligados a retornar a la frontera para realizarlos. Incluso se han reportado casos donde se falsifican los sellos, engañando a los turistas. Por este motivo, se propone instalar una oficina de migración para dar entrada y resolver los trámites de los extranjeros.

Aeropuerto San Luis Ipiales

Se estableció la necesidad de promover la competitividad entre las aerolíneas.
Se propuso considerar la negociación de descuentos especiales en las tarifas de los tiquetes en las fechas que hayan eventos culturales. Esto con el fin de incentivar el turismo de la región y atraer nuevos visitantes.
Además, se discutió la posibilidad de reducir el impuesto aeroportuario para tiquetes que salgan del aeropuerto transfronterizo.

PERSONAL REQUERIDO	
Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a internet	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervenciones de los

MINISTERIO DE TRANSPORTE

INFORME PREGUNTAS ORIENTADORAS

Mesa Estratégica para la construcción del modelo aeronáutico y su impacto social

Pregunta orientadora No. 3: **DESARROLLO DEL TALENTO HUMANO EN EL SECTOR**

¿Qué hace falta en su aeropuerto para que el Talento Humano sea mas efectivo en la atención de los usuarios?

Número de preguntas entregadas a los asistentes	Número de Respuestas entregadas al equipo organizador de la Mesa	Alternativas de Respuestas:
2	15	En general, para los tres aeropuertos se plantea la importancia de entrenar al personal en atención al cliente, con el fin de maximizar el potencial turistico de la región. Otro punto importante es la necesidad de contar con personal técnico capacitado; se propone aprovechar instituciones existentes, como el SENA, o crear nuevas como una escuela de aviación para la region.

CONCLUSIONES

Aeropuerto San Luis Ipiales

Es necesario evaluar el tema de forma prospectiva, en diez años se espera que el aeropuerto crezca y por lo tanto, el personal necesario para operarlo. Por ese motivo es esencial contar con programas de capacitación continua.
Se propone implementar programas de estudios técnicos a través de universidades y el SENA para suplir esta necesidad.
Es una necesidad pensar la conectividad en el desarrollo en la economía regional, la conectividad teniendo en cuenta las características de Ipiales como ciudad fronteriza.
Por otro lado, es importante tener en cuenta la relación que existe entre la capacitación del talento humano en turismo y atención al turista para posicionar la región y la ciudad como destino turístico.

Aeropuerto Antonio Nariño Pasto

En primer lugar, los asistentes a la mesa coincidieron en que hace falta pedagogía en atención al cliente para los trabajadores del aeropuerto, tanto de la zona comercial, restaurantes como operarios de las aerolíneas.
Otro punto en la discusión giró en torno a la problemática generada por el gremio de taxistas que termina afectando a los usuarios porque tampoco están entrenados en servicio al cliente y, además, no están claras las tarifas de cobro que tiene la ruta para los pasajeros. Esto es un inconveniente porque son la primera impresión que se llevan los turistas del departamento.
Asimismo, se recalcó la importancia de promover una "cultura del turismo" porque la ciudad no se había visualizado para el crecimiento que está teniendo.
También se estableció que la responsabilidad no es solo del aeropuerto; sino que debe existir una articulación de todos los actores presentes en la mesa. En ese sentido, sería vital que el aeropuerto se vuelva una fuente de información para gremios como el hotelero y que así puedan trabajar de forma mancomunada
Por último, se destacó la posibilidad de evaluar la pertinencia de la creación de una Escuela de aviación en la región para capacitar al personal en el sector.

Aeropuerto La Florida de Tumaco

En 2013 se aprobó el plan maestro del aeropuerto y con ello, el diseño arquitectónico o. Es necesario avanzar en la infraestructura del terminal y modernizar el aeropuerto. El plan decenal tiene 116 mil millones de pesos y fue elaborado en el año 2013.
Han pasado 2 gobiernos sin percibir avances claros. Se requiere priorizar en este momento las obras teniendo en cuenta la necesidad y presupuesto. Se está culminando la ampliación de la plataforma y existe una gran preocupación por el estado actual y la construcción de un nuevo terminal acorde a la proyección de futuro que se tiene.
Se solicita actualización del Plan Decenal del 2013 de acuerdo al presupuesto actualizado.
Tener en cuenta que el plan decenal se actualizó para 2020-2030. Revisar si para la ampliación y modernización se actualizaron precios, si se incluyó toda la normatividad de la RAC 14.
Al ser el aeropuerto de Tumaco administrado y operado por la Aeronáutica Civil, debe propender por dar cumplimiento a la normatividad existente. Si la Aerocivil

PERSONAL REQUERIDO

Moderador	
Redactor del informe	
Responsable de la conexión a	
Enlace logístico	

NOTA: Por favor, adjuntar listado de asistencia, material audiovisual del desarrollo de la mesa, material con cada una de las preguntas realizadas con las correspondientes respuestas y demás elementos que evidencien la realización de la mesa y las intervencioes de los participantes.



Índice de contenido

1. Introducción
2. Diagnóstico regional
3. Metodología de las mesas
4. Hallazgos mesas
4.1 Aeropuerto La Florida de Tumaco

Introducción

Si bien existen modalidades de transporte que han mitigado los efectos negativos de la desconexión entre poblaciones, solo el transporte aéreo tiene la capacidad de obviar las barreras geográficas que dividen al país.



La dificultad para interconectar de manera terrestre los territorios que componen el país ha sido, de manera histórica, un obstáculo para la generación de bienestar y desarrollo humano en las zonas más dispersas. Si bien existen modalidades de transporte que han mitigado los efectos negativos de la desconexión entre poblaciones, solo el transporte aéreo tiene la capacidad de obviar las barreras geográficas que dividen al país.

El potencial del transporte aéreo es amplio. Tiene la capacidad de reducir los tiempos de desplazamiento y dinamizar la economía, conectando los nodos de producción y acercando la oferta a la demanda de servicios. Permite, entonces, fortalecer las facultades de las comunidades, acercándose al resto del país, como una garantía de desarrollo humano integral.

El presente documento busca ser un insumo para la construcción del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026. Con él se pretende generar un modelo aeronáutico de impacto social, que contribuya al incremento de la competitividad en los territorios, así como su interconexión y con ello, al mejoramiento de las condiciones materiales de la población. En ese sentido, da fiel cuenta de las necesidades y posibles soluciones a los problemas del modelo aeroportuario de la subregión del Quindío.

Este aporte es el producto de un proceso de escucha fluida con las personas que viven en relación con el aeropuerto. Ha sido elaborado en colaboración con actores de la sociedad civil, academia,

sector público y privado. Es un consolidado de la retroalimentación que proporcionan quienes habitan el mismo espacio del aeropuerto, quienes lo dirigen, sus usuarios, los comerciantes que allí venden sus productos, y los sectores que guardan una conexión directa o indirecta con sus actividades.
El documento aborda las dinámicas aeroportuarias desde una perspectiva regional, observando la relación entre el Aeropuerto el Edén y aquello que lo rodea. Muestra la interacción entre los elementos que constituyen el "ecosistema" aeroportuario, donde se encuentran inmersos el turismo, el comercio y otras modalidades de transporte; elementos fundamentales al momento de desarrollar un modelo coherente con las necesidades y características del territorio.

Así mismo, en él se observa al Aeropuerto el Edén con detenimiento. Se contemplan sus procesos, las necesidades presentes y se contextualiza su situación interna. Del mismo modo, se expone la metodología de co-construcción participativa desarrollada durante el ejercicio de formulación de este insumo y allí se da cuenta de la diversidad de actores e interpretaciones que confluyeron en los espacios realizados para su elaboración.

Así, se exponen a cabalidad los hallazgos y productos obtenidos a partir del diálogo con los sectores invitados a participar de la co-construcción del PND 2022 - 2026. Para ello, se sintetizan los resultados del ejercicio en 5 ejes estratégicos priorizados por la Aeronáutica Civil, entre los cuales se hallan Infraestructura, Sostenibilidad ambiental, Conectividad, Competitividad y Seguridad Operacional. Esta es una priorización realizada con base en las características identificadas en ejercicios de construcción previos desarrollados por la Aeronáutica Civil, entre los cuales destaca la elaboración del Plan Estratégico Aeronáutico 2030; documento que plantea una hoja de ruta a 11 años para el sector aeronáutico.

En síntesis, el presente documento integra la visión a largo plazo del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con la retroalimentación provista por la ciudadanía durante el encuentro realizado en Armenia, facilitando su materialización y direccionamiento durante el próximo cuatrienio. Es una guía para que, de la mano con el Gobierno Nacional, se constituya un modelo aeroportuario que involucre de manera directa a la ciudadanía.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Metodología de construcción participativa



Colombia, en general, se caracteriza por la coexistencia de diversos pueblos y comunidades que habitan en el territorio. Por lo tanto, los ejercicios de planificación deben involucrar diferentes actores, así como articular las diferentes visiones y cosmovisiones.

Desde la Aeronáutica Civil, Regional Occidente, se asume la diversidad como un valor para la construcción y los cambios personales, grupales y sociales. Por lo tanto, para la construcción de este insumo se desarrolló una metodología de planificación con gobernanza que busca generar una hoja de ruta desde los saberes y experiencias locales, rompiendo con el paradigma de la planificación hegemónica, trasladando la toma de decisiones a la ciudadanía.



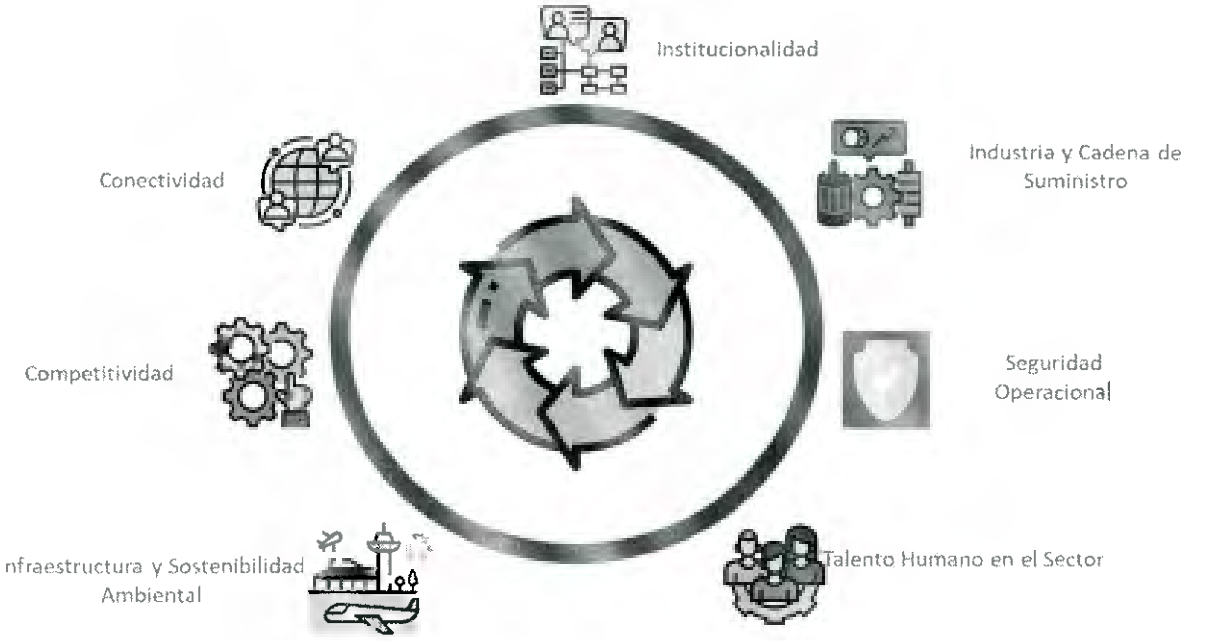
Dicha metodología contó con tres fases para su desarrollo. En primer lugar, una fase enfocada en el alistamiento del ejercicio, donde se procuró que existieran las condiciones mínimas para el buen desarrollo de la jornada. Por un lado, tuvo lugar la verificación técnica de la lista de invitados para hacer la convocatoria lo más amplia posible. Además, se realizó la confirmación de la asistencia de

los diversos actores, así como la construcción de una metodología que respondiera a las necesidades de las circunstancias.

En segundo lugar, se llevó a cabo el desarrollo de la mesa el 30 de septiembre del 2022 en el Hotel Loft en la ciudad de Ipiales, Nariño. Donde se contó con la participación de aproximadamente 49 actores pertenecientes a la cuádruple hélice Universidad-Estado-Empresa-Organizaciones de Base. Entre ellos estuvieron presentes representantes de la Alcaldía de Ipiales, Pasto, Aldana entre otros municipios, Gobernadores Indígenas, Representantes de las Juntas de Acción Comunal, Representantes del gremio hotelero y turístico, Académicos de Universidades, La dirección de la Cámara de Comercio de Tumaco, entre otros.

En este orden de ideas, es importante mencionar que este ejercicio se construyó sobre las bases técnicas planteadas en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030. El cual es un instrumento de

planificación, que visualiza los lineamientos de política pública del sector y se formula a partir de principios de eficacia, eficiencia, integración territorial y sostenibilidad.



El Plan Estratégico Aeronáutico 2030 cuenta con siete ejes estratégicos primordiales para el desarrollo del transporte aéreo en Colombia. Sin embargo, para este espacio el equipo de la Aeronáutica Civil, Regional Occidente priorizó cuatro de estos ejes:

1. **Infraestructura y sostenibilidad Ambiental**
2. **Conectividad**
3. **Competitividad**
4. **Talento Humano en el sector**

Así, los actores convocados contaron con la oportunidad de identificar problemas, causas directas, efectos directos y posibles soluciones con base a una serie de preguntas orientadoras por cada uno de estos cuatro ejes. Además, en cada mesa un moderador presentaba a los participantes ejemplos de árboles de problemas y árboles de soluciones que, como se mencionó anteriormente eran solo un punto de partida para iniciar la discusión y no una camisa de fuerza. Además, se abrió el espacio para que los actores propusieran nuevas iniciativas, problemáticas y sus respectivas soluciones si así lo consideraban.



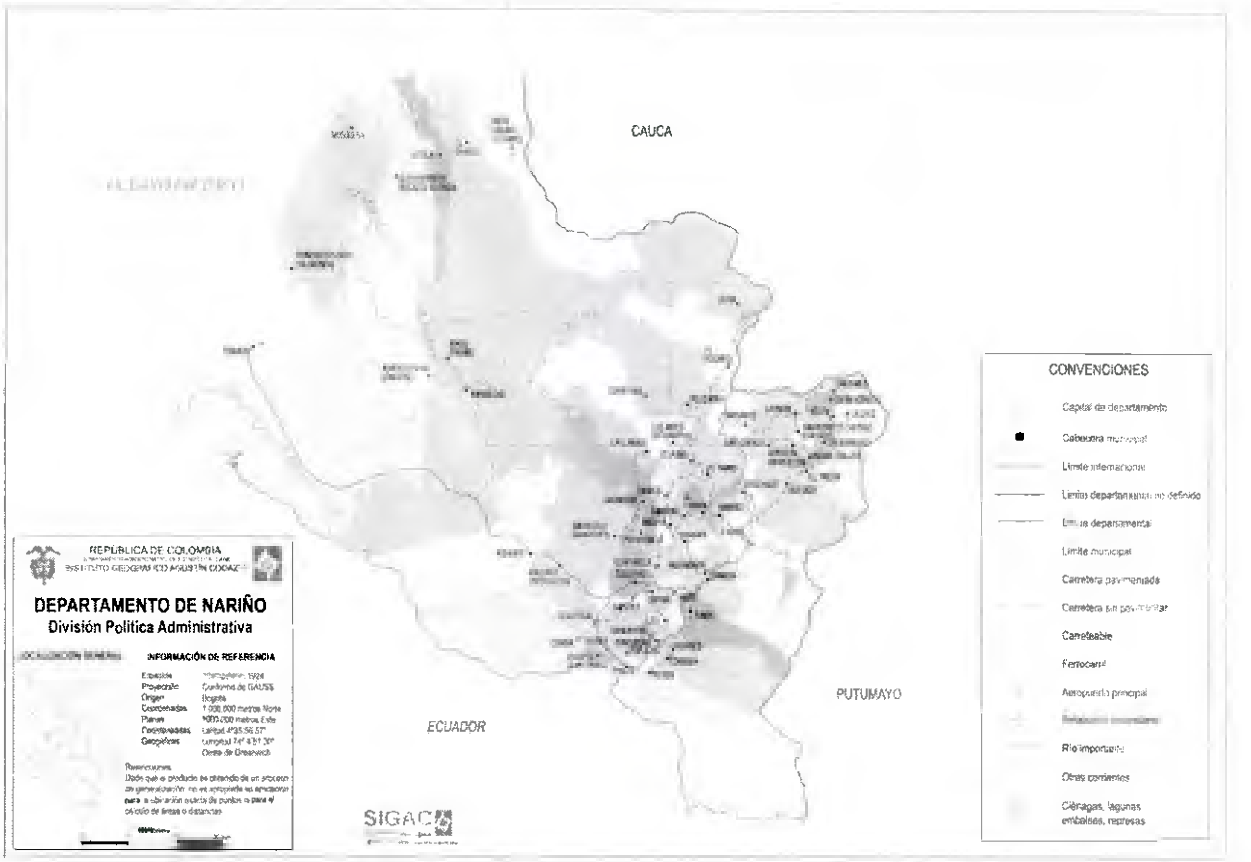
Posteriormente, con estos insumos se dió inicio a la tercera fase del ejercicio. Durante este momento se realizó la consolidación y sistematización de la información obtenida en las mesas. Ahora, con esta información se realizó una articulación tanto de los ejes estratégicos y las iniciativas con las propuestas. Asimismo, se realizó un diagnóstico regional para darle un soporte técnico que complemente la información recolectada en las mesas.

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Diagnóstico Regional



Nariño limita por el Norte con el departamento del Cauca y el océano Pacífico, al Este con los departamentos del Cauca y Putumayo, al Sur con la República de Ecuador y al Oeste con el océano Pacífico. El Departamento de Nariño está conformado política y administrativamente por 64 municipios.



En términos de competitividad la región presenta importantes rezagos. Para el año 2019, Nariño se ubicó en la posición número 20 (del total de 32) del Índice Departamental de Competitividad (IDC). Allí se establecen el pilar de infraestructura, que mide la cobertura de servicios públicos, la existencia de infraestructura vial y los costos de conectividad centrados en el análisis de los costos de transporte (de pasajeros y carga), el pilar de educación superior y formación para el trabajo, que analiza la calidad y cobertura de la educación superior así como el nivel de participación de los egresados del SENA en el mercado laboral y el pilar de innovación y dinámica empresarial que mide la introducción de nuevas tecnologías para la mejora de los procesos productivos y la integración efectiva en las cadenas globales de valor. Estos son los principales factores que explican las limitaciones para la consolidación de ecosistemas productivos innovadores.

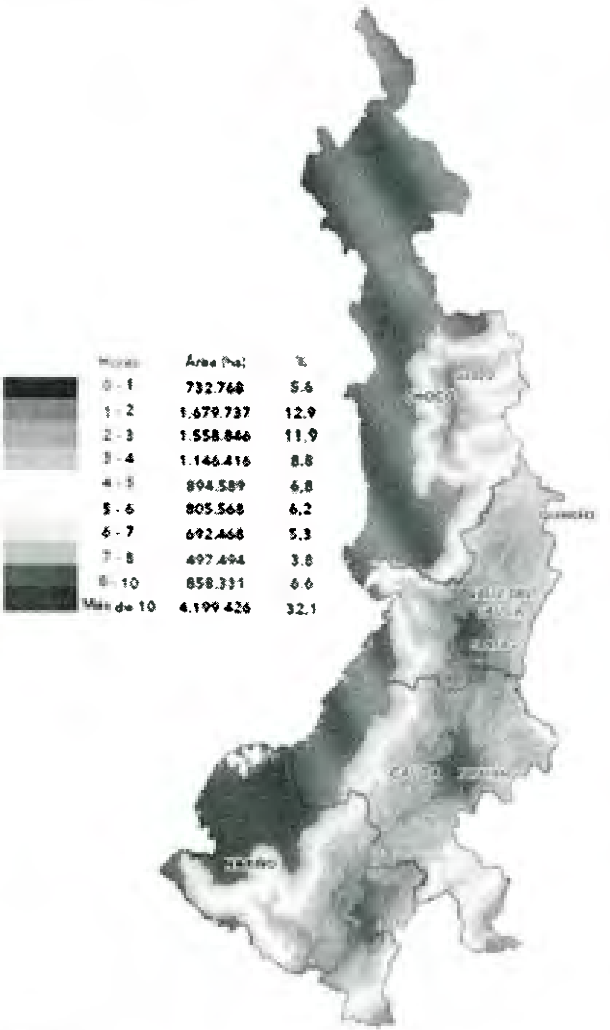
Pilar	Nariño	
	Posición	Valor
Instituciones	**23**	**4,78**
Infraestructura	**24**	**3,38**
Adopción TIC	**17**	**4,35**
Sostenibilidad ambiental	**26**	**4,28**
Salud	**28**	**5,63**
Educación Básica y media	**18**	**5,83**
Educación superior y formación para el trabajo	**19**	**3,26**

Resultados IDC 2019 departamento Nariño

En el Departamento de Nariño, Tumaco es el epicentro para conectar con los otros municipios y necesita una terminal intermodal. Los ejes fluviales más importantes de Nariño son los ríos Mataje, Mira, Chagüí, Mejicano, Rosario, pero también son los esteros. Como ya se mencionó, la movilidad fluvial en esta zona depende, principalmente del régimen de la marea, en especial para los municipios costeros, para los que se requieren mejoras en componentes tecnológicos como motores fuera de borda, con opciones menos costosas (los actuales consumen 1 galón/hora) para estas localidades que cuentan con indicadores de pobreza elevados.

La inexistencia de conexión terrestre tiene una relación directa con los tiempos para alcanzar la ciudad capital del departamento. Desde cualquier punto del andén litoral existe una distancia de más de 10 horas para llegar a los nodos productivos donde se concentran las capacidades del Estado; situación extremadamente preocupante frente a urgencias como traslados de salud, emergencias médicas y/o evacuaciones.

Tiempos de desplazamiento con destino a las capitales departamentales



Fuente: UPRA, 2018

Las características específicas de la región Pacífico, y en este caso del departamento de Nariño, demandan la integración de diferentes modalidades de transporte, con el propósito de lograr complementariedad de los servicios.

La irregular geografía y los altos contrastes en cuanto a la topografía del territorio han generado una barrera histórica entre las comunidades que habitan la zona andina y litoral del departamento de Nariño. Esto, más allá de interrumpir el diálogo cultural y el intercambio social, encarece las tarifas de transporte, servicios y alimentos, que requieren mayores esfuerzos para su comercialización en una u otra área.

Esta disparidad se enfatiza en la zona litoral del Pacífico, puesto que la mayoría de los nodos de producción en el país se encuentran ubicados sobre los andes. Conectar a las comunidades del litoral resulta, como producto de esta realidad, un requisito fundamental para la dignificación de las condiciones materiales y sociales en el territorio; que ha sido objeto de un rezago en múltiples áreas dada la carencia de conexión e infraestructura que integre adecuadamente estas áreas.

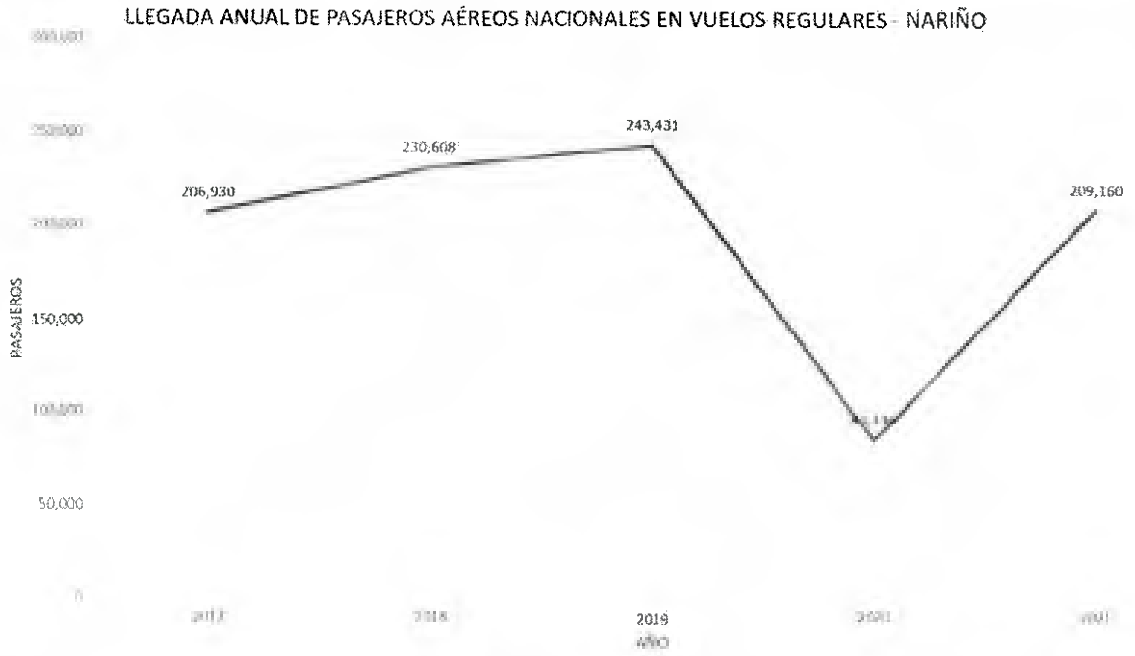
Es por ello que, teniendo en cuenta las características específicas del Pacífico, se hace necesario fortalecer modos de transporte alternativos, el transporte marítimo y fluvial y en este caso, la red aérea con los aeropuertos y aeródromos del departamento.

TURISMO

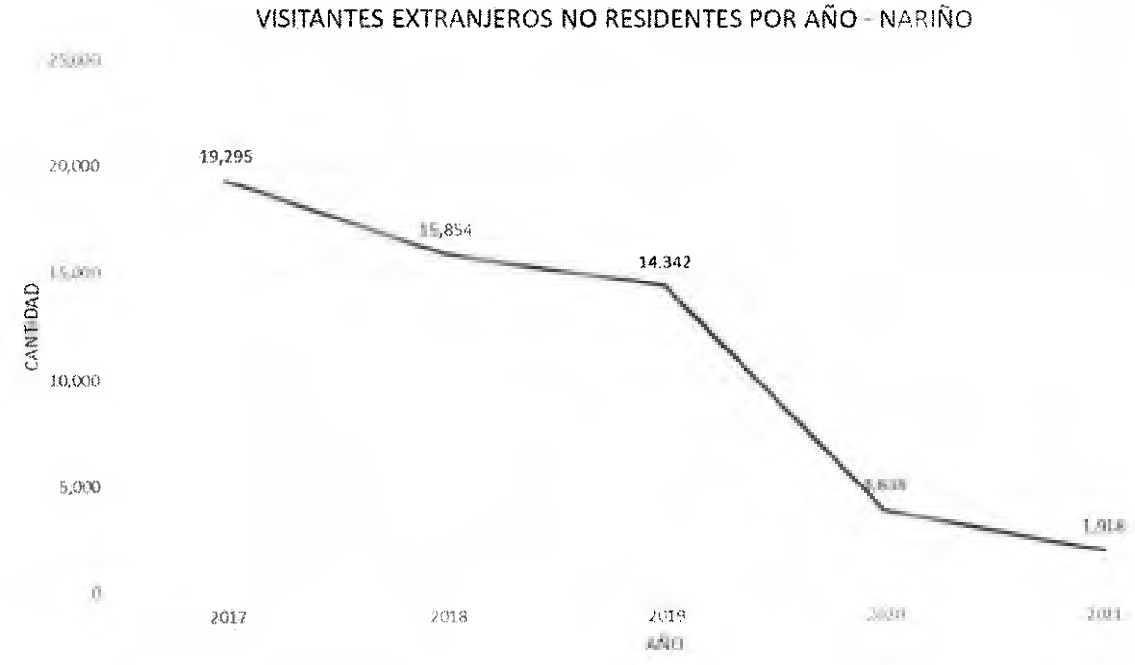
Con el tiempo, el turismo se ha convertido en uno de los sectores con mayor potencial para el país. Para el año 2021, su participación en el PIB nacional fue del 4%, el valor más alto que ha alcanzado desde 2005. El potencial turístico del departamento de Nariño es elevado, dada la presencia de expresiones culturales y paisajes de gran atractivo para visitantes nacionales e internacionales.

El incremento del turismo, ya sea potencial o empírico, presenta un reto importante para el sector aeronáutico. Tiene como requisito la creación de un ecosistema comercial que integre elementos de infraestructura y competitividad comercial. En ese sentido, demanda la generación de un modelo aeroportuario en concertación con la academia, la sociedad civil, la empresa y el Estado.

Las condiciones en las cuales se encuentra el sector turístico dan cuenta de un panorama positivo y proponen, así mismo, construir un plan que responda a la materialización del potencial que tiene el departamento. El aumento en los pasajeros nacionales evidencia una tendencia hacia el crecimiento del turismo, lo cual demanda un manejo coordinado de los diferentes sectores que confluyen en torno a los aeropuertos y aeródromos de Nariño.

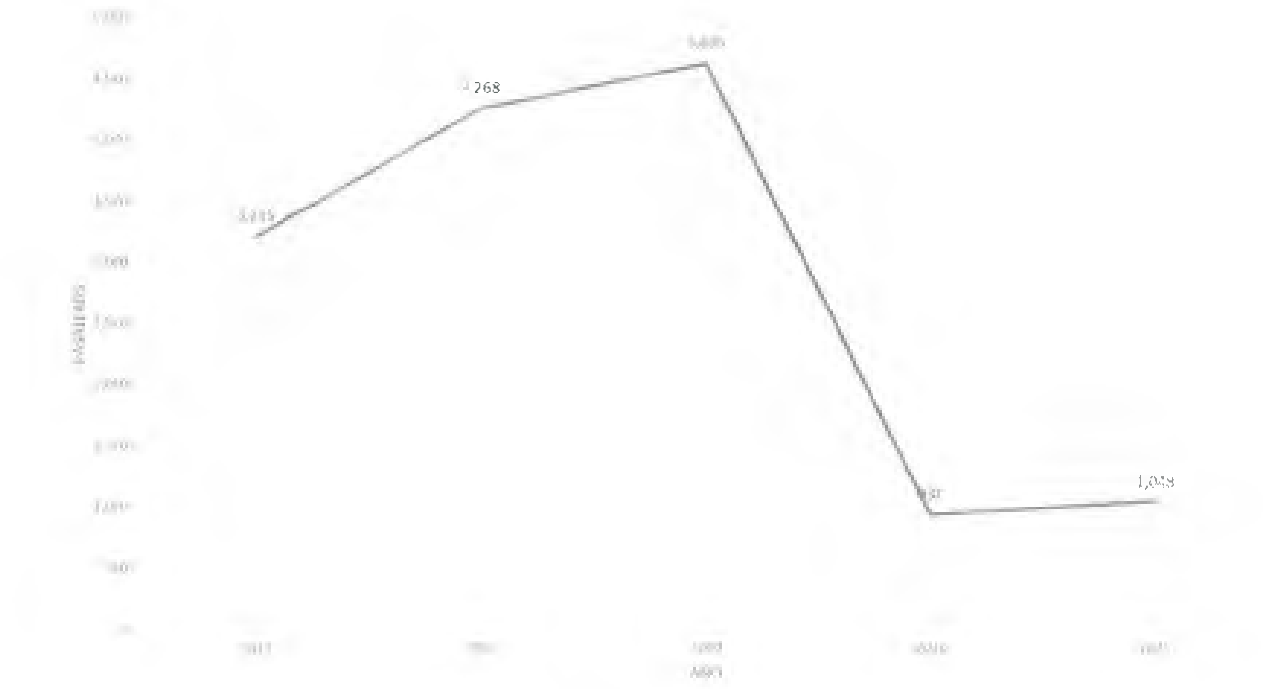


el tránsito de pasajeros provenientes de Colombia podría mantener su crecimiento, fortaleciendo con ello el tejido económico del departamento.



Ahora bien, este panorama no se replica en materia de visitantes extranjeros hacia el departamento de Nariño. Incluso antes de la pandemia, la llegada de visitantes extranjeros no residentes presentaba una tendencia decreciente que se agudizó con el COVID-19. Durante los últimos 5 años, la visita de extranjeros se mermó de manera paulatina, presentando una brecha abrupta en 2020 por los confinamientos decretados por gobiernos de todo el mundo.

LLEGADA ANUAL DE PASAJEROS AÉREOS INTERNACIONALES EN VUELOS REGULARES - NARIÑO



Este comportamiento se ve replicado en la llegada de pasajeros internacionales bajo modalidad aérea. Si bien la cantidad de pasajeros aumentaba a un ritmo de, en promedio, 16% por año, con la pandemia se presentó una reducción abrupta del 394%, casi 4 veces menos flujo de pasajeros. A pesar del levantamiento de las medidas de mitigación para el COVID-19, el flujo de pasajeros se mantenía en niveles reducidos para 2021.

Si la visión del departamento de Nariño contempla convertirse en un foco nacional para el turismo, es fundamental que se aborden estas transformaciones en el sector y se evalúen con profundidad, dado que los motivos que sustentan las disminuciones en la llegada de visitantes son desconocidos, más allá del Coronavirus.

TRANSPORTE DE CARGA



Gráfica: países destino de exportaciones nariñenses; MINCIT - MARO, 2022.

La posición del departamento de Nariño es privilegiada desde el punto de vista comercial. Al limitar con Ecuador, recibe parte del flujo económico de la zona andina latinoamericana y es un punto de tránsito obligatorio para la carga terrestre que proviene del sur.

Entre 2020 y 2021 el tejido económico y productivo de Nariño se dinamizó. Las exportaciones del departamento incrementaron en un 25.79%, con un crecimiento del 128% en la comercialización

de café y 182% en cacao (MINCIT - MARO). Entre los destinos más importantes a los cuales se exportaron productos, se encuentran Estados Unidos con un incremento del 171,2% en el comercio y Ecuador con 191,3% de crecimiento.

El potencial comercial y la ubicación privilegiada hacen de Nariño un punto de interés para el crecimiento económico y la inversión. Es por tal razón que resulta primordial adecuar el sistema aeroportuario garantizando que el transporte de carga reciba la atención que merece. La prospección, en este caso, es un elemento fundamental si se pretende constituir un modelo integral que responda de manera adecuada a las necesidades y retos que plantea el sector.

En ese sentido, la construcción de un modelo aeroportuario consecuente depende del reconocimiento de las oportunidades del departamento, sin obviar las capacidades con las cuales se cuenta en materia de transporte de carga. La adecuación de los aeropuertos y aeródromos para el fortalecimiento de las cadenas productivas presentes en la región constituye, de este modo, en un requisito necesario para garantizar un modelo incluyente, que genere bienestar y mejore las condiciones de la población.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Hallazgos Mesas de Construcción Participativa



A continuación se presentan los hallazgos encontrados durante las mesas participativas, así como los comentarios y la retroalimentación de los actores invitados en cada uno de los cinco ejes estratégicos priorizados para este ejercicio, Infraestructura, Sostenibilidad Ambiental, Conectividad, Competitividad y Seguridad Operacional.

AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO

El aeropuerto La Florida, es un aeropuerto de la ciudad colombiana de Tumaco, en el departamento de Nariño. Distante a 4 km del centro de la ciudad. Opera en horario diurno y tiene una pista de asfalto de aproximadamente 1.600 m, que aunque permite la operación de aviones del tipo Boeing 737 y Douglas DC9, hoy está siendo operado por aviones pequeños como: Fokker 50, Embraer ERJ 145, Antonov An 32, EADS CASA C-295, AC-47T Fantasma, Lockheed C-130 Hércules, ATR 72 y todo tipo de turbohélices .



