








Categoría: Congreso de la Fundación Salud, Ciencia y Tecnología 2024

ORIGINAL

Socioeconomic Context, Evolution and Strategic Direction of the Benito Salas Vargas Airport

Contexto Socioeconómico, Evolución y Direccionamiento Estratégico del Aeropuerto Benito Salas Vargas

John Edisson García Peñaloza¹  , Zinaida Leonor Vergara Ramírez , Johanna Luceni Loaiza Vera¹ , Norma Constanza García Peñaloza² .

¹ Corporación Universitaria del Huila, Colombia.

² Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia.

Citar como: García Peñaloza JE, Vergara Ramírez ZL, Loaiza Vera JL, García Peñaloza NC. Socioeconomic Context, Evolution and Strategic Direction of the Benito Salas Vargas Airport. SCT Proceedings in Interdisciplinary Insights and Innovations. 2024;2:311. DOI: <https://doi.org/10.56294/piii2024311>

Recibido: 28-04-2024

Revisado: 30-04-2024

Aceptado: 04-05-2024

Publicado: 13-05-2024

Editor: Rafael Romero-Carazas 

ABSTRACT

From the socioeconomic point of view, the Benito Salas Airport is vital for the economic and tourist development of the region. Airports are not just gateways for tourists, but also bases for corporate and government activities.

The Department of Huila is one of the main coffee-producing regions of Colombia, and the Benito Salas Airport has played an important role not only in the export of this coffee product, but also in the import of raw materials and agricultural machinery. In addition, the airport also served to connect the region with other major cities.

There is little interest on the part of the public entity to optimize the services and coverage that the airport presents, the purpose of the research is to draw a route that allows the airport leadership to project itself to the needs and characteristics demanded by the current market. From the readings that are projected, it is necessary to have an airport that allows progress and development plans

Keywords: Airport, Context, Addressing, Operation Evolution.

RESUMEN

En términos de su contexto socioeconómico, el aeropuerto Benito Salas ha sido fundamental para el desarrollo económico y turístico de la región. Además de ser una puerta de entrada para los turistas, el aeropuerto también es utilizado por empresas y organizaciones gubernamentales y no gubernamentales para la realización de sus actividades.

El departamento del Huila es una de las principales regiones productoras de café en Colombia, y el aeropuerto Benito Salas ha sido clave en la exportación de este producto, así como en la importación

de insumos y maquinaria agrícola. Además, el aeropuerto ha ayudado a conectar la región con otras ciudades importantes convirtiéndose en un eje del surcolombiano.

Se denota poco interés por parte del ente público para optimizar los servicios y cobertura que presenta el aeropuerto, la finalidad de la investigación es trazar un rutero que permita a la dirigencia del aeropuerto proyectarse a las necesidades y características que demanda el actual mercado. Desde las lecturas que se proyectan es necesario contar con un aeropuerto que permita el progreso y el cumplimiento de los planes de desarrollo.

Palabras clave: Aeropuerto, Contexto, Direccionamiento, Evolución Operación.

INTRODUCCIÓN

El objetivo central de esta investigación es evaluar el contexto socioeconómico, evolución y direccionamiento estratégico del aeropuerto Benito Salas Vargas siendo este el principal aeropuerto del departamento del Huila en Colombia, el cual se encuentra ubicado en la ciudad de Neiva, la capital del departamento, y es una importante puerta de entrada a la región. La región se caracteriza por ser un importante centro de producción agrícola y ganadera, con cultivos de café, banano, plátano, frutas y hortalizas, entre otros. También cuenta con una importante industria minera, con explotación de carbón y otros minerales. Para la evaluación del contexto socioeconómico se utilizará el modelo SERVPERF, el cual propone 5 dimensiones para la evaluación de la calidad a través de un cuestionario de 22 ítems, para la evolución se realizará una revisión bibliográfica que se graficará en una línea del tiempo y para el direccionamiento estratégico se realizará matriz DOFA y DOFA CRUZADA.

