



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 1066

Bogotá, D. C., martes, 29 de noviembre de 2016

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

**ACTA NÚMERO 04 DE 2016**

(agosto 31)

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:30 a. m. el día miércoles 31 de agosto de 2016, se reunieron en el Recinto de esta Célula Legislativa, los Miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente con el fin de poner a consideración el siguiente Orden del Día:

### ORDEN DEL DÍA

para la sesión ordinaria del día miércoles 31 de agosto de 2016

Hora: 10:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación del quórum**

II

**Consideración y aprobación del Acta número 02 correspondiente a la sesión del día 3 de agosto de 2016**

III

### Debate de Control Político

**Citados:** señor Ministro de Defensa Nacional, doctor *Luis Carlos Villegas Echeverri*, Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Mauricio Cárdenas Santamaría*, y al señor Ministro de Transporte, doctor *Jorge Eduardo Rojas Giraldo*, e invitado al señor Presidente de la Aerolínea Satena S. A., Mayor General *Ignacio Lozano Quinche*; en cumplimiento a la Proposición número 01 de 2016, suscrita por la honorable Senadora *María del Rosario Guerra de la Espriella*.

### CUESTIONARIO

**Ministro de Defensa Nacional, doctor Luis Carlos Villegas Echeverri.**

1. Sírvese detallar los lineamientos de política de su cartera en relación con los servicios prestados por

la aerolínea Satena S. A. y su respectiva evolución en los últimos 10 años. Por favor hacer llegar los informes anuales de la empresa de los últimos 10 años.

2. Especifique los beneficios en materia de transporte de pasajeros y de carga que Satena le ha generado o provisto al Ministerio de Defensa en los últimos 10 años. Por favor brinde estadísticas en materia de volumen mensual de pasajeros y carga transportados en beneficio del Ministerio de Defensa.

3. Teniendo en cuenta la Ley 1742 de 2010 donde Satena pasa a ser una sociedad mixta vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, sírvase determinar la estrategia de apoyo financiero liderada por su cartera para solventar las dificultades financieras de la empresa.

4. Por favor informe a esta Comisión si la entidad a su cargo ha propuesto cambios a la estructura de Gobierno corporativo de la empresa. En caso afirmativo por favor detalle la propuesta.

5. Sírvese presentar a esta Comisión los estudios que se hayan desarrollado para promover el mejoramiento de los niveles de eficiencia en la gestión técnica, operativa y financiera de Satena.

6. Teniendo en cuenta que la aerolínea Satena tiene una amplia cobertura a nivel nacional en territorio rural, ¿cuál es la política que prevé su cartera en materia de transporte aéreo social e integración territorial en el posconflicto?

7. Sírvese allegar a esta Comisión el estudio de viabilidad para rutas sociales que el Ministerio de Defensa Nacional y Satena presentaron ante la Aeronáutica Civil a comienzos de 2016.

**Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría.**

1. Sírvese detallar la estrategia financiera que ha liderado el Ministerio de Hacienda para brindar el apoyo respectivo a Satena en la provisión del servicio de transporte aéreo social en los últimos 10 años. Por favor detalle cada una de las operaciones más relevantes

a través del presupuesto general de la nación (transferencias y endeudamiento).

2. Teniendo en cuenta la Ley 1742 de 2010 donde Satena pasa a ser una sociedad mixta vinculada al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, ¿desde su entidad qué apoyo se le ha brindado a la aerolínea para que salga de la crisis y pueda seguir brindando su servicio al país?

3. Sírvase detallar el estado de avance más reciente de implementación del Decreto 942 de junio 10 de 2016.

4. De acuerdo con la Ley del PND se previó la tarifa social aérea para Satena, informar si ya está operando, en qué rutas y cuál es el monto.

5. ¿Qué ha pasado con los compromisos de capitalizar la empresa para lograr su objetivo de sostenibilidad financiera?

**Ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas.**

1. Sírvase detallar los avances del Gobierno nacional en materia de competitividad e infraestructura estratégica del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, en relación con el objetivo 4 (proveer infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial), estrategia c (consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos), particularmente en cuanto al objetivo de:

“Con el fin de asegurar que las comunidades con dificultades de acceso cuenten con una efectiva conectividad y se preserve la integridad territorial, se revisará el modelo actual de operación de Satena, con base en la política aerocomercial y de regulación que adelanta actualmente el Gobierno nacional, definiendo posibles mecanismos de financiación del servicio social aéreo”.

2. ¿Cuáles son los lineamientos más importantes de la política aerocomercial y de regulación que ha adelantado el Gobierno nacional en debido cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018?

3. Sírvase establecer, con el debido soporte, si el Gobierno nacional ya cuenta con un lineamiento de política en relación con el servicio de transporte aéreo social y sus modalidades de prestación.

4. Determine si existen escenarios mediante los cuales el Gobierno nacional haya considerado delegar la prestación del servicio de transporte aéreo social a proveedores privados en aplicación de la doctrina de “servicio universal” que aplica para varios servicios públicos, algunos esenciales, en donde se presenta una falla de mercado derivada de la ausencia de oferta del servicio.

**Presidente de la Aerolínea Satena S. A., Mayor General Pedro Ignacio Lozano Quinche.**

1. Determine la evolución anual y de cada uno de los componentes principales de los resultados financieros operativos de Satena en los últimos 10 años. Por favor anexe la información detallada de soporte de su respuesta.

2. ¿Cuál es la explicación que las instancias directivas de la empresa pueden brindar a esta Comisión en relación con los resultados financieros operativos de la empresa?

3. En caso de haber identificado mecanismos correctivos, así como planes de mejoramiento operativo y financiero, sírvase exponerlos detalladamente con su respectivo soporte.

4. Sírvase brindar a esta comisión las estadísticas más importantes en materia de volumen de carga y de pasajeros transportados por Satena en los últimos 5 años, desagregados por destino y con énfasis en las rutas sociales de la empresa.

5. Por favor brinde información desagregada por trayecto sobre la frecuencia mensual de viajes en las rutas sociales de Satena en los últimos 5 años.

6. Sírvase detallar a esta Comisión la evolución histórica de la estrategia de alquiler y/o compra de flota desarrollada por la empresa. Por favor desagregue la información teniendo en cuenta la fecha de adquisición/alquiler y valor respectivo.

7. Para brindar su servicio al país, en cuanto a su flota de aviones, ¿ha recibido algún apoyo del Gobierno?

8. Sírvase exponer a esta Comisión los estudios que justifican la viabilidad financiera de la operación de trayectos comerciales (no sociales) de Satena.

9. Sírvase exponer a esta Comisión las estadísticas de calidad del servicio prestado por Satena así como de su atención a peticiones, quejas y reclamos.

#### IV

#### Lo que propongan los honorables Senadores

#### V

#### Negocios sustanciados por la Presidencia

El Presidente,

*Fernando Tamayo Tamayo.*

El Vicepresidente,

*José Alfredo Gnecco Zuleta.*

Secretario General,

*Rafael Oyola Ordosgoitia.*

#### Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:

Muy buenos días, señor Secretario sirva a leer el Orden del Día.

#### Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:

Sí señor Presidente, honorables Senadores:

Araújo Rumié Fernando Nicolás

Gnecco Zuleta José Alfredo

Guerra de la Espriella María del Rosario

Suárez Mira Olga Lucía

#### Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Senadores:

Casado de López Arleth Patricia

Celis Carrillo Bernabé

Corzo Román Juan Manuel

Cristo Bustos Andrés

Duque Márquez Iván

Elías Vidal Bernardo Miguel

Guerra de la Espriella Antonio

Hoyos Giraldo Germán Darío

Navarro Wolff Antonio José

Villalba Mosquera Rodrigo.

**Se excusó el honorable Senador:**

Tamayo Tamayo Fernando.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, le informo que han contestado a lista 4 honorables Senadores, hay quórum para deliberar.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias Secretario, sírvase a leer el Orden del Día.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Está leído el Orden del Día, señor Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Señor Secretario, vamos a darle inicio al debate que tiene citado la Senadora María de Rosario Guerra y una vez tengamos quórum decisorio por favor infórmele a esta Comisión para poner en consideración el Orden del Día y el acta que tenemos por aprobar, quiero saludar al Viceministro Andrés Escobar que vino como delegado del Ministerio de Hacienda, saludar al Viceministro Alejandro Maya que vino como delegado del Ministerio de Transporte, al General José Javier Mejía, como delegado del señor Ministro de Defensa y al Director de Satena, el General Ignacio Lozano, y a todos los miembros de Satena que nos acompañan. Entonces démosle inicio Senadora Guerra al debate.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Gracias señor Presidente, muy buenos días, un saludo a usted, un saludo a los compañeros Senadores, a los viceministros que nos acompañan, de Defensa, de Transporte, al señor Mayor General Lozano, Gerente General de Satena y estamos a la espera de que llegue el señor Viceministro de Hacienda que es muy importante para este debate.

Pero yo no quiero iniciar mi debate, señor Presidente, sin hacer voto por la pronta recuperación del Presidente de nuestra Comisión, el doctor Fernando Tamayo, y hacerle llegar a él y a su familia mis oraciones y mi deseo de que pueda superar la difícil situación de salud que se encuentra ahora. Me había pedido también que con su venia, Presidente, si le cedo un momento también la palabra para ese tema al Senador Fernando Nicolás Araújo, con su venia señor Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Claro que sí, todos nos unimos a esas oraciones por el Presidente de esta Comisión, yo no lo dije anteriormente porque estaba esperando que llegaran la mayoría de los compañeros, porque y no solamente a los compañeros, sino a todo el Congreso pedirle por sus oraciones, que oremos para su pronta recuperación y que pase por este momento tan difícil que está viviendo de salud, siga Senador Araújo.

**Honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:**

Muchas gracias Presidente, realmente muy conternado, muy preocupado por la situación de salud del compañero, el colega, el Presidente de esta célula legislativa, el doctor Fernando Tamayo, enviarle, unirme a las palabras de solidaridad de la Senadora María del Rosario Guerra y unirme a esa expresión solidaria de todos nosotros hacia la familia, hacia sus seguidores, hacia sus amigos, sus compañeros y especialmente hacia él mismo.

Pedirle a Dios que le dé mucha fuerza en estos momentos tan difíciles, que los una y reiterar que lo tendremos en nuestras oraciones que estamos muy, muy pendientes de su pronta recuperación, muchas gracias, Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias, siga Senadora con el debate.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra de la Espriella:**

Bueno, Presidente, mil gracias. Hoy no es un debate de una empresa, es el debate de control político, de una responsabilidad que tiene el Estado colombiano de prestar un servicio social a tantas regiones del país.

Satena es el instrumento, pero quiero que se entienda que este debate trasciende el hecho de tener una empresa que es Satena y va focalizado directamente a la prestación de un servicio social esencial como es el servicio aéreo a las regiones más apartadas y más marginadas del país, bienvenido señor Viceministro Andrés Escobar, estamos iniciando ya, y el Ministerio de Hacienda es clave en este debate.

Déjeme iniciar entonces poniéndolos en contexto sobre el tema, aquí van a estar ustedes viendo, Satena ha sido sujeta de muchas intervenciones por parte del Gobierno nacional, no solo de este Gobierno, de Gobiernos anteriores, precisamente para poder asegurar la prestación del servicio aéreo esencial y tengo que decirlo, Satena ha hecho su mejor esfuerzo, con lo que ha podido Satena y así lo voy a mostrar durante el debate, ha hecho su mejor esfuerzo, pero hay una realidad, no hay una política pública en materia del servicio social aéreo y por eso todo lo que sea haga son paños de agua tibia y por eso hablaba que este no es un debate de una empresa, es el debate a una política que es la prestación del servicio esencial aéreo a las regiones más apartadas y marginadas.

El rol social de Satena exige una posición clara del Gobierno que hasta la fecha no ha sido evidente, como le mencioné Satena ha hecho esfuerzo por prestar bien el servicio aéreo a las rutas sociales y a pesar de los aportes y capitalizaciones que ha recibido Satena, su desempeño se ha visto afectado por la dinámica que ha tenido el mercado aéreo en los últimos años, básicamente por dos motivos.

Uno, la entrada en vigor de las aerolíneas de bajo costo, y dos, el riesgo cambiario que ha golpeado fuertemente a este sector y a Satena también, porque Satena no solo por el precio de los combustibles, sino también por el endeudamiento y las flotas que tiene la empresa y que de una u otra manera le afecta el riesgo cambiario.