Sus operaciones son casi que en un 90% hacia el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón teniendo un tráfico de aproximadamente 45.000 pasajeros con este

destino al año, en el 2015 esa cifra se duplicó operando aproximadamente 90.000 pasajeros entre ambas ciudades pues se opera 20 vuelos semanales entre Cali y Tumaco operados por la aerolínea Avianca que también tiene como destino el aeropuerto Internacional El Dorado y con 3 frecuencias semanales operadas por la aerolínea estatal Satena



Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- No tiene capacidad para albergar a todos los pasajeros en sala de espera, fase tierra.

- Los espacios de los counters son pequeños e incómodos
- Se requiere ampliación de la fase tierra. Poner en ejecución el Plan Decenal del Aeropuerto La Florida en todas sus fases. Esto se traduce en mejoramiento/ampliación de la infraestructura y esto debe incluir explotación comercial y espacio para parqueadero
- Cambiar/mejorar la torre de control que tiene más de 50 años
- Bomberos. Debe haber una estación de bomberos bien dotada. Se necesita de manera urgente reubicar la estación de bomberos del aeropuerto ya que no tienen cómo prestar un servicio de calidad a la seguridad aérea.
- El Aeropuerto La Florida debe ser civil, y no civil-militar. Se deben separar las operaciones porque prestar servicios a militares implica un alto riesgo de seguridad y viola la normatividad de la RAC 14.
- No se cumple con la zona de seguridad relacionada con el ancho de la pista y esto se debe revisar de manera urgente para permitir la llegada de JET y no solo de aviones pequeños.
- Ampliación de la pista en longitud y ancho: 200 mts
- Implementar sistema de seguridad operacional (SMS) en el aeropuerto de Tumaco.
- Implementar seguridad aeroportuaria (escáner, arco corporal, servicio de aire acondicionado, cafetería, sala de espera externas, banda de entrega de equipaje más grande, etc).
- Se requiere infraestructura que tenga en cuenta el tipo de carga que sale de Tumaco, en su mayoría perecedera.

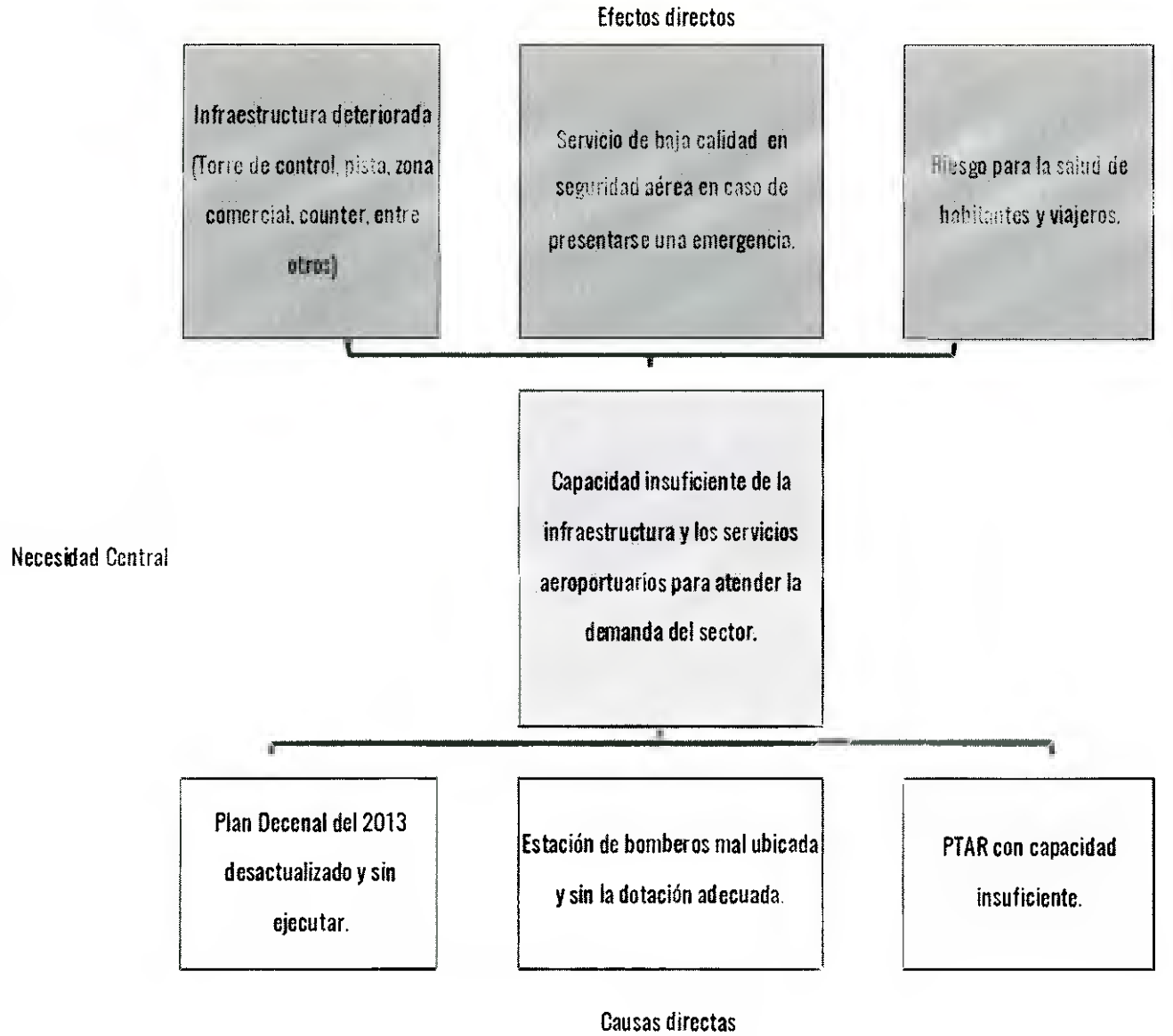
Fase aire:

- Se necesita la llegada de nuevas aerolíneas y esto implica ampliación del espacio aéreo para prevenir posibles accidentes.
- Mejorar /modernizar las radioayudas y en términos generales las ayudas para navegación aérea. Se requieren más equipos y esto se logra con la ampliación del espacio aéreo y de pista.

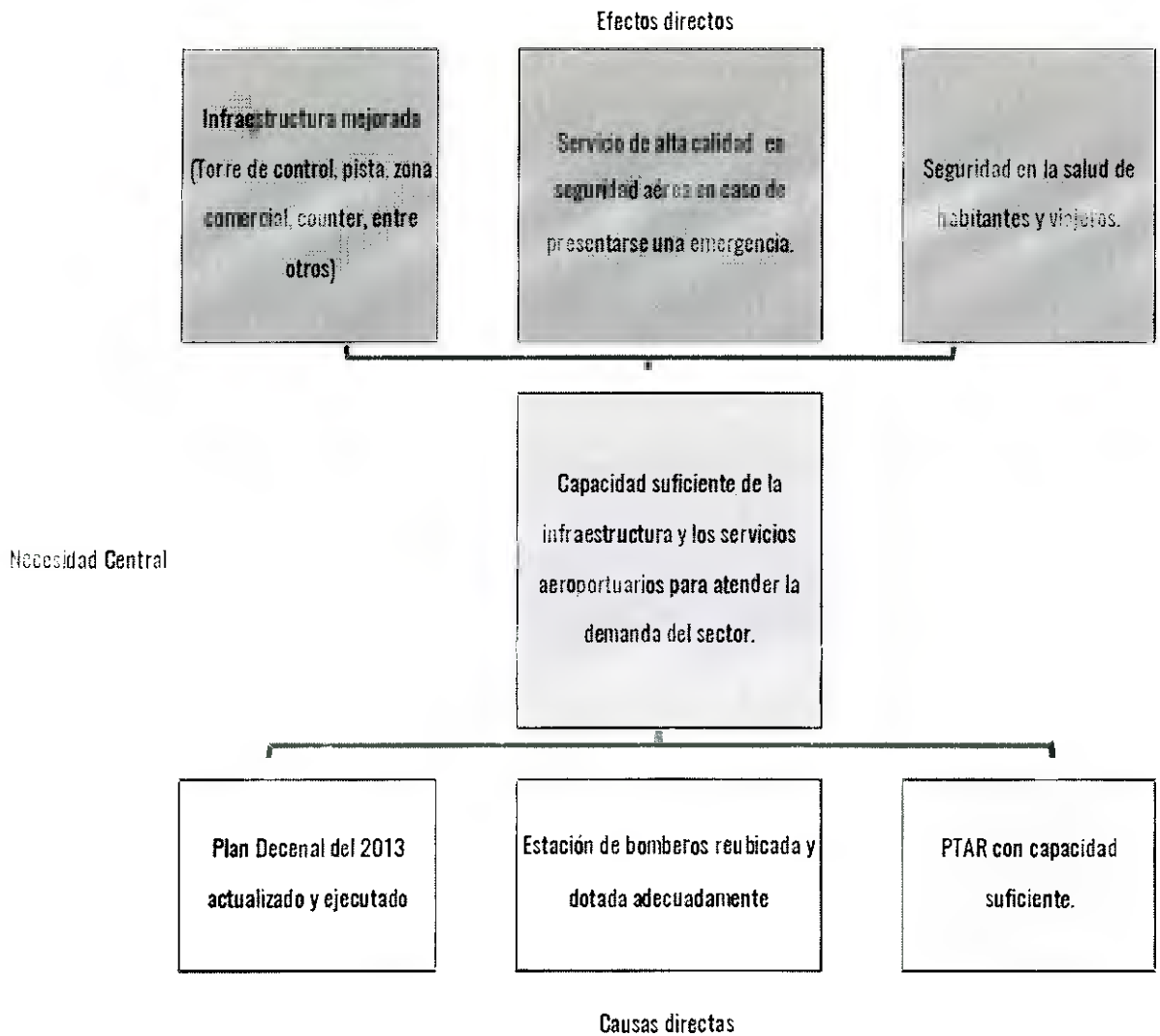
Salubridad y medio ambiente:

- La PTAR es pequeña, ha rebasado su capacidad, es un riesgo para la salud.
- Se subestima el tema de la salubridad. Hay hacinamiento en la sanidad de Tumaco. Se tiene un permiso por parte del instituto departamental de salud, pero no está habilitado porque no cumplen con el requisito de infraestructura. Ya hay llamado de atención, pero no se han evidenciado avances. Esto puede generar sanciones a la aeronáutica civil
- RAC 14: normatividad internacional que rige la operatividad de la aviación civil. Incluye el aspecto de seguridad de la aviación al ser actividad de riesgo, lo cual se minimiza con un esquema de seguridad. La aeronáutica no puede perder de vista esta normatividad, que es la hoja de ruta.
- La aeronáutica civil debe obligar a que todos los aeropuertos cumplan con esta normatividad, para poder operar y no poner en riesgo la operación aérea.
- Revisar si el plan maestro ha tenido en cuenta esta normatividad

Árbol de problemas: Infraestructura y sostenibilidad ambiental.



Árbol de problemas: Infraestructura y sostenibilidad ambiental.



Aeródromos:

- Magui Payan: incluir en el plan de desarrollo la construcción de la primera fase del aeródromo, el cual tiene un costo de 50 mil millones. Este cuenta con estudios y diseños en fase 3 elaborados por la Aeronáutica Civil.
- Aeródromo de Barbacoas. Se tiene estudios y diseños que deben ser revisados por la Aeronáutica Civil a la luz de la RAC 14 y darle viabilidad.
- El Charco: tiene convenio interadministrativo No 21000904 H3 de 2021, para consultorías e interventorías con la Aerocivil. Se requiere construcción y ampliación de la pista en 1.300 metros, construcción de infraestructura y cerramiento perimetral del aeropuerto e infraestructura con servicios complementarios (baños, bodegas, tiendas, etc)
- Santa Bárbara de Iscuandé: cuenta con estudios y diseños, para lo cual, se solicita los recursos de inversión para la primera fase.
- Se requiere un helipuerto ubicado en el Hospital San Andrés de Tumaco, km 23; para transporte de pacientes en estado crítico, desde las subregiones del Sanquianga y Telembí.

PLAN MAESTRO:

En 2013 se aprobó el plan maestro del aeropuerto y con ello, el diseño arquitectónico. Es necesario avanzar en la infraestructura del terminal y modernizar el aeropuerto. El plan decenal tiene 116 mil millones de pesos y fue elaborado en el año 2013.

- Han pasado 2 gobiernos sin percibir avances claros. Se requiere priorizar en este momento las obras teniendo en cuenta la necesidad y presupuesto. Se está culminando la ampliación de la plataforma y existe una gran preocupación por el estado actual y la construcción de un nuevo terminal acorde a la proyección de futuro que se tiene.
- Se solicita actualización del Plan Decenal del 2013 de acuerdo al presupuesto actualizado.
- Tener en cuenta que el plan decenal se actualizó para 2020-2030. Revisar si para la ampliación y modernización se actualizaron precios, si se incluyó toda la normatividad de la RAC 14.
- Al ser el aeropuerto de Tumaco administrado y operado por la Aeronáutica Civil, debe propender por dar cumplimiento a la normatividad existente. Si la Aerocivil elabora el plan decenal, debe ser consecuente con las necesidades del aeropuerto.
- Se deben priorizar acciones que sean realizables en este cuatrienio, para no quedarse en las mismas acciones que toman tiempo.

Conectividad

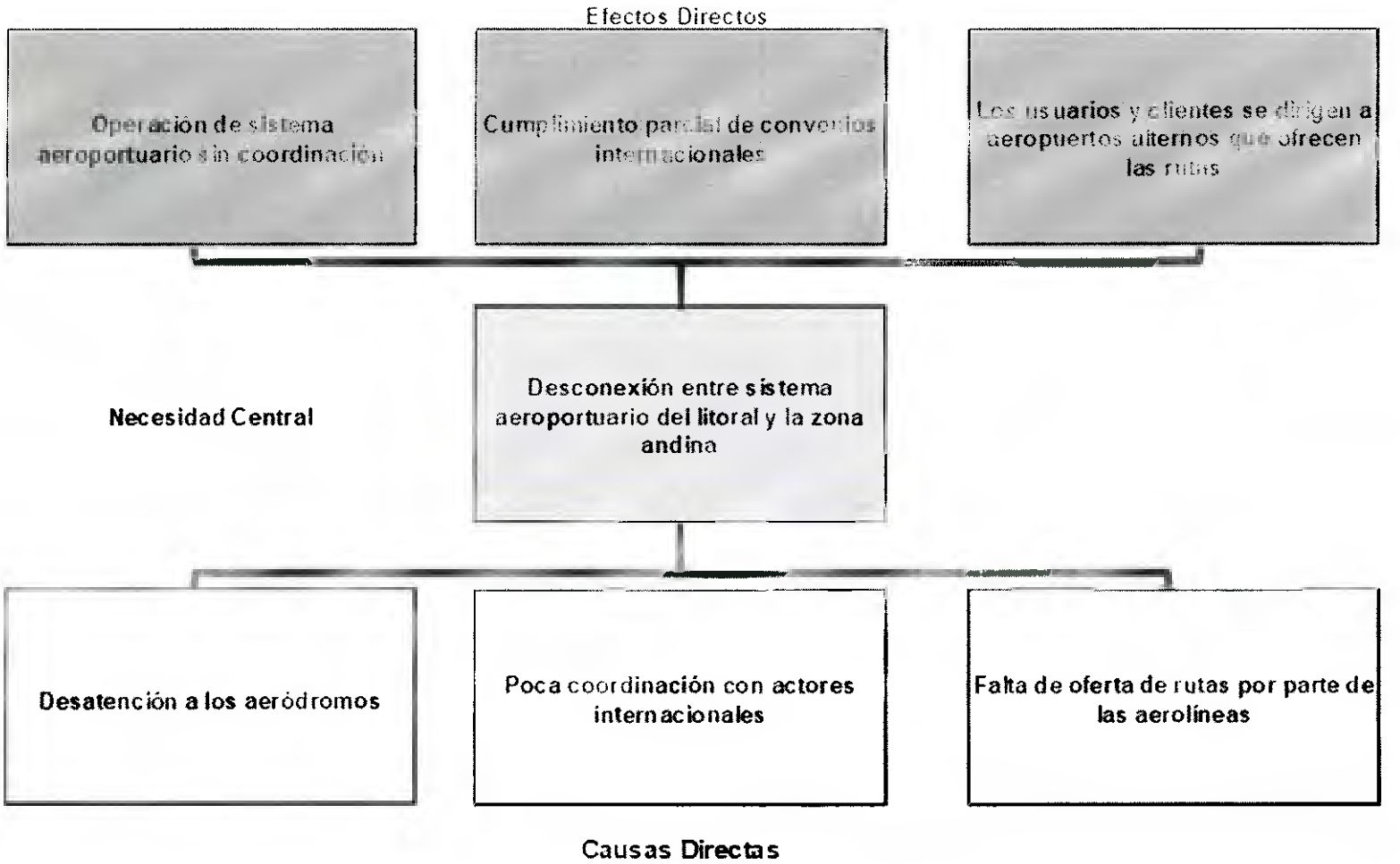
Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 la conectividad tiene como principal objetivo construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

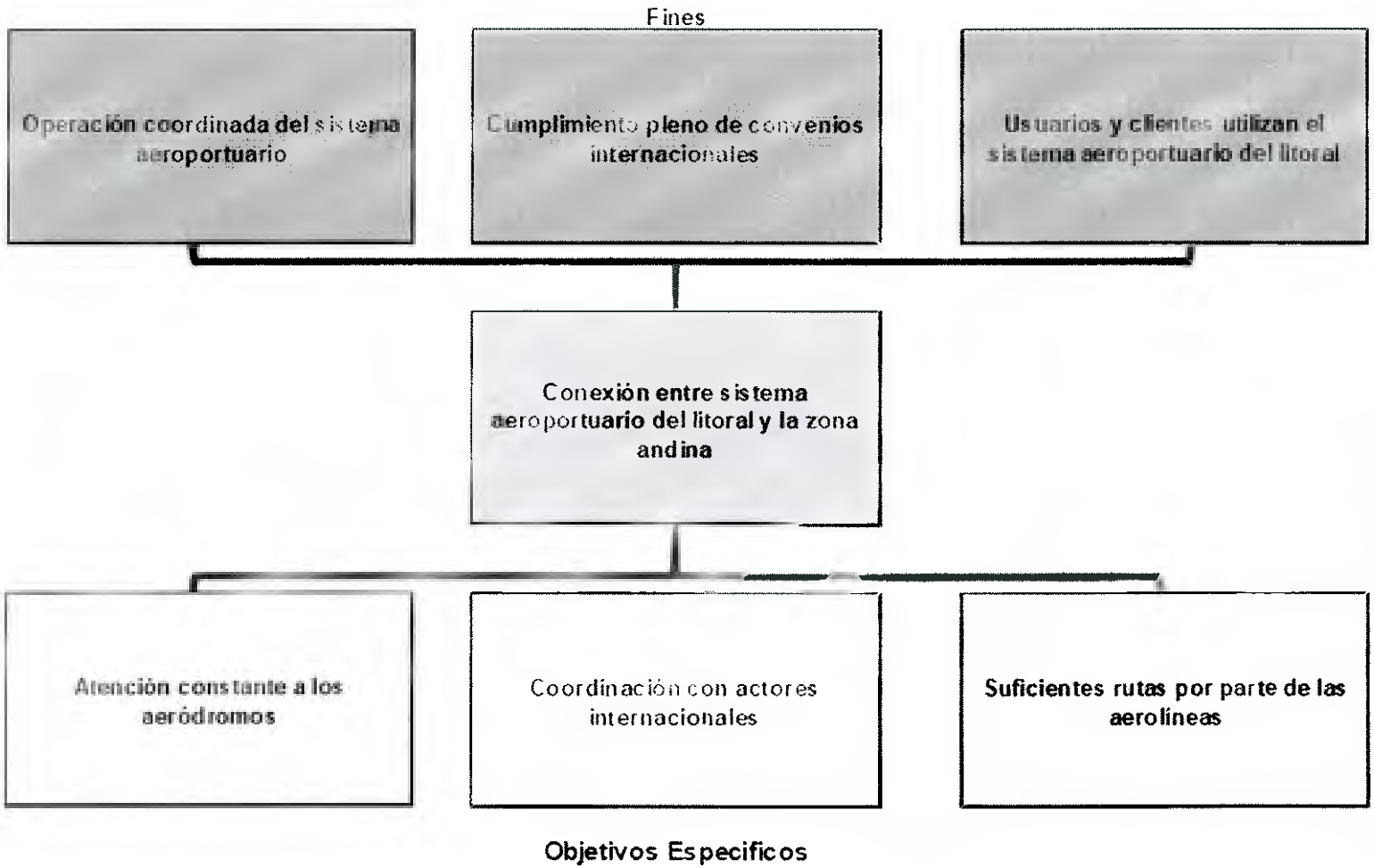
- Existe un acuerdo binacional que no se ha sabido aprovechar con el vecino país del Ecuador (Acuerdo de Esmeraldas de 1990, reformado en el 2012). Es necesario solicitar la inclusión del aeropuerto de Quito como aeropuerto transfronterizo así como otras ciudades que puedan requerirlo. Ecuador tiene 5 aeropuertos transfronterizos y Colombia tiene 3. Ejemplo, La aerolínea TAME que volaba entre ecuador y Cali, pero esta aerolínea desapareció.
- Se requiere con urgencia el aeropuerto transfronterizo entre Tumaco y Quito, teniendo en cuenta que Tumaco es un destino turístico, cultural, portuario, comercial. Acá deben dialogar los presidentes y cancilleres de ambos países. Esto beneficiará a todos los aeropuertos contemplados en el acuerdo de Esmeraldas.
- Solicitar copia del borrador que se hizo para el tema transfronterizo. La aeronáutica civil hará solicitud a las respectivas cancillerías dicho borrador.
- Revisar asuntos legales y la forma como el aeropuerto de Esmeraldas se vuelve el alterno de Tumaco en lugar de Cali y que Tumaco sea aeropuerto alterno de Esmeraldas.
- El Grupo San Germán Express, iniciará operaciones el 19 de octubre con 2 vuelos semanales entre Tumaco y El Charco.

- El aeropuerto de Esmeraldas es funcional, está en buenas condiciones y operando. Tienen intenciones operar la ruta Tumaco-Esmeraldas con 2 vuelos semanales al amparo del convenio transfronterizo
- Si no hay terminal nuevo, el aeropuerto de Tumaco va a colapsar con los aviones comerciales grandes.
- Buscar la forma de hacer una llave de retorno de la cabecera 06. El administrador del Aeropuerto explica que con la construcción de la calle de rodaje "C", ya no será necesaria llave de retorno.

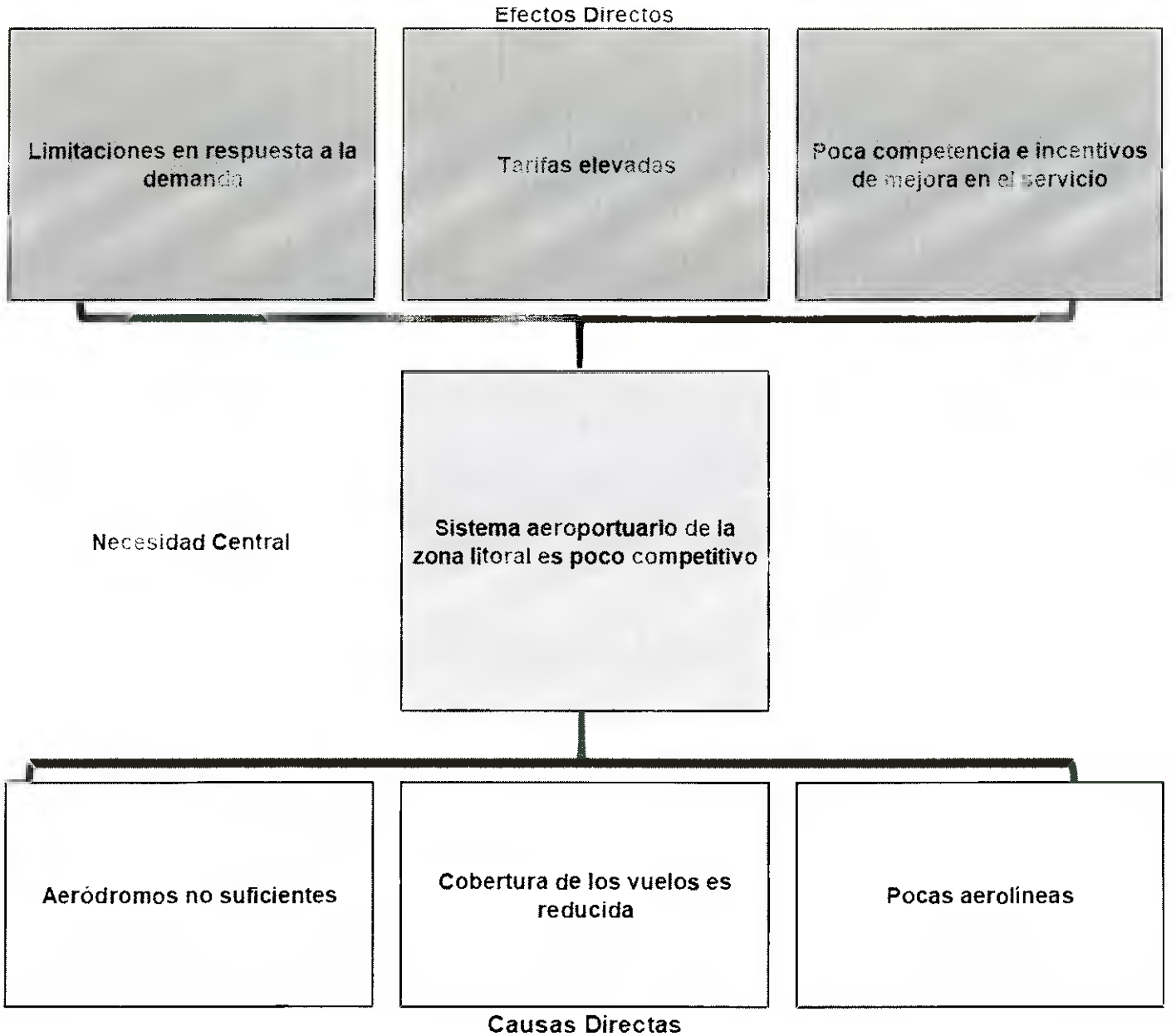
Árbol de problemas: Conectividad



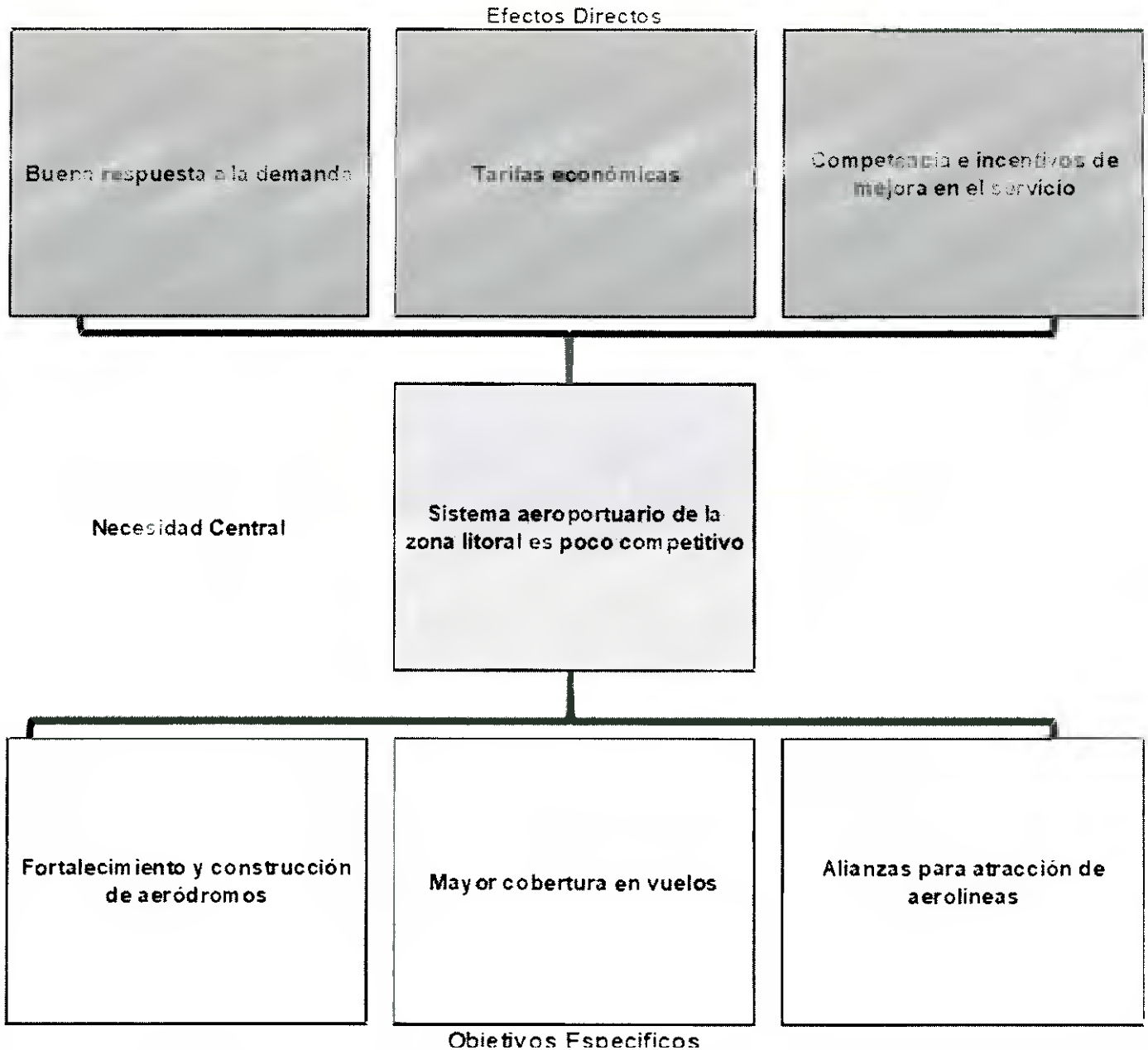
Árbol de soluciones: Conectividad



Árbol de problemas: Competitividad



Árbol de soluciones: Competitividad



AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE CHACHAGÜÍ

El aeropuerto Antonio Nariño, es un terminal aéreo situado en el municipio colombiano de Chachagüí, a 27 kilómetros de la ciudad capital de San Juan de Pasto. El aeropuerto tiene tráfico nacional, además de vuelos chárter tanto militares como privados.



Este aeropuerto presenta una configuración convencional de pista única con plataforma y edificio terminal situados hacia el centro de la pista de vuelos, al este de la misma. No dispone de calle de rodaje paralela, contando tan sólo con tres calles de rodaje de acceso/salida a pista desde plataforma. Además, la plataforma se ubica al este de la pista 02/20 y no dispone de puestos de estacionamiento definidos ni señalización, contando tan sólo con un eje de calle de rodaje en plataforma. Además, cuenta con tres helipataformas, las cuales se encuentran al norte de la plataforma de estacionamiento y con el inconveniente de encontrarse dentro de la franja de la pista.

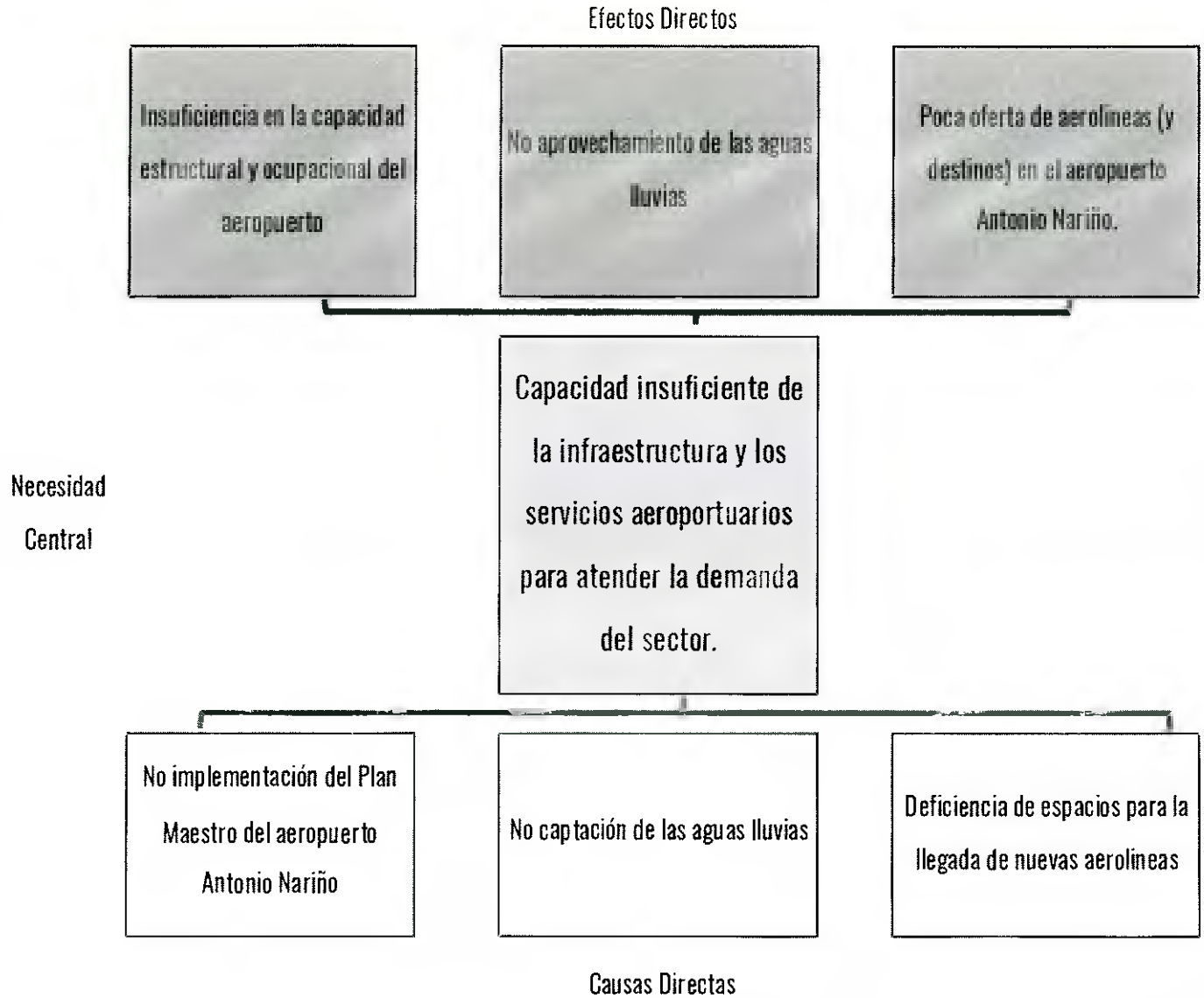
Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

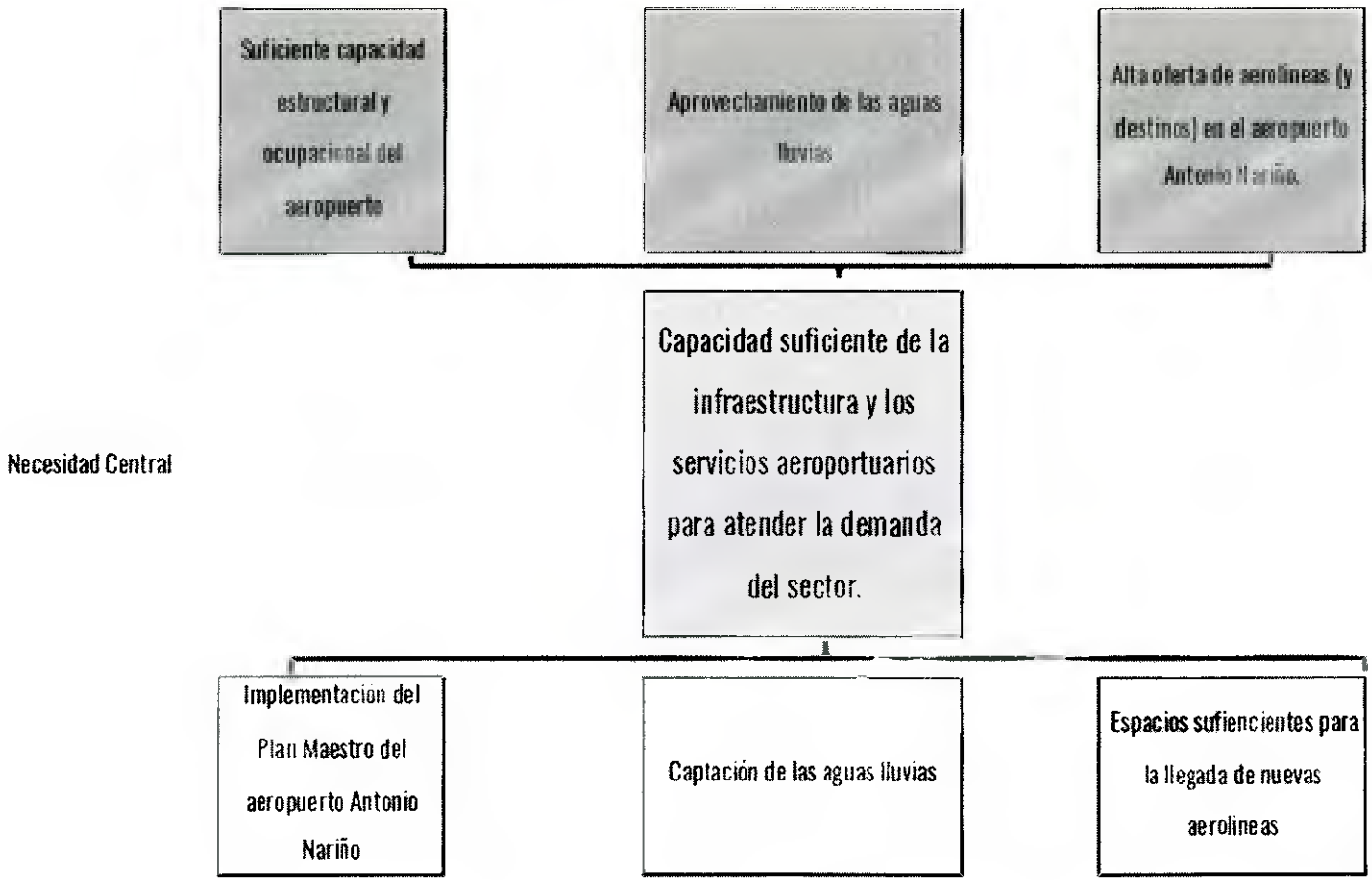
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Durante el 2019 se llevó a cabo la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Antonio Nariño (Chachagüí-Pasto); este documento cuenta con los lineamientos técnicos para mejorar la infraestructura del aeropuerto. Por lo tanto, en la mesa se propone adelantar la ejecución total de ese Plan para el 2023 con el objetivo de atender las necesidades del aeropuerto.
- Actualmente en el aeropuerto solo se usa el segundo nivel, por este motivo se propone (cambió contemplado en el Plan Maestro) habilitar el primer piso para áreas comerciales, oficinas, demás locales; de esta forma en el segundo piso podrían realizarse las adecuaciones necesarias para recibir un mayor número de aerolíneas.
- Se debe tener en cuenta la problemática respecto a las aguas lluvias y la conexión del aeropuerto al alcantarillado. Por otro lado, la mesa coincide en que la contaminación auditiva por el aeropuerto no es un problema crítico al que debería otorgarse prioridad.
- Durante la mesa se propone una nueva glorieta que sirva para el mejoramiento y distribución de los diferentes flujos viales del aeropuerto.