El aeropuerto Benito Salas de Neiva es un importante centro de transporte aéreo en la región sur de Colombia, que se encuentra en el departamento del Huila. El aeropuerto lleva el nombre del famoso héroe de la independencia de Colombia, Benito Salas Vargas, y es uno de los aeropuertos más importantes en el sur del país porque permite la dinamización de las relaciones comerciales y el fortalecimiento del turismo.

Para comprender sus orígenes nos tenemos que remontar hacia el año de 1932 donde el país afrontaba un conflicto con el Perú, en ese año se adecuó un espacio de la Hacienda La Manguita, al norte de la ciudad, para el aterrizaje de aviones militares que facilitarían la movilización de tropas. El primer nombre que recibió fue el de aeropuerto la Manguita, nombre que se modificó en el año de 1989 por Benito Salas Vargas considerado como un prócer de la independencia.

En Colombia en los últimos 20 años, los aeropuertos de mayor importancia en el país han venido experimentando transformaciones, particularmente en lo que refiere a su infraestructura y operación. Según Fonseca en su artículo Análisis del proceso de la modernización de la infraestructura física de los aeropuertos en Colombia (2019, p. 1),

Mathis Güller y Michael Güller (2012, p.48-61) examinaron el concepto de aeropuerto de manera que permiten entenderlos como infraestructuras que en la actualidad han dejado de ser un lugar para la llegada y salida de aeronaves exclusivamente

En un comienzo su operación comercial y logística se realizó en las oficinas en lo que es hoy es conocido como el centro administrativo de la Cruz Roja del Huila, En la actualidad es uno de los pocos aeropuertos que funcionan dentro de la ciudad, cuenta actualmente con ayudas de aeronavegación necesarias para prestar el servicio en horario diurno y nocturno

El departamento del Huila es una de las principales regiones productoras de café en Colombia, y el aeropuerto Benito Salas ha sido clave en la exportación de este producto, así como en la importación de insumos y maquinaria agrícola. Además, el aeropuerto ha ayudado a conectar la región con otras ciudades importantes del país, lo que ha facilitado la movilización de personas y mercancías, y también ha impactado positivamente en la economía local.

El aeropuerto Benito Salas Vargas (BSV) el Aeropuerto Benito Salas se encuentra localizado al interior del casco urbano rodeado de sectores residenciales en su gran mayoría de vivienda de interés social, debido a su ubicación éste trae consigo impactos sociales significativos, donde implica el desplazamiento de El aeropuerto Benito Salas de Neiva es un importante centro de transporte aéreo en la región sur de Colombia, que se encuentra en el departamento del Huila. El aeropuerto lleva el nombre del famoso héroe de la independencia de Colombia, Benito Salas Vargas, y es uno de los aeropuertos más importantes en el sur del país.

En términos de su contexto socioeconómico, el aeropuerto Benito Salas ha sido fundamental para el desarrollo económico y turístico de la región. Además de ser una puerta de entrada para los turistas, el aeropuerto también es utilizado por empresas y organizaciones gubernamentales para la realización de sus actividades.

El departamento del Huila es una de las principales regiones productoras de café en Colombia, y el aeropuerto Benito Salas ha sido clave en la exportación de este producto, así como en la importación de insumos y maquinaria agrícola. Además, el aeropuerto ha ayudado a conectar la región con otras ciudades importantes del país, lo que ha facilitado la movilización de personas y mercancías, y también ha impactado positivamente en la economía local.