Y tengo que decir, que ha sido destacado el cumplimiento y el cubrimiento de Satena en las rutas sociales, esto es muy importante y por eso lo quiero decir, porque nosotros tenemos que reconocer no solo lo fundamental que es Satena, para las rutas sociales, sino lo importante que ha hecho la gestión de Satena para cumplir su compromiso.

Es bueno recordar cuál ha sido la evolución histórica de la empresa Satena: en el año 1943 se crean los correos aéreos del sur y de transporte de pasajeros, en el 68 se vuelve un establecimiento público con personería jurídica y patrimonio propio y se adscribe al Ministerio de Defensa Nacional, en el año 62 se crean los servicios aéreos a los territorios nacionales, en el año 71 se vuelve una empresa comercial, industrial del Estado y sigue adscrita al Ministerio de Defensa y llamarlo recientemente en el año 2010 se vuelve una sociedad de economía mixta por acciones del orden nacional de carácter anónima y queda también vinculado al Ministerio de Defensa Nacional o sea que desde un inicio Satena siempre ha estado adscrita o vinculada con el Ministerio de Defensa Nacional, a pesar de que sus actividades han sido fundamentalmente actividades de servicio de transporte, entonces ahí hay, digamos, un híbrido difícil para la empresa.

Miremos un poco las capitalizaciones que ha tenido Satena en su historia: 141.000 millones de pesos ha recibido Satena, de capitalizaciones desde el año 1996, hasta el año 2011; la más alta capitalización la recibió Satena en el año 2011, en el 96 ven ustedes fue un subsidio para la operación social de Satena. En el año 97 fue otro subsidio para la operación social y ven ustedes que el grueso de los aportes durante el periodo 90-2000, fue para financiar el subsidio de la operación social de Satena y ya luego vienen los periodos del 2000 a la fecha que han sido más capitalizaciones para ayudarle a asumir el endeudamiento que ha tenido la empresa. El artículo 240 de la ley del Plan de Desarrollo, 1753, que tengo que decir, fue un artículo iniciativa mía, que lo radiqué y que me acompañaron en él varios Senadores, buscábamos precisamente que el Gobierno nacional reconociera ese compromiso social aéreo con muchas regiones del país y que de tal manera que Satena por la prestación de ese servicio pudiera recibir lo que es el subsidio de prestar el servicio de la ruta social aérea.

Luego se expide el Decreto 942 del 2016 donde se estipula la subvención de las rutas únicas y se estipula que se le entregará a Satena un monto igual al déficit operacional como respuesta a la operación de las rutas únicas, las rutas únicas es que vamos a mostrar ahora cómo hay unas zonas del país donde solo va Satena y si no va Satena se quedan simplemente incomunicadas esas zonas del país.

Hasta la fecha de esos 18.000 mil millones hasta que yo tuve conocimiento la semana pasada, todavía no le habían entrado todos los recursos a la empresa. Veamos entonces con esos antecedentes cómo está el mercado y cuál es la participación de Satena en el mercado. Cuando vemos el mercado por pasajero, qué vemos, las barras azules es la participación por la oferta que hace Satena y las barras rojas es la participación por la demanda o sea que es la que nos interesa, cuántos pasajeros demandan el servicio de Satena y qué es lo que hemos encontrado del 2007 a la fecha, una reducción significativa de la participación del mercado de pasajeros de Satena.

La más alta participación la llegó a obtener en el 2007 con 10.2%, hasta mediados de este año que tiene el 3.6% y por eso decía yo, ahora vamos a ver cuáles son algunas de las razones para que la demanda, la participación en la demanda, con participación del mercado se haya reducido.

Cuando vemos en este cuadro que ustedes tienen aquí, cómo ha sido el comportamiento de las sillas ofrecidas en el mercado y los pasajeros que han demandado los servicios, vamos a ver aquí las principales aerolíneas, Avianca, Lam, Fast Colombia que entiendo es Viva Colombia, Satena Easyfly, aerolíneas de Antioquia, Copa Colombia y otras menores.

Qué encontramos aquí fundamentalmente, fíjense ustedes, Satena en el 2014 se ofreció un millón doscientos cincuenta y dos mil setecientos cincuenta sillas, en todo el año, fíjense en el año 2015 aumenta en cerca de 200 mil la oferta de sillas, porque introdujo unos equipos, dos equipos que había adquirido la empresa, pero miremos el tema del pasajero, aumentó, pasó de 930.000 pasajeros a bordo en el 2014, a 1.017.000 pasajeros en el 2015 o sea que si vemos desde el punto de vista del afecto y desde el punto de vista de la demanda, Satena aumentó, pero resulta que no logró aumentar de manera importante su participación en el mercado, preservó la participación que tenía en el mercado alrededor de un 4% y esto se da cuando la demanda nacional está creciendo al 10.5%, la de Satena lo está haciendo en cerca del 9%, o sea que si nosotros vamos a ver la empresa no se ha quedado quieta, la empresa ha buscado ser dinámica tanto en la oferta, como buscar la demanda.

Y cuando vemos entonces qué tanto está Satena optimizando los recursos para mejorar el nivel de ocupación, tenemos que registrar que siempre Satena está por debajo del mercado. Entonces la tasa de ocupación de Satena es la línea azul y el resto es la tasa de ocupación total del mercado, fíjense ustedes, si bien en el año 2014 Satena logró su mejor tasa de ocupación que fue del 74%, fue cuando en ese momento Satena mejora su flota, del resto la tasa de ocupación de Satena ha estado por debajo.

Entonces muchas veces uno mide a Satena con lo referente de las empresas comerciales y puede sesgar en ese momento los análisis, pero fíjense ustedes en el año 2008, en el año 2007, Satena se comportó muy similar al comportamiento del mercado y cuál es la participación de Satena en las principales rutas aéreas nacionales, según pasajeros transportados en el país, el último informe que hay, es del año 2013 y por eso es el que traigo, tengo que decir Satena compete significativamente en dos rutas fundamentales Bogotá-Medellín y Bogotá-Cali, compete significativamente y los indicadores así lo muestran.

En el Olaya Herrera, Satena tiene ahí su fuente principal a pesar de que le ha tocado reducir las frecuencias, porque sé qué circunstancias de devolución de equipo y circunstancia financiera, pero Satena compete en dos rutas principales, que es la de Bogotá-Cali-Bogotá-Medellín, y además de ello, Satena es el operador con el mayor número de rutas domésticas, miren bien 84 rutas sociales tiene Satena donde en el 80% de ellos es el único, o sea el 80% de esas rutas el único que presta el servicio es Satena y Satena va a 30 destinos sociales, donde para esos destinos el 77% es el único operador.



O sea que estamos hablando no de cualquier empresa, estamos hablando de una empresa que gracias a su labor, es una empresa que le está prestando hoy la ruta social aérea a muchas regiones de Colombia, y ahí la ven ustedes en el mapa de la presencia donde está Satena.

Y como lo dije anteriormente se ha aumentado el número de pasajeros transportados por Satena, fíjense ustedes, aquí ven las tres categorías, en las rutas comerciales, en la ruta social con competencia y en la ruta social única, lo que donde ha aumentado Satena de manera importante, en la ruta social única, 354.000 pasajeros transportó el año pasado Satena en rutas donde solo va ella, no va nadie más y en rutas sociales donde hay alguna competencia sigue importante, transportó 395.000 pasajeros, donde sí así lo podemos decir, menos compete Satena, o menos transporta Satena, es la ruta donde hay una buena oferta comercial que es la barra azul.

Esto para ratificar y lo digo en el caso Satena va a Sucre, Sincelejo es la única ciudad capital que no tiene aeropuerto, el aeropuerto está en Corozal y la única aerolínea que viaja desde Bogotá es Satena y se han hecho todos los intentos para que vaya alguna aerolínea comercial y no lo han hecho, pero esa es una excepción, porque el grueso de Satena no son ciudades como es Corozal, son otro tipo de ciudades.

Entonces esto para ratificar que ha habido un crecimiento en el número de pasajeros transportados y de manera especial en aquellas donde Satena es la única que presta el servicio y en términos de vuelos realizados por Satena también ha habido un crecimiento importante, en vuelos de ruta única son 10.340 vuelos el año pasado, 13.800 donde es la ruta social con competencia y por supuesto mucho menor donde hay otras alternativas.

Qué nos convoca hoy, la situación financiera crítica que tiene Satena, ese es mi motivo de preocupación que lo vengo expresando desde el año pasado al Gobierno nacional, porque dada la importancia con estos indicadores que les acabo de mostrar de la empresa, amerita, exige que haya una política aérea social o esencial y fuera de eso, que se mire el tema de Satena.

Miremos un poco esa ruta financiera crítica que tiene hoy Satena, en el 2011 el patrimonio de Satena se disminuyó y en ese momento el Gobierno la capitalizó por 98.000 millones de pesos. En el 2013 Satena tuvo pérdidas superiores a los 10.000 millones de pesos, en el 2012 Satena tuvo un deterioro en su utilidad neta, en el 2014 el patrimonio de Satena se redujo y tuvo pérdidas acumuladas de hecho recibió dos aeronaves que le donó el Gobierno Chino por cerca de 21.000 millones de pesos.

En el 2015 la pérdida neta de Satena es de 46.000 millones y tiene un patrimonio negativo de 39.000 millones de pesos, está Satena cerca de la causal de liquidación y cómo no nos va a preocupar que esto se dé, si no hay una alternativa para prestar el servicio social aéreo que dejaría de prestar la empresa si se llegase a esos niveles de causales de liquidación.

Miremos un poquito esas cifras financieras, para el año 2015 claramente lo ven ustedes en esta diapositiva el impacto de la devaluación en las finanzas de Satena, fíjense ustedes el costo operacional de Satena, es un 97% de las ventas de Satena, el costo operacional es un

97% de las ventas de Satena y los gastos de administración y operación son un 21% de las ventas elevada, ese gasto es supremamente elevado, porque la industria tiene gastos menores y ya nos lo dirá después el Viceministro, lo cierto es que tenemos 46.000 millones resultado negativo cerca del 24% del porcentaje de las ventas de Satena.

A qué se debe esa situación económica financiera difícil de Satena, de acuerdo con la Iata que es la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, en el último año en el 2015 hubo una desaceleración en el crecimiento del mercado aeronáutico en los países en vías de desarrollo, y de otro lado Satena ha asumido el costo pleno del servicio aéreo esencial, la devaluación del peso entre el 2014 y el 2015 fue cerca del 45% de los costos totales indexados en dólares y hay un desbalance en la estructura financiera de la flota de Satena.

En el 2015 el 30.7% de las aeronaves de Satena eran propia, las demás en leasing en dólares incluyendo las que le donó el Gobierno Chino, entonces el grueso de la flota de Satena estas no son propias y fuera de eso tienen mecanismos financieros que tienen una relación estrecha con el dólar.

Esta diapositiva que la pueden ver ustedes enredada, pero es para mostrar cómo está el entramado de los efectos de la variación del tipo de cambio en la gestión aérea, es con lo cual quiero mostrar que si hay algún sector que le golpea fuertemente las variaciones en la tasa de cambio es el sector transporte, entonces aquí lo que estamos mostrando es cómo efectivamente en la oferta, es cómo en el financiamiento, cómo las decisiones de los consumidores, en fin como, de acuerdo con la Iata, cómo todas estas decisiones en la industria aérea por un cambio en la tasa de cambio, perdón la redundancia afecta significativamente la industria.

Entonces mi primer mensajes es, Satena ha hecho un gran esfuerzo por prestar, por participar activamente en el mercado, pero lamentablemente Satena ese esfuerzo en términos de pasajeros, en término de ruta no se ve reflejado financieramente, sino por el contrario afecta sus finanzas.

Satena ejerce una función social reconocida como prioritaria tanto nacional, como internacionalmente, pero resulta que a Satena, no hay una promesa clara de una política pública sobre el tema del servicio social aéreo y dejamos una promesa que debiera haberse cumplido ya el año pasado y a la fecha de hoy todavía no se ha concretado.