Árbol de problemas: Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental



Árbol de soluciones: Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental



Competitividad

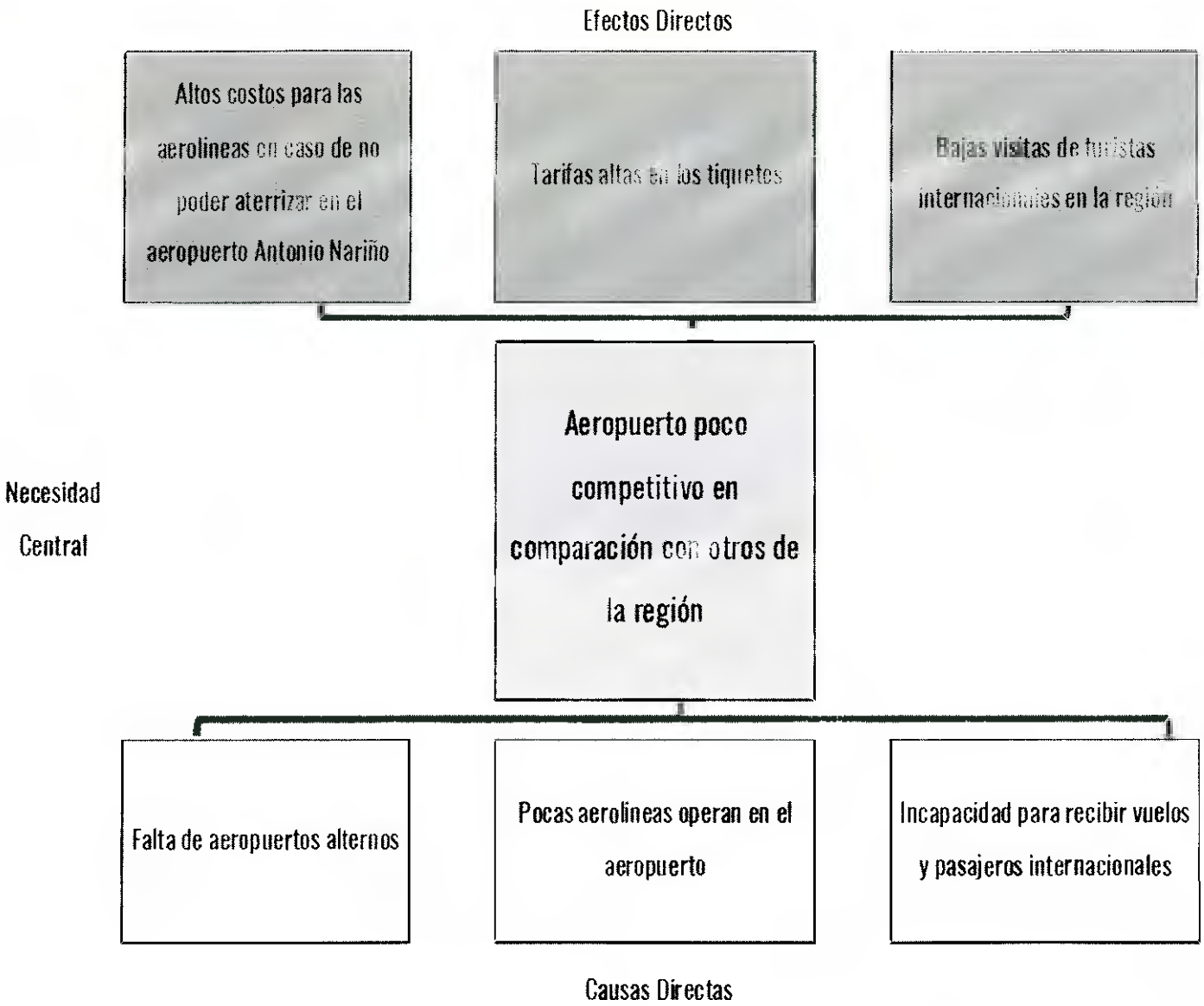
Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 el objetivo primordial del eje de competitividad es desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

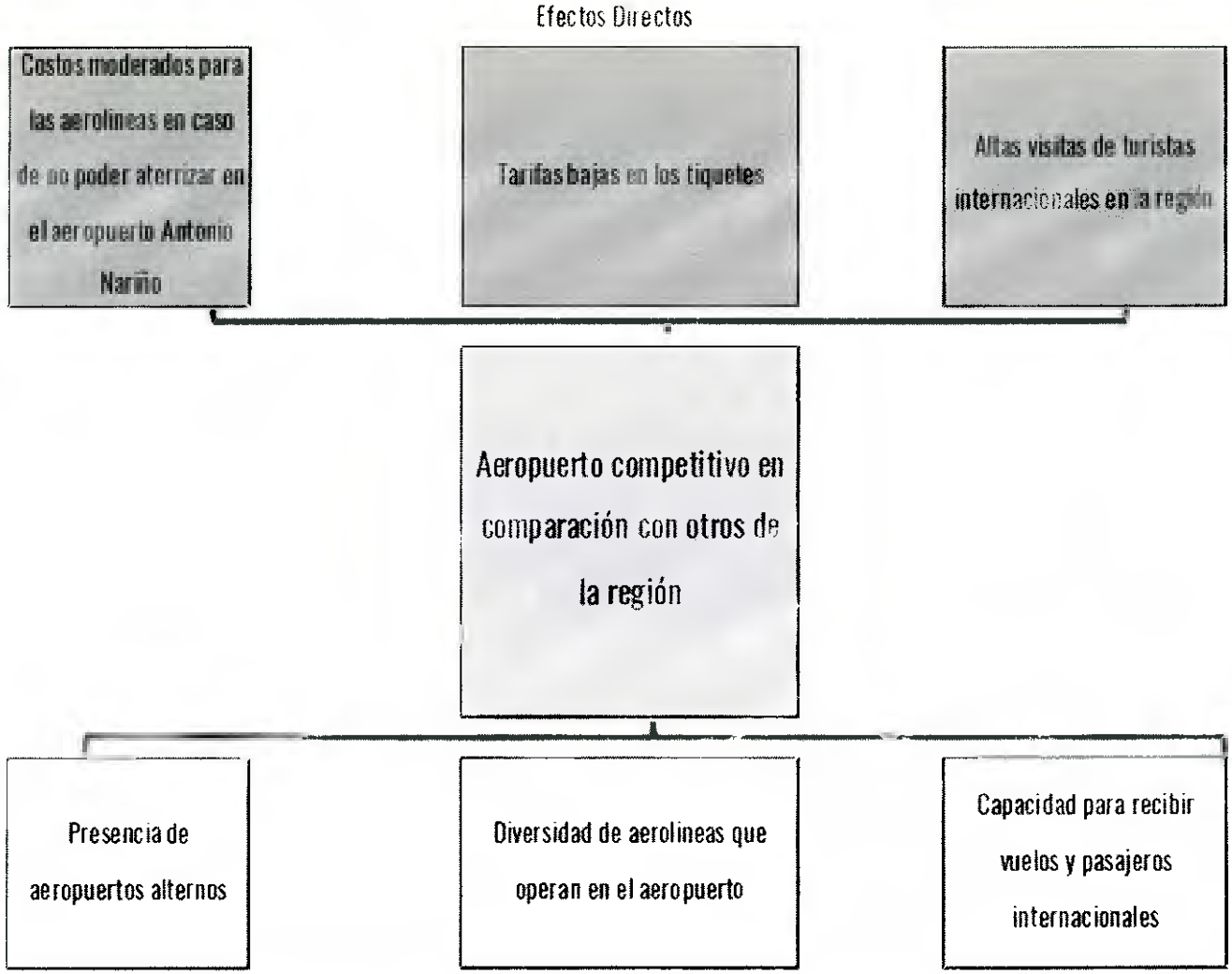
- En materia de competitividad se mencionó que el aeropuerto ya cuenta con la infraestructura física (luces es la pista) para habilitar vuelos nocturnos. Por lo tanto, aumentar las frecuencias de vuelos abre una ventana de oportunidad para hacer el aeropuerto más competitivo. Se necesitan aproximadamente 100 personas para despachar un vuelo.
- Existen casos exitosos en otros lugares del país donde el aeropuerto se internacionaliza en momentos estratégicos durante el año, por ejemplo, durante el festival Vallenato en Valledupar. Se propone la internacionalización del aeropuerto Antonio Nariño durante la época de carnavales para potenciar el turismo en la región.
- Como estrategia para reducir las tarifas de los tiquetes la mesa propone el tema de los aeropuertos alternos; muchas veces los costos para Pasto son altos porque existe una alta probabilidad de que el vuelo no pueda aterrizar en el horario estipulado. Por lo tanto, la aerolínea debe correr con los gastos de hospedaje y transporte de los pasajeros; dicho riesgo aumenta el valor de los tiquetes. De esta forma, utilizar el aeropuerto de Ipiales como alterno podría ayudar a solucionar esta problemática.

- Además, se menciona la importancia de la libre competencia para la regulación de los precios. Es necesario desincentivar los monopolios y velar porque diversas aerolíneas puedan ofrecer sus servicios.
- En relación con el punto anterior, durante la discusión se estableció la estrecha relación entre la infraestructura y la competitividad. Para el caso del Aeropuerto Antonio Nariño han existido casos en los que aerolíneas interesadas en operar no pueden hacerlo porque las instalaciones del aeropuerto no cuentan con las condiciones suficientes para recibirlos, por ejemplo, en cuanto a counters disponibles.
- Durante este espacio también se trajo a colación la comparación con el aeropuerto de la ciudad de Popayán; durante la mesa se expresó la necesidad de estudiar este caso, porque aun cuando el aeropuerto Antonio Nariño tiene ventajas competitivas, las tarifas de los tiquetes son similares a las del de Popayán.
- Por otro lado, se abordó una problemática relacionada con la falta de información sobre el tránsito de extranjeros, especialmente ecuatorianos. El departamento de Nariño tiene una relación fronteriza con Ecuador, por lo tanto, muchos residentes de este país que entran al país vía terrestre y utilizan el aeropuerto como punto de partida para movilizarse al resto del país. Sin embargo, en la mayoría de los casos no cuentan con el trámite necesario para realizar el tránsito y se ven obligados a retornar a la frontera para realizarlos. Incluso se han reportado casos donde se falsifican los sellos, engañando a los turistas. Por este motivo, se propone instalar una oficina de migración para dar entrada y resolver los trámites de los extranjeros.

Árbol de problemas: Competitividad



Árbol de soluciones: Competitividad

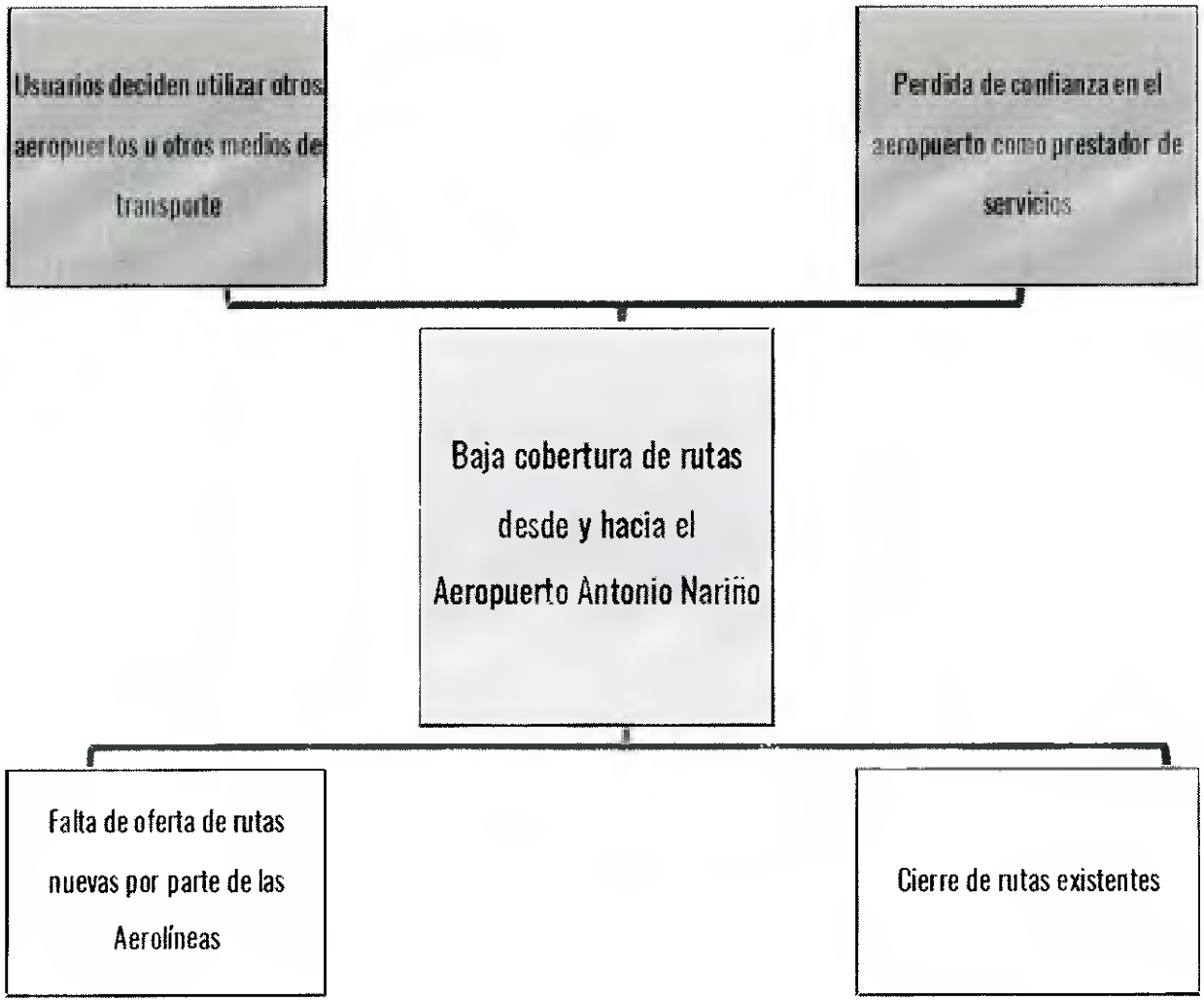


Conectividad

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 la conectividad tiene como principal objetivo construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora.

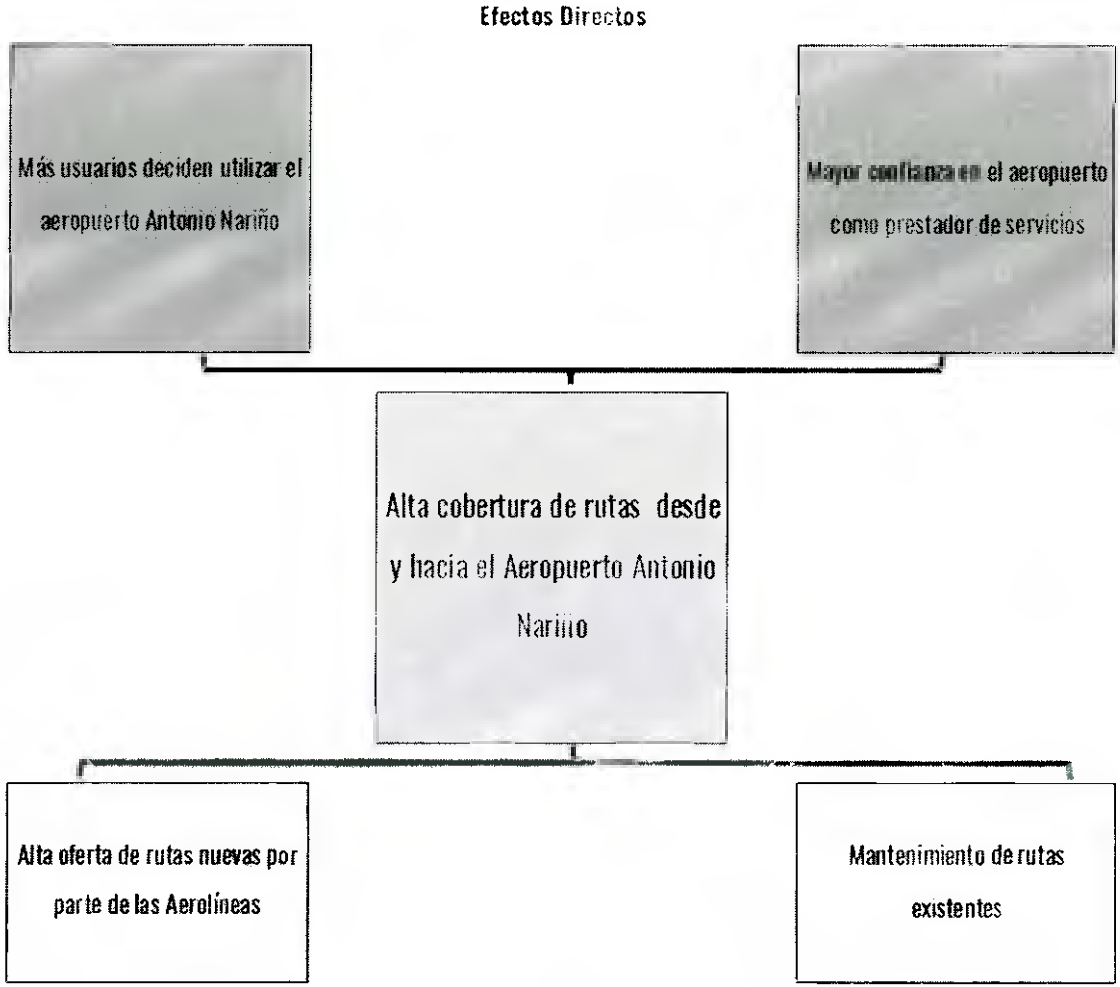
- En primer lugar, la recomendación de la mesa es realizar un estudio para evaluar cuáles serían los destinos más pertinentes para conectar con la Ciudad de Pasto. Además, se recomienda tener en cuenta no solo los destinos, sino los horarios y frecuencias con las que se conectarían.

- Lo anterior se relaciona porque la mesa estableció la importancia de conectarse con la ciudad de Tumaco y el municipio de El Charco, esto con el objetivo de conectar la porción litoral del departamento con la zona andina o la sierra. Sin embargo, esta ruta (Pasto - Tumaco) estuvo disponible hasta hace unos meses y la cerraron. Por este motivo es importante revisar si los días o la frecuencia con la que se ofrecían estos vuelos era la incorrecta o no respondía a las necesidades de la población. Por ejemplo, se mencionó que la mayor parte de los funcionarios judiciales que trabajan en Tumaco son de Pasto y habría que tener en cuenta sus horarios para hacer la ruta atractiva para ellos.



Necesidad Central

Objetivos especificos


Efectos Directos
Más usuarios deciden utilizar el aeropuerto Antonio Nariño
Mayor confianza en el aeropuerto como prestador de servicios
Alta cobertura de rutas desde y hacia el Aeropuerto Antonio Nariño
Alta oferta de rutas nuevas por parte de las Aerolíneas
Mantenimiento de rutas existentes
Fines

Talento Humano en el Sector

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- En primer lugar, los asistentes a la mesa coincidieron en que hace falta pedagogía en atención al cliente para los trabajadores del aeropuerto, tanto de la zona comercial, restaurantes como operarios de las aerolíneas.
- Otro punto en la discusión giró en torno a la problemática generada por el gremio de taxistas que termina afectando a los usuarios porque tampoco están entrenados en servicio al cliente y, además, no están claras las tarifas de cobro que tiene la ruta para los pasajeros. Esto es un inconveniente porque son la primera impresión que se llevan los turistas del departamento.
- Asimismo, se recalcó la importancia de promover una "cultura del turismo" porque la ciudad no se había visualizado para el crecimiento que está teniendo.
- También se estableció que la responsabilidad no es solo del aeropuerto; sino que debe existir una articulación de todos los actores presentes en la mesa. En ese sentido, sería vital que el aeropuerto se vuelva una fuente de información para gremios como el hotelero y que así puedan trabajar de forma mancomunada

- Por último, se destacó la posibilidad de evaluar la pertinencia de la creación de una Escuela de aviación en la región para capacitar al personal en el sector.

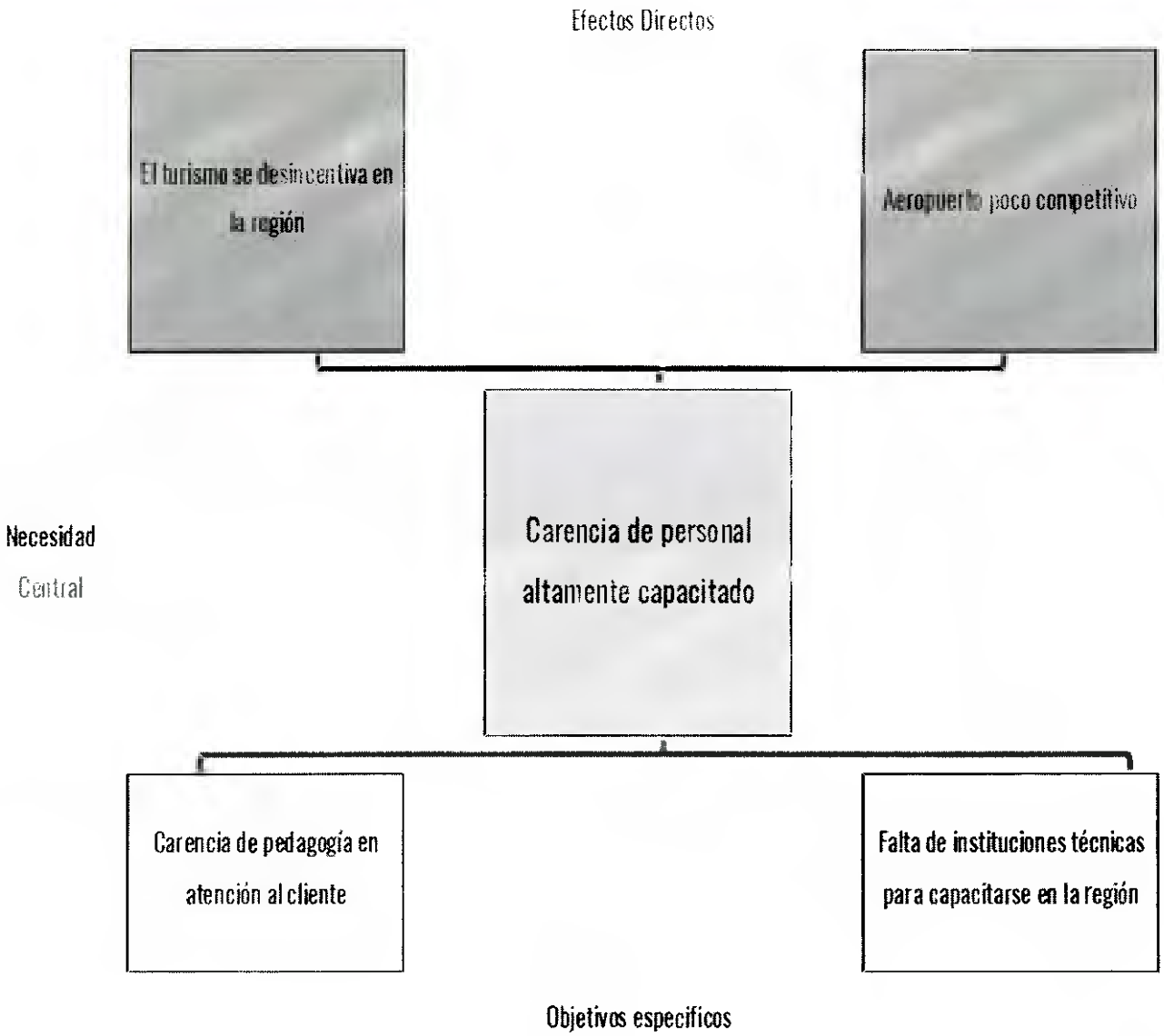
AEROPUERTO SAN LUIS DE IPIALES

El Aeropuerto San Luis, es la terminal aérea de pasajeros y carga, que brinda servicio a la ciudad de Ipiales y los municipios de la Provincia de Obando en el departamento de Nariño. Es el aeropuerto comercial más alto del país.

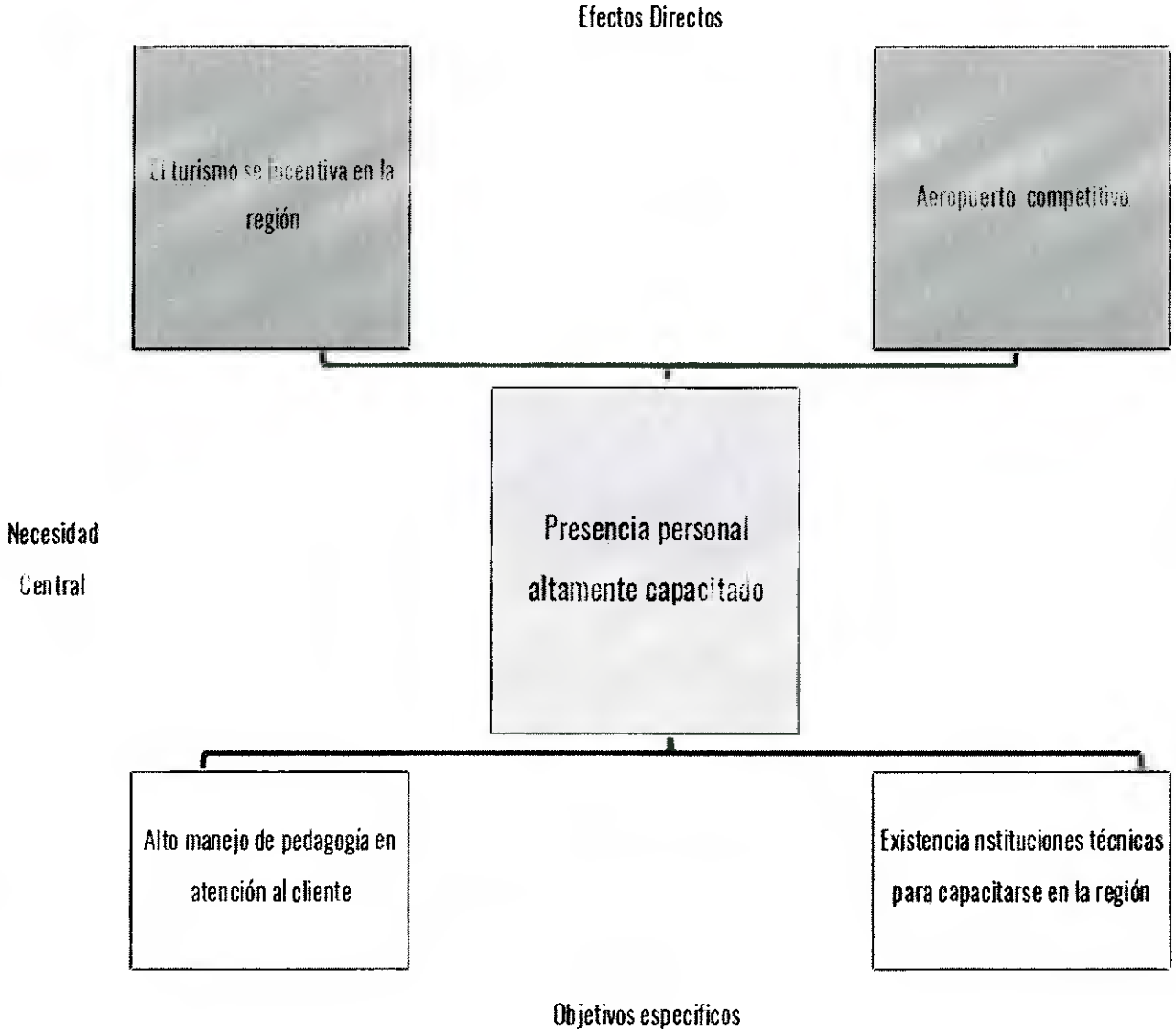
La nueva pista de aterrizaje tiene dos explanadas, lo cual permite abrir más el espacio aéreo en todo el país y servir de conexión hacia otros destinos, es decir convertir el aeropuerto en internacional. La pista antigua en el tiempo de estos trabajos, se utilizó para el despegue y aterrizaje de aviones con personalidades del Gobierno, autoridades militares y visitas de alto rango. Además, se tienen previstas nuevas construcciones, como: modernas salas de abordaje, puesto de socorro y atención Bomberil, centro de ventas y comercio, y una mejor atención a los usuarios. Este proyecto hace parte del Contrato Plan de Nariño que permite la operación de aviones tipo Airbus 318, 319, y 320. Una vez concluidas las obras permitirán la reactivación de la economía de frontera por su cercanía al Ecuador, y facilitar el turismo regional.

Por el gran intercambio comercial con Ecuador, Ipiales está considerado el segundo puerto terrestre de Colombia. El comercio formal e informal es así mismo fuente de ingresos y una de las actividades económicas a las que se dedica gran parte de su población que se ve favorecida por la condición de zona de frontera con el Ecuador.