El aeropuerto Benito Salas Vargas (BSV) el Aeropuerto Benito Salas se encuentra localizado al interior del casco urbano rodeado de sectores residenciales en su gran mayoría de vivienda de interés social, debido a su ubicación éste trae consigo impactos sociales significativos, donde implica el desplazamiento de comunidades enteras, limita el desarrollo urbano de la ciudad. Asimismo, impactos ambientales, como la contaminación del aire causada por los aviones puede tener efectos perjudiciales en la salud de las personas que viven cerca del aeropuerto, especialmente para los grupos vulnerables como niños y ancianos, además, el ruido generado por los aviones puede ser muy molesto e interrumpir la vida cotidiana de las personas que viven cerca del aeropuerto, lo que puede tener un impacto negativo en la calidad de vida.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial “POT” (2021), el aeropuerto BSV cuenta con operaciones en horarios desde las 6:00 am y las 9:00 pm, con operaciones diarias repartidas en aerolíneas comerciales entre ellas: Easy Fly, Avianca, viva Colombia, LATAM, santa esta última empresa local del departamento del Huila, El aeropuerto, paso de recibir 119.792 personas en 2010 a 324.216 en 2015, también cuenta con servicio regular del aeropuerto con movimiento continuo de pasajeros y carga, con destino o proveniente de Florencia, Ibagué, Puerto Asís, Cali y Bogotá. El transporte de carga es operado por Líneas Aéreas Suramericanas, actualmente se encuentra en proceso de ser concesionado con el fin de mejorar y consolidar el servicio aéreo desde y hacia la ciudad de Neiva. El POT indica que el aeropuerto BSV inicialmente está ubicado por fuera del perímetro y dado el crecimiento de la ciudad se incorporó encontrándose hoy totalmente rodeado por usos residenciales y de servicios; adicionalmente indica que, el aeropuerto será trasladado para la recuperación de esta área urbanística

En una visita que se realizó al aeropuerto, se identificó que la zona comercial cuenta con un corresponsal bancario de Bancolombia, un cajero del Banco Davivienda, una estación de policía metropolitana, una empresa que renta y venta de automóviles, un local con información turística, dos locales con ventas de café “café especial del Huila” y “Soca”, una tienda de suvenires, una dulcería que también es corresponsal bancario de Bancolombia, tenían servicio de una silla de ruedas, una tienda donde vendían comida (alto costo), dos baños (uno para mujeres y uno para hombres), un oratorio, cinco locales desocupados, no había servicio de información de hoteles cerca y tampoco había servicio de taxi en el aeropuerto.

De acuerdo con el POT, la última gran inversión se realizó por equipamiento en el plan Operación Estratégica Aeropuerto Benito Salas y su Área de Influencia con una inversión de \$ 1000 millones COP, la cual se proyectaba tendría una duración de 48 meses, en un tiempo de ejecución a mediano plazo.

Se identifica que el aeropuerto Benito Salas Vargas carece de estrategias que permitan que lo posicione, así como el hecho de no ofrecer oferta internacional, o a las zonas sur colombiana, no se tiene alianzas con agencias turísticas, y hay locales desocupados, los cuales son estratégicos para la atención del turista. De acuerdo con el planteamiento del problema presentado, una pregunta que se podría plantear es: ¿Cómo puede el aeropuerto Benito Salas de Neiva mejorar su posicionamiento y hacer una oferta más amplia para impulsar el desarrollo económico y turístico de la región entre 2023 y 2025?

. OBJETIVOS:

OBJETIVO GENERAL:

- Evaluar el contexto socioeconómico, evolución y direccionamiento estratégico del Aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva para mejorar su posicionamiento y hacer una oferta más amplia para impulsar el desarrollo económico y turístico de la región entre 2023 y 2025

-OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Inicialmente se espera diagnosticar aspectos socioeconómicos de la operación del aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva; conocer la evolución histórica a partir de la revisión documental y la elaboración de una línea del tiempo del aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva; y finalmente, proponer un direccionamiento estratégico a partir de la elaboración de la matriz DOFA cruzada del aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva

REFERENTE TEORICO:

Luego de consultar la biblioteca CUN, Google scholar, se han identificado autores que permiten integrar un componente teórico a esta investigación

Marco conceptual

Contexto: Según la Académica Real Española (RAE) el contexto hace referencia al entorno físico o de situación, político, histórico, cultural o de cualquier otra índole, en el que se considera un hecho.

Socioeconómico: Según la Académica Real Española (RAE) la palabra socioeconómico hace referencia a que es perteneciente o relativo a los factores sociales y económicos.