Quiero mostrar simplemente algunos apartes de la importancia que tiene el servicio aéreo esencial para algunas instituciones, para el Banco Interamericano de Desarrollo en el 2015 “la provisión de servicios aéreos representa un factor clave para la conectividad e integración de las regiones y oigan bien, criterio para el desarrollo y progreso de las mismas, el espectacular crecimiento del mercado aéreo internacional ha mejorado sobre manera el grado de conectividad mundial, sin embargo este desarrollo comercial se ha avanzado esencialmente en criterios de mercado, donde solo las rutas rentables son practicadas”, o sea empresas como Satena la estaría dejando por fuera, la OCD también habla de la importancia de conectar mercados y personas, pero nuevamente habla de la importancia de los servicios aéreos esenciales y a nivel nacional tenemos la ley del Plan de Desarrollo, como ya les comenté que logramos introducir este artículo en el Plan el 240 para

que se reconozcan las rutas sociales de Satena, el Consejo Directivo de la Aeronáutica Civil en mayo del año pasado también reconoce que Satena puede recibir sus inversiones para cumplir su responsabilidad social.

Pero hasta la fecha no, lo que hemos tenido son promesas para Satena, hasta lo que yo conozco, promesas para Satena y no realidades, el Conpes de la política de servicio aéreo esencial, no se ha hecho, lo ofrecieron y no se ha hecho, se hizo el estudio del Banco Interamericano por cierto estudios muy completos y sobre esa base se iba a sacar un Conpes, no está el Conpes de la política del servicio social aéreo y luego se le ofreció a Satena el año pasado, una ley de capitalización que se iba a trabajar conjuntamente entre los Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Defensa y Transporte, precisamente para mirar cómo se tocaba el tema de la situación de Satena.

Miremos algunos criterios para definir una política de servicio aéreo esencial, Satena es la única empresa de transporte aéreo de pasajeros que vuela donde nadie más, como ya le mostré vuela, sí es importante la aerolínea, es necesario entonces que el Estado intervenga, el apoyo que se le ha brindado a Satena no han sido suficientes los mismos estudios así lo muestran y el Gobierno debe realmente actuar inmediatamente por la situación de Satena.

Yo quiero mostrar este tema que se nos olvida y es que donde vuela Satena son aeropuertos que son los que menor infraestructura señor Viceministro de Transporte tiene para el servicio aéreo, entonces no solo, llegar con precarias condiciones de infraestructura, sino tener pilotos experimentados, entonces si ustedes ven hacia la derecha, son los aeropuertos que carecen de infraestructura, mientras Bogotá-Cali-Bucaramanga-San Andrés-Medellín-Leticia-Arauca por mencionar un ejemplo tienen todos los servicios, los aeropuertos como los que va Puerto Leguizamón-Araracuara-La Pedrera-Todapaca, zona aeropuertos, que solamente proveen el servicio de combustible, del resto no proveen servicio y ahí es donde llega Satena en su gran mayoría, ahí es donde llega Satena.

Entonces, también eso hace que para la empresa, estas condiciones sean mucho más exigentes, pero además de ello los municipios con acciones armadas, entre el 90 y el 2003 coinciden con los municipios que cubre Satena, esta diapositiva lo muestra, una alta correlación entre las rutas sociales de Satena y la alta incidencia de las zonas denominadas del conflicto, las zonas en rojo principalmente, entonces también no podemos ignorar ese hecho y hay un tercer hecho importante, el apoyo que Satena le brinda a las Fuerzas Militares y de Policía, miren la tarifa promedio que es muy importante que se tenga en el 2015 es de \$102.904 y a esa tarifa transportaron 41.276 personas, ellos tiene una tarifa que llaman tarifa de silla del héroe y hace tarifa de silla del héroe fue a \$9.219 y con esa tarifa transportaron 11.888 pasajeros.

Entonces lo que vemos aquí es que la empresa para poderle prestar un servicio a los policías y a los soldados tiene unas tarifas especiales, de tal manera que ellos y sus familias puedan desplazarse de los sitios donde están prestando el servicio a sus lugares de origen y básicamente está la tarifa militar y la silla del héroe, todo eso lo asume Satena, del héroe, la silla del héroe es el reconocimiento a los soldados regulares, a los infantes de marina, a los auxiliares de policía y a los

bachilleres y es que si 60 minutos antes de que se cierre el vuelo hay disponibilidad, ellos entran ahí y todo lo que tiene que pagar es \$9.200 el año pasado, este año es \$9.000 por acceder.

¿Pero quién asume eso?, Satena es la que está asumiendo y la tarifa militar 102.904 y/o a cualquier regular, a cualquier pedro de los palotes como nosotros cuando escogemos a Satena, nos están cobrando 200, 180 un poco más de lo que se cobra y eso es entendible, yo cada vez que viajo en Satena siempre me encuentro a soldados o Policías que vienen 8 días de descanso, a 15 días de descanso, mes de descanso y esa es la aerolínea que le presta el servicio hacia sus zonas de origen.

A nivel internacional son mucho los países, que tienen una política pública de servicio social aéreo, en los Estados Unidos le garantiza que las comunidades cuenten con líneas aéreas certificadas, tienen subsidios que lo asignan mediante licitación pública a las empresas que quieren prestar servicios a esas zonas, asignan cerca de 241.000 millones de dólares anuales para poder subsidiar ciertos grupos, de aciertos y de rutas y subsidia líneas aéreas que cubren alrededor 163 comunidades rurales.

La Unión Europea también su regulación de los servicios aéreos, los Estados de la Unión Europea pueden imponer obligaciones a ciertas rutas domésticas que consideran que tienen que ser sociales, cualquier aerolínea europea es susceptible de ser elegible, tienen contratos a 3 años o sea la diferencia con la Unión Europea es que ellos lo que hacen es, no tienen una aerolínea específica, sino que dentro de las comerciales subsidian ciertas rutas y ciertos cupos para que puedan prestar ese servicio.

El Reino Unido también hay incentivos para fomentar conexiones que mejoren el desarrollo económico, impotencia en el turismo en ciertas zonas. Australia da subsidios regulares para el transporte aéreo de pasajeros a comunidades remotas del país, sirven a 363 comunidades a través de un subsidio y esto incluye 86 comunidades indígenas, Malacia tiene un contrato con la Malaysia Airlines para asumir los servicios aéreos rurales y fuera de eso el Gobierno opera y mantiene 49 rutas a 22 destinos con 950 frecuencias diarias, más cerca Ecuador con Tame también tiene un mecanismo de este tipo y tiene subsidios directos al combustible para poder prestar el servicio.

Entonces, dada esta importancia de la tarifa social aérea, dada la importancia de que el Gobierno nacional le preste el servicio a tantas regiones apartadas donde no llega ninguna otra aerolínea como lo hace Satena, aquí tenemos entonces que plantear alternativas y eso es lo que quiero ahora, presentarles unos criterios de lo que puede ser una política social aérea que debe depender por supuesto de las especificidades socioeconómicas, de la experiencia de otros sectores y lo hago porque yo tengo la experiencia siendo Ministra, que lo hicimos con el sector de correos, el sector postal y fuera de eso para poder asegurar la provisión del servicio.

Quiero poner algunos ejemplos de algo similar, en el sector de telecomunicaciones, ustedes recuerdan que aquí hubo el monopolio estatal de Telecom que se tomó la decisión de liquidar a Telecom y de abrir la competencia creo que eso fue un proceso sano, pero quedó la prestación del servicio universal bajo el criterio de una neutralidad competitiva, o sea se aseguraba que hubiese la prestación del servicio de telefonía en ese momen-

to, de telefonía fija y que se asegurara ese servicio de telefonía fija a muchas regiones del país.

Luego vino en el sector del transporte aéreo también, acuérdense que aquí tuvimos un monopolio estatal hasta los años 80, hubo subsidios cruzados y luego se tomó la decisión de abrir el sector y de asegurar también el servicio aéreo subsidiado y más recientemente el servicio postal.

En el servicio postal era Adpostal, se liquida Apostal, se crea la empresa 472 y se le da por la Ley 1469 del año 2009, se le da la posibilidad por un tiempo a 472 ha tener la franquicia postal nacional y la reserva sobre la prestación del servicio y luego se dice que se puede abrir para que privados la puedan ofrecer en ciertas condiciones. Entonces, el punto aquí señores Viceministro, señor Gerente General de Satena, es cómo podemos prestar ese servicio, entonces el tema es el costo de asumir la obligación de prestar el servicio esencial aéreo en unas rutas del país. El aspecto crítico de esto, es el costo de los recursos, los precios y el subsidio, que estoy proponiendo yo aquí de acuerdo con la revisión que hice con mi equipo para este debate y a la experiencia que tuve en el sector de comunicaciones, evaluar dos etapas, una primera etapa que sea un contrato entre la Nación y Satena, para que Satena provea el servicio social aéreo, para que haya una valoración objetiva del déficit social de Satena, porque hay que separar la parte comercial, de la parte social y que haya una definición de incentivos, de tal manera que se logre que Satena no se le vuelva un riesgo moral y no se vuelva perverso este incentivo.

Entonces lo primero que estoy proponiendo es que porque el Gobierno entre el 2016 y el 2021 no tiene un contrato con Satena para que preste Satena el servicio social aéreo con unas condiciones y el Gobierno asuma ese costo de la prestación de ese servicio y de tal manera que la empresa sepa cuáles son los criterios y las condiciones para prestar.

Y la etapa dos y una etapa uno, si esta etapa uno no la quieren continuar, yo propongo dos alternativas en la etapa dos, crear un fondo de financiación del servicio aéreo social como lo tenemos en el sector de telecomunicaciones, esto es que los privados, los que operan tengan una contribución como se hace en televisión para financiar el canal Señal Colombia, o como se hace en el sector de telecomunicaciones, el sector postal donde una contribución para financiar el servicios social aéreo, porque de alguna parte hay que asegurarlo, porque si no están llevando a Satena a la quiebra cada vez es unas capitalizaciones coyunturales, pero no hay un flujo de recursos permanente.

Entonces, les propondría como segunda etapa, si no funciona la primera que se cree un fondo para financiar el servicio social aéreo que lo tienen otros países y si no, es otra alternativa una asignación competitiva de los subsidios, tomar la decisión y decir bueno, novamos más con Satena, vamos abrir a la competencia quien quiere prestar el servicio social, bajo estas condiciones, pero hay que definir algo, porque lo que no puede ser es, las afujías permanentes de la empresa frente a estas circunstancias.

Entonces señor Viceministro de Hacienda, sobre todo, porque sé que ellos, yo y el doctor Andrés es muy conocedor de estos temas, yo creo que el Gobierno tiene salidas en este tema, por eso mi debate lo focalicé no en la empresa Satena, sino en la política de presta-

ción del servicio aéreo esencial, que hoy lo instrumentó Satena, pero el Gobierno tiene que definir, como lo definimos en su momento, en el caso de Telecom, en el caso de Adpostal, como ese servicio se debe prestar. Si es con Satena yo sugiero que se haga un contrato donde quede estipulado claramente cuáles son los costos que asume el Gobierno nacional y qué le tiene que transferir a Satena para que preste ese servicio y si ese no es el mecanismo, buscar el mecanismo de crear el fondo de financiamiento del servicio social aéreo y si ese tampoco es el mecanismo, entonces prever, abrir a la competencia la asignación de los subsidios, ese es, yo aquí traje lo que fue la Ley 1369 del 2009 que es la que precisamente buscaba cambiar el modelo del sector postal y que hay hoy, creo que ha sido un buen ejemplo, un buen referente.

Para cerrar, entonces el servicio social aéreo en Colombia requieren unas decisiones urgentes, la primera capitalizar a Satena en esta transición, la segunda definir los estándares de la política pública del servicio aéreo esencial y en el mediano y largo plazo definir cómo se va a prestar el servicio universal aéreo para aquellas regiones más apartadas del país.

Quiero agradecer a todo el equipo de Satena que en varias reuniones se pudieron reunir como mi equipo, yo personalmente para entender el funcionamiento de la empresa desde el año pasado, los estudios del Banco Interamericano creo que fueron bastante importantes y tengo que decir que tuve reuniones con el doctor Fernando Jiménez, mi equipo tuvo reuniones con el doctor Fernando Jiménez del Ministerio de Hacienda quien también ha estado muy atento a estos temas.

Y por eso señor Presidente, colegas, ese era el objeto de este debate, pedirle al Gobierno que tome una decisión pronta sobre cómo manejar la situación actual del servicio social aéreo operado a través de Satena y la de mediano plazo para que estas regiones apartadas del país sigan disfrutando la posibilidad de la conexión aérea y segunda para que una empresa como Satena, querida por los colombianos y que ha hecho su mejor esfuerzo, se le tenga claro si va a continuar y en qué condiciones, mil gracias señor Presidente.