Árbol de problemas: Talento Humano en el sector



Árbol de soluciones: Talento Humano en el sector





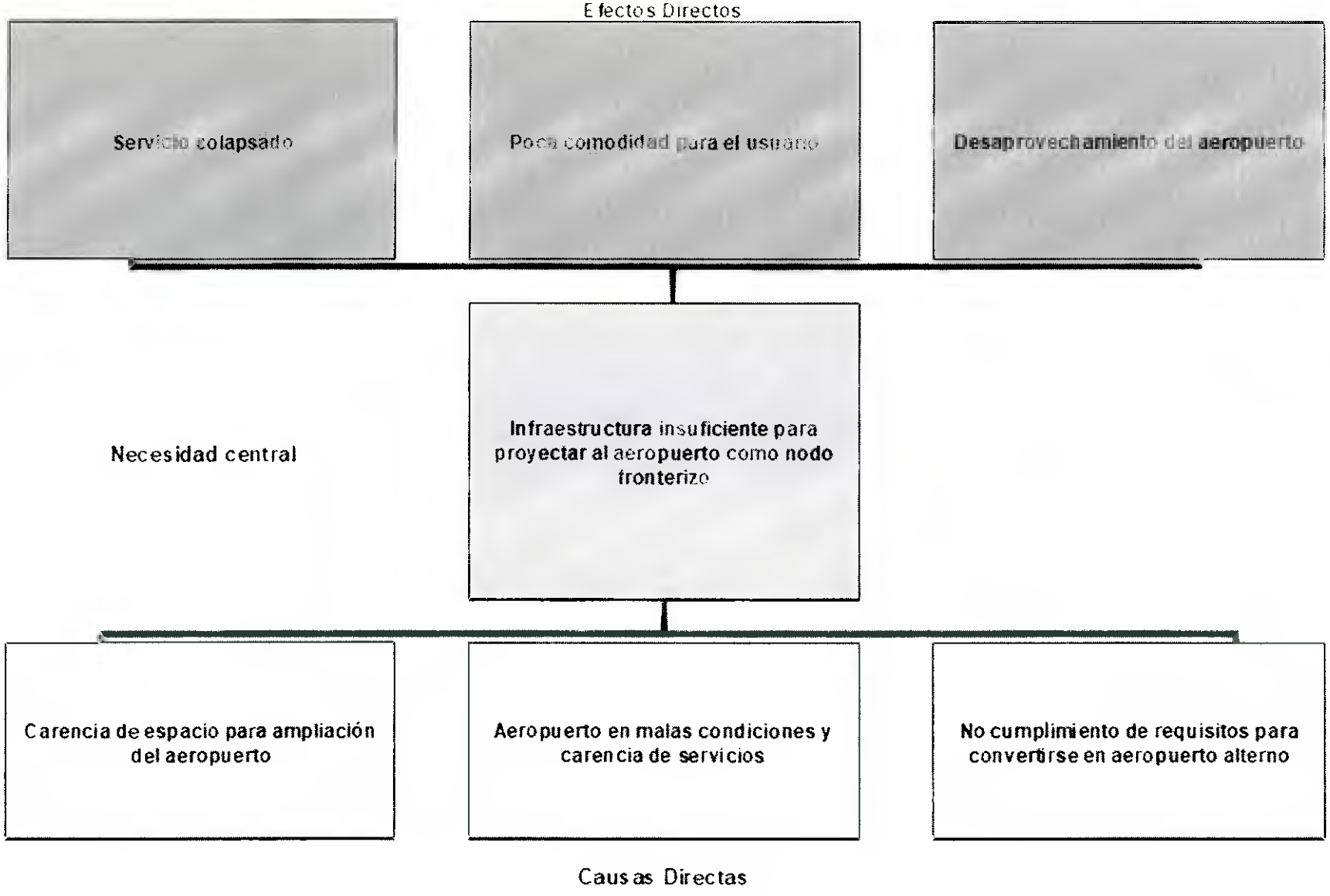
Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodalidad, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

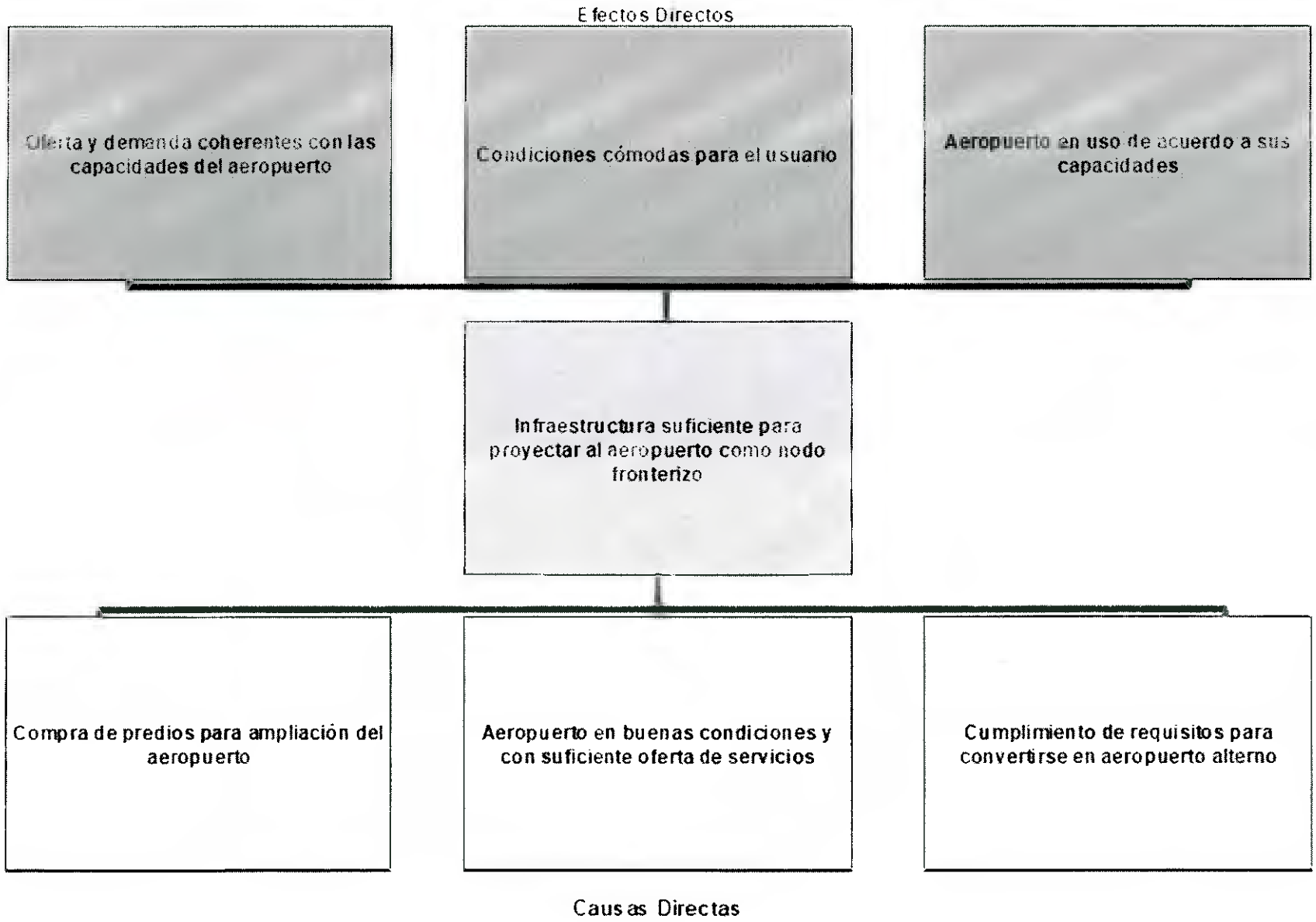
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Se requiere la actualización y ejecución del Plan Maestro del Aeropuerto de San Luis para que pueda ser un aeropuerto que logre atender no solo las necesidades del municipio de Ipiales, sino de otros municipios aledaños.
- También se le debe apuntar a cumplir con las características de aeropuerto alterno al Antonio Nariño, siguiendo una lógica de complementariedad.
- Además, también es necesario contemplar la adquisición de los predios necesarios para llevar a cabo las reformas y adecuaciones contempladas en el plan.
- Se resaltó la importancia de mejorar la infraestructura del aeropuerto en términos de: parqueaderos más amplios, salas de espera, cabinas de atención, entre otros.
- Hace falta ampliar la infraestructura del terminal aéreo que permita la operación efectiva en distintos horarios, la instalación de la torre de control y SET.
- Es necesario contar con equipamiento modernizado para determinar la estabilidad y la climatología de la zona.
- Se resaltó la importancia de contar con medidas de mitigación con el fin de controlar la generación de ruido y emisiones de gases.

Árbol de problemas: Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental



Árbol de soluciones: Infraestructura y Sostenibilidad Ambiental



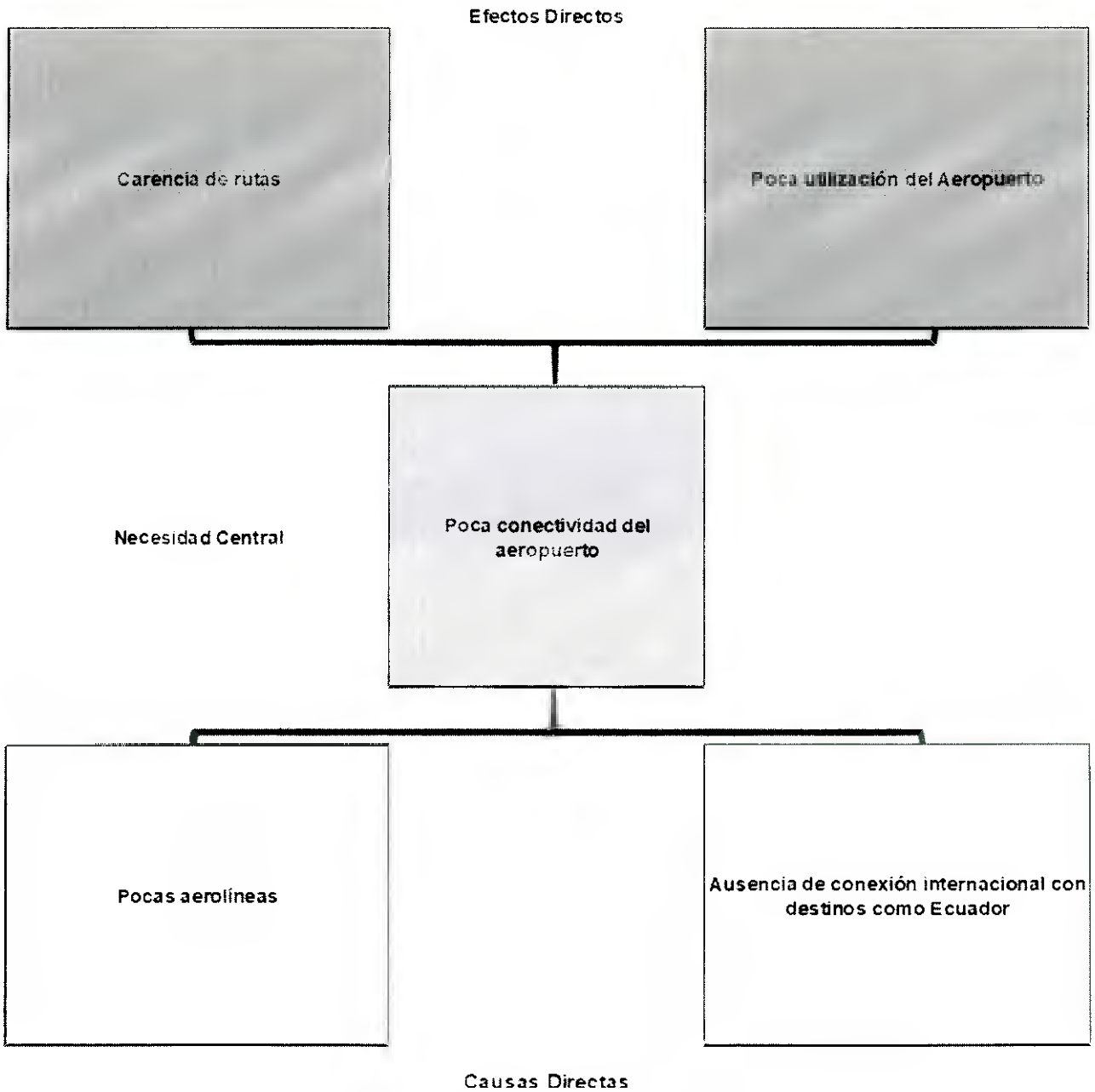
Conectividad

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 la conectividad tiene como principal objetivo construir una red de servicios de transporte aéreo eficiente que una las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacionales y del mundo, aprovechando su capacidad integradora.

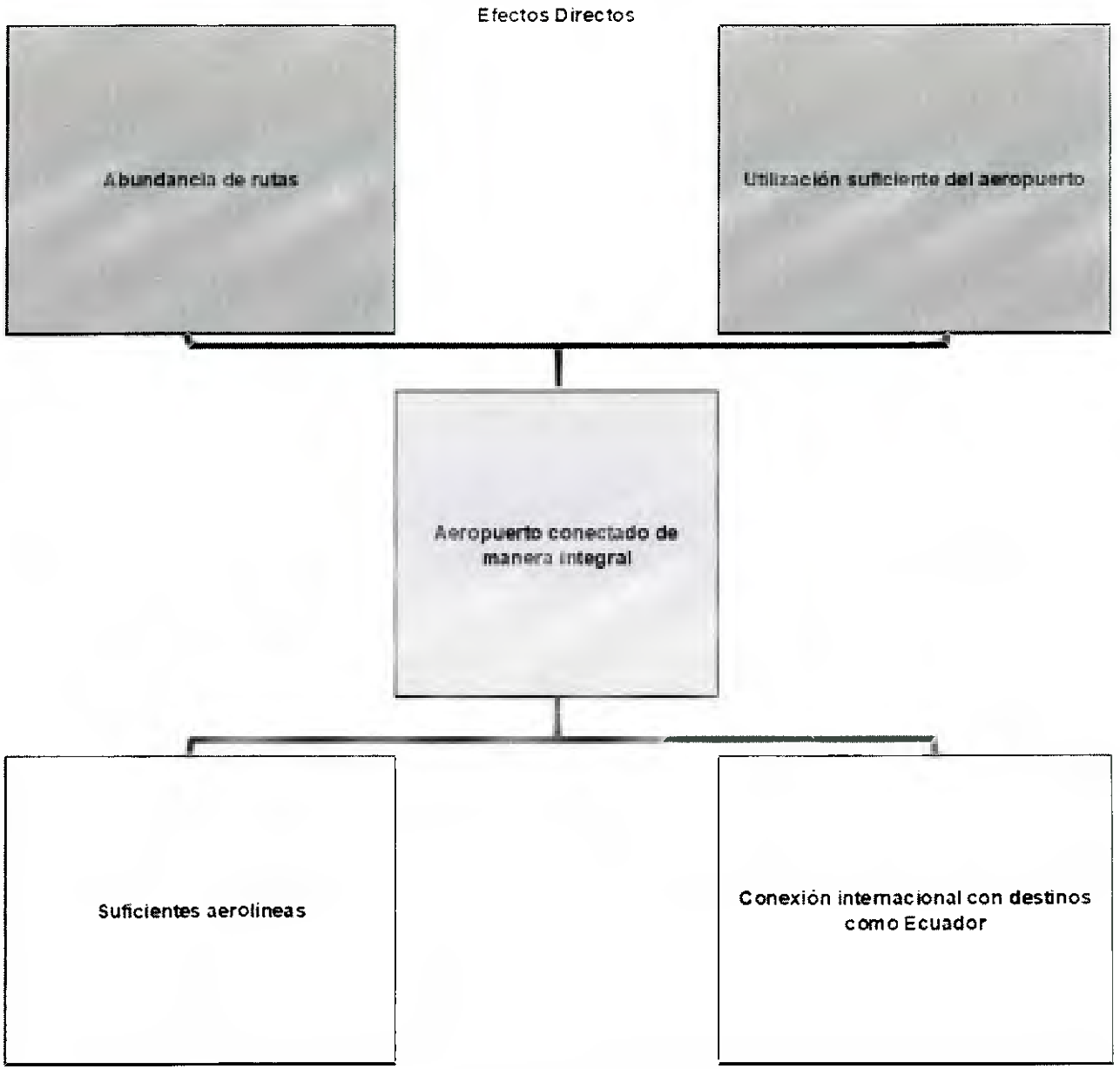
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Se expresó la necesidad de ampliar rutas con las diferentes regiones del país y en el área internacional.
- Además, se mencionó la importancia de atraer nuevas aerolíneas para que operen en el aeropuerto y de esta forma poder consolidar nuevas rutas.
- Dentro de los destinos mencionados por los asistentes a la mesa se encuentran Bogotá, Cali, Cartagena y Puerto Asís.
- Es necesario fomentar el turismo y las exportaciones con la zona franca.

Árbol de problemas: Conectividad



Árbol de soluciones: Conectividad



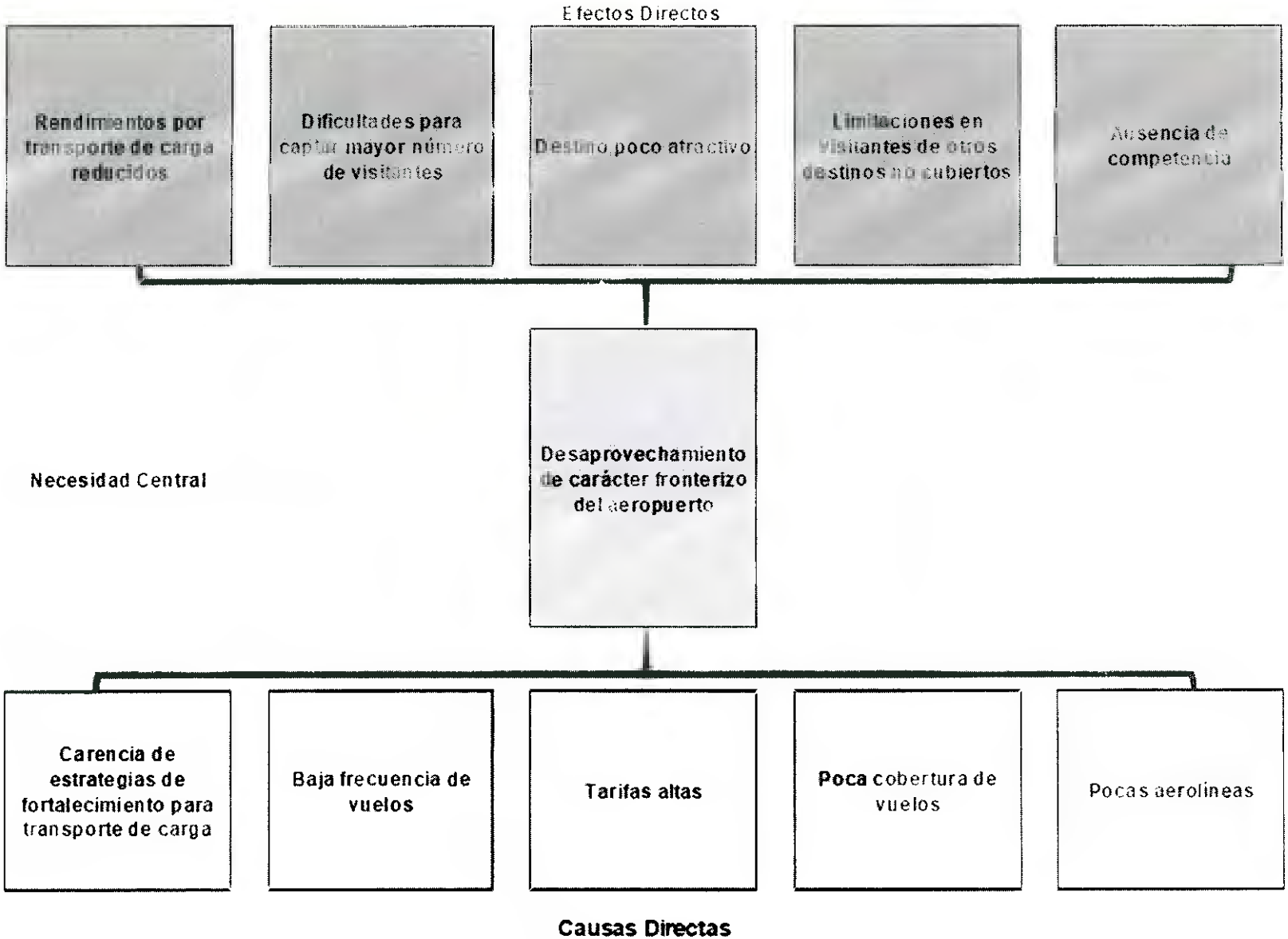
Competitividad

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 el objetivo primordial del eje de competitividad es desarrollar políticas públicas y estrategias que fortalezcan el factor de productividad del transporte aéreo y estimulen los servicios para el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

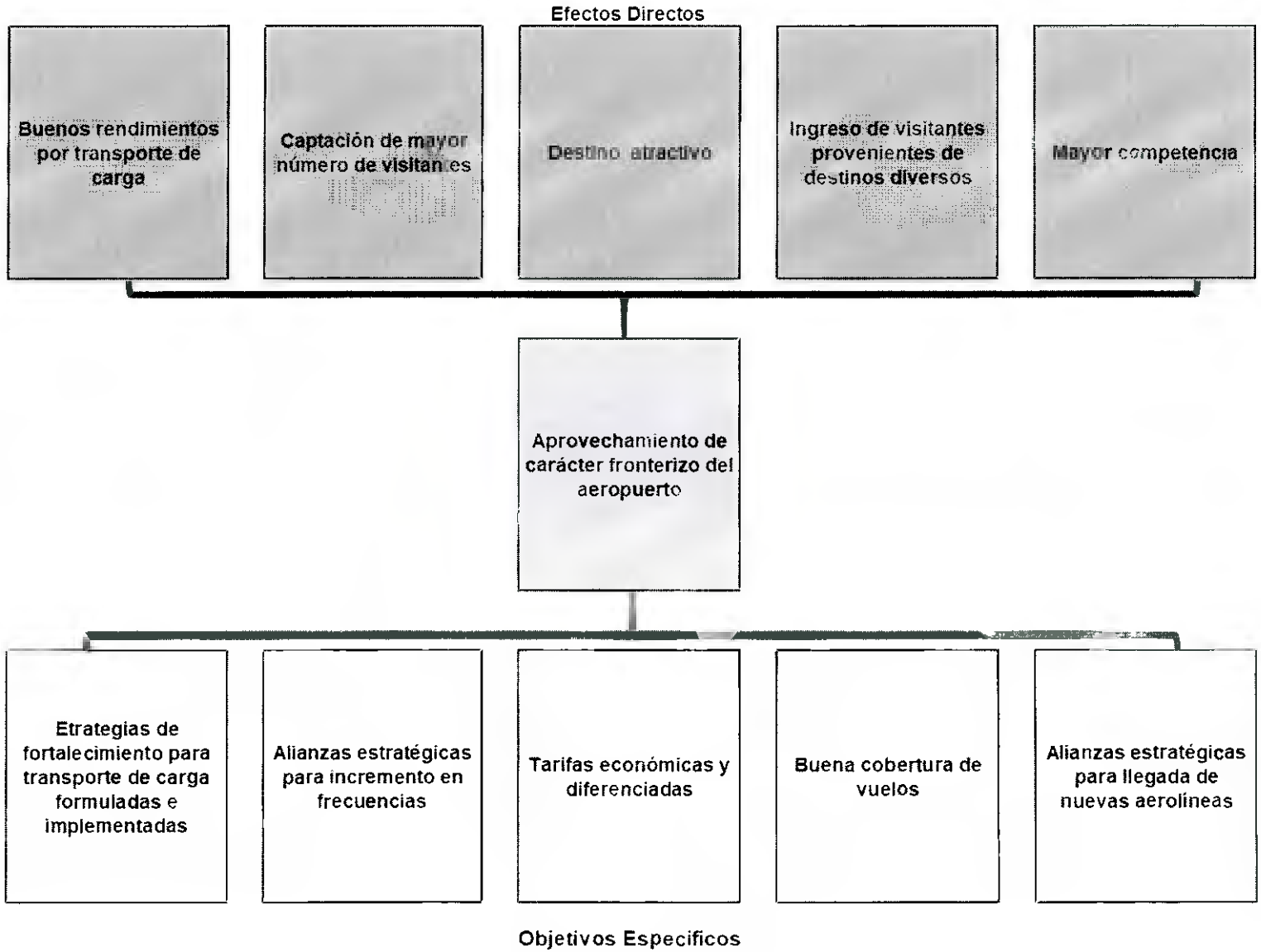
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Se estableció la necesidad de promover la competitividad entre las aerolíneas.
- Se propuso considerar la negociación de descuentos especiales en las tarifas de los tiquetes en las fechas que hayan eventos culturales. Esto con el fin de incentivar el turismo de la región y atraer nuevos visitantes.
- Además, se discutió la posibilidad de reducir el impuesto aeroportuario para tiquetes que salgan del aeropuerto transfronterizo.
- Realizar publicidad para llamar la atención de usuarios para informar los destinos con los que cuenta el aeropuerto.
- Ampliar la cobertura de vuelos a diferentes partes o regiones e implementar talleres de educación a los usuarios.

Árbol de problemas: Competitividad



Árbol de soluciones: Competitividad



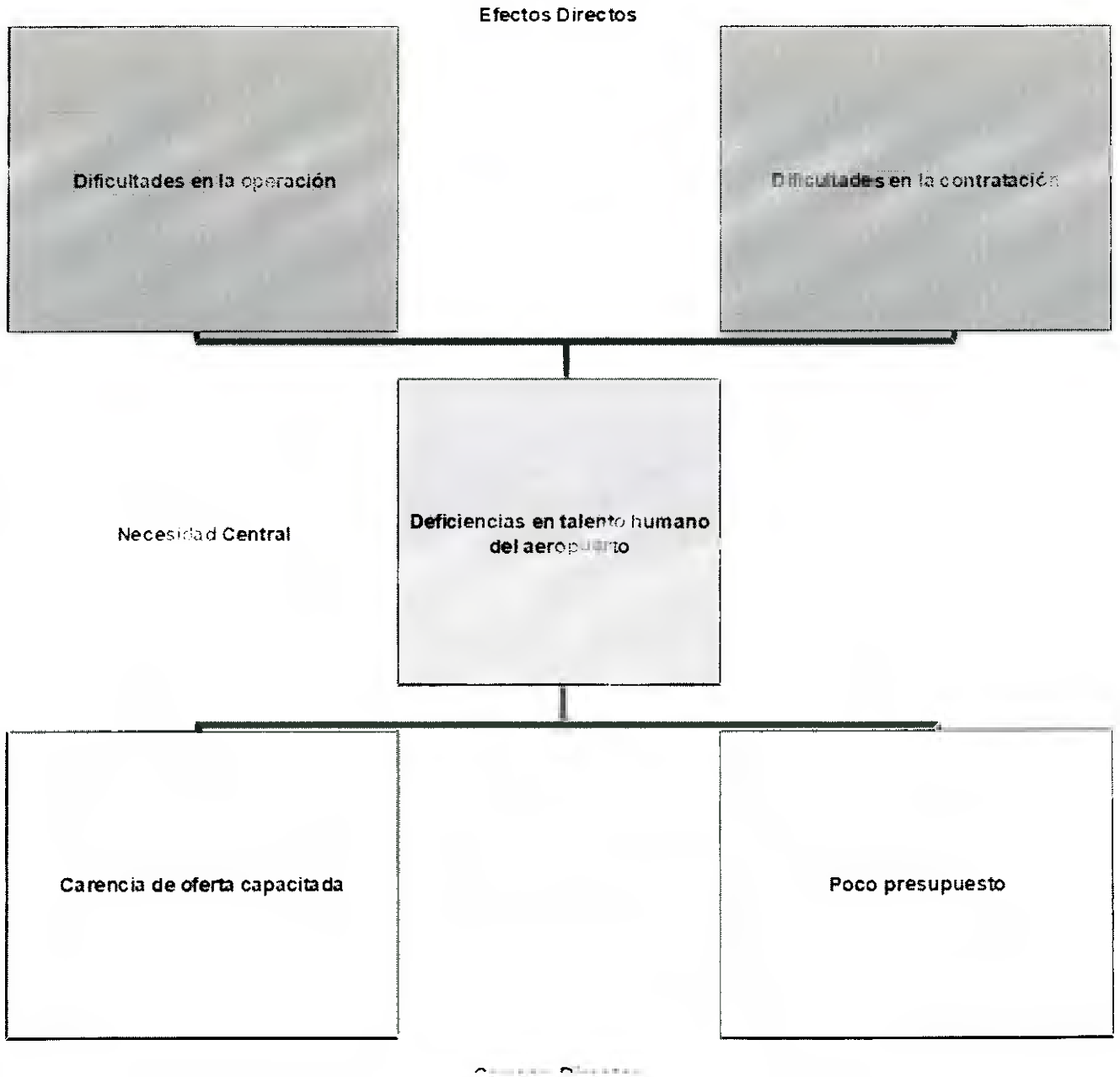
Talento Humano en el Sector

Según el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 es necesario fortalecer la gestión del conocimiento para lograr el desarrollo integral y sostenible del talento humano, en línea con el crecimiento de la aviación civil en Colombia.

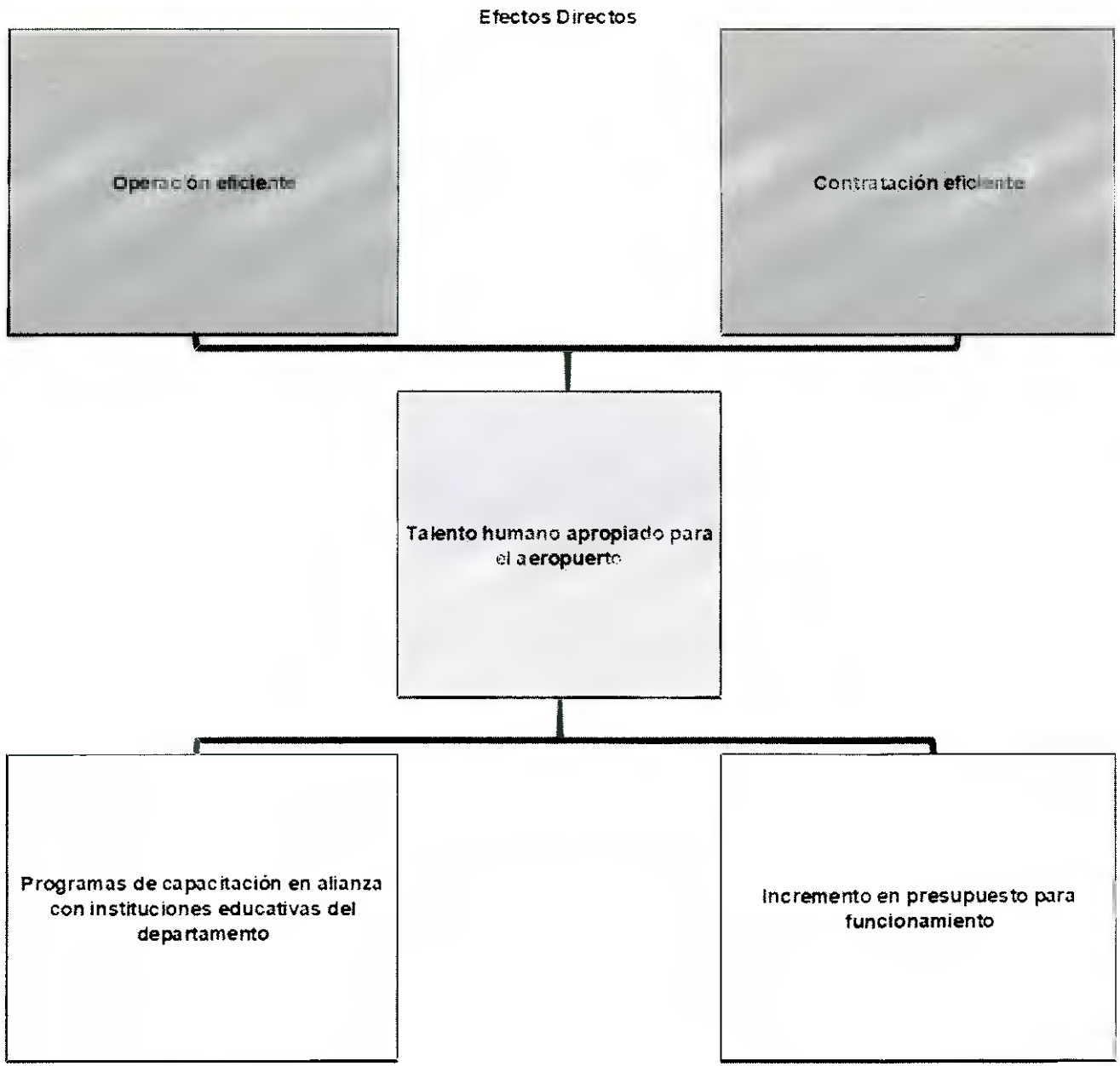
Retroalimentación y observaciones de los actores durante las mesas participativas

- Es necesario evaluar el tema de forma prospectiva, en diez años se espera que el aeropuerto crezca y por lo tanto, el personal necesario para operarlo. Por ese motivo es esencial contar con programas de capacitación continua.
- Se propone implementar programas de estudios técnicos a través de universidades y el SENA para suplir esta necesidad.
- Es una necesidad pensar la conectividad en el desarrollo en la economía regional, la conectividad teniendo en cuenta las características de Ipiales como ciudad fronteriza.
- Por otro lado, es importante tener en cuenta la relación que existe entre la capacitación del talento humano en turismo y atención al turista para posicionar la región y la ciudad como destino turístico.

Árbol de problemas: Talento Humano en el Sector



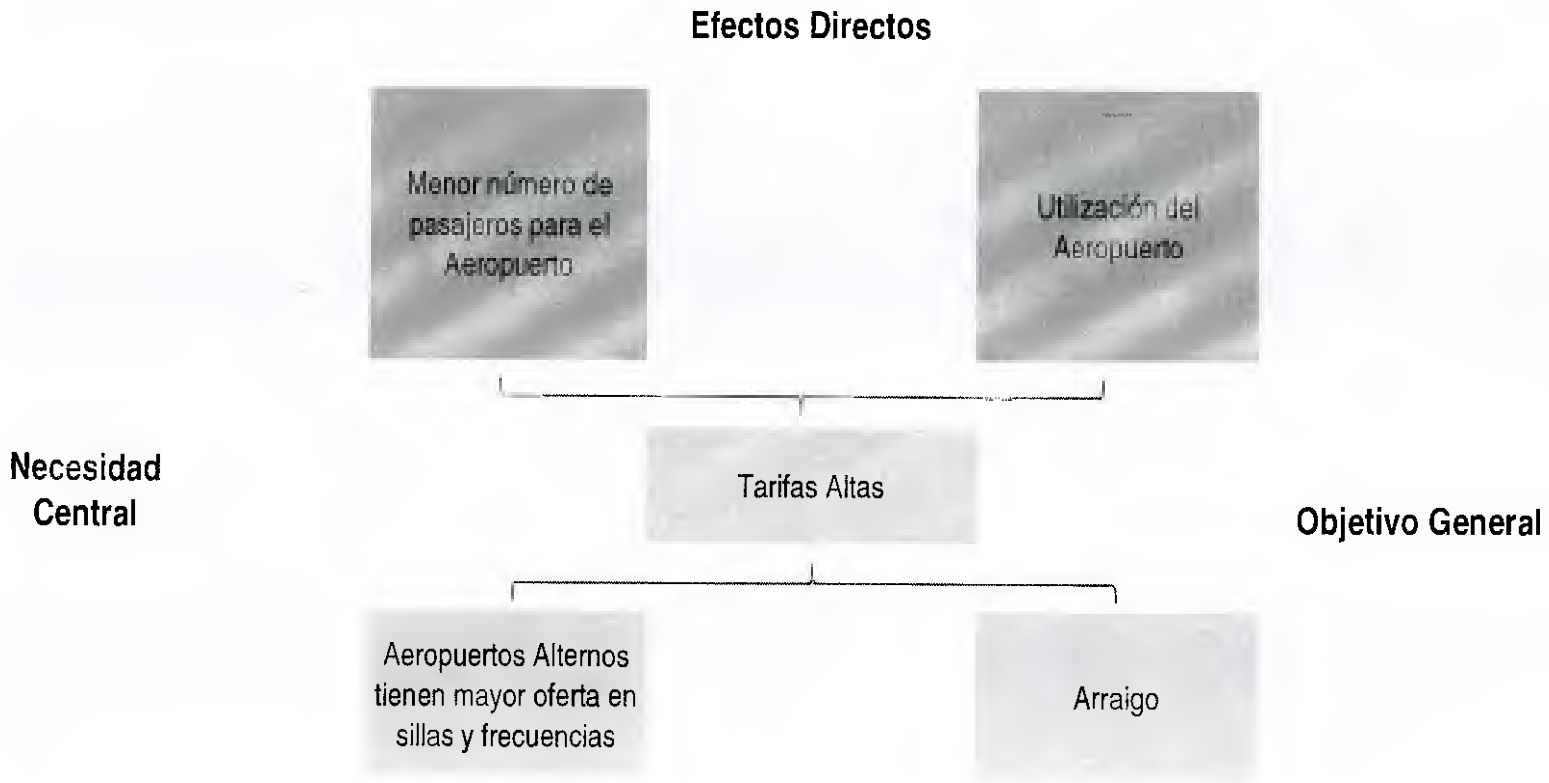
Árbol de soluciones: Talento Humano en el Sector



CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

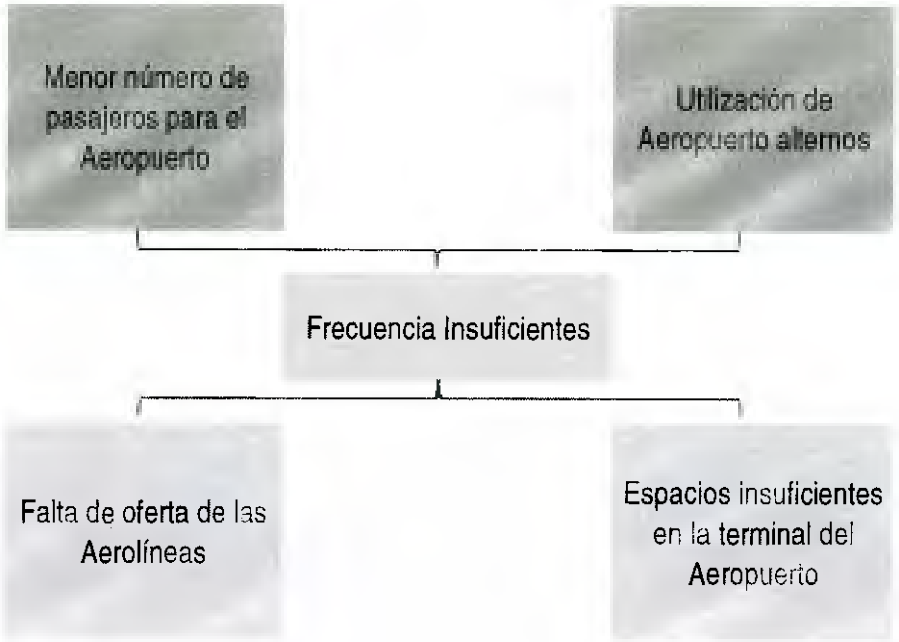
COMPETITIVIDAD

¿Cree usted que las tarifas son las adecuadas?
¿Hay algún servicio que considere sepueda desarrollar para aumentar la competitividad del territorio?
¿Qué tan competitivo es el aeropuerto conrespecto a los aeropuertos de la región?
¿Cuál es el obstáculo que usted cree impide que su aeropuertosea más competitivo?