Evolución: Según la Académica Real Española (RAE) la evolución hace referencia a una serie de transformaciones continuas que va experimentando la naturaleza y los seres que la componen.

Aeropuerto: Según la Académica Real Española (RAE) el aeropuerto es un área destinada al aterrizaje y despegue de aviones dotada de instalaciones para el control del tráfico aéreo y de servicios a los pasajeros.

Turismo: Según la Académica Real Española (RAE) el turismo es una actividad o hecho de viajar por placer.

MARCO LEGAL:

Código de Comercio, Artículo 1863: Habilita al Gobierno para subvencionar la industria aérea (Presidencia de la República, 1971).

Ley 336 de 1996, Artículo 68: Declaratoria del transporte aéreo como un servicio público esencial (Congreso de la República, 1996).

Ley 1955 de 2019, pnd 2018-2022, Artículo 302: Ratifica la posibilidad de subvencionar rutas sociales en las que Satena sea el único operador por el Ministerio de Defensa (Congreso de la República, 2019).

Ley de Turismo 2068 de 2020, Artículo 54: Subvenciones a empresas de servicio de transporte aéreo con la posibilidad de que el Ministerio de Transporte subvencione el servicio esencial y la atención de rutas sociales (Congreso de la República, 2020).

Consejo Directivo Aerocivil de 2015: Define como rutas sociales aquellas en las que, por cuestiones geográficas, de orden público, de infraestructura y pobreza, deban ser conectadas con los centros económicos y no llegue ningún otro operador aéreo distinto de Satena.

Regulaciones, metodología y banco de rutas de Aerocivil construidas alrededor de Satena como único operador.

Bases del PND 2014-2018: Habilita a los gobiernos territoriales para el uso de los recursos del Sistema General de Regalías (SGR) en aeropuertos propiedad de entidades territoriales.

El Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR): Define los SAE como el mecanismo para contribuir a la integración territorial y el cierre de brechas en las comunidades lejanas, donde se refleja la necesidad de presencia del Estado.

Ley 1955 de 2019 PND, Artículo 103: Habilita a la Aerocivil¹ para invertir en infraestructura aeroportuaria que no es de orden nacional y el Decreto 129 de 2020 define los criterios de priorización (Congreso de la República, 2019).

MARCO REFERENCIAL:

Penagos O. (2020) en su propuesta de Renovación Urbano Sectorial del Predio del Aeropuerto Benito Salas (Neiva- Huila) identificó que la ubicación del aeropuerto ha generado problemas ambientales, como la contaminación auditiva, y sociales, como la inseguridad en la zona circundante, donde el aeropuerto funciona como una barrera urbana y genera un efecto embudo. Además, la ubicación actual del aeropuerto también presenta desafíos geográficos, como una subóptima relación vial y la alta densidad de la ciudad. A pesar de estos problemas, la autoridad aeronáutica de Colombia (Aerocivil) ha limitado la posibilidad de reubicar el aeropuerto en el corto plazo, estableciendo que no se permitiría su traslado hasta el año 2028, a menos que se cumpla con ciertos requisitos relacionados con el flujo de pasajeros. En este contexto, surge la necesidad de evaluar la viabilidad y las implicaciones de la reubicación del aeropuerto Benito Salas Vargas en una nueva ubicación fuera del casco urbano. Además, El marco teórico lo dirigió a datos del DANE, Ibídem, Aerocivil, y la Metodología fue realizada mediante observación con tipo de investigación descriptiva en donde utilizaron el método inductivo, con enfoque mixto. En conclusión, los resultados del estudio sugieren que el aeropuerto Benito Salas Vargas en Neiva cumple con el flujo de pasajeros requerido para considerar una reubicación fuera del casco urbano. Esta medida podría solucionar los problemas urbanos y sociales asociados con la ubicación actual del aeropuerto, y al mismo tiempo aprovechar el terreno subutilizado para complementar el sector cultural y recreacional del norte de Neiva. Además, la propuesta de reubicación considera espacios de socialización que integran el aporte social con la rentabilidad económica, lo que permitiría a la comunidad participar activamente en el proyecto y disfrutar de los beneficios que este ofrece.