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Señor Presidente, le informo que se registra quórum decisorio.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bueno, esto aprobemos el Orden del Día, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra, ¿Aprueba la Comisión?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí la aprueba señor Presidente, someta en consideración el Acta número 2.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Se abre la discusión, anuncio que va a cerrar, está cerrada, ¿la aprueba la Comisión?

**Doctor Rafael Oyola Ordosgoitia, Secretario Comisión Tercera del Senado:**

Sí lo aprueba señor Presidente.



**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el Senador Antonio Guerra.

**Honorable Senador Antonio Guerra de la Espriella:**

Gracias Presidente, muy buenos a todas y todos los colegas, me complace mucho saludarlos, lo propio hago con los funcionarios del alto Gobierno y por supuesto con el señor Director, o Gerente de la empresa Satena.

Señor Presidente, antes de avanzar en el tema del debate, mucho me gustaría a título de proposición si así lo considera, que se le enviara una nota al Presidente de la Corporación el Senador Fernando Tamayo, haciendo votos por su pronta recuperación y exhortándolo a que se aliente más pronto que tarde para que pueda volver al seno de esta célula legislativa.

Señor Secretario, ya ha tomado atenta nota y llevará por supuesto las firmas si así se quiere, o el mensaje de todos y cada uno de los miembros de la Comisión que estoy seguro se hace solidario para con el Senador Tamayo.

De nuevo como hace 4 años aproximadamente en hora buena, la Senadora María del Rosario Guerra ha citado este debate, que bien podría llamarse de control político, porque así lo estipula la ley quinta, pero que en la realidad se trata de unas reflexiones a partir de las cuales se pretende y a ello nos sumamos, a mantenerle el oxígeno que le ha permitido a esta empresa vivir durante los últimos años, por no decir lustros.

Satena vive en permanentes afujias, precisamente por lo que comentó la Senadora María del Rosario, que todo lo conocemos que es una empresa del Estado colombiano, manejada por militares, por el Ministerio de Defensa Nacional y por supuesto con un propósito particularmente válido acertado y de Estado que han denominado el de la política social aérea, que podía uno preguntarse como lo hacía la Senadora Guerra en el sentido si de verdad existe señores funcionarios del Gobierno la famosa política social aérea.

Porque más allá del servicio que en esas materias presta Satena, ninguna otra entidad en este ramo hace lo propio, no me podrán decir a mí particularmente de empresas comerciales que operan a municipios que no ciudades en el sentido propio de la palabra tienen tarifas sociales, yo vuelo en ADA, hago lo propio en EasyFly, cuando me corresponde ir a municipios donde y ciudades incluso donde en el aeropuerto de origen no hay servicio aéreo tipo Jet, en gracia discusión LAN, Avianca, Viva Colombia etc.

Y que yo sepa no prestan ni con la tarifa, ni es el objeto política social aérea, por ello importante es importante resaltar que lo que el Congreso de la República ha venido haciendo en distintos años y la Senadora también mostró el registro anual del apoyo, claro que el Estado colombiano le ha dado a la empresa, pero por supuesto previa autorización y aprobación de aquellas normas que deben pasar por el Congreso de la República para que Satena obtenga ese beneficio, particularmente en las capitalizaciones. De manera pues que, lo primero que yo debo insistir es renovar mi apreciación en la importancia en el pasado, en el presente y seguramente en el futuro de Satena y me anticipo tal vez con lo que iba a terminar esta intervención, cuando digo en el futuro la importancia que tendrá para el Estado en lo

que llaman el postconflicto, de hecho, entiendo que en algunos momentos durante estos 4 años Satena también apoyó y colaboró de una u otra forma a traslados que habían que hacerse a voceros que tenían su establecimiento temporal en La Habana y me refiero internamente con el servicio aéreo en la Colombia continental.

Cómo recordar también el papel que la empresa juega, Senador Navarro, cuando desafortunadamente tenemos que presenciar desastres naturales en aquellas regiones donde evidentemente el patrón aéreo es Satena, allí ha hecho presencia de singular importancia y es otro reconocimiento que hoy de mi parte le hago a la empresa.

Desconozco internamente cómo es el malabarismo financiero cuando Satena le presta sus servicios a una entidad del Estado si esa es la reciprocidad de no cobro por el subsidio que se le otorga o por la capitalización que se aprueba, o si efectivamente cuando se requiere el servicio de la empresa para alguna otra entidad del orden nacional o descentralizada, hay una remuneración o retribución de ese servicio que ayude apalancar el costo del mismo.

La verdad que no encuentro en este momento respuesta a ello, yo presumo que por lo general debe ser a título gratuito, porque es entre instancias del mismo estado central o a lo mejor no es así, ya escucharemos la respuesta.

Desafortunadamente la importancia que la entidad o la empresa Satena ha tenido para el país particularmente en las rutas sociales y especialmente creo que lo dice el eslogan de Satena, vuela a territorios entre comillas apartados de este país donde no llegan otras aerolíneas, digo desafortunadamente y lamentablemente no se compadece con los resultados financieros de la entidad.

Yo conozco como ha sido el diseño y debo reconocer el esfuerzo que han venido haciendo en las distintas administraciones por lo menos con las que yo he tenido que lidiar no solo aquí en el Congreso, sino en las visitas que de tiempo en tiempo hacemos a la gerencia de la empresa, repito no se compadecen con los esfuerzos que la empresa hace para copar estas rutas sociales y prestar los servicios que demanda buena parte de la población colombiana y es allí donde todos quienes valoramos la presencia y el servicio de Satena no estoy calificando todavía la calidad, ese es otro tema que abordare más adelante.

Quienes valoramos el servicio que presta Satena es que somos, mejor hemos sido y somos solidarios con la empresa por eso nos duele, en el caso particular como ya se mencionó aquí, en mi departamento de origen, un aeropuerto que ha sido acondicionado, concesionado ya, como el de las brujas ubicado en municipios de Corozal y que sigue no solo a la capital de Sucre, Sincelejo, sino al sur de Bolívar y algunos municipios del departamento de Córdoba, es Satena la única empresa aérea que presta el servicio de doble vía, ranking como suelen decir entre Bogotá y esa región diariamente.

Y valga la ocasión también para reconocer la decisión tomada por la dirección de la empresa por lo menos de explorar por la vía de iniciar los vuelos nocturno si la memoria no me falla los viernes y domingos en esta misma ruta, ojalá esta alternativa también de los resultados esperados, pero ciertamente la ruta, ya que lo mencioné la ruta Corozal no es ruta social desde el punto de vista económico, porque el costo de los tique-



tes no se compeadece con el espíritu de lo que se denomina ruta social, pero yo no estoy aquí para discutir, si hay que bajarle un peso o si hay que seguir subiéndole otro peso a esa ruta en particular para avalar el esfuerzo que ustedes han hecho, el rediseño de la empresa, la reingeniería, los esfuerzos para mantener unos aviones que presten el mejor servicio en materia de eficiencia y calidad a los usuarios y también los sacrificios que han tenido que hacer para devolver algunos de estos aparatos, o bien porque son ineficientes o sencillamente porque ya la empresa no pudo con el costo y el peso de leasing la figura que también ha utilizado en Satena.

Pero estamos aquí precisamente es para renovar nuestra solidaridad para decirles una vez que apoyamos los esfuerzos que se han venido haciendo en la empresa, pero igualmente nos preocupa los resultados financieros, Satena se está pareciendo al Banco de la República durante los últimos años viene dando rutinaria y anualmente pérdidas y lo entiendo en uno y en otro caso, pero hago el símil, porque Banco de la República no está para dar pérdidas en su ejercicio financiero y nosotros quisiéramos que Satena tampoco, pero me parece que el componente del contenido social ya sobrepasa los esfuerzos que se puedan hacer para evitar que así sea, por lo menos llegar al punto de equilibrio.

Y es allí precisamente donde hay que insistir señor Viceministro de Hacienda, en que el Estado y particularmente el Gobierno de turno, porque seguramente dentro de dos años, Satena estará otra vez en la misma, si no se toman correctivos, si es que todavía caben algunos o si no se piensa en algunas alternativas de solución no transitorias, pero sí permanentes como estudiar la sugerida por la honorable Senadora Guerra y seguramente ustedes tendrán la posibilidad de comentarnos qué otras alternativas hay para no tener que seguir recurriendo al papá Estado en materia de subsidios y en materia de capitalización.

Por ahí he oído el compromiso nacional no solamente debe ser, en materia de decirlo aquí verbalmente y que quede en el acta que hemos de aprobar en próximas sesión, la verdad es que estoy preocupado por ello, en el día de ayer tuve la ocasión de encontrarme con el señor Ministro de la Defensa el doctor Villegas y le toqué el tema y me dijo que el Ministerio estaba jugado por una nueva capitalización de la empresa Satena y me habló que ese era un compromiso de Gobierno, no un compromiso exclusivamente del Ministerio de Defensa.

Inclusive mencionó una cifra parecida a 125.000 millones de pesos y por supuesto le manifesté la voluntad como siempre ha existido del Congreso de la República de apoyar la iniciativa correspondiente, una vez me imagino, será el Ministerio de Hacienda radique el proyecto correspondiente, no se señor Viceministro de Hacienda, si eso cabe para ganar tiempo dentro del Presupuesto General de la Nación para el año entrante que estamos estudiando y que próximamente votaremos su monto y posteriormente en octubre la totalidad del mismo o sencillamente por no permitirse la canalización de recursos con nombres propios deba venir o tenga que venir al Congreso como una iniciativa particular.

El hecho es que por lo menos para esta transición mientras se piensa en una salida de tipo definitivo a la situación económica, para el mantenimiento de las rutas sociales y otras que no son tan sociales, en alter-

nativas como las que se han hablado y las que ustedes seguramente nos planteen.

Ahora bien, lo mencioné y quiero redondear mi intervención con el tema de la importancia capital que ha de tener la empresa y que seguramente el Gobierno nacional ni corto, ni perezoso le va asignar y es el rol que ha de jugar durante la etapa del postconflicto, desconozco si ya ha habido algún tipo de interlocución sobre el tema y que va a pasar si así sucede con la parte financiera de la entidad para asumir los costos que le corresponda dentro del escenario del posconflicto.

Porque lo que yo entiendo doctor Andrés Escobar de la potencial capitalización de la cual me habló el Ministro de Defensa no es para gastos corrientes que debe asumir la entidad, sino precisamente para apalancarla de cara al futuro, en términos de su operación y en términos de la infraestructura de aeronaves, yo sí quisiera ver a Satena contando con 2, con 3, con 4 aeronaves más prestando estos servicios, pero desde luego a lo mejor la intención la puedan tener, pero esto depende obviamente de la solidaridad del mismo Gobierno al interior de ese tinglado.

Por ello me gustaría y seguramente los demás colegas escucharlos a ustedes también en el papel que Satena debe de jugar o que el Gobierno nacional pretende asignarle dentro del postconflicto, porque no es menos cierto y no nos vamos a llamar a engaño, que en el tema del conflicto armado con la insurgencia de la Farc particularmente se dio en regiones donde el servicio aéreo prácticamente lo prestaban con exclusividad, no con exclusividad comercial, sino porque no hubo otra empresa que así quisiera hacerlo fue es y seguramente seguirá siendo Satena y en el caso nuestro que se refiere a una región donde también hubo presencia importante del grupo de bandidos de la Farc los Montes de María por fortuna Satena llega en donde empiezan los Montes de María de Sucre hacia Bolívar, el aeropuerto de las Brujas en Corozal.

Qué bueno que esta participación de ustedes si es que el Gobierno nacional decide así tomarla también haga su aporte dentro del escenario del postconflicto a que todo se desarrolle dentro de las causas de la normalidad y de lo que los colombianos de bien pretendemos resulte de estos acuerdos que se firmaron recientemente en la capital de Cuba.

Por lo demás en lo personal reitero mi disposición de apoyarlos en que la empresa se mantenga viva, sin oxígeno ojalá en un futuro de medio plazo permanente del Gobierno nacional, sino por sus propios medios, mediando valga la redundancia a una política como lo dijo la Senadora María del Rosario social en materia aérea, ojalá no solo con Satena que también pudiera invitar a otras empresas que ya operan comercialmente hacer lo propio con algunos criterios y algunas circunstancias particulares.