Causas Directas

Efectos Directos



Necesidad Central

Objetivo General

Causas Directas

Efectos Directos



Necesidad Central

Tecnología deficiente

Objetivo General

Infraestructura obsoleta

Recursos insuficientes

Causas Directas

Efectos Directos

NO prestación del servicio

Utilización de aeropuertos Alternos

NO existe área de carga y almacenamiento

Necesidad Central

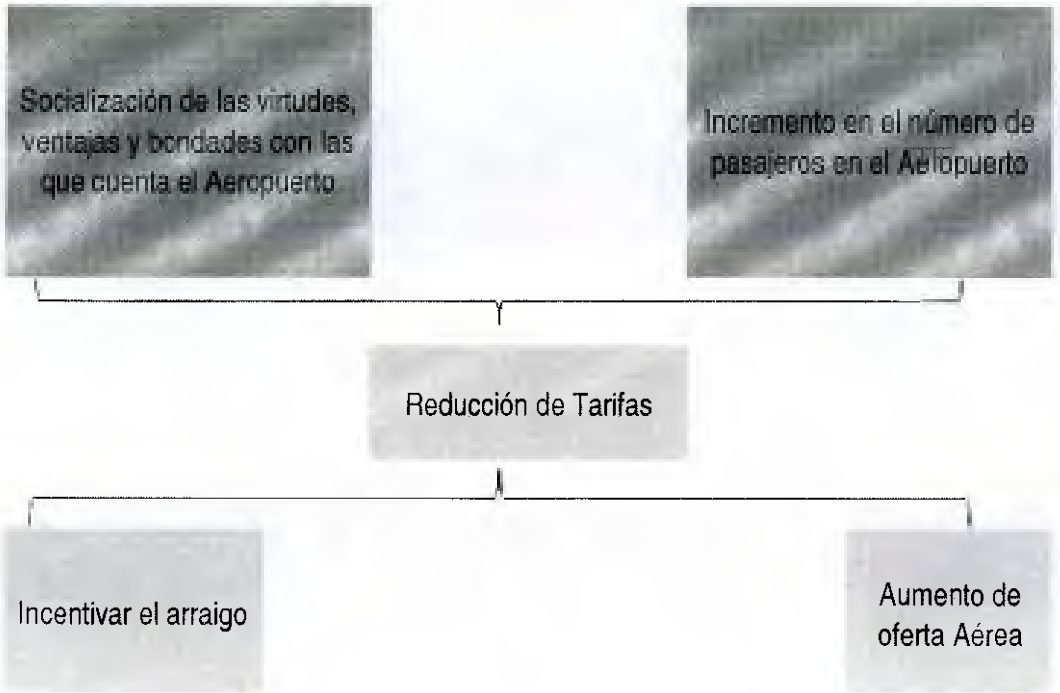
Objetivo General

No existe infraestructura

No hay una demanda suficiente

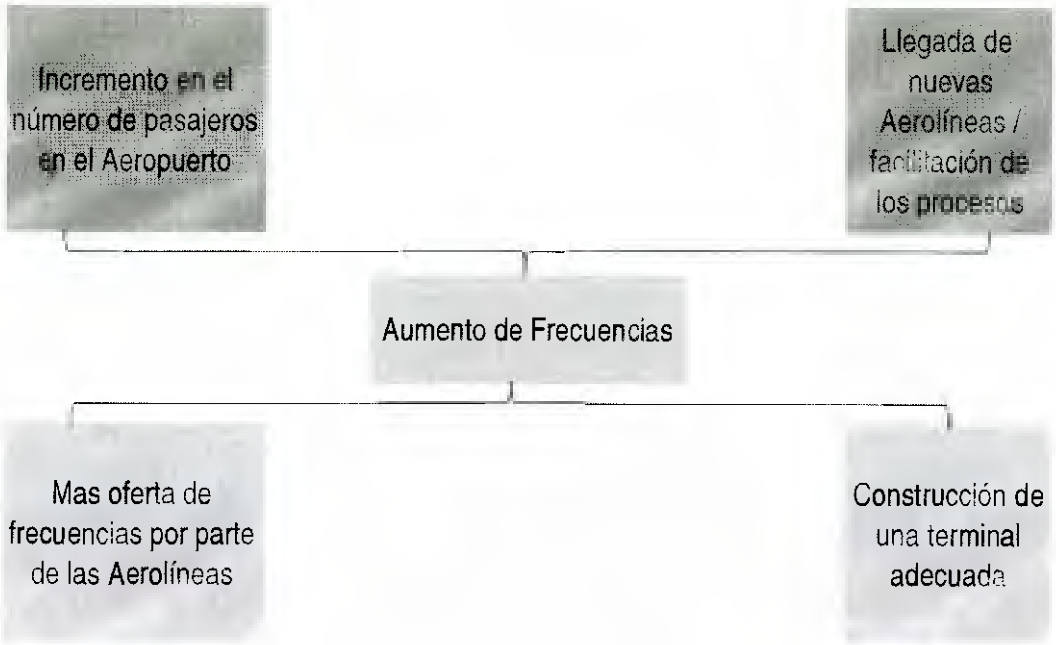
Causas Directas

Fines


Socialización de las virtudes, ventajas y bondades con las que cuenta el Aeropuerto
Incremento en el número de pasajeros en el Aeropuerto
Reducción de Tarifas
Incentivar el arraigo
Aumento de oferta Aérea

Objetivos Especificos

Fines



Objetivos Especificos

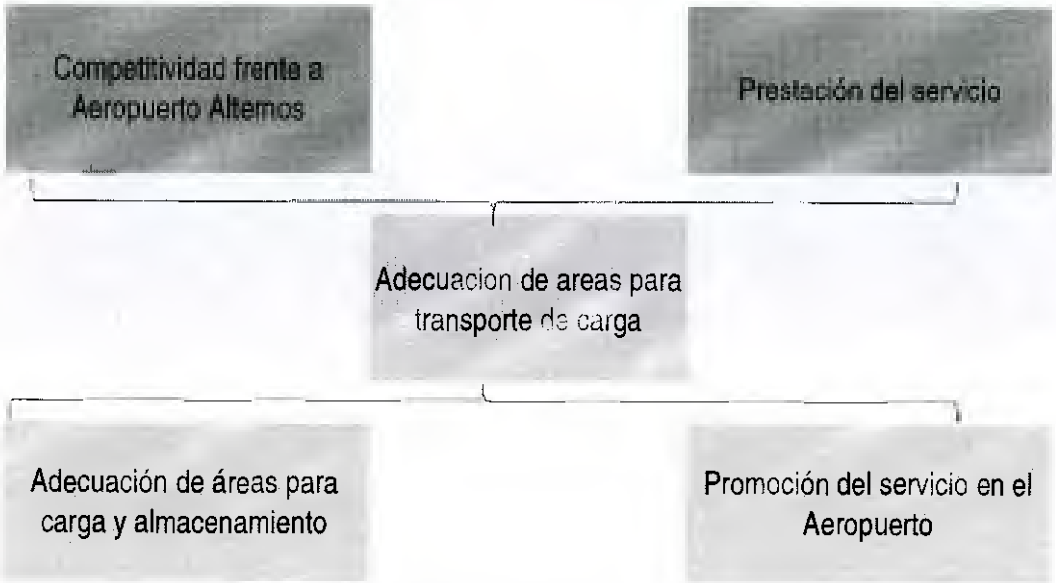
Fines





Objetivos Especificos

Fines

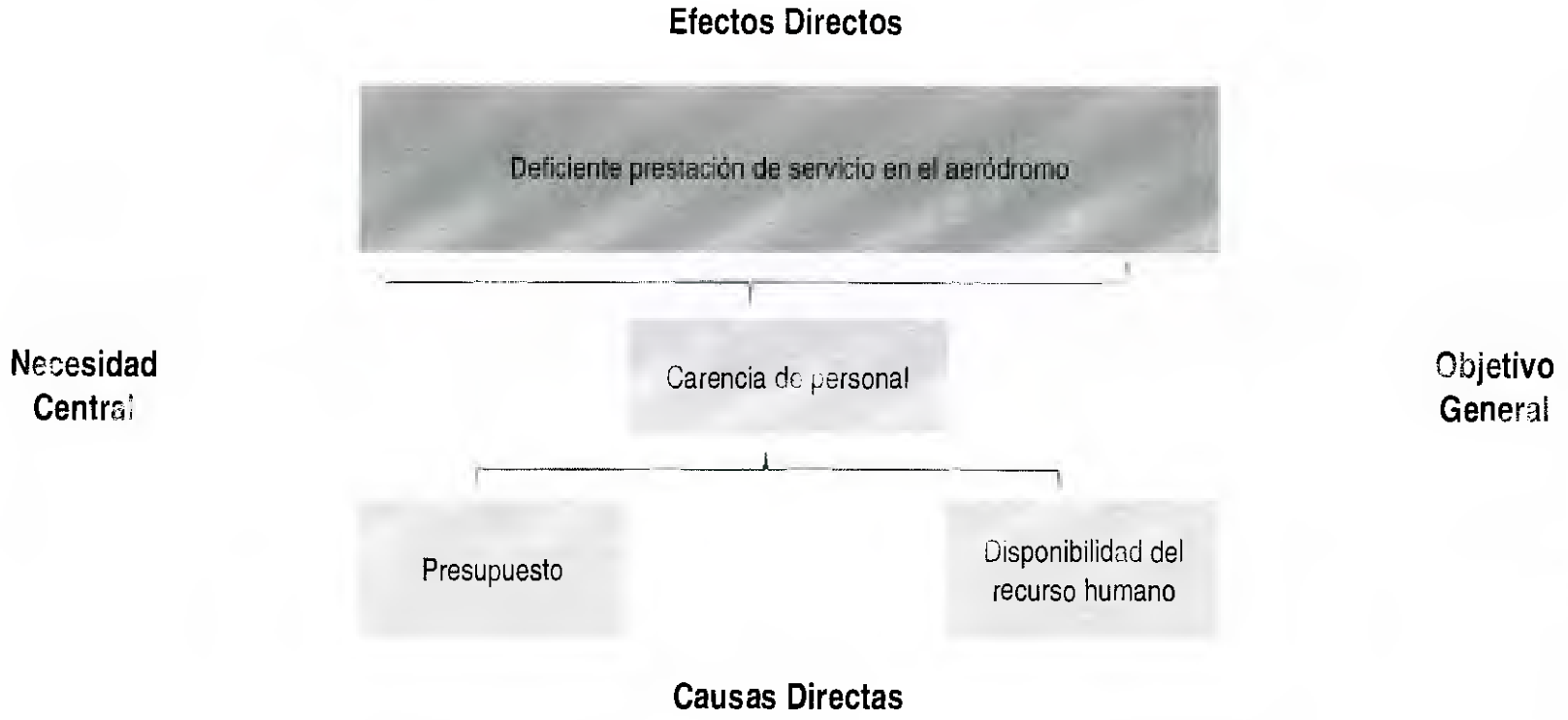


Objetivos Especificos

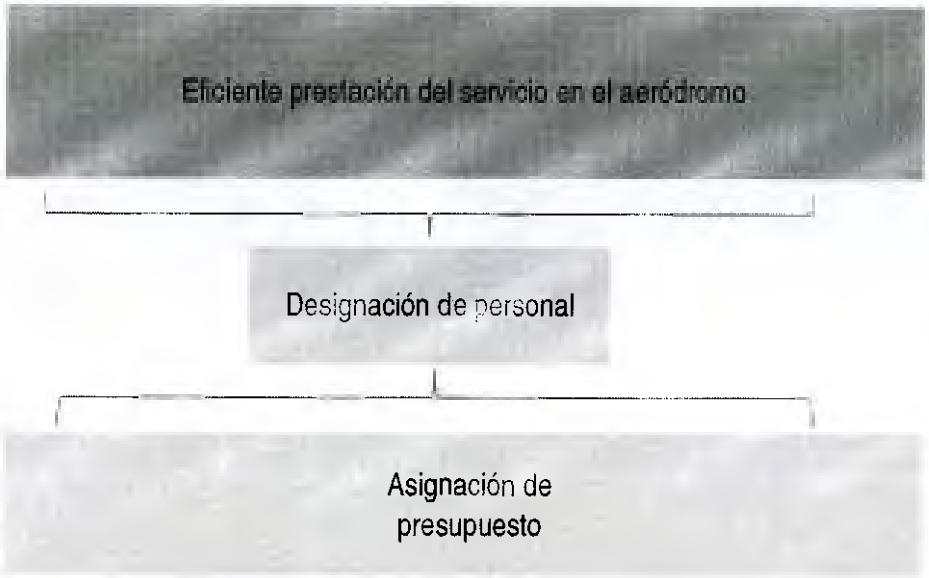
CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

TALENTO HUMANO EN EL SECTOR

¿Qué tanto impulsa el sector del TransporteAéreo al trabajo en el territorio?
¿Qué tan adecuado considera está el talento humano cualificado en elaeropuerto de su territorio?
¿Qué hace falta en su aeropuerto para que el Talento Humano sea masefectivo en la atención de los usuarios?



Fines



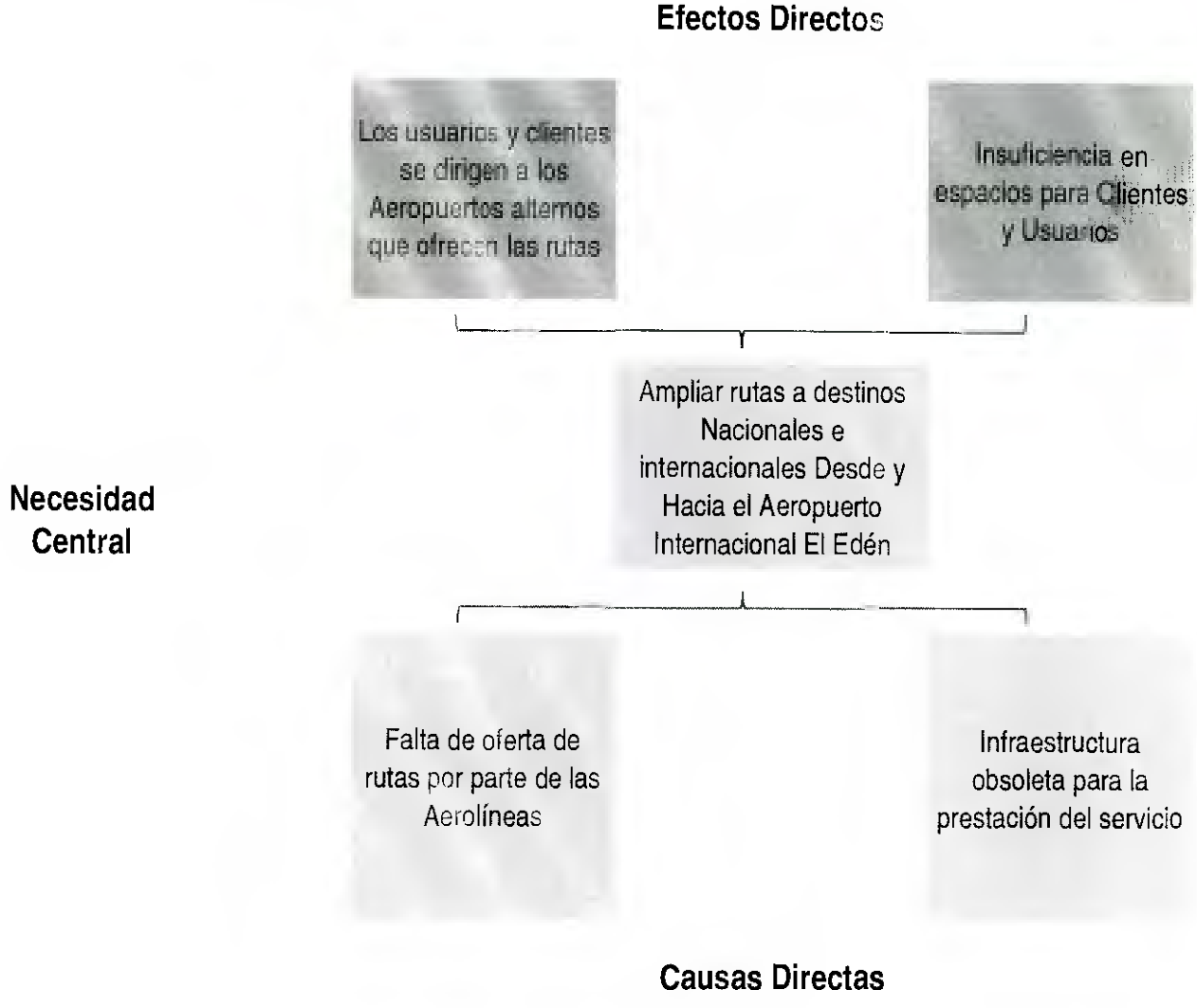
Objetivos Especificos

CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

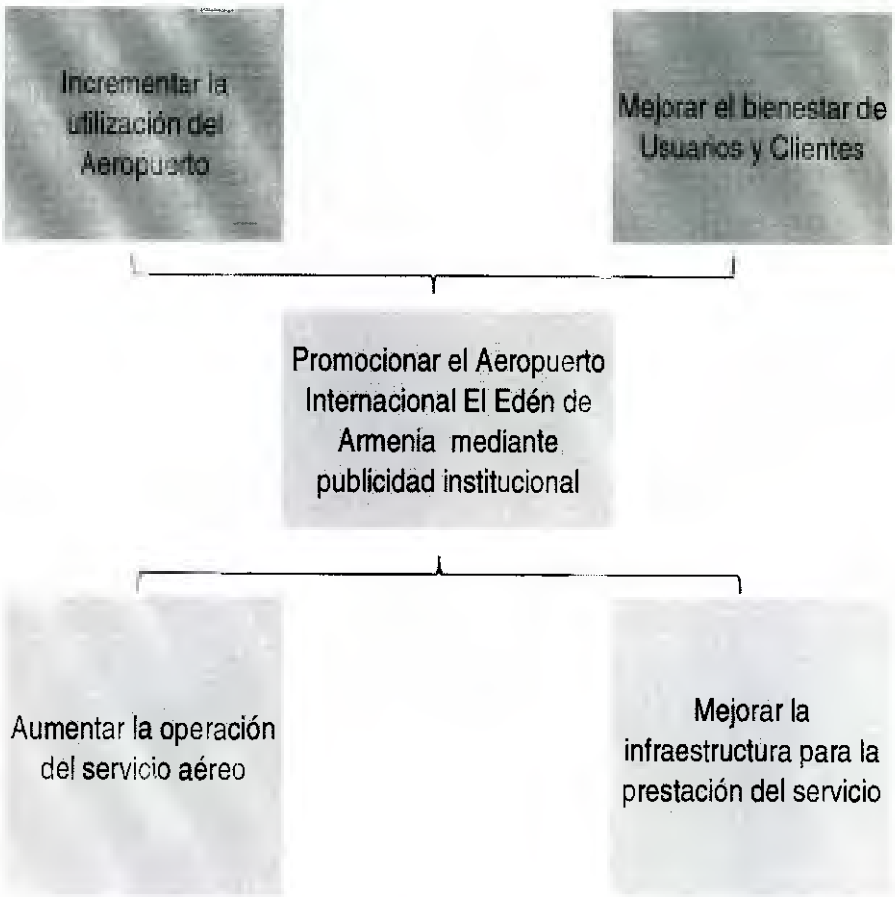
CONECTIVIDAD

¿Qué rutas conoce usted entre su aeropuerto y otros destinos?

¿ Cuál es la necesidad en relacion con rutas para conectar su teritorio?



Fines



Objetivo General

Objetivos Especificos

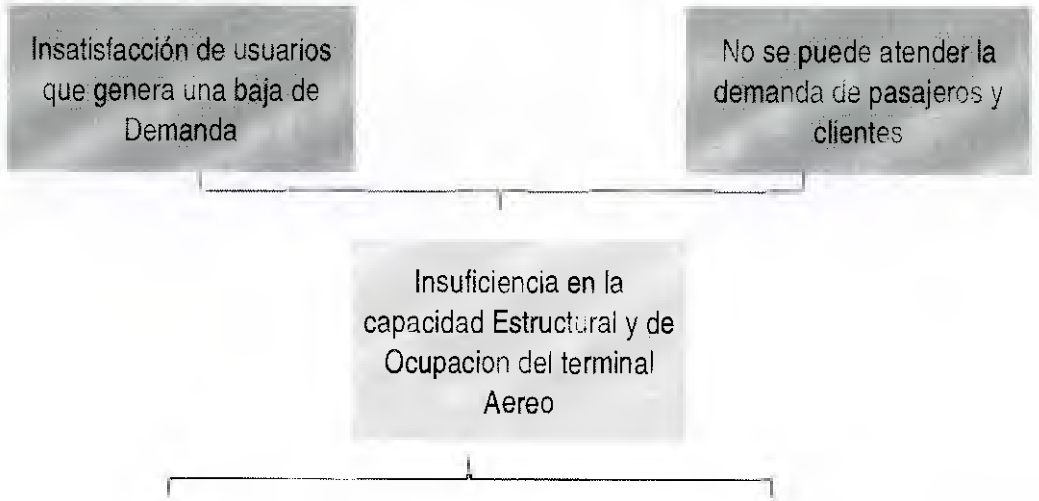
CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

INFRAESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

¿El aeropuerto cuenta con capacidad y eficiencia suficiente para atender el número deusuarios que utilizan el servicio?
¿Qué aspecto de la infraestructura deben atenderse de manerainmediata para garantizar un servicio más seguro y eficiente?

INFRAESTRUCTURA

Efectos Directos



Necesidad Central

Objetivo General

Los diseños relaizados en el año 2000 no cumple con la estandarización de la IATA

Insuficiencia de espacios para la atención Aerolíenas y de usuarios

Causas Directas

Efectos Directos

Limitante en los vuelos Internacionales, actualmente el Aeropuerto es categoría C

La no certificación del Aeropuerto por la inseguridad en la operación Aérea,

Necesidad Central

Dimensiones Insuficiente en la pista

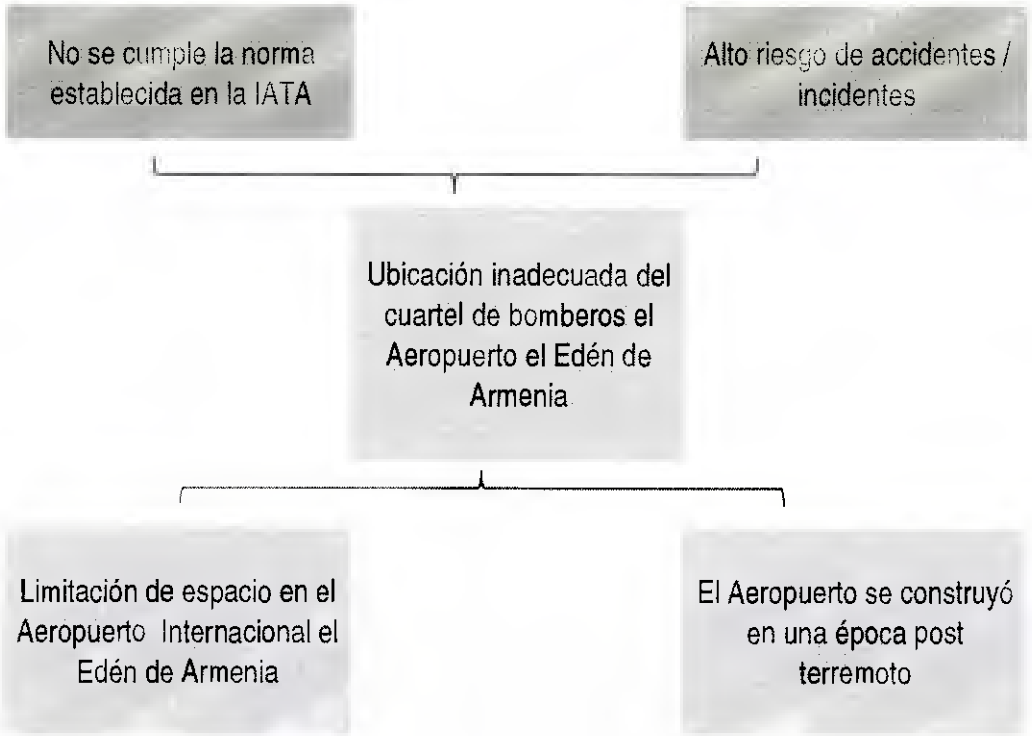
Objetivo General

No se cuenta con espacio para la Ampliación de la pista

Zonas de seguridad insuficientes

Causas Directas

Efectos Directos



Necesidad Central

Objetivo General

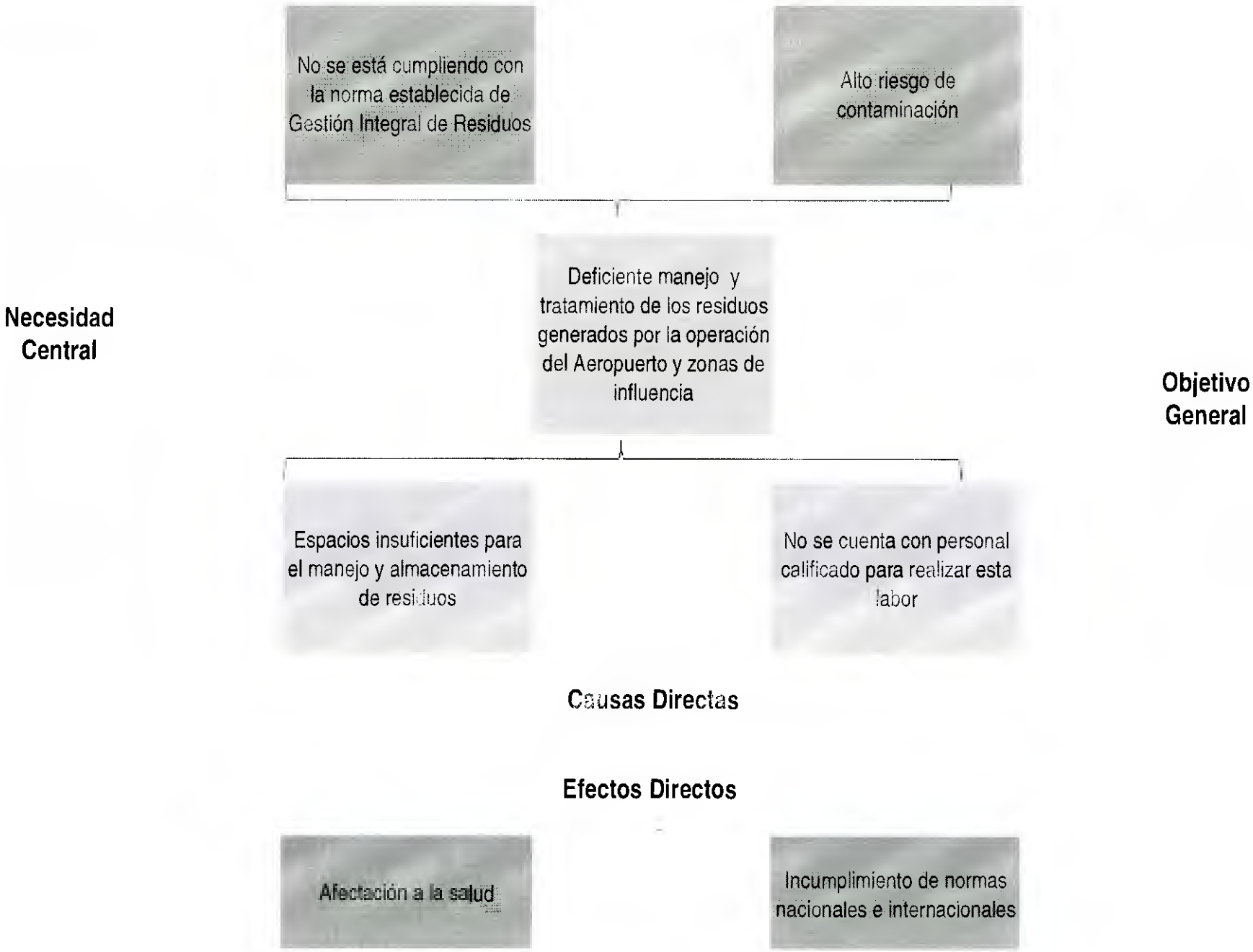
Causas Directas

SOSTENIBILIDAD AMBIEI

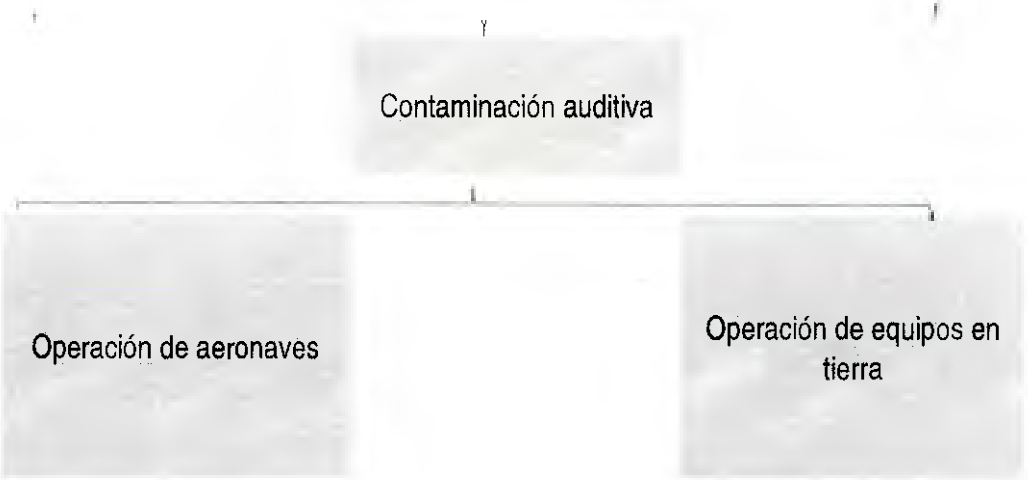
¿Qué tipo de amenazas naturales se presentan en el aeropuerto(movimientos en masa, inundaciones, huracanes, tormentas tropicales, incendios, etc.)?

¿Qué situacionesgenera la operación del aeropuerto que impacte el medio ambiente?