MARCO TEÓRICO:

Control Estadístico de la Calidad. “CALIDAD TOTAL” Teoría de la Calidad Total. No se considera una herramienta de medición estadística, ni un proceso de control de calidad, sino una cultura de calidad y cambio organizacional. (Sashkin, 1992) Se centra en el Mejoramiento continuo, Medición de la calidad, Cambio de cultura organizacional, Liderazgo, En la década de los 90, unido con CQI (Continuos Quality Improvement) promovió el programa TQM/CQI, con profundo impacto en el sistema de salud canadiense. (Price, 1994)

METODOLOGIA

Esta investigación es de tipo cualitativa, se emplearon herramientas que permitieron desarrollar los objetivos trazados. Para la evaluación del contexto socioeconómico, se propusieron 5 dimensiones para la evaluación de la calidad a través de un cuestionario, también se realizó una entrevista a la persona encargada del aeropuerto Benito Salas de la ciudad de Neiva. En cuanto a la evolución del aeropuerto se realizó una revisión exhaustiva de la literatura existente, incluyendo documentos oficiales, noticias y artículos de investigación relevantes. Esto permitirá obtener información sobre la historia, evolución y desempeño del aeropuerto en el contexto socioeconómico de la región para elaboración de una línea del tiempo; finalmente en el Direccionamiento Estratégico se realizará una matriz DOFA y DOFA CRUZADA con la información recopilada, para mejorar su posicionamiento y hacer una oferta más amplia para impulsar el desarrollo económico y turístico de la región entre 2023 y 2025

RESULTADOS.

Se realizó una petición con radicado 2023192050019488, al Aeropuerto Benito Salas solicitando información acerca de:

1. Que aerolíneas presentaron sus servicios en el Aeropuerto Benito Salas en las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023
2. Que rutas manejó cada aerolínea en el Aeropuerto Benito Salas en las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023
3. Cuantos vuelos se realizaron y cuáles fueron sus tarifas en el Aeropuerto Benito Salas en las vigencias 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 y 2023
4. Cuantos empleos directos está ofreciendo el Aeropuerto Benito Salas en 2023.

Al cual dieron respuesta el pasado 11 de mayo de 2023 indicando:

Los empleos directos que genera el aeropuerto Benito Salas Vargas por la Aerocivil contemplan 53 servidores.

La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil envió una relación en Excel con la información de las aerolíneas que maneja el aeropuerto, cantidad de vuelos por cada aerolínea y ruta, sin embargo, no se visualiza información acerca de las tarifas manejadas. Se presenta

Tabla 1 Aerolíneas con más de 5.000 pasajeros al año

AEROLINEA \ PASAJEROS	2018	2019	2020	2021	2022
AIRES					90.515
AVIANCA	176.283	93.062	253		271
AVIANCA EXPRESS		75.270	44.438	71.035	164.398
EASYFLY S.A	89.018	129.966	43.744	100.280	131.192
FAST COLOMBIA SAS					39.502
HELICOL	6.880	1.447	543	128	
SEARCA S.A.	383	5.047	2.320	367	300
Totales	272.564	304.792	91.298	171.810	426.178

Fuente: elaboración propia

Tabla 2. Número de vuelos por año Aeronáutica Civil

VUELOS \ AÑO	2018	2019	2020	2021	2022
Suma de Número de Vuelos	5.685	6.996	2.678	4.394	6.290

Fuente: elaboración propia

Evolución; se tienen dos precedentes concernientes al aeropuerto Benito salas de Neiva

1974 - Inauguración oficial en el Gobierno de Misael Pastrana Borrero

2014 - ampliación de la pista del Aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva por parte de la Aerocivil, unas ampliaciones que van de 300 metros de longitud con lo cual quedaría con un total de 2145 metros

Planeación Estratégica: Matriz DOFA

El análisis FODA es parte de la metodología introducida por la mayoría de las escuelas y variantes del denominado "planeamiento estratégico". Una recorrida conceptual de estas escuelas pueden profundizarse en (Mintzberg, Ahlstrand y Lampel, 1998).