Termino saludando el debate convocado por la Senadora, como siempre es una muy buena exposición, recordando los antecedentes de la entidad y claro todo eso ayuda a refrescar la memoria de lo que ha sido la vida de la empresa Satena, como ha podido subsistir y por supuesto los logros que han tenido, pero más importante en el horizonte las alternativas que se puedan tener para que esta entidad tenga una supervivencia de largo plazo, gracias Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta,  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias Senador Guerra, ya el Secretario está en lo propio para que todos nosotros firmemos esa nota para la pronta recuperación de nuestro compañero y Presidente de esta Comisión, todos elevamos nuestras oraciones por su mejoría. Tiene la palabra el Senador Fernando Araújo.

**Honorable Senador Fernando Nicolás Araújo Rumié:**

Muchas gracias señor Presidente, en primer lugar reconocer la importancia de este debate, felicitar a la Senadora María del Rosario Guerra citante del mismo por la clara exposición, porque la exposición sirve mucho para ilustrar el contexto de la empresa, de la realidad, de las dificultades, de los problemas y además lo hace con un sentido propositivo en el cual plantea alternativas de soluciones que ojalá se puedan evaluar, se puedan revisar a profundidad en el medio de este debate y de aquí salgan soluciones y que el Gobierno asuman los compromisos necesarios para que esta empresa pueda seguir por el rumbo correcto y pueda corregir las fallas y seguir prestando el servicio social que le ofrece a los colombianos sobre todo a esos colombianos que están en esas zonas más apartadas, por otros medios se hace casi imposible acceder o muy difícil y creo que a través del transporte aéreo se logra acercar a esas regiones apartadas en un país tan complejo como el nuestro.

En segundo lugar saludar a los miembros del alto Gobierno, a los directivos de la empresa Satena, también quiero reconocer la importancia de esta empresa, de su labor, de su función social, decirles que todas las empresas tienen que tener una función social y esta la tiene arriesgada en su ADN, en su núcleo, que tratando de parafrasear un poco a James Colis en el libro de Empresas que perduran en ese propósito superior, el propósito que está por encima del lucro, lo que hace que las empresas de largo plazo y que perduren en el largo plazo.

Yo creo que Satena tiene eso, analicemos qué es lo que le falta y yo sí creo que hay ahí un tema importante y me meto en eso en seguida y voy a pasar muy rápido, porque la exposición de la Senadora María del Rosario Guerra, fue muy clara, muy concreta, muy precisa, pero sí quisiera pues dejar esta pregunta en el ambiente.

Habla el Senador Guerra sobre la posibilidad de una capitalización de 150.000 millones me parece necesaria, de 125.000 millones que eso le dijo ayer el Ministro de Defensa, me parece urgente, pero si a eso lo comparamos con la cifra que señaló la Senadora Guerra de pérdidas anuales de casi 50.000 millones, eso duraría a duras a penas para dos o tres años a lo sumo 4, si se lograra bajar las pérdidas.

Entonces aquí hay que hacer un análisis al interior de la operación de la empresa qué está pasando y también señalaba la Senadora Guerra que los costos de operación de Satena representan el 97% de esos ingresos, así no hay compañía sostenible, así no hay compañía que sea viable y no hay operación que puedan mantenerse.

Entonces aquí hay que mirar, cuál es el problema estructural que tiene Satena para no tener que estar capitalizándola cada 3 años, que yo creo que es lo que queremos evitar.

Planteado ese problema y con la esperanza de que los directivos de Satena nos van ayudar a reconocer ese problema, si quisiera aprovechar un problema regional, de mi departamento de origen que es el departamento de Bolívar. Satena llega en la Costa Caribe a San Andrés, Providencia, Cartagena y como ya lo hemos señalado Corozal, sin embargo hay muchas otras zonas apartadas de la Costa Caribe, yo le quiero mencionar una y quiero decir que la razón para llegar a ese sitio no es porque sea apartado, es un argumento, pero el argumento de fondo, es que yo creo que ese es un diamante en bruto que Satena debe explotar, que es el municipio de Mompox.

El municipio de Mompox Senador Navarro, que es un municipio del departamento de Bolívar que fue fundado en 1537, es patrimonio de la humanidad, es un diamante completamente, es un municipio que transmite eso que nosotros los colombianos nos orgullece, que es el realismo mágico, caminar por las calles de Mompox es caminar por una historia de Gabriel García Márquez, inclusive creo que en 1985 utilizaron la ciudad de Mompox como escenario para realizar una película sobre algunos de los libros del nobel colombiano.

Inclusive también la novela Escalona Senador Gnecco y se lo digo con el mayor cariño, no fue grabada en Valledupar, fue grabada en Mompox. Es que Mompox tiene esa magia, esa magia que transmiten algunos pueblos colombianos, Mompox tiene todo ese potencial del turismo, entonces llegar a Mompox que ya le han hecho unas inversiones importantes en su aeropuerto Mompox tiene aeropuerto, les cuento para los que no lo sepan, que ha logrado pavimentar 1.200 metros, inclusive la ampliaron también 300 metros de zona de rodamiento, permiten hoy que lleguen no solamente aviones de 4, 7 pasajeros como era en la pista anterior.

Con la pista actual del aeropuerto de Mompox pueden llegar aviones hasta de 19 pasajeros, lo cual empieza a generar hay cierta economía de escala para que empresas como Satena, que llegan a esos sectores de difícil acceso, puedan aprovecharlo.

Mompox para que ustedes sepan compañeros, la alternativas para llegar a Mompox, por vía terrestre desde Cartagena la capital del departamento de Bolívar, son por lo menos 7 horas si logra coger el ferri, si el ferri no está lleno y si no logró coger el ferri, te toca quedarte en Magangué y esperar hasta el día siguiente, te puedes ir por el Magdalena, te puedes ir por Santana, Magdalena, te tomas 7 horas por lo menos.

Están construyendo un puente que seguramente va a reducir los riesgos de que te deje el ferri, pero que de todas maneras reducir el tiempo, pero no tanto, hacerlo por río, uno puede coger en canal del Dique desde la ciudad de Cartagena y llegar por río hasta la ciudad de Mompox 8 horas lo he hecho.

En cambio por vía aérea sería 30 minutos, la Gobernación de Bolívar, de la cual aprovecho y digo no hago parte, está dispuesta a subsidiar los viajes para que Satena lo haga, entiendo que hay buenos avances, que hay una mejor disposición de Satena, pero quiero dejarle este mensaje a Satena, no le tenga miedo abrir operaciones en Mompox, Mompox no va hacer un lastre para Satena, Mompox puede convertirse en un mercado para que Satena crezca el turismo y de esa manera crezca toda esa región.

Señor Viceministro, la región de la depresión Momposina, es una región supremamente rica, pero lejos de todo, acercarla a través de Satena no solamente potencia y turismo, que es lo más indudable, lo más lógico, lo más intuitivo, visto desde primera vista, sino que también potencia, todo un desarrollo agrícola, ganadero, agro industrial que se puede aprovechar desde esa zona, acercando eso con otros puntos del país.

Entonces a los directivos de Satena, señor Viceministro, al Gobierno decirle Mompox tiene todo el potencial del mundo para aprovecharlo esa es la oportunidad de que debe aprovechar Satena y para las cuales además, Satena tiene una posición privilegiada, porque a ninguna otra aerolínea la van a subsidiar para que llegue a Mompox, Mompox comenzara subsidiada y después no necesitara los subsidios, porque ese destino puede crecer de manera sostenible, autónoma. Incluso ayude a subsidiar otros destinos del país, muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta, Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bien Senador Araújo, la telenovela Escalona fue filmada en Mompox y en Valledupar también, muy bien la apreciación lo que dijo el señor Senador es así Mompox es un destino que ustedes deben tener en cuenta, así como le comentaba hace un rato con el aeropuerto Hacaritama que está en construcción en Aguachica en el sur del Cesar, donde ya cerca de ese municipio en Gamarra se construyen 5 puertos fluviales en el río Magdalena, o sea que es un punto estratégico, no solamente en el Cesar, sino en todo el país, tiene la palabra el Senador Antonio Navarro.

**Honorable Senador Antonio Navarro Wolff:**

Bueno, primero que todo quiero saludar el debate y decir qué oportuno, qué bueno, la felicito Senadora María del Rosario, aquí se usa mucho la cortesía de estarnos felicitando, pero no lo hago con ese criterio, me parece muy bien planteado el debate.

Quiero decirle a Satena que digamos, costosas es una combinación de rutas sociales y rutas comerciales lo que tiene Satena, señor Presidente de Satena, apenas su asesora lo deje oír esto, cuide las rutas comerciales, no siempre las cuidan bien.

Miren en un momento determinado Satena tenía el tráfico Bogotá-Pasto y hubo cambio de aviones de Satena y empezaron a incumplir y perdieron la predominancia que tenían en las rutas Bogotá-Pasto y hoy la tiene totalmente tomada Avianca, Satena hace un segundo vuelo, pero es un segundo vuelo, digamos muy por fuera del mercado, en este momento Satena tiene las rutas Bogotá-Ipiales y ahí de hecho Avianca empezó a mostrar interés que inicialmente no tuvo en la ruta Bogotá-Ipiales apenas vio que Satena estaba vendiendo muy bien los pasajes, los cupos en sus aviones para esa ruta.

Si ustedes piden esa ruta, son capaces de mantener el predominio comercial en esa ruta, yo repito hubo momento en que la ruta Bogotá-Pasto estaba en manos de Satena y la perdieron porque no la cuidaron, o sea si ustedes combinan rutas sociales con otros tipo de rutas, con rutas comerciales, las rutas comerciales las tiene que cuidar como oro en polvo, porque esas rutas comerciales son las que pueden generar unos excedentes que hacen que el subsidio que necesitan sea menor para poder atender las rutas.

O sea necesito simplemente decirles eso, porque claro yo sí creo que el Estado necesita una aerolínea que haga lo que hace Satena, no preferiría señor Viceministro de Hacienda que no vayan a escoger la tercera alternativa María del Rosario, no, esa no me gusta, será porque la he visto operar, porque yo he visto que hace cosas que no hacen los privados, cuando yo era gobernador traté que el aeropuerto alterno de Pasto fuera, alguno más cerquita que de Cali, porque es que cuando se cierra ese aeropuerto de Chachagüí, desde Cali hasta Pasto esos son 7 horas, 8 horas viajes por tierra, eso es casi lo mismo, destino Bogotá prácticamente.

Traté de que fuera cualquier alternativa que Ipiales tuviera una pista muy corta, Tulcán que es un aeropuerto al otro lado de la frontera, que está en desuso, porque ya por las vías ecuatorianas ya no hay vuelos Tulcán-Quito, se abrió otra posibilidad para el aeropuerto alterno, hablé con la presidencia de Avianca para que establecieran eso como aeropuerto alterno y finalmente no quisieron porque, el paso por el puente de Rumichaca era muy demorado, habían muchas filas.

Miren los privados no se arriesgan, los privados van donde hay la plata segura y no toman riesgos no abren cosas nuevas, eso lo tiene que hacer una aerolínea como Satena y no solamente en rutas sociales, también en rutas comerciales nuevas, entonces yo sí defiendo que la opción sea que haya una manera de que se establezca la vida de Satena, que no tenga que estar pasando de, como el mico de rama en rama, de subsidio en subsidio, de crisis en crisis, de déficit en déficit; y me gustaría que se pudieran apoyar cualquiera de las dos primeras alternativas que son obviamente se necesita un subsidio establecido de manera más formal, más regular y más permanente para rutas sociales, pero también que la gerencia de Satena juegue como oro en polvo las rutas comerciales sobre las cuales está teniendo éxito. Entonces simplemente ese par de cosas, vamos a defender a Satena, presta servicios que de ninguna otra manera, nadie más presta.

Es necesario en una sociedad como la colombiana con la topografía colombiana con las distancias que tiene este país, de manera que vamos a defenderla pero con todo cariño, cuiden las rutas comerciales que son exitosas, no ... mejor dicho hagan lo que sea para que esas rutas comerciales puedan seguir cumpliendo un servicio óptimo de manera que los pasajeros no se vayan a cambiar a otra Aerolínea y busquemos una solución para las rutas sociales y las cosas que necesitan subsidio, estable, me parece que las propuestas que trae María del Rosario, la 1 y la 2, la 3 no me gusta, pero la 1 y la 2, me parece que son propuestas que valen la pena que se estudien y que se puedan convertir en políticas públicas, muchas gracias.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el Senador Iván Duque:

**Honorable Senador Iván Duque Márquez:**

Muchísimas gracias señor Presidente yo lamento haber llegado tarde hoy, porque tenía mucho interés en este debate, he tenido la ocasión de compartir algunos de estos puntos con la Senadora, mirar su presentación y la razón por la cual quería participar es porque en mi vida anterior, cuando yo trabajé en el Banco Interamericano de Desarrollo, tuve la posibilidad de conocer muy de cerca la realidad financiera y operacional de



Satena y participar en lo que fue un proceso de identificación de operación, con el BID.