Efectos Directos


No se está cumpliendo con la norma establecida de Gestión Integral de Residuos
Alto riesgo de contaminación
Necesidad Central
Deficiente manejo y tratamiento de los residuos generados por la operación del Aeropuerto y zonas de influencia
Objetivo General
Espacios insuficientes para el manejo y almacenamiento de residuos
No se cuenta con personal calificado para realizar esta labor
Causas Directas
Efectos Directos
Afectación a la salud
Incumplimiento de normas nacionales e internacionales

Necesidad Central



Objetivo General

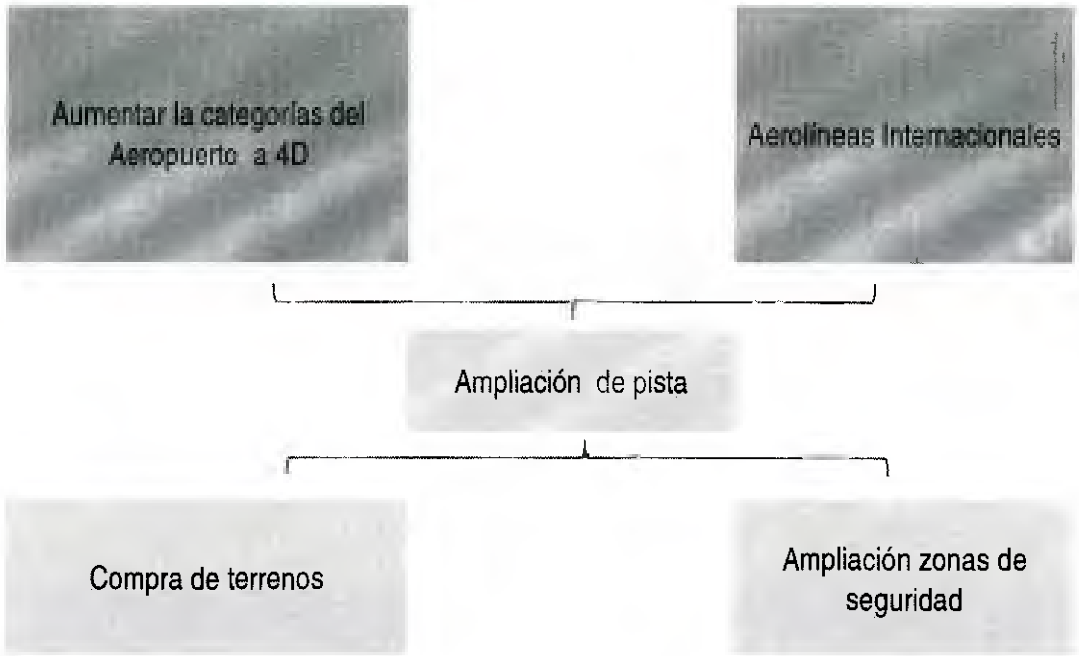
Causas Directas

Diseño y Construcción de terminal aéreo de acuerdo con la estandarización de la IATA incluyendo Puentes de abordaje

Adaptación tecnológica del terminal Aéreo, ,

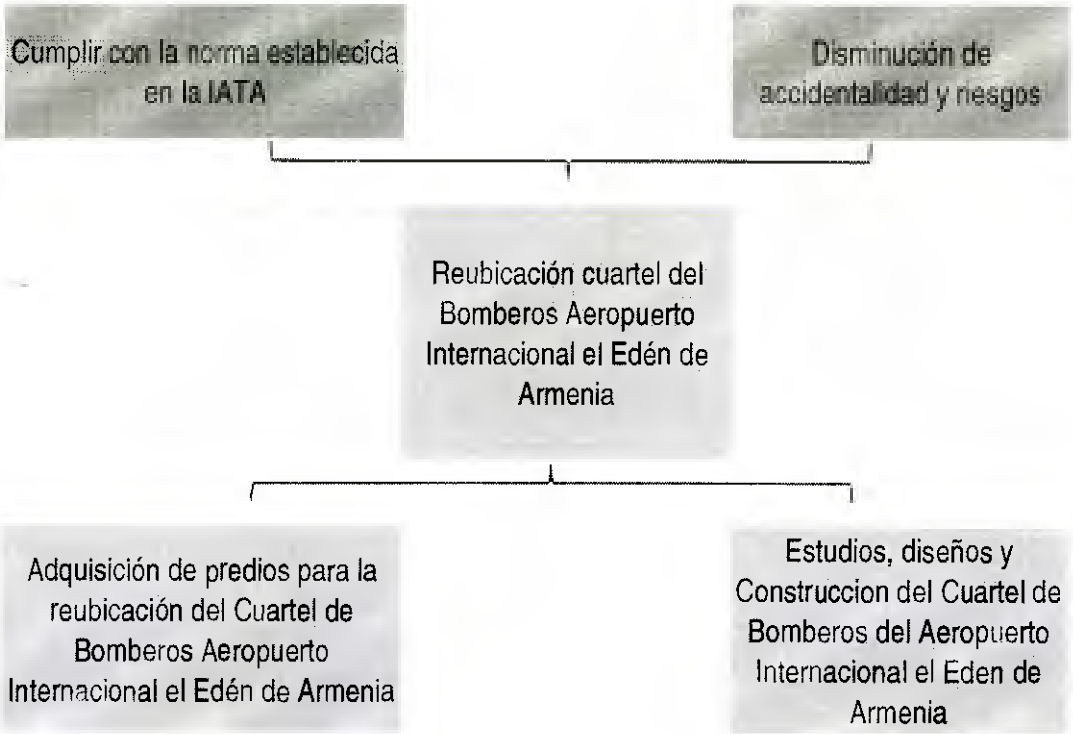
Objetivos Especificos

Fines



Objetivos Especificos

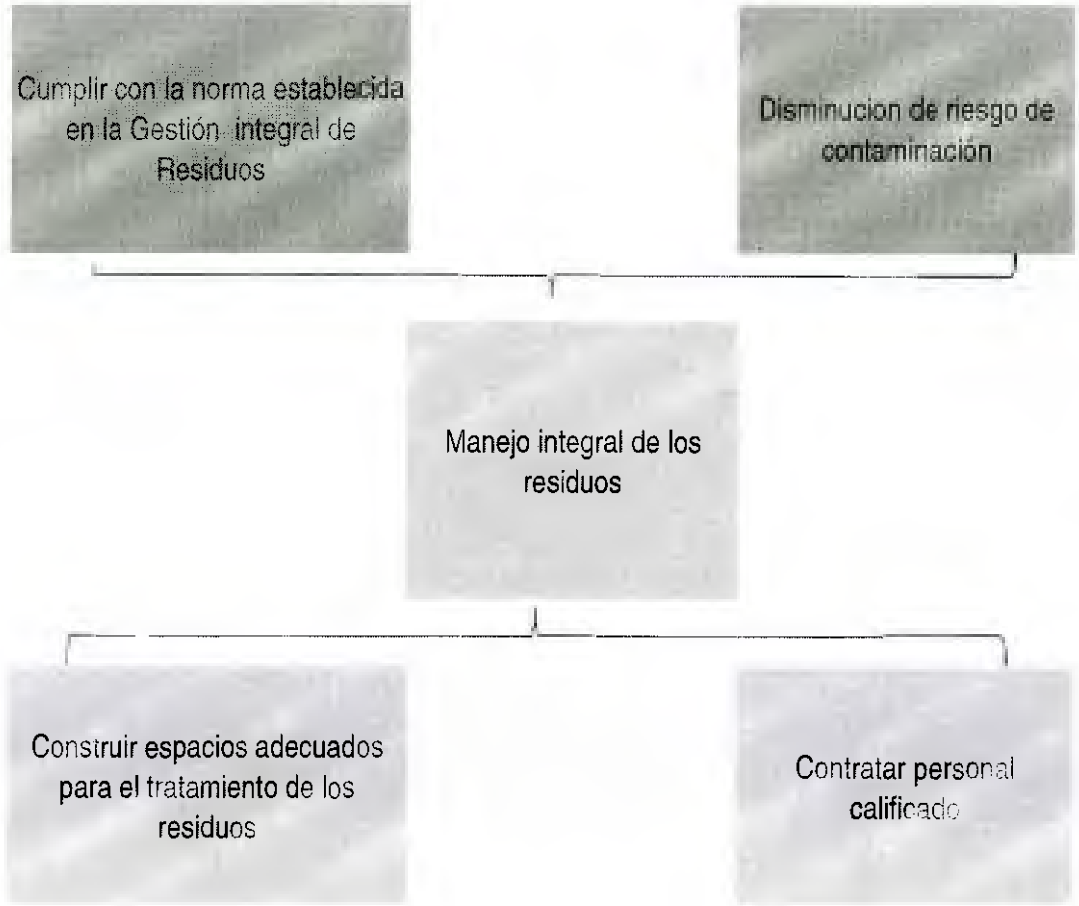
Fines



Objetivos Especificos

NTAL

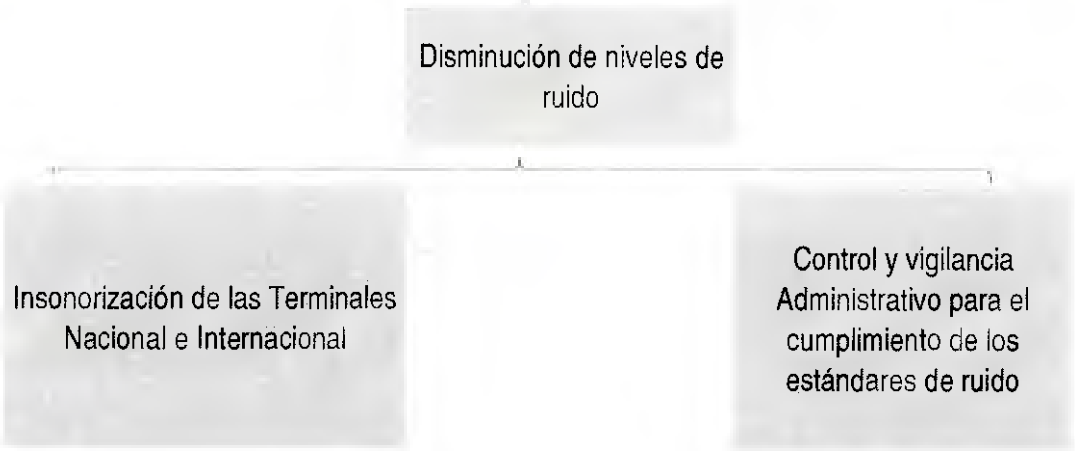
Fines



Objetivos Especificos

Fines





Objetivos Especificos

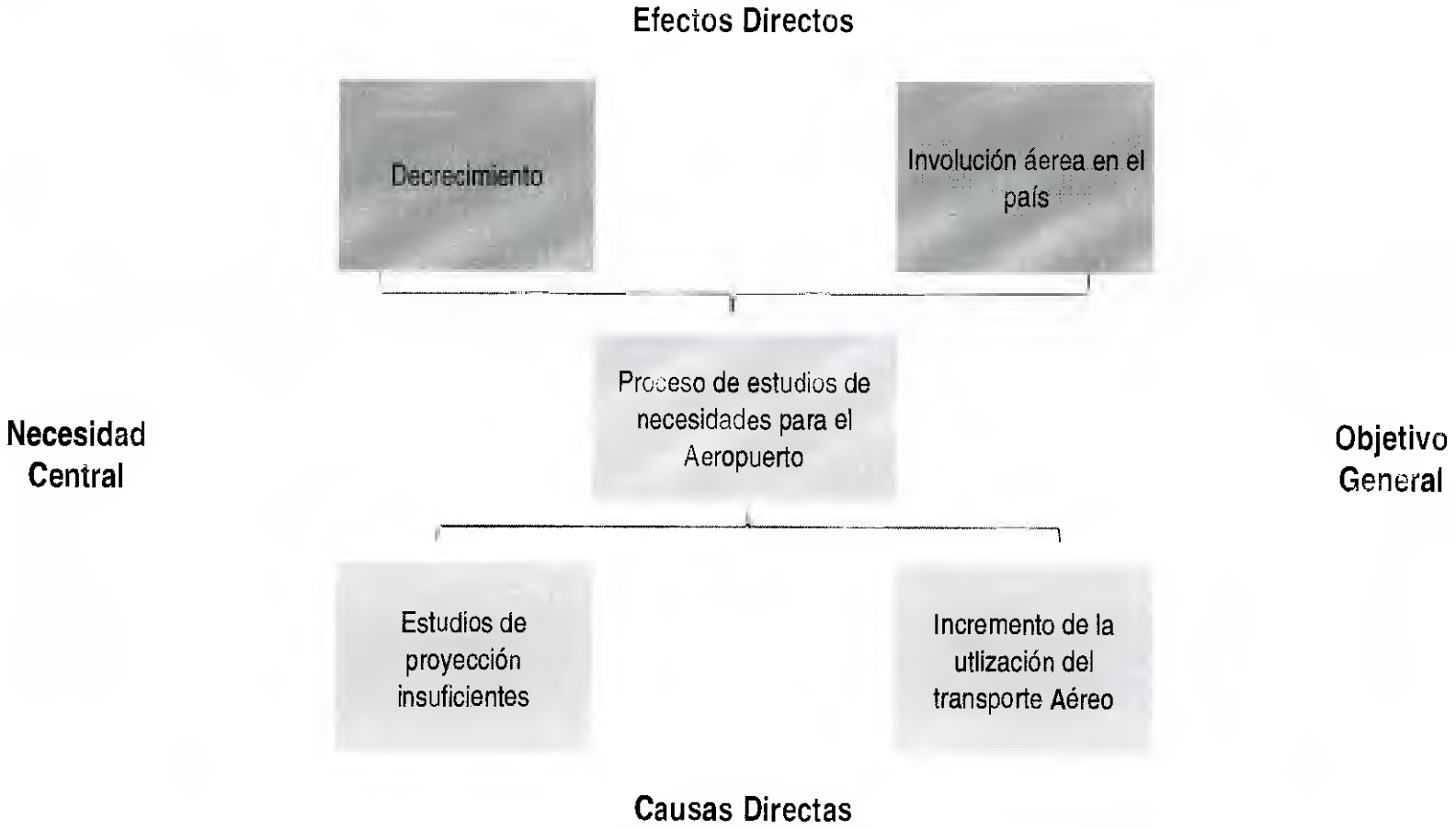
CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

INSTITUCIONALIDAD

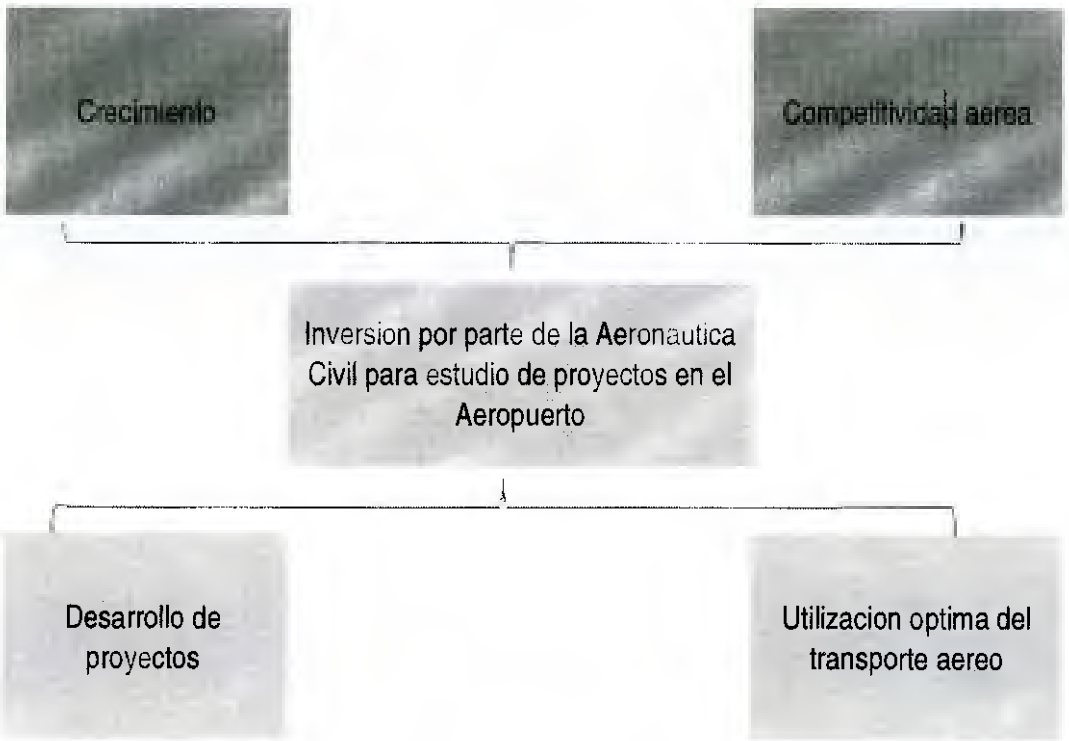
¿Como ve usted la labor desarrollada por la Aerocivil en su aeropuerto?

¿Qué expectativas tienen de la Aerocivil para los próximos 4 años?

¿Qué considera que pueda mejorar la gestióndesarrollada por la Aerocivil en su aeropuerto?



Fines

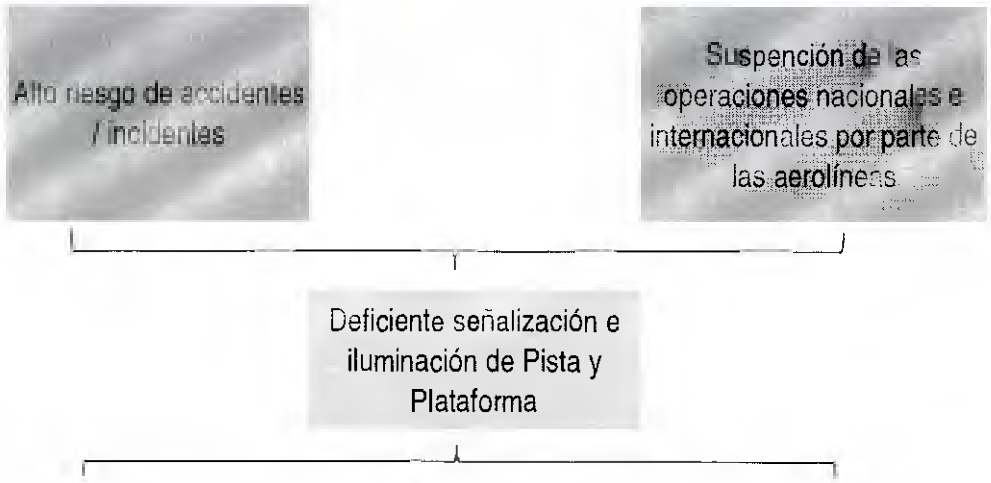

Crecimiento
Competitividad aerea
Inversion por parte de la Aeronautica Civil para estudio de proyectos en el Aeropuerto
Desarrollo de proyectos
Utilizacion optima del transporte aereo

CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACION CIVIL Y BIOSEGURIDAD

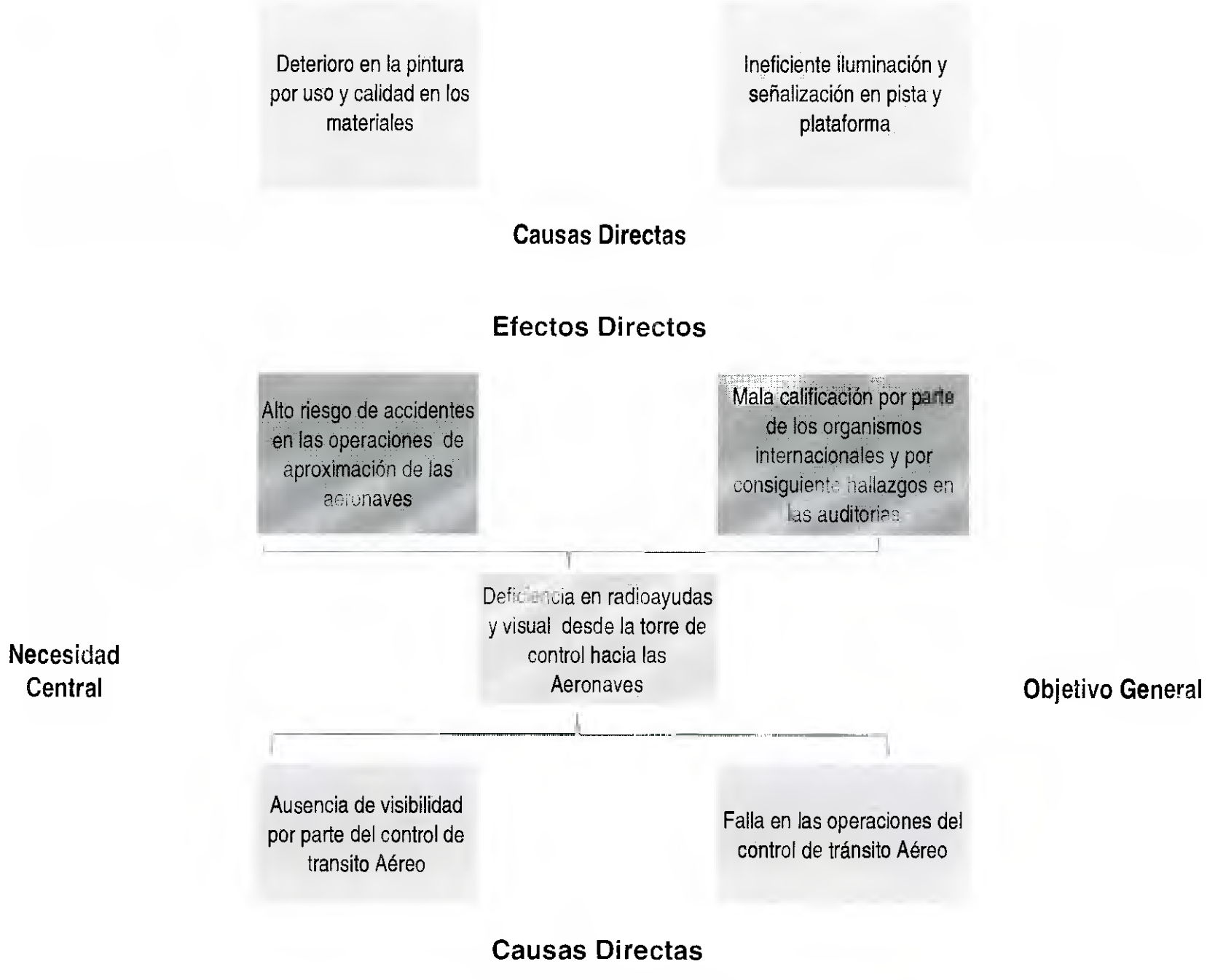
¿Considera que la seguridaden su aeropuerto es suficiente?
¿Cómo considera se puede fortalecer esa seguridad?
¿Considera que lasaerolíneas que operan en este aeropuerto son seguras?
¿Usted como usuario conoce como funciona elaeropuerto y procedimientos a seguir en cuanto a seguridad tanto en las instalaciones aeroportuarias como enel v
¿En su aeropuerto se conservan las medidas de bioseguridad actualmente?
¿Qué considera ustedse debe mejorar en la seguridad en su aeropuerto?

Efectos Directos

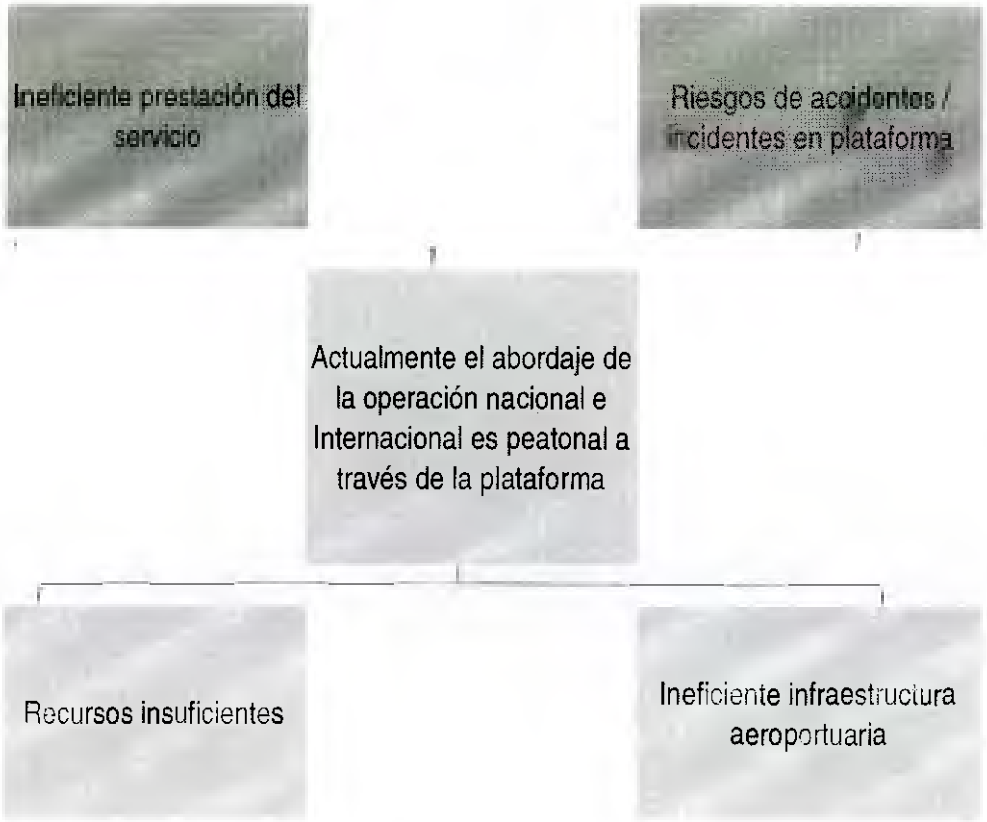


Necesidad Central

Objetivo General


Deterioro en la pintura por uso y calidad en los materiales
Ineficiente iluminación y señalización en pista y plataforma
Causas Directas
Efectos Directos
Alto riesgo de accidentes en las operaciones de aproximación de las aeronaves
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias
Deficiencia en radioayudas y visual desde la torre de control hacia las Aeronaves
Necesidad Central
Objetivo General
Ausencia de visibilidad por parte del control de transito Aéreo
Falla en las operaciones del control de tránsito Aéreo
Causas Directas

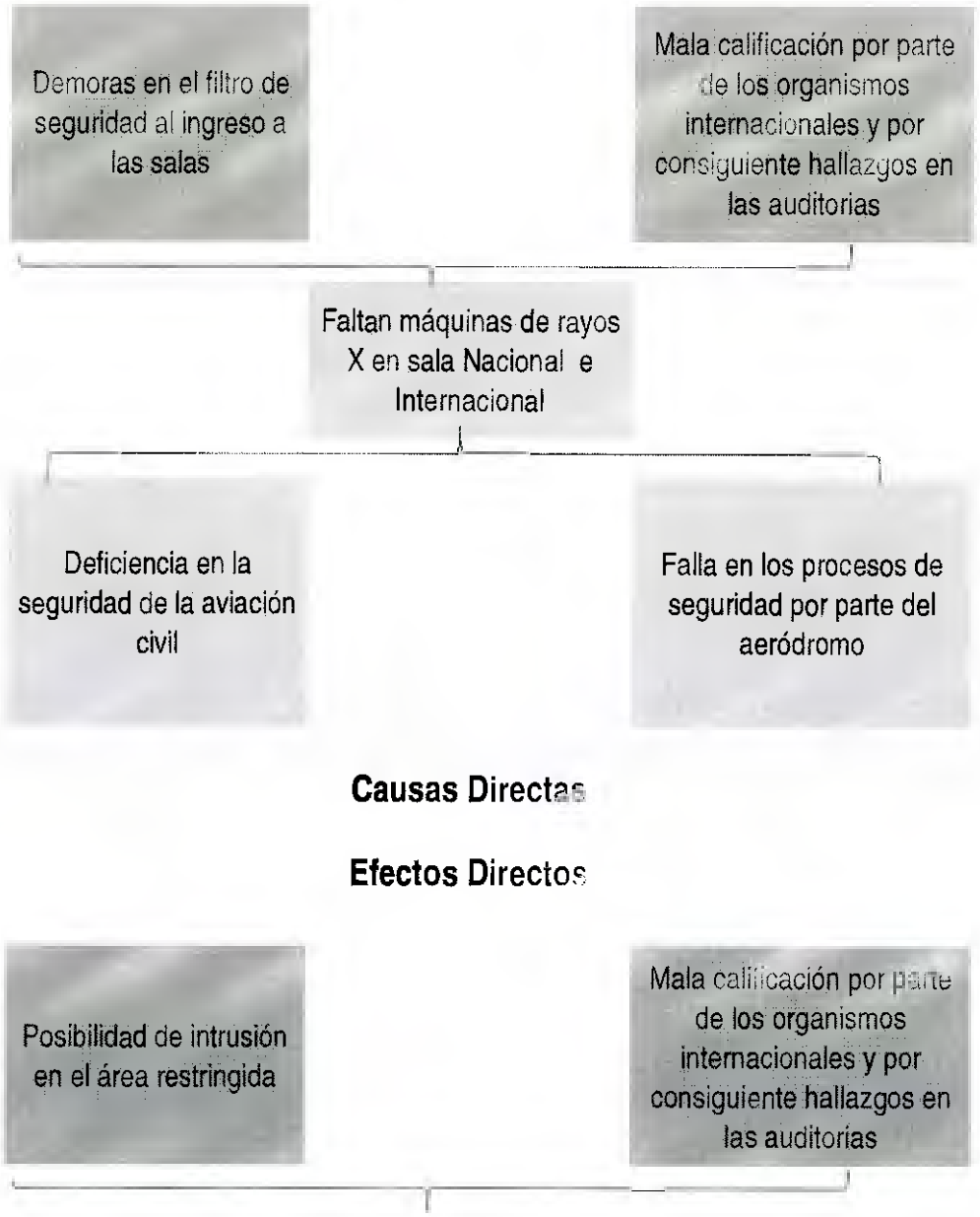
Efectos Directos

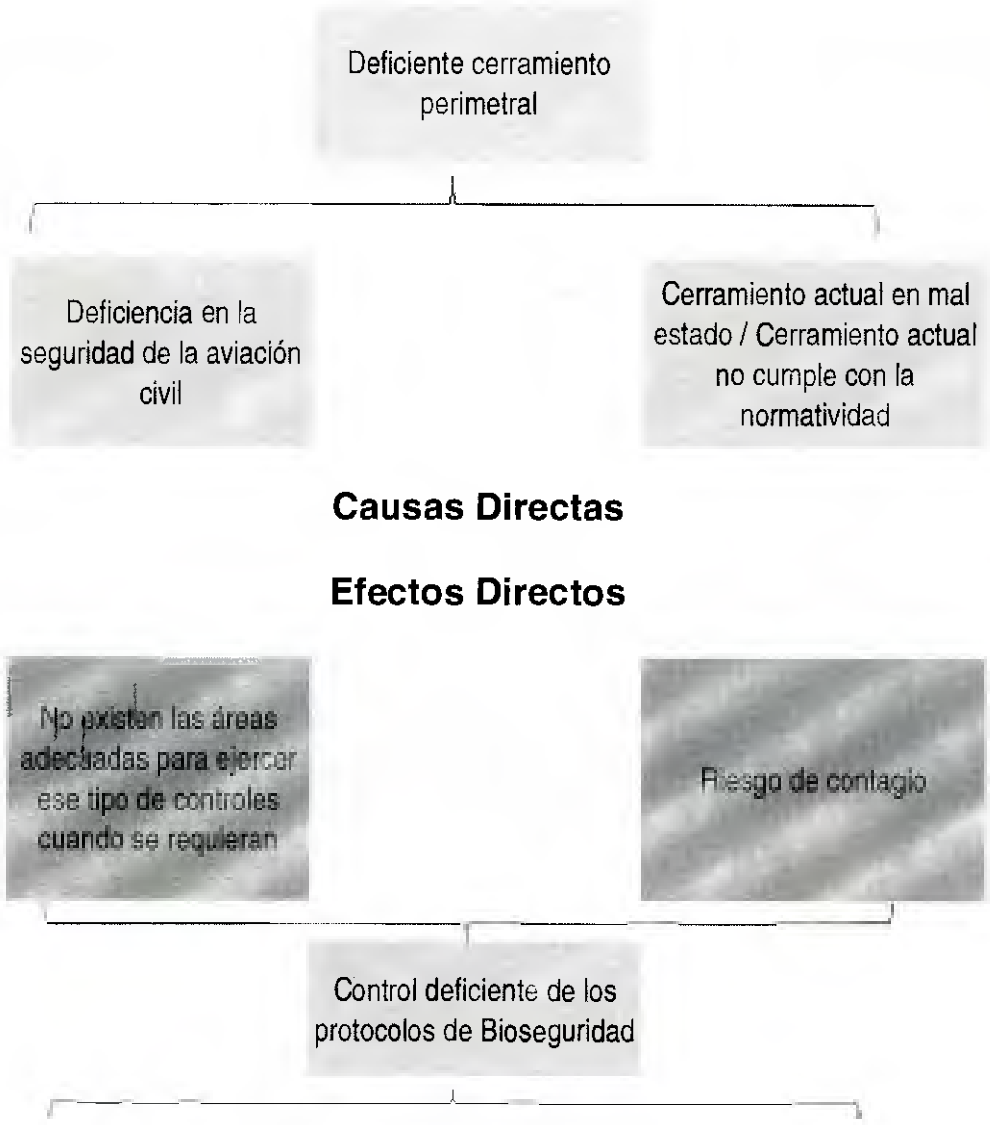


Objetivo General

Causas Directas

Efectos Directos


Demoras en el filtro de seguridad al ingreso a las salas
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias
Faltan máquinas de rayos X en sala Nacional e Internacional
Objetivo General
Deficiencia en la seguridad de la aviación civil
Falla en los procesos de seguridad por parte del aeródromo
Causas Directas
Efectos Directos
Posibilidad de intrusión en el área restringida
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias


Deficiente cerramiento perimetral
Objetivo General
Deficiencia en la seguridad de la aviación civil
Cerramiento actual en mal estado / Cerramiento actual no cumple con la normatividad
Causas Directas
Efectos Directos
No existen las áreas adecuadas para ejercer ese tipo de controles cuando se requieran
Riesgo de contagio
Control deficiente de los protocolos de Bioseguridad
Objetivo General

uelo?