DEBILIDADES OPERACIONALES	FORTALEZAS OPERACIONALES
----------------------------------	---------------------------------

Bogotá es la única ruta regular representando el 97% de pasajeros del aeropuerto.

Aerolíneas como LATAM fueron forzadas a suspender operaciones en SKNV por el retiro de los Dash 8 operados por AIREs previamente, e imposibilidad de operar aeronaves mayores como A319 y A320.

La máxima aeronave permitida es el A318, modelo que será retirado por Avianca en el corto horizonte

El crecimiento urbano ha generado la aparición de nuevos obstáculos y superficies limitadoras que

afectan el tamaño de la aeronave crítica permitida

La falta de controladores, por el cierre del aeropuerto de NVA a las 22:00, limita a las aerolíneas.

Baja frecuencia de vuelos en las aerolíneas
Falta articulación entre la Aeronáutica Civil y la Secretaría de Planeación de Neiva.

Gran dependencia del HUB Bogotá. No existen rutas regionales que conecten a Neiva con otros municipios del departamento, se requiere ir hasta BOG para acceder a estos destinos

Capacidad limitada para aeronaves de tamaño medio como el A320 que puede operar, pero con

restricciones en su carga de pago.

la Aerocivil suspendió la operación de la Aerolínea SANTA por no cumplir con las normas de seguridad operacional con un plazo de un año para cumplir con los requisitos y otorgar el permiso definitivo de operaciones.

INFRAESTRUCTURA

Localización del SKNV en el centro de la ciudad limita las posibilidades de expansión, principalmente

la ampliación de su pista para acomodar aeronaves de mayor capacidad como el A320, principal modelo

utilizado por Avianca, LATAM y Viva Air.

El aeropuerto de NVA no presenta cierres continuos en su operación debido a las buenas condiciones climatológicas

El aeropuerto de NVA presenta una baja tasa de accidentalidad aérea, la operación es sencilla y segura por la no presencia de obstáculos.

Se tiene una baja tasa de delitos al interior del aeropuerto de NVA.

Ingreso de personal de fuerza armada para acceder al sur del país.

Su horario de operación permite realizar los vuelos nocturnos dándole un diferencial respecto a los aeropuertos cercanos.

INFRAESTRUCTURA

Bajo nivel de congestión permitiéndole ofrecer vuelos en cualquier franja horaria.

El aeropuerto de NVA se encuentra remodelado y actualizado tanto en plataforma como en terminal.

CONECTIVIDAD

El Huila posee valiosos ecosistemas ricos en flora, fauna, recursos hídricos y paisajes, así como

varios parques nacionales naturales, todos ellos conectados con la capital del departamento.

El transporte para acceder al aeropuerto es económico por su cercanía a la ciudad.

El aeropuerto de NVA tiene una posición geográfica estratégica para conectar al sur del país.

Deficiente infraestructuras: antiguo edificio terminal, falta de versatilidad operacional y básica experiencia del pasajero

No hay infraestructura para carga.

Existe incompatibilidad en los usos de suelo de las áreas aledañas al aeropuerto de NVA.

Los parqueaderos alrededor del aeropuerto no son suficientes.

La Unión Europea desestimó un proyecto piscícola por limitaciones en la infraestructura aeroportuaria.

El aeropuerto de NVA impide el desarrollo del norte de la ciudad.

CONECTIVIDAD

La ubicación del aeropuerto en la malla urbana de la ciudad implica que sean necesarios varios accesos al terminal, en la actualidad sólo se permite mediante la calle 33.

Se presentan represamientos en las vías de acceso al aeropuerto en hora pico.

Se presentan dificultad en la entrada y salida de vehículos para dejar o recoger pasajeros en la terminal.

Los accesos al aeropuerto no tienen la capacidad necesaria.

COMERCIALES

No existe una agenda de eventos a nivel nacional con atractivos al municipio de Neiva. Hace falta ingreso de nuevas aerolíneas al aeropuerto de NVA (baja demanda de pasajeros o baja oferta De aerolíneas).