Y lo hicimos simultáneamente con una operación que sacamos adelante que fue la operación de Tame en el Ecuador, entonces yo quisiera hacer una intervención muy corta y quizás plantear unos interrogantes muy específicos. El primero, lo decía bien Antonio Navarro hace un rato, esta es una empresa que está destinada a cerrar una brecha muy grande, que tiene un país con una geografía tan compleja como la colombiana que es la exclusión geográfica; el hecho de permitir esa interconexión y llegar con un servicio aéreo de relativa calidad a esas regiones, resuelve una brecha social de exclusión geográfica; y eso hay que tenerlo muy presente, obviamente eso va ligado con corregir una falla del mercado.

Y es a esas regiones donde no puede llegar fácilmente la aeronáutica privada, nosotros llegamos con ese servicio; dicho eso, lo primero que nosotros vimos en su momento en el BID, y yo creo que sigue siendo la gran dificultad y aquí de pronto me gustaría inclusive escuchar la opinión de mi buen amigo el Viceministro Andrés Escobar, empieza por 1: Los plazos de financiamiento de la empresa, la estructura de manejo de pasivos de la empresa, lo que nosotros siempre veíamos como algo muy grave, era que tenía una deuda principalmente asumida en moneda extranjera, para el arrendamiento y adquisición de aeronaves y con unos periodos muy cortos de pago; y obviamente ante cualquier tipo de fluctuación del tipo de cambio o cualquier tipo de situación de la tasa de interés, inmediatamente se genera un estrés en el flujo de caja que compromete la sostenibilidad financiera de la empresa.

Entonces en esa perspectiva de manejo de pasivos, es resolver cómo podemos darle a la empresa un fondeo en mayor plazo y tratar de mirar cómo las tasas las podemos hacer de manera más predecible, porque una de las fallas que nosotros también veíamos es que muchas de las tasas de interés que se tomaban, eran tasas variables y obviamente esa variabilidad en moneda extranjera y a corto plazo lo único que hace es de alguna manera como tener una especie de bomba de tiempo permanente a la empresa; y yo quisiera por lo menos aquí poder plantear algo, en su momento cuando hicimos la evaluación habíamos identificado doctor Andrés, que la empresa pudiera emitir deuda, en el mercado local de capitales en el país. Y que lo pudiera hacer con una garantía parcial de tal manera que asuma una responsabilidad la empresa pero que tenga una garantía que le permite fondearse a mejor tasa porque tiene la visión crediticia de quien es el garante.

Si lo es la nación o en su momento cuando se pensó porque la Nación quería que la empresa lo tomara de manera autónoma con el BID, y nosotros lo que decíamos bueno, entonces, nosotros como el BID, estábamos dispuestos a dar la garantía parcial, para salir al mercado local y fondearnos casi que al mismo tipo de lo que lo haría el BID, o en su defecto el Gobierno colombiano, eso qué le permitiría a la gente: 1. Poder comprar el producto de deuda en el mercado; 2. Tener plazos largos; 3. Tenerlo en moneda local, para no tener que asumir ese riesgo cambiario tan grande que tenía la empresa y obviamente darle la tranquilidad de que con el flujo operacional de 10 o 15 años, solidificar las finanzas de la empresa.

Con Tame se hizo algo parecido, no lo hicimos en los mercados pero se hizo con una garantía, del BID, en moneda extranjera, porque obviamente el Ecuador está dolarizado, pero Colombia sí podría dar mucha más competitividad si se hiciera una operación de esa naturaleza, otra observación, y en esto voy a decir algo un poco incómodo: nosotros también recomendamos en su momento que Satena pudiera tener un par de operaciones por fuera del territorio colombiano, por ejemplo: Satena está en condición de llegar a Panamá, por qué no abrir la posibilidad de un par de rutas internacionales, que son rutas que también le pueden permitir, por la vía de la rentabilidad de esas rutas, poder compensar muchas de las rutas sociales en Colombia.

A Ecuador, perfectamente se podría hacer, entonces yo creo que ese es un tema que también lo deberíamos poner sobre la mesa, así como las aerolíneas comerciales de bandera nacional ha permitido que se lleguen a operar rutas comerciales para por esa vía subsidiar las rutas sociales, también démosle la posibilidad que la empresa tenga un par de rutas internacionales.

Creo que el otro asunto tiene que ver con los servicios complementarios, porque muchas veces no se ve eso; cuando uno va a lugares apartados de Colombia, la oficina de Satena, es una oficina de presencia del Estado, con gran potencial y uno podría pensar bueno, todos los servicios de corresponsales no bancarios que empezaron con la banca de las oportunidades; o la consolidación de alianzas estratégicas con 472 para el tema también de corretaje, para el tema de transporte de títulos valores, yo creo que ahí hay que también tratar de diversificar un poco más también ese portafolio de servicios sin perder la esencia, pero reconociendo que esa presencia en tierra en los lugares apartados también es privilegiada, que permitiría tener otras fuentes de ingreso; con eso yo creo que podría cerrar diciendo, hay que abrir más rutas comerciales, es que perfectamente el mercado colombiano lo va a poder absorber y mucho más si está en juego el programa de expansión del aeropuerto Eldorado.

Esa expansión del aeropuerto que no solamente va a ser para transbordo de operaciones internacionales, utilizando a Bogotá como Home, también va a haber una nueva apertura de destinos hacia lo nacional y yo creo que también si queremos nosotros ver la expansión de las ciudades de más de 100.000 habitantes en el país que hoy son 22, que muy seguramente en los próximos años podrán llegar a ser 30, eso implica que también tenemos que empezar a abrir más rutas comerciales y yo sé que es una disputa muy grande con algunas aerolíneas privadas, pero es la única forma en que podemos resolver también ese tema de la exclusión geográfica y al mismo tiempo, abastecer esas regiones de un mejor servicio y una mejor conectividad. Muchas gracias Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Bien; vamos a darle la palabra al Viceministro de Hacienda Andrés Escobar:

**Doctor Andrés Escobar Viceministro Técnico,  
Ministerio de Hacienda y Crédito Público:**

Muchas gracias Presidente, un saludo a los honorables miembros de la Comisión a la Senadora María del Rosario que está promoviendo este debate que considero del mayor interés, y para el señor Viceminis-



tro General, Director de la Aeronáutica y a los demás miembros de la Fuerza Aérea que nos acompañan en el día de hoy.

Yo tengo una presentación corta, hubo un cuestionario que nos hizo la Senadora María del Rosario, pero creo que alcanzó a tocar varios de los temas que aquí los distintos Senadores en sus intervenciones han puesto como pregunta para el Ministerio de Hacienda.

La idea es recorrer un poco qué ha sido la historia financiera de la compañía en los últimos años, tal vez la Senadora hizo una tarea mucho más juiciosa remontarse más atrás, pero mirar cuáles son las cosas que se han hecho en los últimos meses que creo que son importantes, incluso pues hay unas decisiones que quedaron concretadas el día de ayer que es importante que la Comisión conozca.

Entonces ahí está la presentación si quiere arrancamos Sebastián, gracias; entonces acá está la historia reciente, en primer lugar en el año 2009 se hizo una capitalización de 25.000 millones de pesos que permitieron atender un crédito de tesorería que tenía la compañía, posteriormente en virtud de una ley, porque como decía el Senador Antonio Guerra, pues aquí ha habido un tránsito en múltiples ocasiones por el Congreso del tema de Satena, hubo una aprobación para transformar a la sociedad en una sociedad de economía mixta, la idea en su momento era atraer un inversionista privado; pero también en 2011 se hizo una capitalización de 98.000 millones de pesos, que le permitió a la empresa retornar a tener un patrimonio positivo.

En el año 2012 con la anuencia del crédito público una operación que tenía Satena con Davivienda, fue comprada por el Banco de Bogotá y hubo un alivio de cerca de 470 millones de pesos al año, bajaron las tasas de interés que aplicaban para el crédito que tenía la empresa y ese crédito pues estaba hasta 2019 y tiene, tuvo en su momento dos años de periodo de gracias.

En 2015 se renegoció la tasa de interés de un Leasing de infraestructura, la tasa bajó como se muestra ahí el DTF + 4.25 al DTF + 3.90 y hubo un ahorro de cerca de \$88.000.000 millones de pesos al año, y este año se renegoció el plazo del crédito con el Banco de Bogotá al que me referí más atrás y se extendió su duración hasta el 2024 y eso tiene un ahorro importante en el flujo de caja de cerca de 5.000 casi 6.000 millones de pesos al año.

Pasamos a la siguiente, sin embargo como ya se dijo acá pues la empresa todavía no está en territorio positivo en materia de utilidades, ahí están resaltadas en el recuadro rojo, el resultado neto de la empresa, en el 2012 estuvo cerca del equilibrio pero por las circunstancias que se han mencionado acá, en particular la tasa de cambio que ha jugado un papel muy importante acá, pues la empresa está registrando pérdidas y tiene nuevamente un patrimonio negativo; es decir la capitalización del año 2011 pues ya en este momento está la empresa pidiendo una adicional, digamos requeriría una inyección de capital adicional.

En la siguiente se muestra lo que han dicho los dos planes de desarrollo, gracias, me concentro en el plan de desarrollo que hoy en día está vigente como mencionaba la Senadora María del Rosario con el impulso de ella quedó aprobado el artículo 240 que habría la subvención para las rutas sociales donde Satena fuera el único operador, eso llevó a que después de un pro-

ceso que no fue fácil finalmente el 10 de junio de este año salió el decreto que definió cuáles son las treinta y pico de rutas donde existe esa operación única y la metodología para compensar a Satena por el desbalance económico que implica operarlas.

También se encuentra y ahí lo muestra la diapositiva como mencionaba el Senador Duque él ha acompañado desde hace un tiempo los destinos de Satena y pues dejó de presente la necesidad de una política de rutas aéreas especiales que, siguiendo la costumbre internacional de varias partes del mundo como mencionaba la Senadora María del Rosario, pues en varias partes existe una subvención directa, explícita, específica y viene en camino un Conpes que yo creo que debe estar a un par de meses de ya presentarse, lo está liderando el Ministerio de Transporte, y quería referirme también una vez se haya expedido el decreto de las Rutas Sociales, pues el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Defensa ya consiguieron unos recursos para que de junio de este año a diciembre de este año pues estén financiadas esas rutas.

En la siguiente diapositiva se muestra que había 8.700 millones de pesos inicialmente, se logró sumarle a eso unos 10.000 millones de pesos más y en el día de ayer, ya se le desembolsaron a Satena 18.700 millones de pesos destinados a cubrir, como decían en este segundo semestre del año, las rutas sociales.

Ahora eso por supuesto, no soluciona el problema estructural, este es un tema que debe ser recurrente en virtud de lo que dice el artículo 240 a la ley del Plan de Desarrollo, y, tal vez si pasamos a la siguiente, pues en este momento hay una consultoría que se está llevando a cabo con Deloit, creo que vamos a tener unos resultados bastante importantes tal vez pasado mañana, porque pues acá lo mencionaban bastantes miembros de la Comisión el tema de las capitalizaciones de Satena es algo que es recurrente, y buscar tal vez una solución estructural, para que la compañía siga funcionando pues, aunque no es la primera vez que se hace, creo que hay que preguntarse ¿qué es lo que se necesita?, y desde el punto de vista financiero y de Gobierno corporativo estamos viendo que hay unas oportunidades de mejora que son importantes, y esa consultoría es la carta de navegación que debe llevar a la decisión del Gobierno de Nívar, la causal de disolución.

Tenemos entendido, ya lo aclarará el señor Viceministro del Ministerio de Defensa, tiene pensado traer al Congreso un proyecto de ley en ese sentido que ya se lo había mencionado al Senador Antonio Guerra, y pues en ese sentido el Ministerio de Hacienda, existiendo esta carta de navegación que estructuralmente le ayude a la empresa, pues estaría en principio dispuesto a mirar cuáles son los requerimientos de capital que harían que la compañía, haga el salto a la sostenibilidad.