Fines


Gestión del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aerdronomo el Edén
Evitar que las aerolíenale suspendan operaciones en el Aeródromo
Minimizar los riesgos con el fin de controlar la seguridad Operacional

Cumplimiento de la normatividad respecto de la iluminación y señalización de la pista y plataforma

Utilización de Materiales Certificados

Objetivos Especificos

Fines

Gestién del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aerdronomo el Edén,

Correcta adecuación de la visibilidad en la torre de control (modificación de los parales de los vidrios)

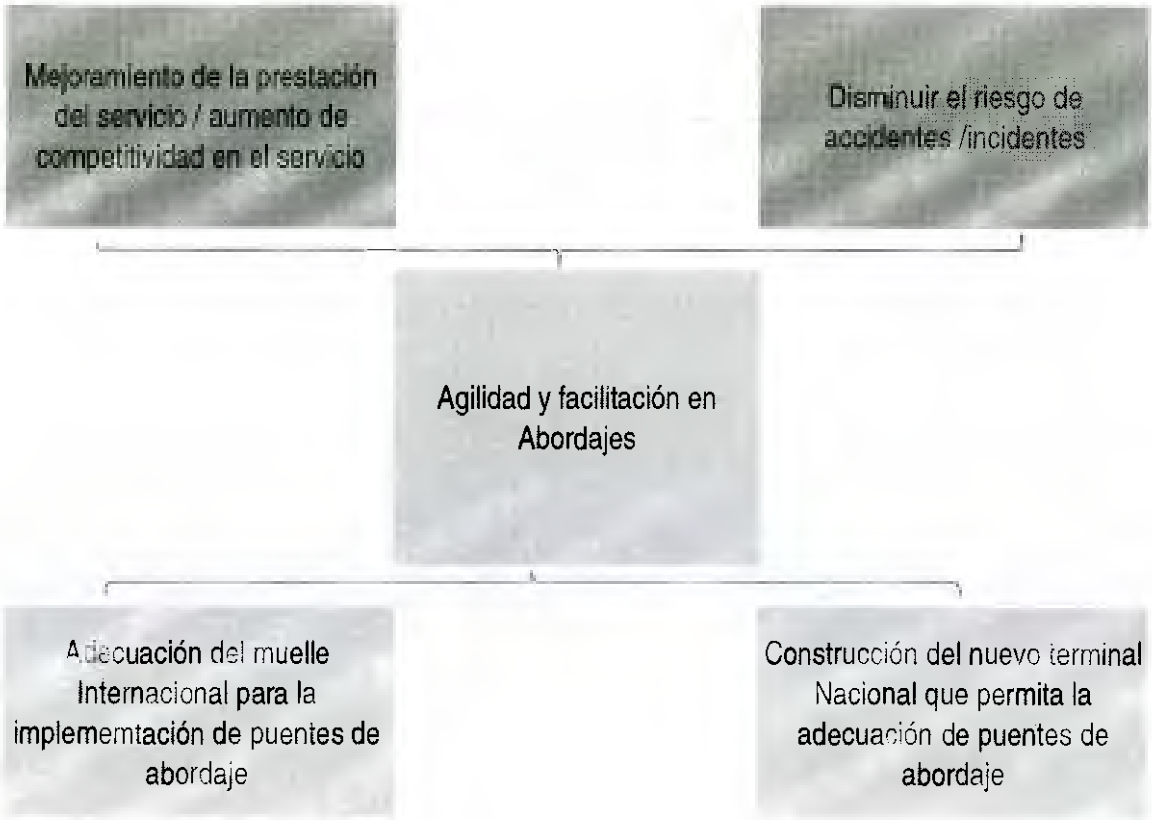
Control del riesgo de la seguridad operacional

Rediseño de la cabina de la torre de control

Optimización en las operaciones de tránsito aéreo

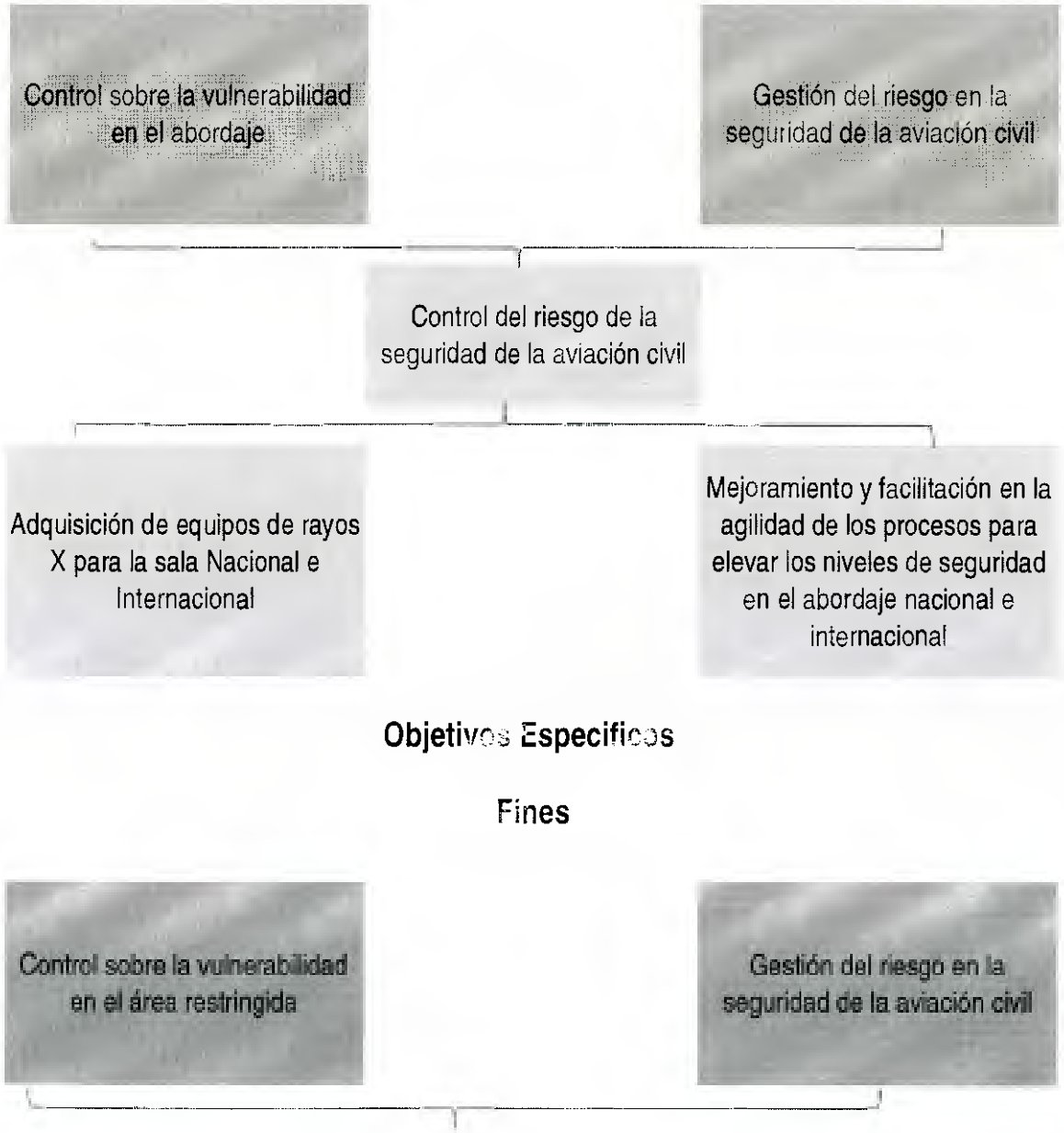
Objetivos Especificos

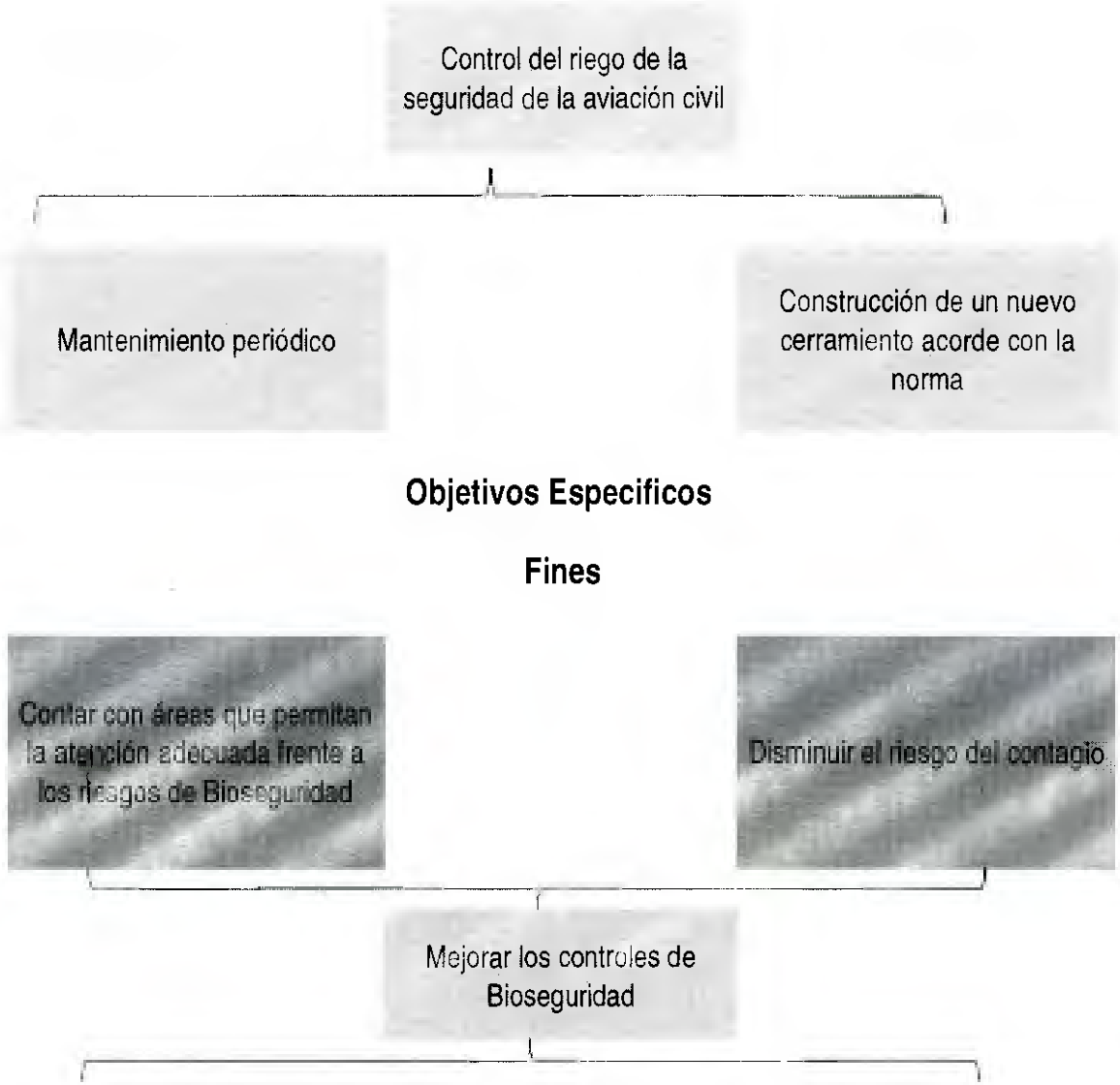
Fines



Objetivos Especificos

Fines


Control sobre la vulnerabilidad en el abordaje
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil
Control del riesgo de la seguridad de la aviación civil
Adquisición de equipos de rayos X para la sala Nacional e Internacional
Mejoramiento y facilitación en la agilidad de los procesos para elevar los niveles de seguridad en el abordaje nacional e internacional
Objetivos Especificos
Fines
Control sobre la vulnerabilidad en el área restringida
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil


Control del riego de la seguridad de la aviación civil
Mantenimiento periódico
Construcción de un nuevo cerramiento acorde con la norma
Objetivos Especificos
Fines
Contar con áreas que permitan la atención adecuada frente a los riesgos de Bioseguridad
Disminuir el riesgo del contagio
Mejorar los controles de Bioseguridad

Incluir en el proyecto de construcción de la terminal nacional áreas que permitan ejercer controles de Bioseguridad

Conocimiento y cumplimiento de la norma de bioseguridad nacional e internacional por parte de las Aerolíneas y los pasajeros

Objetivos Especificos

CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACION **CIVIL Y BIOSEGURIDAD**

¿Considera que la seguridaden su aeropuerto es suficiente?
¿Cómo considera se puede fortalecer esa seguridad?
¿Considera que lasaerolíneas que operan en este aeropuerto son seguras?
¿Usted como usuario conoce como funciona elaeropuerto y procedimientos a seguir en cuanto a seguridad tanto en las instalaciones aeroportuarias como enel v
¿En su aeropuerto se conservan las medidas de bioseguridad actualmente?
¿Qué considera ustedse debe mejorar en la seguridad en su aeropuerto?

Efectos Directos

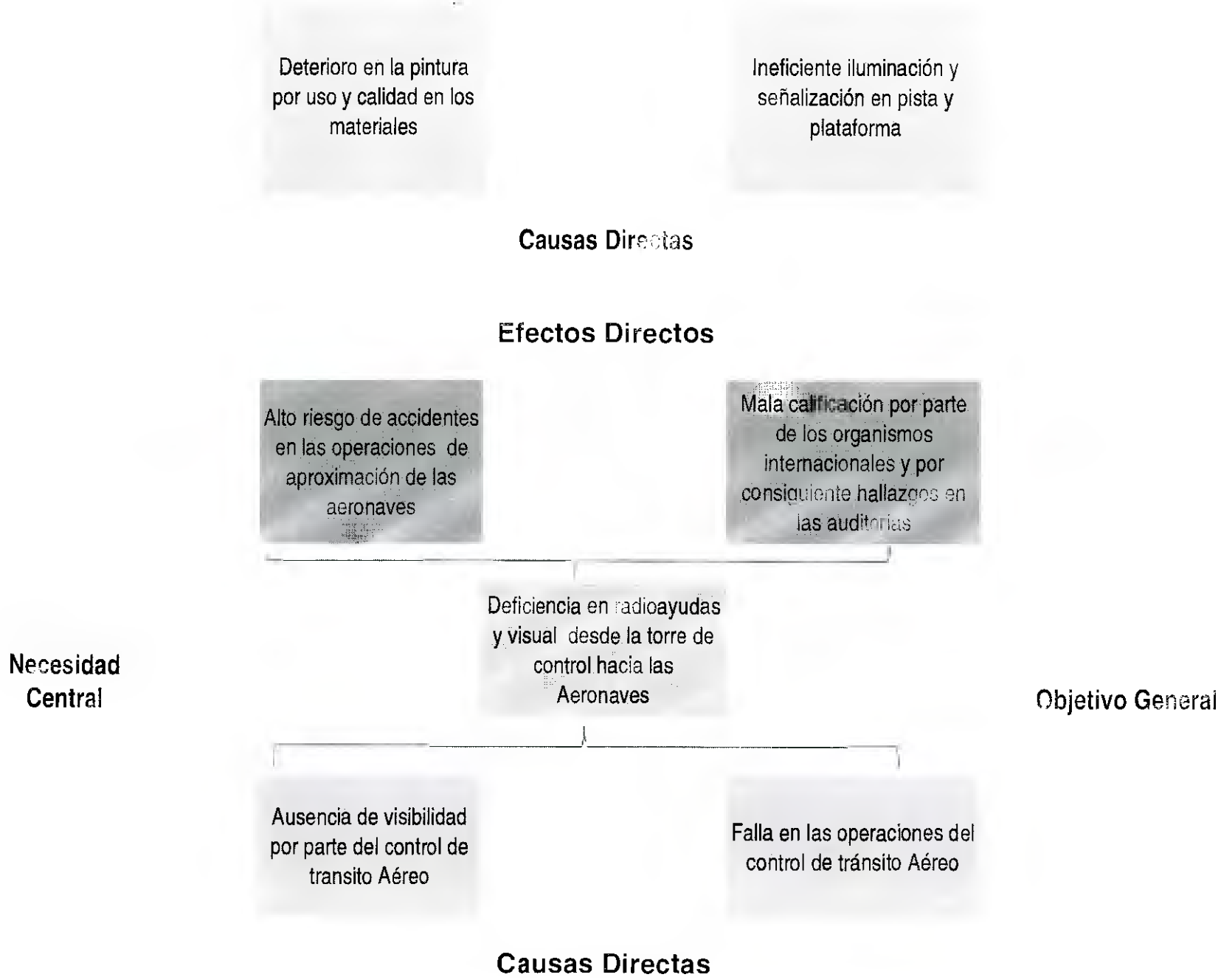
Alto riesgo de accidentes / incidentes

Suspención de las operaciones nacionales e internacionales por parte de las aerolíneas

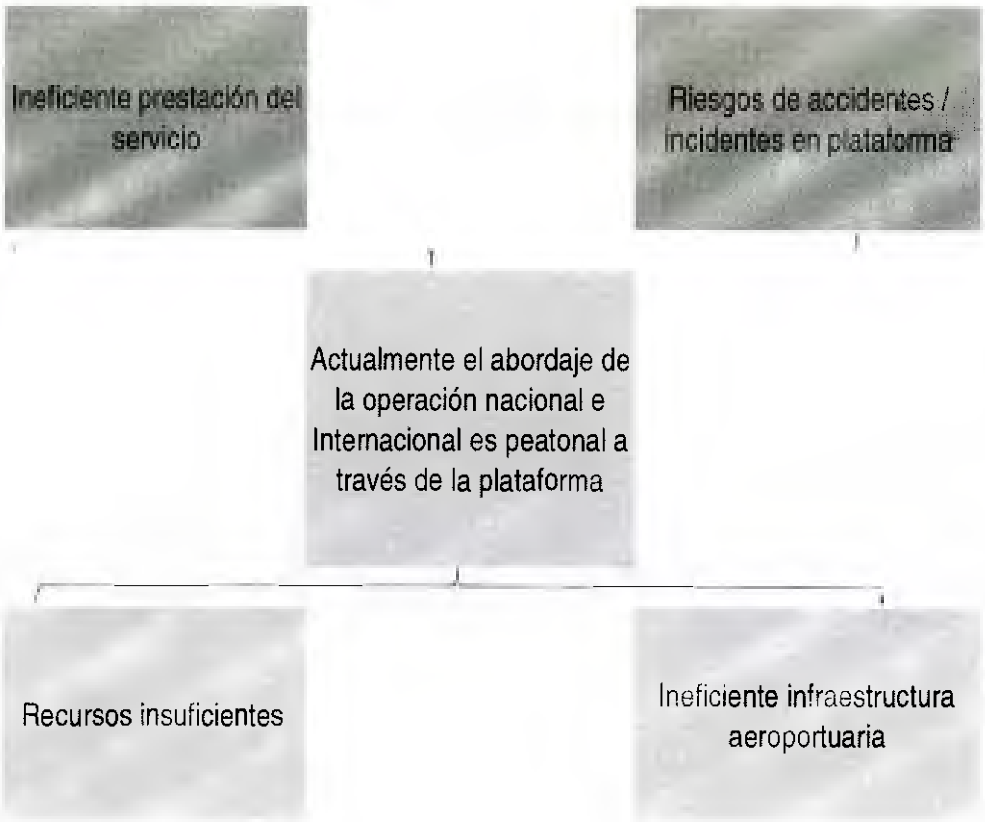
Necesidad Central

Deficiente señalización e iluminación de Pista y Plataforma

Objetivo General


Deterioro en la pintura por uso y calidad en los materiales
Ineficiente iluminación y señalización en pista y plataforma
Causas Directas
Efectos Directos
Alto riesgo de accidentes en las operaciones de aproximación de las aeronaves
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias
Deficiencia en radioayudas y visual desde la torre de control hacia las Aeronaves
Necesidad Central
Objetivo General
Ausencia de visibilidad por parte del control de transito Aéreo
Falla en las operaciones del control de tránsito Aéreo
Causas Directas

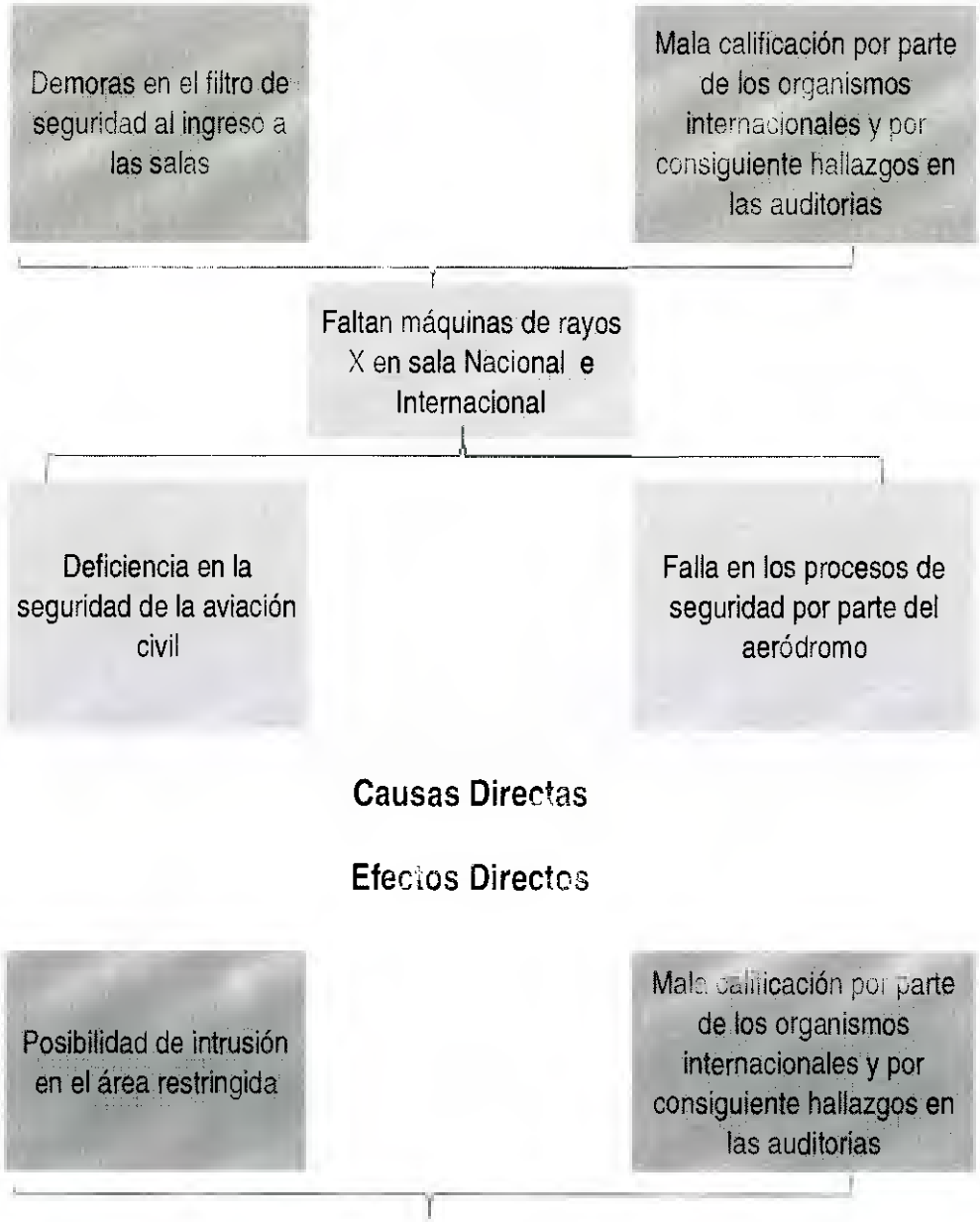
Efectos Directos



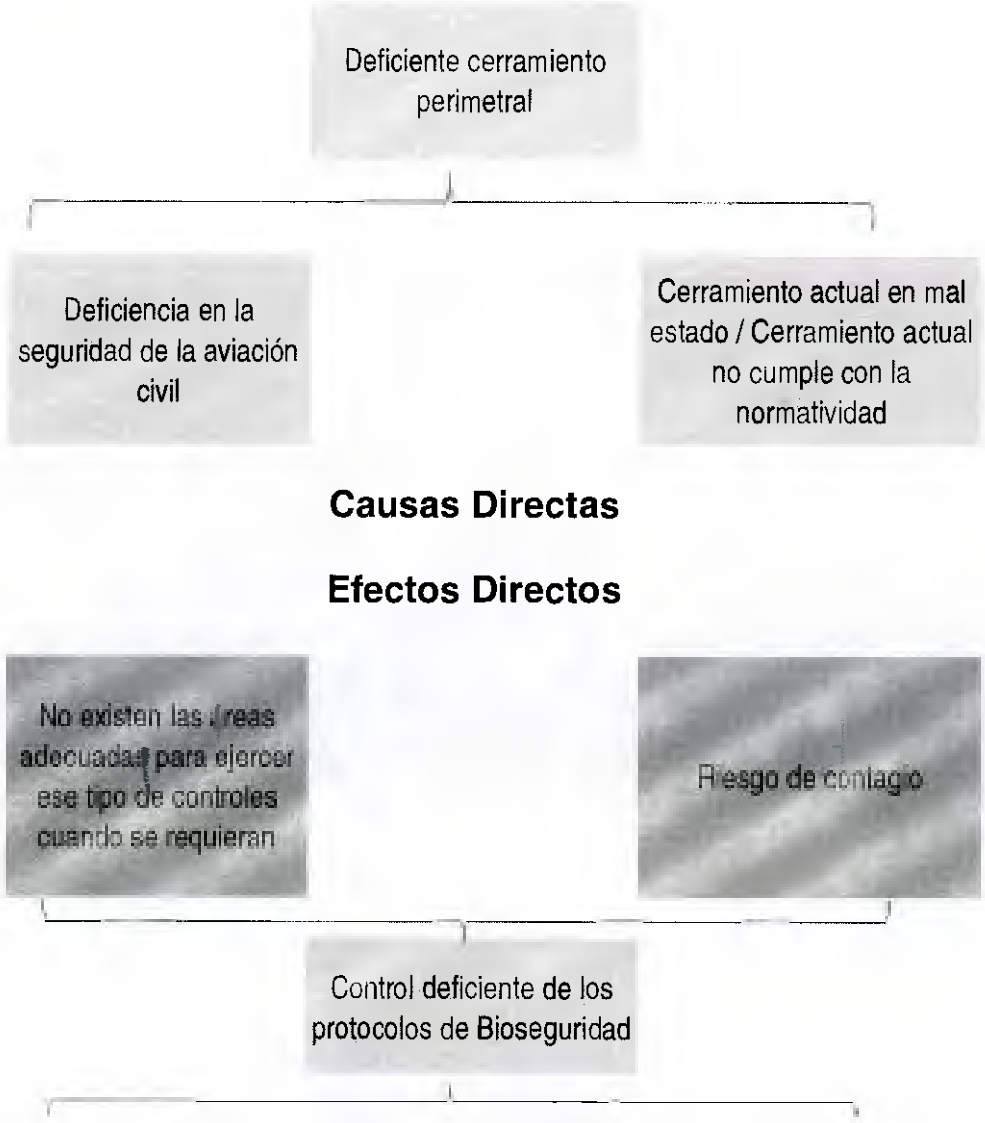
Objetivo General

Causas Directas

Efectos Directos

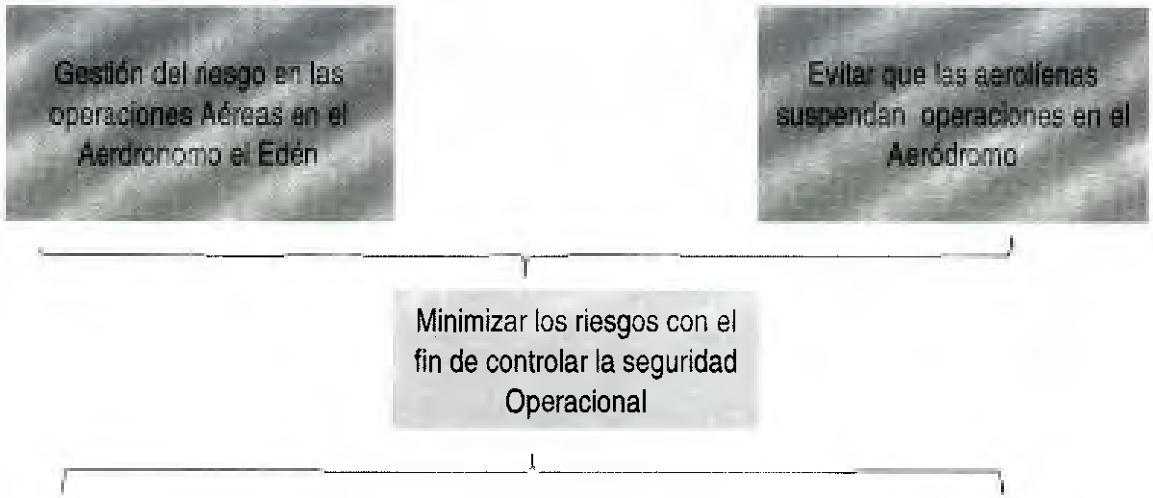


Objetivo General


Deficiente cerramiento perimetral
Objetivo General
Deficiencia en la seguridad de la aviación civil
Cerramiento actual en mal estado / Cerramiento actual no cumple con la normatividad
Causas Directas
Efectos Directos
No existen las áreas adecuadas para ejercer ese tipo de controles cuando se requieran
Riesgo de contagio
Control deficiente de los protocolos de Bioseguridad
Objetivo General

'uelo?

Fines


Gestión del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aerdronomo el Edén
Evitar que las aerolíenas suspendan operaciones en el Aeródromo
Minimizar los riesgos con el fin de controlar la seguridad Operacional

Cumplimiento de la normatividad respecto de la iluminación y señalización de la pista y plataforma

Utilización de Materiales Certificados

Objetivos Especificos

Fines

Gestién del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aerdronomo el Edén,

Correcta adecuación de la visibilidad en la torre de control (modificación de los parales de los vidrios)

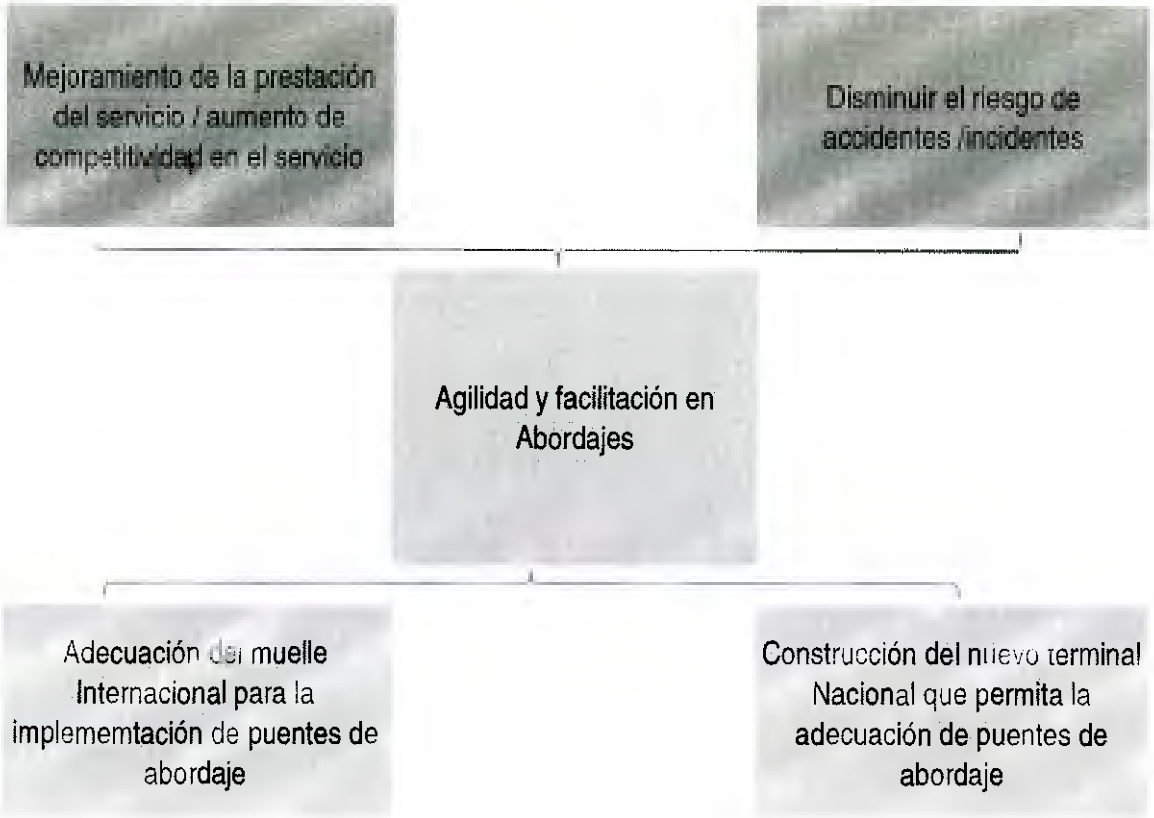
Control del riesgo de la seguridad operacional

Rediseño de la cabina de la torre de control

Optimización en las operaciones de tránsito aéreo

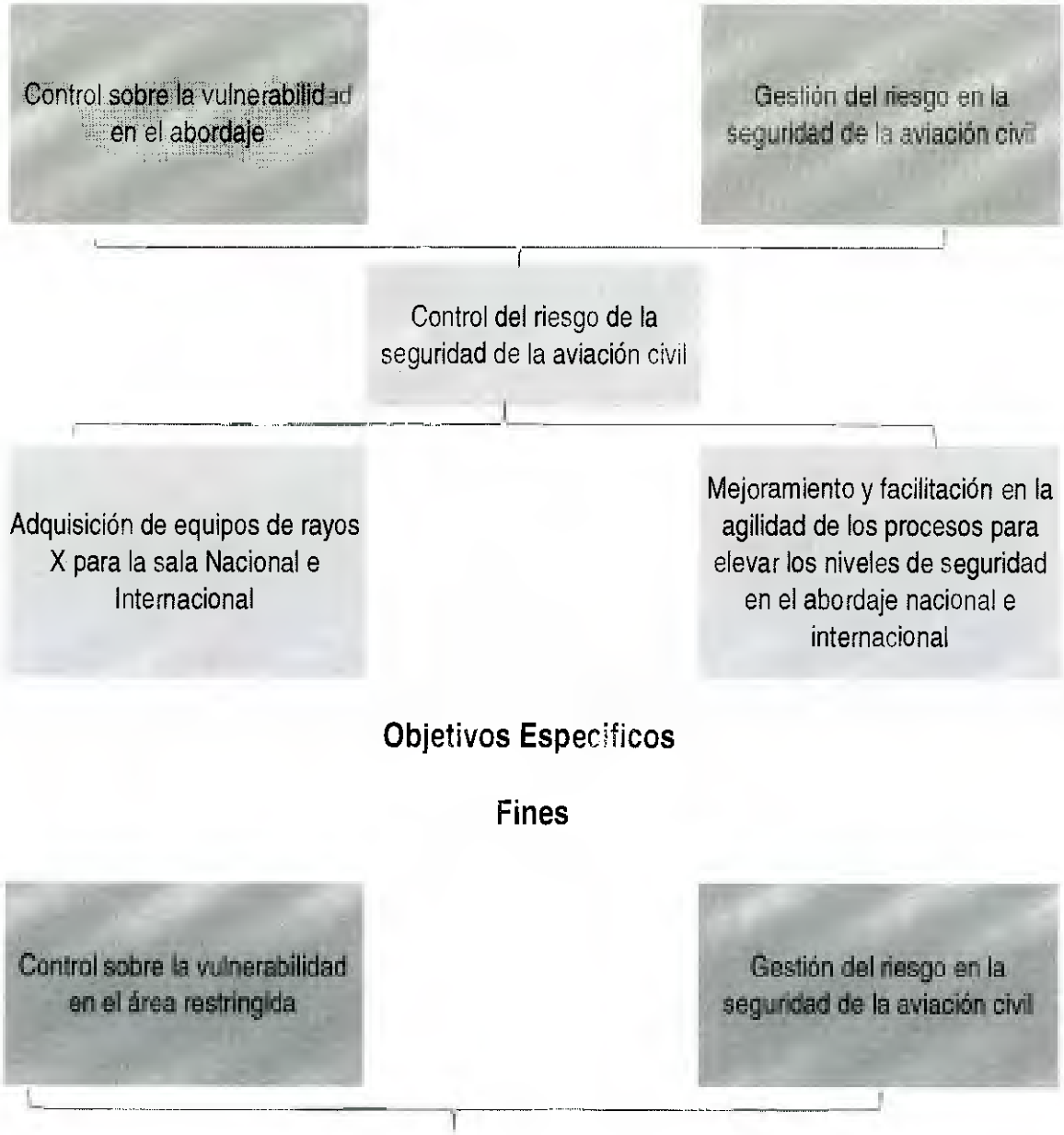
Objetivos Especificos

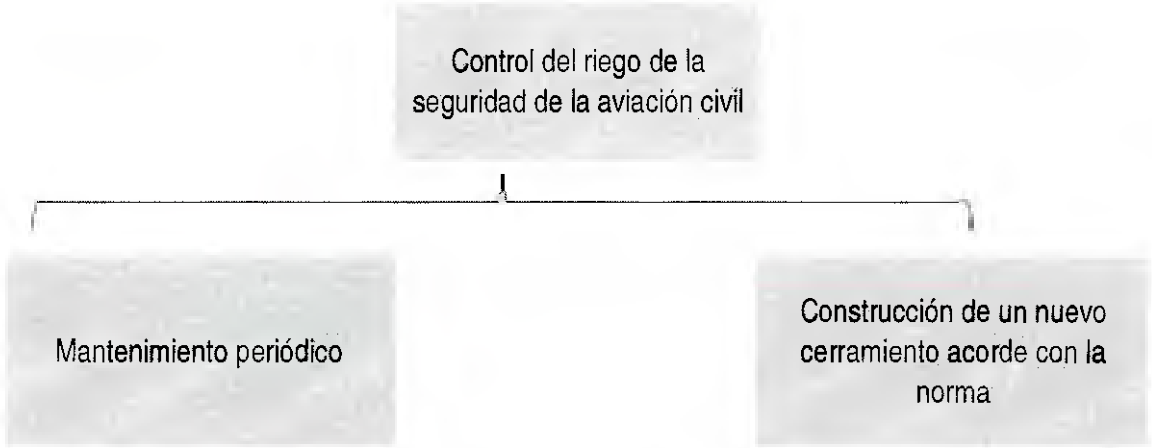
Fines



Objetivos Especificos

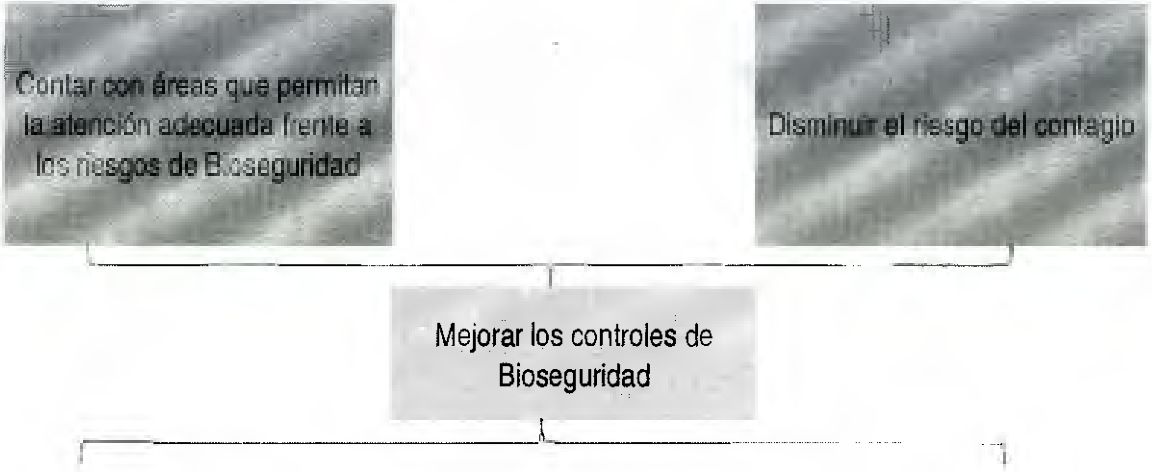
Fines


Control sobre la vulnerabilidad en el abordaje
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil
Control del riesgo de la seguridad de la aviación civil
Adquisición de equipos de rayos X para la sala Nacional e Internacional
Mejoramiento y facilitación en la agilidad de los procesos para elevar los niveles de seguridad en el abordaje nacional e internacional
Objetivos Especificos
Fines
Control sobre la vulnerabilidad en el área restringida
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil



Objetivos Especificos

Fines



Incluir en el proyecto de construcción de la terminal nacional áreas que permitan ejercer controles de Bioseguridad

Conocimiento y cumplimiento de la norma de bioseguridad nacional e internacional por parte de las Aerolíneas y los pasajeros

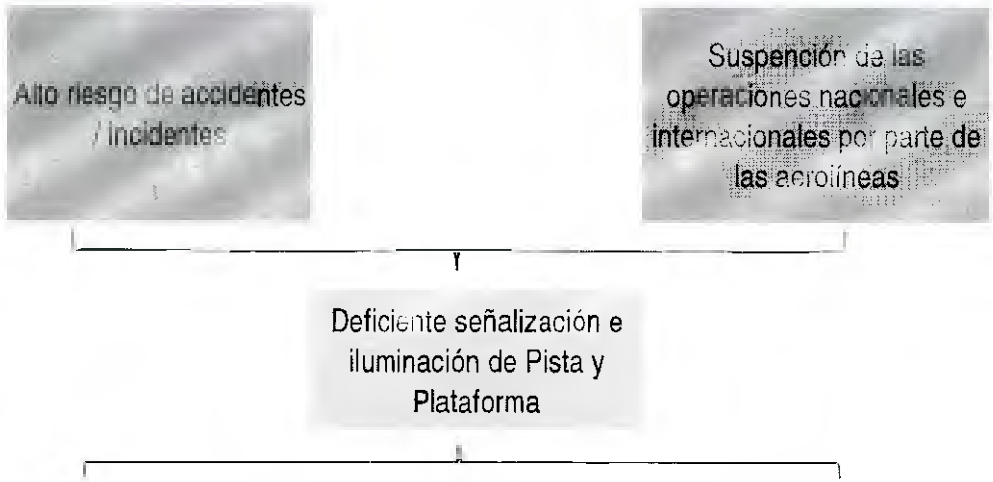
Objetivos Especificos

CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

SEGURIDAD OPERACIONAL Y DE LA AVIACION CIVIL Y BIOSEGURIDAD

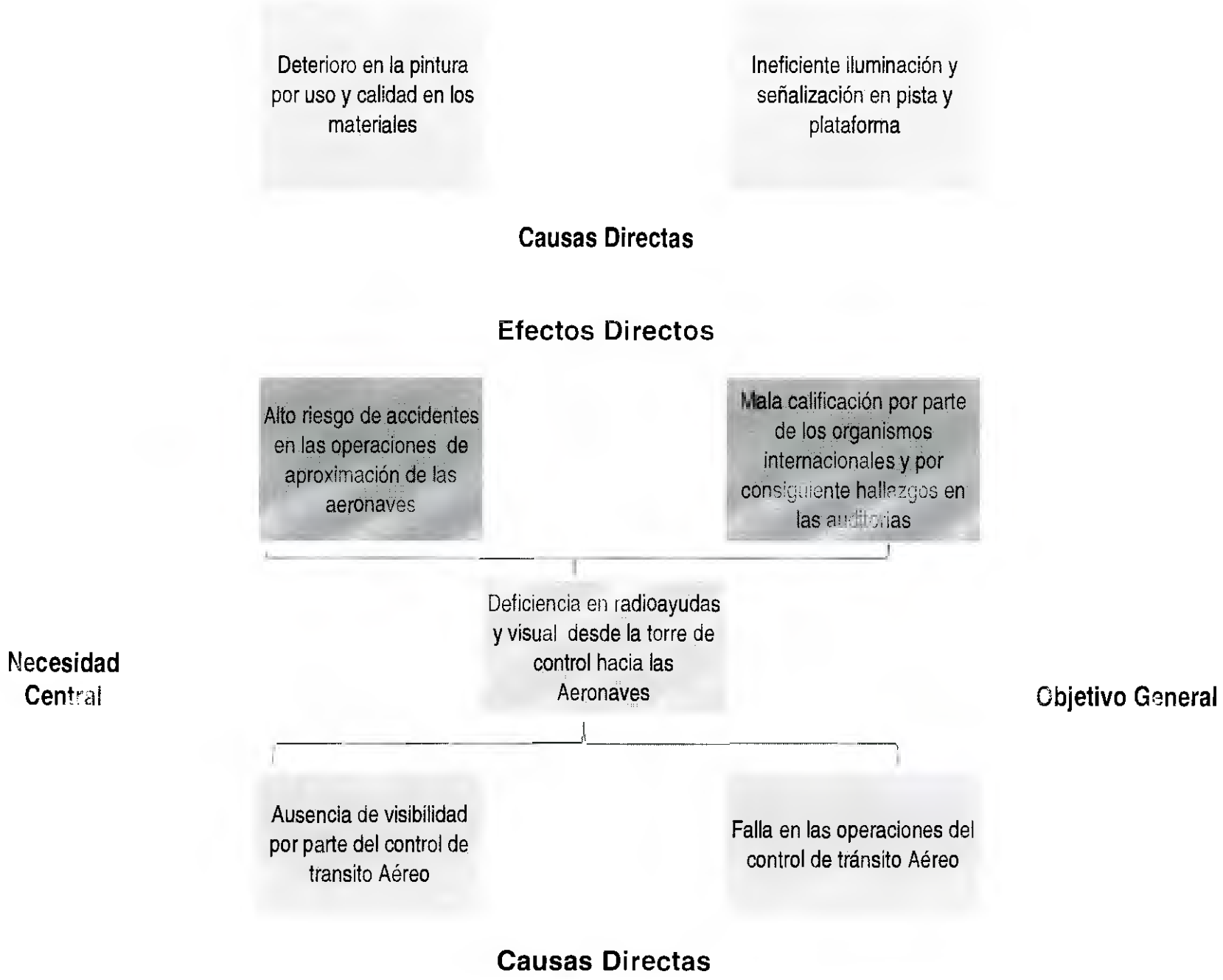
¿Considera que la seguridaden su aeropuerto es suficiente?
¿Cómo considera se puede fortalecer esa seguridad?
¿Considera que lasaerolíneas que operan en este aeropuerto son seguras?
¿Usted como usuario conoce como funciona elaeropuerto y procedimientos a seguir en cuanto a seguridad tanto en las instalaciones aeroportuarias como enel v
¿En su aeropuerto se conservan las medidas de bioseguridad actualmente?
¿Qué considera ustedse debe mejorar en la seguridad en su aeropuerto?

Efectos Directos

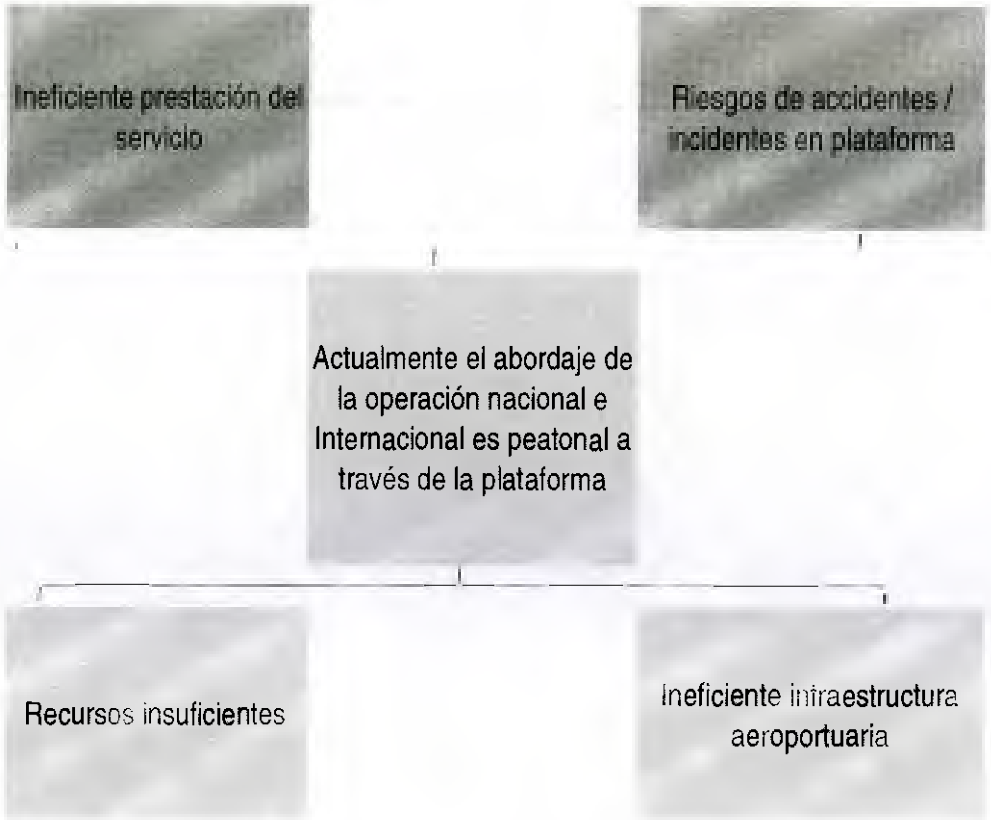


Necesidad Central

Objetivo General


Deterioro en la pintura por uso y calidad en los materiales
Ineficiente iluminación y señalización en pista y plataforma
Causas Directas
Efectos Directos
Alto riesgo de accidentes en las operaciones de aproximación de las aeronaves
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias
Deficiencia en radioayudas y visual desde la torre de control hacia las Aeronaves
Necesidad Central
Objetivo General
Ausencia de visibilidad por parte del control de transito Aéreo
Falla en las operaciones del control de tránsito Aéreo
Causas Directas

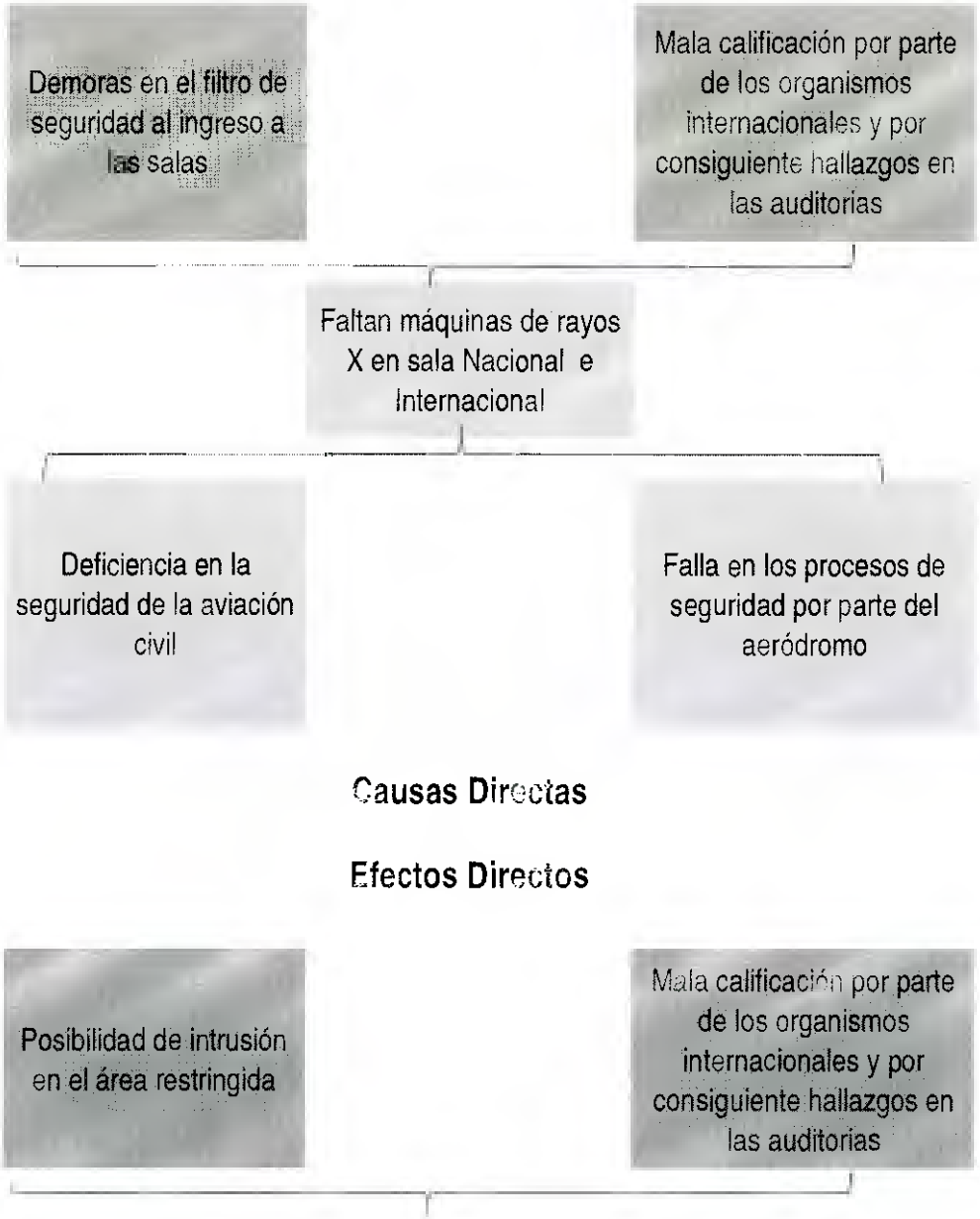
Efectos Directos

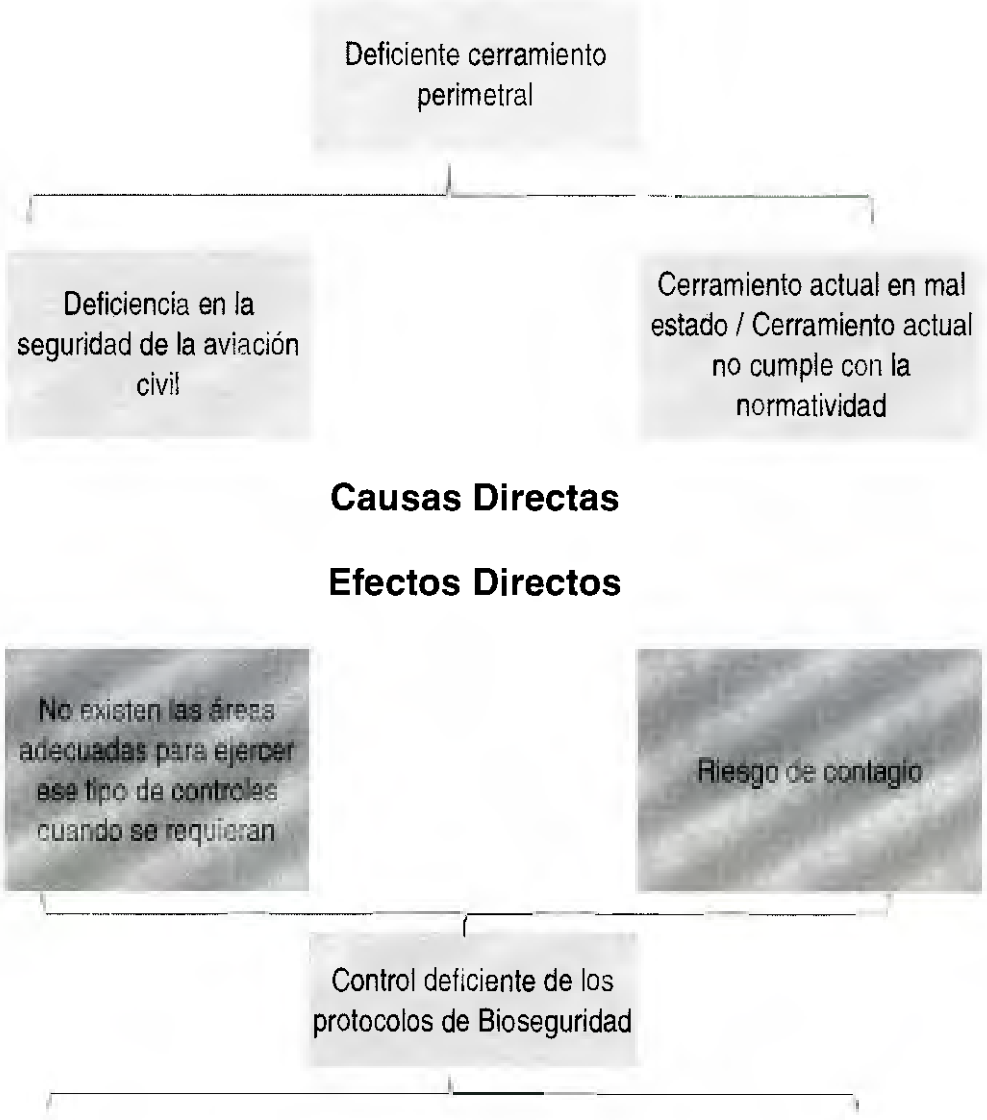


Objetivo General

Causas Directas

Efectos Directos


Demoras en el filtro de seguridad al ingreso a las salas
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias
Faltan máquinas de rayos X en sala Nacional e Internacional
Objetivo General
Deficiencia en la seguridad de la aviación civil
Falla en los procesos de seguridad por parte del aeródromo
Causas Directas
Efectos Directos
Posibilidad de intrusión en el área restringida
Mala calificación por parte de los organismos internacionales y por consiguiente hallazgos en las auditorias


Deficiente cerramiento perimetral
Objetivo General
Deficiencia en la seguridad de la aviación civil
Cerramiento actual en mal estado / Cerramiento actual no cumple con la normatividad
Causas Directas
Efectos Directos
No existen las áreas adecuadas para ejercer ese tipo de controles cuando se requieran
Riesgo de contagio
Control deficiente de los protocolos de Bioseguridad
Objetivo General

uelo?


Fines
Gestión del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aeródromo el Edén
Evitar que las aerollenas suspendan operaciones en el Aerodromo
Minimizar los riesgos con el fin de controlar la seguridad Operacional

Cumplimiento de la normatividad respecto de la iluminación y señalización de la pista y plataforma

Utilización de Materiales Certificados

Objetivos Especificos

Fines

Gestión del riesgo en las operaciones Aéreas en el Aerdronomo el Edén.

Correcta adecuación de la visibilidad en la torre de control (modificación de los parales de los vidrios)

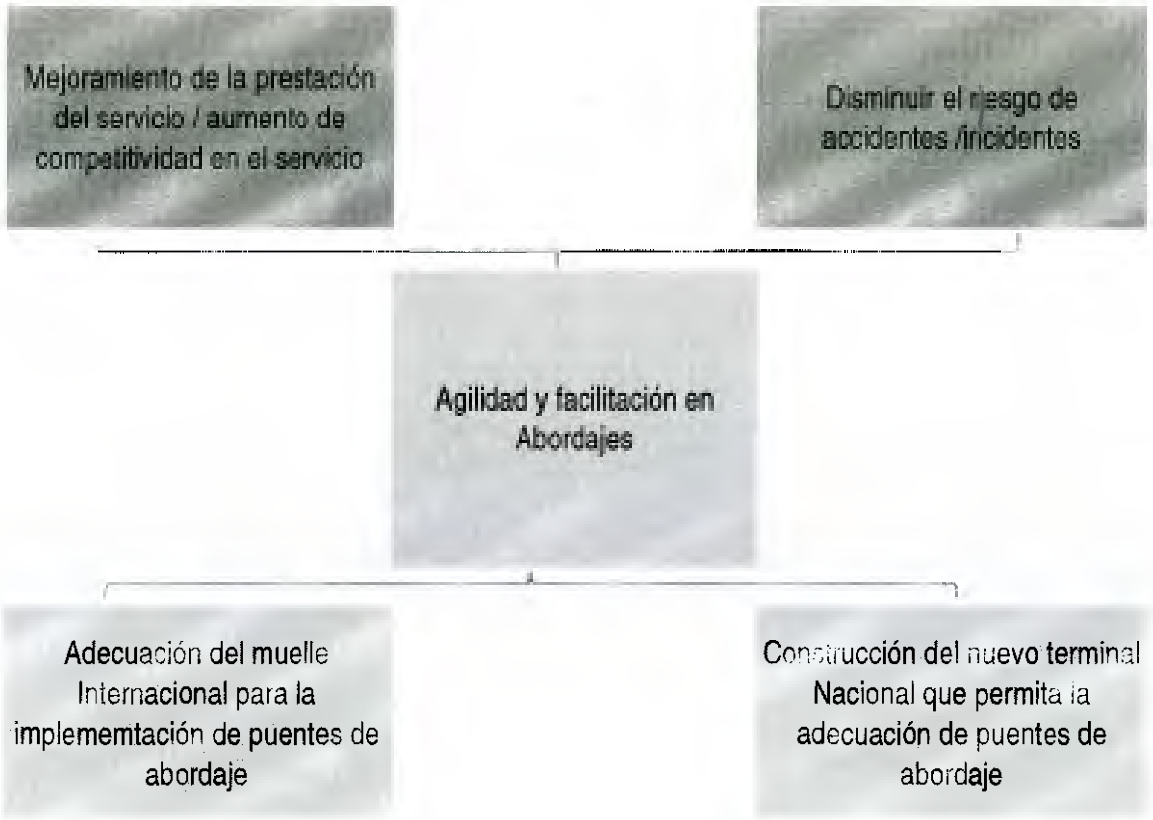
Control del riesgo de la seguridad operacional

Rediseño de la cabina de la torre de control

Optimización en las operaciones de tránsito aéreo

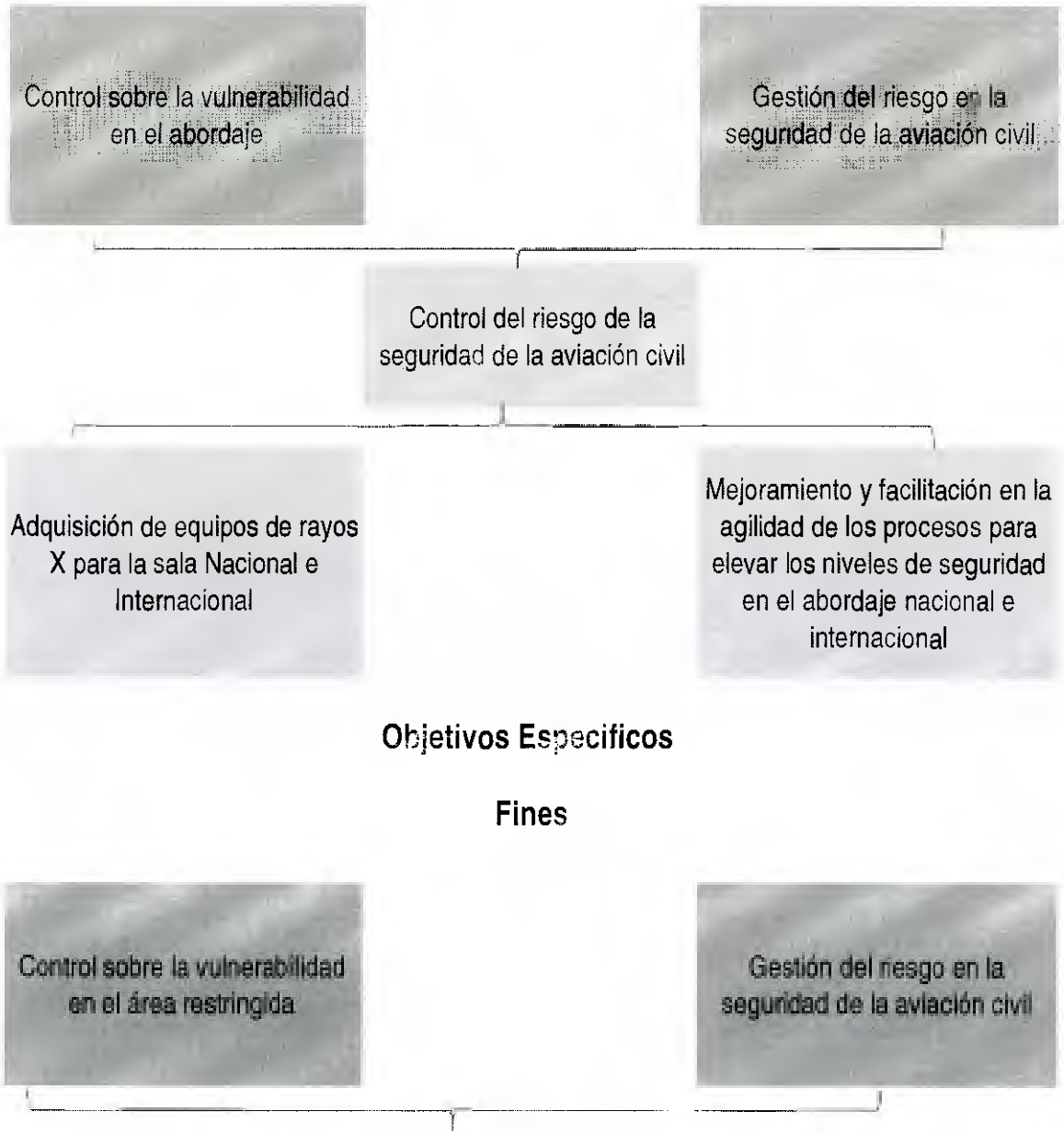
Objetivos Especificos

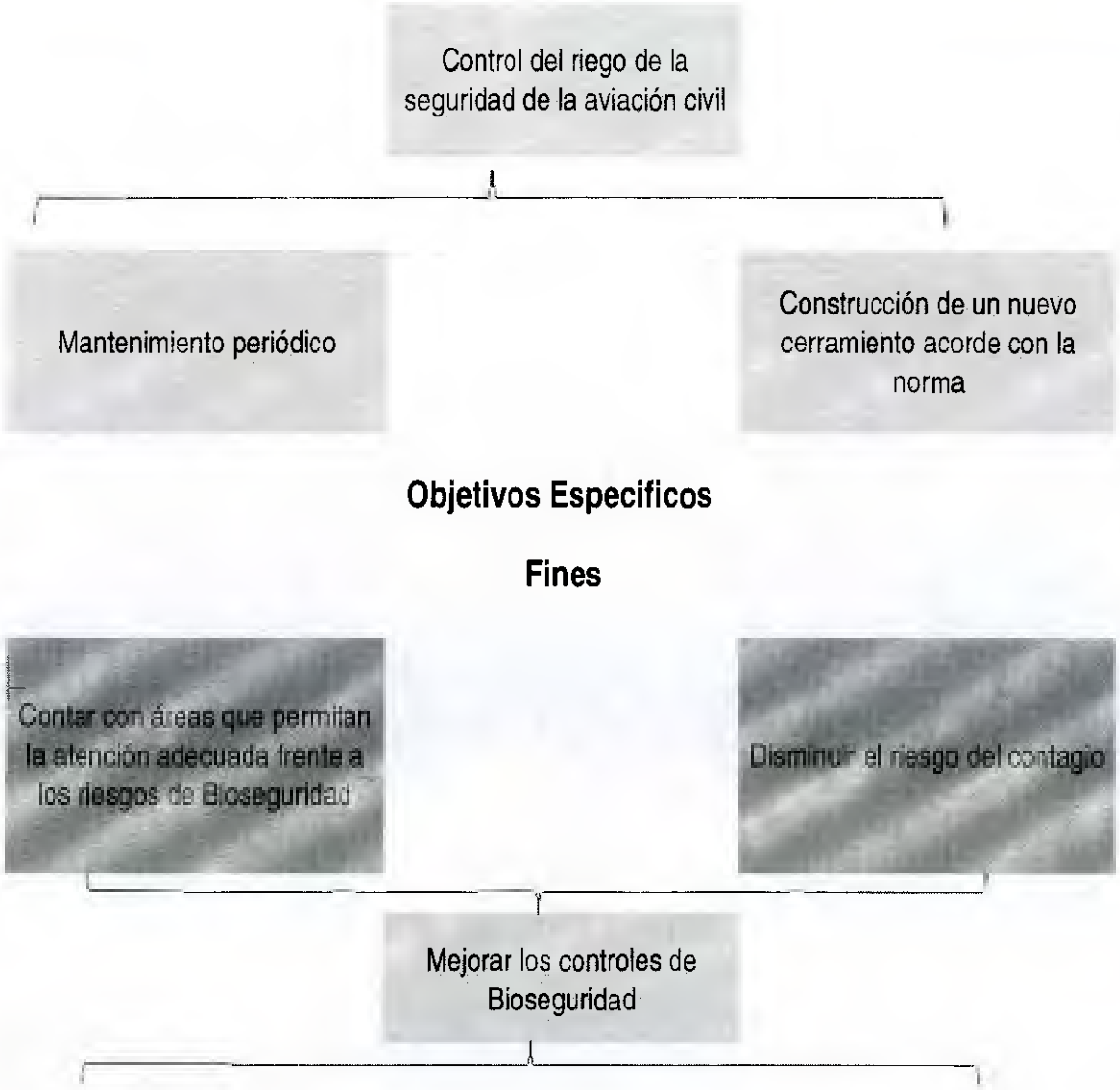
Fines



Objetivos Especificos

Fines


Control sobre la vulnerabilidad en el abordaje
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil
Control del riesgo de la seguridad de la aviación civil
Adquisición de equipos de rayos X para la sala Nacional e Internacional
Mejoramiento y facilitación en la agilidad de los procesos para elevar los niveles de seguridad en el abordaje nacional e internacional
Objetivos Especificos
Fines
Control sobre la vulnerabilidad en el área restringida
Gestión del riesgo en la seguridad de la aviación civil


Control del riego de la seguridad de la aviación civil
Mantenimiento periódico
Construcción de un nuevo cerramiento acorde con la norma
Objetivos Especificos
Fines
Contar con áreas que permitan la atención adecuada frente a los riesgos de Bioseguridad
Disminuir el riesgo del contagio
Mejorar los controles de Bioseguridad

Incluir en el proyecto de construcción de la terminal nacional áreas que permitan ejercer controles de Bioseguridad

Conocimiento y cumplimiento de la norma de bioseguridad nacional e internacional por parte de las Aerolíneas y los pasajeros

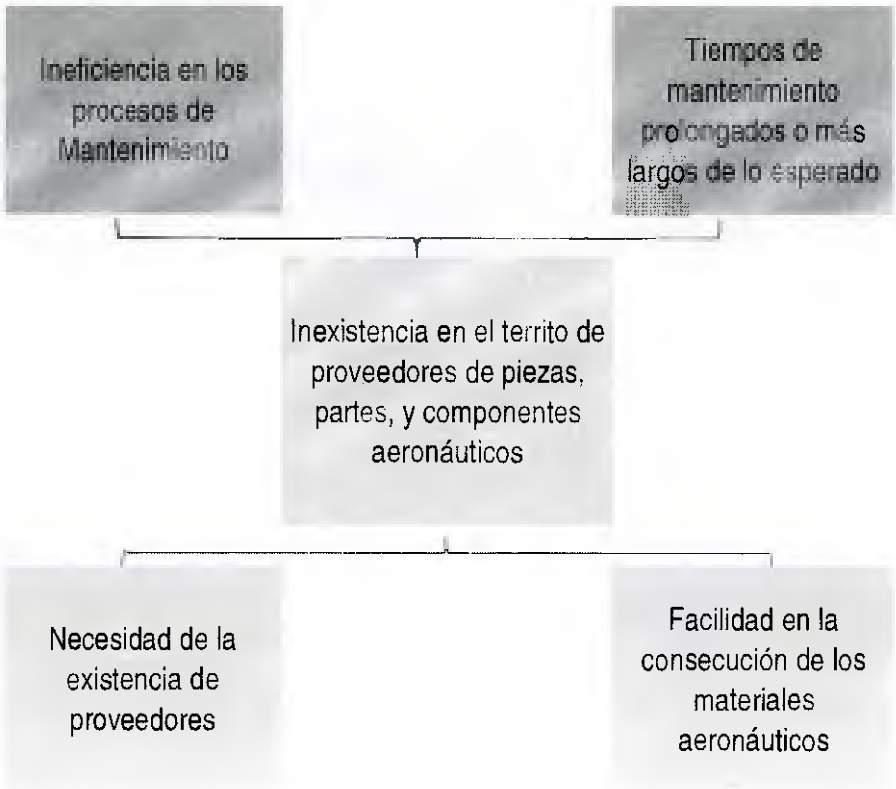
Objetivos Especificos

CONSTRUCCIÓN PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

INDUSTRIA Y CADENA DE SUMINISTRO

¿Conoce en su territorio proveedores de piezas, partes ycomponentes aeronáuticos?
¿Qué prestadores de servicios de mantenimiento y reparación de aeronavesconoce en su territorio?
¿Qué necesita su territorio para proveerse de mantenimiento, piezas y partesaeronáuticas?

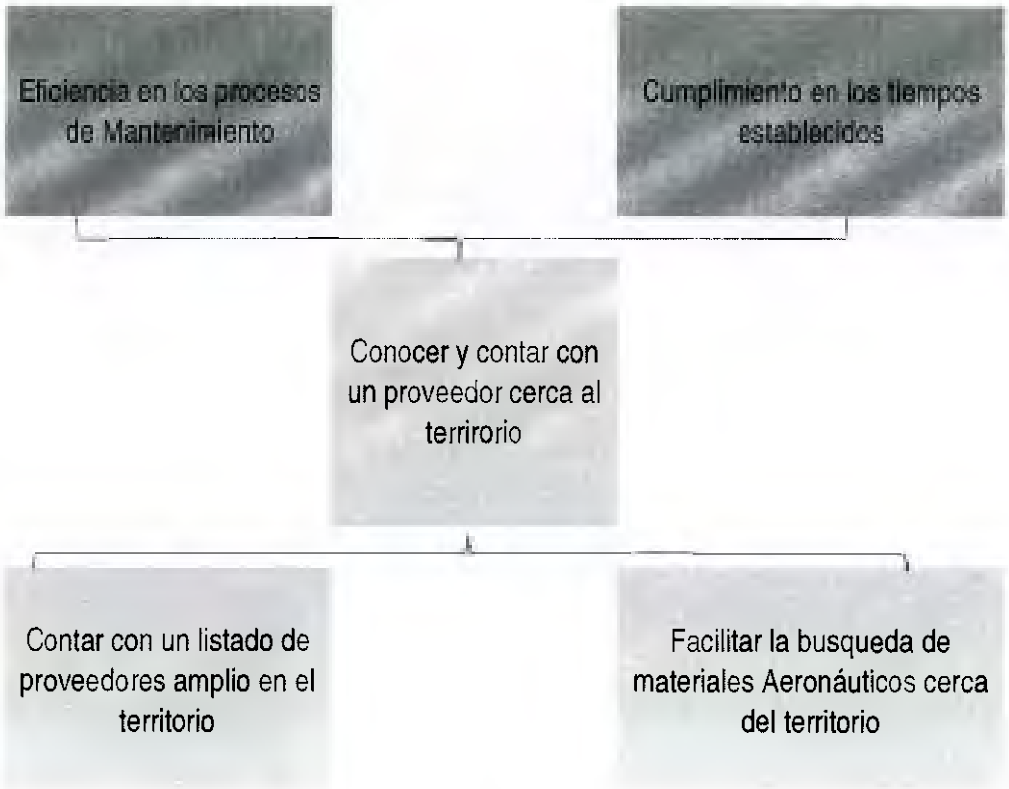
Efectos Directos



Necesidad Central

Objetivo Ger

Fines


Eficiencia en los procesos de Mantenimiento
Cumplimiento en los tiempos establecidos
Conocer y contar con un proveedor cerca al terrirorio
Contar con un listado de proveedores amplio en el territorio
Facilitar la busqueda de materiales Aeronáuticos cerca del territorio

ıeral