La Aerocivil ha potencializado al aeropuerto de Pitalito.

La autopista 4G es una puerta de conexión con el sur colombiano y los países del sur.

Facilidad de transporte en tiempo para llegar al aeropuerto de NVA ya que éste se ubica en el centro de la ciudad sobre un área de terreno plana.

COMERCIALES

Rápido crecimiento de la población urbana y departamental.

Elevados niveles de renta per cápita con relación a la media nacional

Importante proporción de viajeros de negocios y «golondrina» (visitas familiares regulares). Existe una alta oferta hotelera y dinamismo del turismo en el Huila gracias en parte al acuerdo de paz.

La ciudad de Neiva cuenta con infraestructura para desarrollar eventos.

No tiene gran competencia de aeropuertos cercanos.

El Festival de San Pedro es un evento cultural que atrae una gran cantidad de turistas a la ciudad

<p>Altos costos de los tiquetes por concentración de una aerolínea (Avianca).</p> <p>Crecimiento del PIB regional por debajo del nacional.</p> <p>Altos precios en los tiquetes por falta de oferta y competencia entre aerolíneas.</p> <p>AMENAZAS</p> <p>OPERACIONALES Saturación de las ventanas operativas de El Dorado limitando la oferta de vuelos hacia destinos secundarios nacionales como SKNV.</p> <p>Construcción de edificios alrededor del aeropuerto que resulten en obstáculos.</p> <p>Hay un alto incumplimiento en los horarios de salida de las aeronaves en la ruta NVA-BOG-NVA. Al aumentar los horarios de operación se incrementa el ruido y la molestia en la comunidad.</p> <p>INFRAESTRUCTURA</p> <p>El NVA no tiene predios en los que pueda aumentar su infraestructura y capacidad</p> <p>El aeropuerto de NVA se encuentra circundado por viviendas que limitan su desarrollo</p> <p>Aprobación de licencias de construcción para urbanizar al norte del aeropuerto.</p> <p>CONECTIVIDAD</p> <p>Ineficiencia en las vías de acceso al aeropuerto, en caso de emergencia son insuficientes.</p>	<p>OPORTUNIDADES</p> <p>OPERACIONALES</p> <p>Nuevas aerolíneas de bajo coste de bandera nacional: Viva Colombia y Wingo.</p> <p>Interés de operadores privados por mejorar su operatividad Oportunidad para retomar enlaces hacia otros destinos troncales como Medellín, Cali y Barranquilla</p> <p>Contar con un programa de cielos abiertos podría atraer rutas internacionales</p> <p>Apertura de nuevas rutas</p> <p>INFRAESTRUCTURA Mejoras de las infraestructuras: apuesta de los agentes socioeconómicos y públicos por mejorar la infraestructura de la terminal actual y experiencia del pasajero en general.</p> <p>Interés de operadores privados por modernizar las instalaciones e infraestructuras</p> <p>CONECTIVIDAD La expansión y mejora del aeropuerto puede permitir revitalizar el sector donde se ubica, así como la malla urbana colindante.</p>
---	---