Con una separación que yo creo que es fundamental por un lado, va a haber unas rutas comerciales que seguirán operando la empresa, deben ser rentables y deben generarle a la empresa los flujos suficientes para poder hacer las inversiones del futuro renovar la flota etc., y la operación social tal como lo establece el plan de desarrollo, pues tendrá que ser cerrada, por la nación con un componente de utilidad, pero que no va a ser el que va a permitir a la empresa mantenerse en el largo plazo sino simplemente financiar ese pedazo de la operación.

Entonces pues estamos muy pendientes del resultado de esa consultoría, como les digo creo que el día viernes ya nos entregan unos resultados y pues acompañaremos y continuaremos el proceso pero estamos en la mayor disposición de darle una solución a este tema en el sentido de que como decía el Senador Navarro que no sea la solución 3 sino, la solución 1 o 2, muy bien, eso tal vez sería Presidente. Muchas gracias.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Gracias Viceministro, ahora le damos la palabra, al viceministro de Defensa el General José Javier Pérez.

**General Francisco Javier Pérez Viceministro de  
Defensa:**

Bueno cordial saludo, señor Presidente, honorables Senadores, presentes el día de hoy, Viceministros, al señor General Presidente de Satena.

En primer lugar Senadora María del Rosario Guerra, impecable su presentación, le quiero decir que veo en usted una preparación, un conocimiento y mucha de la parte de mi intervención ya está dada por usted. Entonces yo voy a hacer una intervención breve, y voy a hacer un esfuerzo por no repetir lo dicho, porque creo que no tiene sentido después de esa presentación impecable y después de esa preparación que usted ha tenido, pero también quiero contarles que conozco a Satena desde hace 40 años.

Yo volé en Satena hace 40 años donde en los aviones DC3 volábamos a las pistas sin pavimentar, donde no había torres de control, donde nos tocaba hacer dos pasadas antes de aterrizar para espantar las vacas y donde había una infraestructura precaria en la parte aeroportuaria no había torres de control, no había sistemas de comunicaciones y poco a poco el país fue progresando, comenzaron a pavimentar las pistas, empezaron a llevar torres de control, empezaron a llevar comunicaciones, hoy en día muchas de esas pistas casi la totalidad ya están pavimentadas, muchas de ellas tienen operación nocturna, no 24 horas pero tenemos una operación nocturna hasta las 8, 9 de la noche, pero también decirles que en esa época no iba nadie a esas ciudades.

Hoy en día muchas de ellas son servidas por varias aerolíneas, hablo caso Yopal, hablo caso Arauca, hablo caso Neiva, Florencia y hoy en día lo que hizo Satena fue abrir esos mercados. Si bien es cierto estoy de acuerdo con el Senador Navarro, que hay que cuidar las rutas comerciales, el papel primordial de Satena es abrir mercados, una vez se abra el mercado, una vez se desarrolle la infraestructura aeroportuaria, también los privados pues puedan ir y puedan desarrollar esas zonas y pueda haber un crecimiento económico, desarrollo de turismo y demás, entonces creo que en eso Satena es evidente que en sus 54 años ha tenido un compromiso total que se evidencia con el paso del tiempo, desde esa época.

Si es la aerolínea del posconflicto, nosotros estamos viendo claramente el papel que va a jugar Satena en el escenario de Posconflicto y si miramos el mapa de las rutas sociales, por ejemplo no las voy a mencionar todas, voy a mencionar 3 o 4, pero mire permítame mencionar algunas, la Macarena, por ejemplo, es un destino que opera Satena exitosamente hay un gran potencial de turismo, de desarrollo de esa región.

San José del Guaviare, zonas como el Pacífico, Guapi, el Senador, usted que conoce tanto esa zona del Pacífico colombiano obviamente Tumaco, Bahía Solano, creemos que son zonas que tienen un gran potencial de crecimiento no solo en posibilidades de turismo y cuando ya realmente los riesgos de seguridad se hayan disminuido sustancialmente en esas zonas pueda tener Satena un papel muy importante en el desarrollo de todas estas zonas. Lo que es el Amazonas, donde nosotros volamos, La Pedrera, Tarapacá, Araracuara y la Chorrera, creemos que son destinos naturales en un escenario de posconflicto y en un escenario donde las condiciones de seguridad, mejoren enormemente.

Obviamente el apoyo que hace la aerolínea, a la zona fronteriza; si vemos el mapa nuevamente podemos ver que, gran porcentaje de los destinos de Satena están en fronteras, que tenemos nosotros que desarrollar entonces sin duda esa va a ser la aerolínea del posconflicto.

Hemos cumplido con los compromisos económicos, Satena paga al año 15.000 millones de pesos de deuda de los préstamos de los aviones Embraer 170 y 145, y estamos pagando regularmente esas obligaciones; el año hace cuatro años que cambiamos la flota, los aviones ATR, trajimos en total, 10 aviones ATR, que lo trajimos en la modalidad de Leasing financiero, leasing con dólar a 1.800, usted lo mencionó Senadora, hoy tenemos dólar a 3.000 con los mismos aviones, con la misma capacidad obviamente tenemos que doblar la capacidad de operación, para poder sostener el costo de los leasing mensuales de estos aviones, producto de las decisiones que tomó la aerolínea hace un tiempo, fue reducir un poco la flota, reajustar las rutas, se regresaron 3 aviones para bajarle la presión económica mensual de estos aviones leasing y hoy en día tenemos 7 aviones ATR, en leasing.

Cuando tomamos la decisión de traer los aviones ATR, creo que fue una decisión técnicamente acertada, después de que Satena trae esta flota, inmediatamente viene Avianca a traer los aviones ATR, y posteriormente ICE Claire's, traer aviones ATR, o sea que creo que no nos hemos equivocado, creemos que es el avión eficiente para las rutas, en consumos de combustible y demás, entonces creo que en eso no nos hemos equivocado.

Ministerio de Defensa, ha apoyado y apoyará enormemente a la aerolínea, la fuerza aérea nos apoya el 55% de los pilotos que opera Satena, son oficiales en actividad, que van en comisión a la aerolínea, esto nos ayuda sustancialmente a bajar unos costos alrededor de 10.000 millones de pesos al año, y muchos de sus técnicos mecánicos, también son uniformados de la fuerza aérea, que prestan el apoyo a Satena y eso obviamente es un oxígeno económico que ayuda muchísimo.

Hoy tenemos altísimos niveles de cumplimiento y seguridad, ahora que veníamos en el carro, me decía el General Lozano que teníamos, cumplimiento del 91% y estamos dentro de las 3 primeras aerolíneas, en cumplimiento nacional en el mes de junio; datos dados por la aeronáutica civil, no son datos nuestros, son de la aeronáutica civil; lo que realmente significa un compromiso real, de cumplimiento y servicio; déjeme darles una anécdota importante, en el reciente paro camionero de hace un par de meses, Satena hizo un puente aéreo entre Cali y Popayán, durante más de 15 días hizo más de 3 vuelos diarios, ayudando a toda esa zona.

Esta es una reserva estratégica de la nación. Esta no es solo una aerolínea, es una reserva estratégica para casos como estos y alguno de ustedes lo mencionaba, en atención de desastres y demás, pues obviamente esta es una aerolínea que juega un papel fundamental.

En un sistema de reservas de última tecnología, que lo tienen ya otras aerolíneas en el país dándole la posibilidad a todos nuestros pasajeros, que usen el sistema internet para reservar y comprar tiquetes y demás; y voy a terminar focalizándome un poco en el tema económico que con profundidad ha tratado el señor Viceministro Escobar, lo que queremos con esta capitalización que se haga con Satena, es realmente hacer un proceso económico que sea definitivo para la aerolínea no podemos estar cada 5 años tratando de sobrevivir y depender única y exclusivamente, yo me imagino que aquí el Presidente de Satena abre el periódico todos los días y mira cómo amaneció la tasa de cambio, a ver cuál es la fluctuación que le afecta enormemente todos los días y nos pone en un riesgo económico y en una fragilidad enorme.

Queremos que la estructura, se haga como están en las aerolíneas normales, cuando digo normales son las económicamente estables; que tenga aviones propios y tenga aviones en parte de deuda, pero esa deuda como usted lo decía senador, sea monetizada en pesos, para que no tengamos esa presión y esa fragilidad tan grande de cualquier cambio. Hemos visto un gran compromiso obviamente de defensa, por supuesto el Presidente de la República, de Hacienda del Ministerio de Transporte y aquí nos vamos hoy con un mensaje claro de la tarea que tenemos y el apoyo también que tenemos.

Creo que es una aerolínea de los colombianos, que hay que fortalecer, que hay que seguir modernizando y hay que obviamente en la medida que el Gobierno nacional pueda aumentar las posibilidades de crecer en rutas, en rutas para desarrollar zonas que requiere el país, que todavía hay muchas.

Si nosotros nos remontamos hace unos años, al Chocó, o nos remontamos a los servicios que prestaba Satena en los llanos, toda la zona de la Orinoquía y demás, eran muchas de las pistas que dejamos de operar, pero que aún hoy después de 15 o 20 o 30 años, todavía hay la necesidad de transporte aéreo.

Colombia no va a construir esas carreteras, pero sí es fácil construir una infraestructura aeroportuaria, que permita tener la conectividad y demás. Entonces yo termino diciendo que valoro este debate; valoro el conocimiento también de cada uno de los que han expuesto el día de hoy, y por supuesto reconocer y agradecer el respaldo que de todos hemos tenido.

Creo que esta aerolínea la tenemos que sacar adelante, pero en una solución definitiva, que no sea dentro de 3 años volver a estar aquí nuevamente en el Congreso; muchas gracias señor Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el viceministro de Transporte, Alejandro Maya.

**Doctor Alejandro Maya, Viceministro de Transportes:**

Muchas gracias señor Presidente, un saludo muy especial para usted, para todos los honorables Senadores, la Senadora citante, la honorable Senadora María del

Rosario, a los señores Viceministros, por supuesto al Presidente de Satena, el señor Secretario y a todos los asistentes.

En realidad es que estos debates, son los que por supuesto le agrada a uno participar, porque aquí lo que ha quedado evidenciado es que hay un consenso, frente a lo que todos y cada uno pensamos de Satena y sobre lo que piensa cada uno de los colombianos.

La industria aérea en Colombia tiene 152 empresas de transporte aéreo, en las cuales están incluidas, los servicios de taxi aéreo, y por supuesto que Satena, en el corazón de los colombianos, y por supuesto de todos los que estamos aquí presentes, es las que mayor reconocimiento tienen a nivel nacional; y que por supuesto todos los esfuerzos que hagamos, como Gobierno nacional, como Ministerio de Transporte, como la Aeronáutica Civil, pues tienen que estar encaminadas no solamente a desarrollar la empresa sino por supuesto a consolidarla en estas regiones, como usted lo menciona Senadora citante tan importantes para el país y lo que va a hacer el posconflicto.

En Colombia la industria aérea y ustedes me permiten antes de entrar al detalle, sobre las cifras de Satena y sobre el cuestionario que muy amablemente, nos ha enviado la honorable Senadora, permítame darle algunas cifras, de la industria, los cuales consideramos de la mayor importancia.

La industria aérea está generando en Colombia 25.360 empleos de acuerdo a la Iata, en el año 2015; tiene 79 rutas domésticas; 65 rutas internacionales, las frecuencias domésticas del día son 3.8; 1.91 frecuencias tiene internacionales al día, contribuye con el PIB, 881 millones de dólares, y tiene ingresos fiscales por supuesto para la nación de 284 millones de dólares.

En Colombia el crecimiento en la industria aeronáutica ha sido muy importante, ya lo mencionaban ustedes; cerca del 10%, el mundo está creciendo en el 5.5% aproximadamente, lo que indica que efectivamente, existe un crecimiento que no solamente le permite mejorar la prestación del servicio aéreo en el país, sino que por supuesto, eso trae como consecuencia un mejor ingreso fiscal, para el Gobierno y por supuesto que retribuye en las inversiones que el mismo Gobierno viene realizando en todo el país, por valor de 5.6 billones de pesos; es lo que el Gobierno colombiano desde el año 2010 ha venido invirtiendo, no solamente a través de las concesiones que todos conocemos, sino también por supuesto a través de los aeropuertos, aeródromos de propiedad de la Aeronáutica Civil, un valor muy significativo, muy importante.