<p>Desarticulación del SETP (Sistemas Estratégicos de Transporte Público) de Neiva con el aeropuerto de NVA.</p> <p>COMERCIALES</p> <p>Ralentización de la economía nacional.</p> <p>Tasa de cambio COP/USD desfavorable. Competencia de modo carretero con el desarrollo y mejoramiento de las autopistas 4G, pues disminuyen los tiempos de tránsito entre ciudades entre el sur y occidente del país. Asimismo, resultan más accesibles para la población.</p> <p>Existen más aeropuertos potencializados en la región</p>	<p>Desarrollo de ejes logísticos alrededor del aeropuerto</p> <p>COMERCIALES</p> <p>Fuerte vinculación económica con Bogotá. Fuerte demanda hacia la capital, que en ocasiones es insatisfecha y se traduce en elevados precios de los tiquetes en relación con otros destinos nacionales</p> <p>Mayor involucración público-privada: colaboración de los actores de desarrollo público e inversión privada a nivel regional.</p> <p>Existe en la zona interés por establecer escuelas de aviación</p> <p>Existen productos para exportación de carga seca o fría.</p> <p>Desarrollo de fiestas y aumento del turismo con sitios estratégicos en el departamento. Aumento en la producción de productos piscícolas, extracción y comercialización del cacao, aguacate, caña y café.</p> <p>En la visión ciudad - región (Neiva, Palermo, Rivera, entre otros) se pretenden desarrollar factores diferenciadores en materia de turismo, como la ejecución del Parque del Río Magdalena</p> <p>Existe un alto flujo de pasajeros terrestres en la ruta Neiva-Bogotá-Neiva (> 60 buses diarios), mercado que no se aprovecha por el alto costo de los tiquetes aéreos.</p> <p>Interés del gobierno nacional para tener un aeropuerto competitivo en el sur del país.</p> <p>Desarrollar algún parque o infraestructura turística que fomente el tráfico aéreo.</p>
---	--

	<p>Exportar productos de la región.</p> <p>Desarrollo de eventos como el Festival de San Pedro.</p>
--	---

CONCLUSIONES

El trabajo realizado en articulación con el aeropuerto permite a los diferentes actores reconocer las potencialidades que pueden surgir, reconocer los factores internos debilidades y fortalezas permite a la organización direccionar sus actividades en pro de optimizar sus fortalezas y mitigar el impacto de las debilidades. En ese orden de ideas los administrativos del aeropuerto Benito salas de Neiva pueden tomar el insumo dado como una hoja de ruta para la gestión interna

Si se consideran los factores externos oportunidades y amenazas se considera que el aeropuerto debe considerar estrategias de impacto que logren mitigar cada una de las amenazas detectadas dado que van enrutadas a temas de infraestructura alrededor del aeropuerto. Las oportunidades que se presentan pueden ser capitalizadas si se logra un trabajo mancomunado de los diferentes actores, como desafío se tiene que se logre la unidad en torno al desarrollo de las diferentes actividades que se benefician con la operación del aeropuerto.

Debe el aeropuerto centrarse en las dinámicas que establece el sector y la competencia, lograr un posicionamiento a nivel nacional para que mas pasajeros pasen por sus instalaciones y disfruten de los atractivos turísticos del departamento, de igual forma se logre la dinamización económica de las apuestas productivas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Aeropuerto Nacional Benito Salas (2019). Resumen Ejecutivo Actualización del Plan Maestro Aeroportuario
2. Alcaldía de Neiva (2021). Plan de Ordenamiento Territorial
3. Causado Fonseca, E. M. (2019). Análisis del proceso de la modernización de la infraestructura física de los aeropuertos en Colombia
4. CONPES-2727-MINTRANSPORTE-DNP:UINF (1994). Reordenamiento Institucional y Plan de Expansión del Sistema Aeroportuario
5. CHACÓN J.; RUGEL R. (2018) Artículo de Revisión. Teorías, Modelos y Sistemas de Gestión de Calidad.
6. Cruz D. y Lopez C (2021). Tipología y evolución de los aeropuertos españoles en relación con el transporte de carga
7. Ministerio de Transporte (2013). Concesión de los Aeropuertos de Ernesto Cortissoz - Barranquilla, El Edén
8. París Mendoza, S. y Velandia Cely, N. V. (2023). Balance del contexto, la evolución y la visión prospectiva de los aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales en Colombia. *Ciencia y Poder Aéreo*, 18(1), 86-100. <https://doi.org/10.18667/cienciaypoderaereo.757>
9. Güller, M., & Güller, M. (2008). La ciudad aeropuerto: de la terminal heroica al manifiesto urbano. *Ingeniería y territorio*, (83), 48-61.

10. Mintzberg, Henry (1994): *The Rise and Fall of Strategic Planning*. The Free Press, New York, USA

FINANCIACIÓN

Ninguna.

CONFLICTO DE INTERÉS

Ninguno.