En el año 2015 se movilizaron 34.100.000 pasajeros en el país; cifra muy superior digamos a lo que se registró en el año 2012, 24.7 millones. Y en el año 2003, si nos vamos mucho más atrás el registro era 10.8 millones; es decir que en cerca de 13 años, la industria creció en movilización de pasajeros de 10.8 millones de pasajeros a 34.1 millones de pasajeros, lo cual registra un incremento pues bastante importante como lo han mencionado ustedes.

Si miramos las cifras de los pasajes aéreos e internacionales en lo que va corrido en el año 2016, en este momento a julio, va por encima de lo que se registró el año inmediatamente anterior, pese a las dificultades que todos conocemos; hasta el mes de julio ya se han registrado 20, más de 20 millones de pasajeros mo-



vilizados, 20.325 pasajeros. El año pasado durante el mismo periodo, tuvo un registro de 19.236.000 es decir que hay cerca de 1 millón más de pasajeros entre junio y julio del año 2015.

Con respecto a los nacionales, 13.6 millones de pasajeros en vuelos nacionales, en el año 2015, eso indica que hubo 596.000 más que entre enero y julio del año 2015, disculpen estoy comparando el año 2016 con el año 2015; e internacionales este año, se han movilizad 6.7 millones de pasajeros en vuelos, eso indica que son 500.000 más que lo que se movió entre enero y julio del año 2015.

Por supuesto que el crecimiento que se registra entre el 2015 y el año 2016, a pesar de que representa cifras positivas; no logra el alcance que venía digamos repercutiendo en años anteriores; pero significa que, se mantiene el crecimiento de una industria tan importante como es la de transporte aéreo.

Con respecto a la carga que se moviliza también en aviones; 449 toneladas han sido movilizadas, este año; entre enero y julio, el año pasado, eso indica que fueron 9.737 toneladas más que en el año 2015, ha habido un mayor un mayor registro, digamos en el movimiento de carga a nivel nacional que a nivel internacional, pero las cifras son positivas.

Con respecto a lo que ustedes han comentado, todos los Senadores, la Agencia Satena, digamos para el Gobierno nacional y por supuesto para los que pretendemos, gran parte de los colombianos frente al posconflicto hace de la mayor importancia.

Nosotros en el posconflicto en turismo, pues es un tema prioritario y el transporte aéreo, definitivamente va a soportar su crecimiento ya hablaban ustedes sobre Mompós; sobre los antiguos territorios nacionales, va a ser muy importante para el crecimiento de la aerolínea, igualmente comentarles que el 92% del flujo migratorio en vía aérea del país se realiza en vía aérea, se habló por parte también del crecimiento en los costos del combustible, sobre la tasa de cambio, que definitivamente tiene implicaciones de manera directa a Satena pero aquí, de acuerdo a la información que nos ha suministrado la misma industria y la aeronáutica civil, vale la pena digamos precisar sobre los siguientes números.

El precio por combustible que es el dólar por galón, ha tenido una reducción del 65%; y la tasa de cambio ha tenido un crecimiento del 63%; entonces digamos que en términos absolutos diríamos que la reducción ha sido del 2%, lo que se ha perdido digamos con respecto a crecimiento de tasa de cambio, se ha venido ganando y se ha venido equilibrando por el precio del combustible, el cual ha tenido una reducción del 65% con respecto a lo que se registró en enero del año 2014.

Ya con respecto al proyecto de ley; la ley perdón del Plan Nacional de Desarrollo, donde se mencionaba el artículo 240 que fue muy importante senador haberlo sacado adelante. Este es un artículo que ya digamos la Ley 1753 de 2015 facilitó la expedición del Decreto 0942, que el señor Viceministro de Hacienda hacía alusión a él, y por supuesto a través de ese decreto pues ahora lo que venimos trabajando es, en la realización del Conpes; nosotros esperamos realmente tener para el 15 de octubre, un proyecto Conpes que permita definir, todos los criterios y los mecanismos para la clasificación, para la priorización para la operación y la

atención de los servicios esenciales de la industria, estabilizar un modelo gerencial de la política pública del transporte aéreo, por supuesto enfocado a unos objetivos primordiales, como es la contribución de las, los cierre de brechas, el apoyo a la seguridad y por supuesto al posconflicto.

Este decreto que se firmó en el mes de junio del presente año, tiene incluidas 36 rutas sociales, entre las cuales ya mencionaba el Viceministro de Defensa, algunas, Apartadó, Buenaventura, Corozal, Tame, Saravena, Puerto Leguizamó, Puerto Carreño, Guapi, Pitalito, Ipiales, Leticia, por nombrar algunas de ellas y define como es el mecanismo de subvención, el cual por supuesto está sujeto a la disponibilidad presupuestal del Ministerio de Defensa, pero el valor de esa subvención es el resultado de los costos frente a los gastos incurridos en la prestación de servicios del transporte, de un transporte esencial como es el que está prestando Satena.

Yo terminaría, señores Senadores con lo siguiente: y es que realmente existe toda la voluntad, todo el apoyo que desde el sector transporte nosotros podamos dar, con el ánimo de mantener una empresa tan querida para todos los colombianos, como ha sido Satena y por supuesto a través de este Compes que esperamos que hacia el mes de octubre ya se encuentre aprobado, poder tener todas las líneas de política, que permita aclarar lo que va a ser no solamente el futuro para Satena sino para, en particular, las rutas sociales sujetas a la subvención; y por supuesto digamos ya en el proyecto de ley que próximamente está radicado en el congreso de presupuesto, pues va a ser muy importante la participación de todos y cada uno de ustedes, para lograr realmente partidas que permitan mejorar las condiciones presupuestales de la entidad, y poder mantener las rutas sociales de la subvención.

Esa sería Senador Navarro una pregunta para el Viceministro de Defensa, porque digamos que la subvención que es muy importante aclararlo, hace parte del presupuesto del espacio fiscal que tiene el sector defensa; entonces en ese sentido le pediría al señor Viceministro que dé la respuesta a eso. Así que muchas gracias señor Presidente, estaremos atentos si existe alguna otra inquietud.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Vamos a darle la palabra al Presidente de Satena, el General Ignacio Lozano.

**General Ignacio Lozano Quinche Presidente de Satena:**

Bueno muy buenas tardes señor Presidente, honorables Senadores, señores Viceministros, personal que nos acompaña en este debate. Agradecerle enormemente a la doctora, a la Senadora María del Rosario Guerra, por esta importante intervención, por este momento tan crucial para nuestra empresa; usted demuestra un cariño total para con nosotros y la preocupación porque esta empresa siga siendo la que necesita el país, muchísimas gracias.

Quiero aprovechar este momento para hacer un breve resumen o para contarles a ustedes ¿qué está haciendo la empresa, para mejorar y ayudar a salir de este problema?; el BID, fue contratado en el año, a finales del 2014 y en el 2015, en marzo exactamente entregó un resultado, dos puntos importantes dijo el BID: que



es una de las empresas de este género, en el mundo que no recibe apoyo del Estado. Que si el Estado deseaba mantenerla, tenía que apoyarla y dos; que la empresa tiene que tener un capital, un flujo de caja y ser más eficiente.

Que hicimos con el primer punto, el primer punto empezamos a trabajar y gracias otra vez a la honorable Senadora, quedó inmerso en el artículo 240 del Plan Nacional de Desarrollo, un tema bien importante que se llama subvención.

Esa subvención es la que va a permitir que se mantenga en un punto de equilibrio la empresa anualmente; se empezó a trabajar desde el año pasado yafortunadamente el 10 de junio fue firmado por el Presidente y ayer se consignaron \$18.700.000 millones de pesos que había reservado el Ministerio de Defensa para ayudar a esa subvención en este año; yo les cuento que esto va a ser un respiro para la empresa, tengo deudas ahorita por alrededor de unos 14, 15 millones de dólares y unos \$15.000 millones de pesos, al que me arrienda los aviones le estoy debiendo ahorita U\$7.000.000 de dólares, entonces va a haber un respiro y una ayuda enorme, para poder seguir con la empresa de aquí a diciembre porque el Gobierno no la quiere cerrar, ni la va a cerrar pero cualquier acreedor sí lo puede hacer; entonces muy bien por esa parte.

Ya hablaron del Conpes, estamos trabajando en cabeza y liderazgo del Ministerio de Transporte para que quede ya reglamentado el servicio aéreo esencial en el país, se contrató una consultoría para el Plan de Negocios, que la empresa debe tener y ya arroja un resultado más o menos de una capitalización en el orden de los 125.000 millones de pesos, ¿para qué?

Para tres cosas: primero pagar deuda, segundo capitalizar la empresa a través de la compra de equipo, compra de aviones, porque el arrendamiento no es un buen negocio para la empresa, es un buen negocio para ellos, y tercero tener un flujo de caja, entonces estamos trabajando en esos tres aspectos, y trabajando también para que la subvención del otro año, esté firmada en diciembre de este.

Entonces con esos aspectos agradezco enormemente a todos los Ministerios de Transporte, Hacienda, Defensa, porque sin ese apoyo y sin esa ayuda, pues la empresa ahí sí no es viable.

Y ¿qué ha hecho la empresa, para mejorar?, ser más eficiente, ¿cómo hemos sido más eficientes? Pues el arrendamiento de 10 aviones, nos cuesta bastante mensualmente, muchos millones de dólares; qué hicimos, entregar 3 aviones. Íbamos a entregar 2 era el planeamiento pero uno de los lisores me quitó uno, o sea me quedé con 7 aviones, estamos haciendo lo mismo y un poquito más que era lo que hacíamos con 10 y ¿cómo lo estamos haciendo? Usando el anuncio, pero ustedes dirán ¿cómo no lo hizo el anterior Presidente? No es que es un trabajo que venimos de la mano del Ministerio de Transporte, de la aeronáutica civil, permitiendo el apoyo que tenemos, que necesitamos para que haya luces, haya controlador aéreo, haya combustible y demás cosas, bomberos para la operación que sea una operación segura en esos aeropuertos.

Entonces ya hemos tenido como unos 7 destinos que nos permiten volar ya de noche, entonces ya nuestras aeronaves no llegan a las 3 y 4 o 5 de la tarde a dormir,

ya llegan a las 10 de la noche, el avión que llega más temprano al hangar.

Entonces eso nos ha permitido tener una mejor rentabilidad, unos mejores ingresos, y un ahorro considerable; la entrega de esos 3 aviones le va a permitir en un año a la empresa un ahorro de 7 millones de dólares; o sea que es bastante bueno. Qué hemos hecho también, apoyarnos del músculo que tiene la empresa Satena que es la Fuerza Aérea, la Fuerza Aérea tiene en su ADN, a la empresa y el comandante de la Fuerza Aérea ha tenido un apoyo total, con todos sus generales en sacar adelante esta empresa y hemos tenido un apoyo considerable en la parte logística en la parte operacional, préstamo de pilotos y demás cosas que cuestan enormes cantidades de dinero, y que eso ha ayudado a ahorros considerables también en nuestros gastos.

Hemos hecho unas negociaciones en el 2015, 2016, que han permitido un ahorro de 3.6 millones de dólares; ahorros en la contratación de los arreglos de los motores, de los pul de los repuestos, para el sostenimiento de los aviones y de consumo de combustible; el combustible pues ha bajado de precio y nos ha ayudado también en ese tema.

Un punto bastante considerable que es el de los seguros; pues la empresa también tiene un buen margen de seguridad, gracias a ese estándar de seguridad que ha mantenido durante los últimos años, pudo tener un ahorro de 1.3 millones de dólares en la nueva contratación de los seguros, lo que ha arrojado una buena condición.

Esto de hacer menos con mas, pues nos ha facilitado, también a tener unos mejores ingresos, y los números ya lo reflejan así; teniendo un promedio de 18% más de ventas en los tiquetes ¿por qué? Porque el volar de noche ha permitido que el pasajero se acostumbre a poder viajar a una ciudad, hacer sus vueltas y poder regresar más tarde; entonces eso ha permitido que seamos más eficientes y el pasajero se sienta más cómodo, antes tenía que irse para el Aeropuerto a las 2:00 de la tarde ahora puede irse a las 6:00 de la tarde para tomar un vuelo a las 8:00 de la noche, lo que le permite una mejora continua.

Hemos hecho otra vez cambios también usando nuestra infraestructura de la Fuerza Aérea colombiana, que nos ha permitido reducir costos; si ustedes han visto hace ya, vamos a completar un mes; empezamos a operar desde Catam, si ustedes se han dado cuenta la operación en el aeropuerto Eldorado, se tornó bien compleja; ya eso se saturó totalmente, durábamos más o menos 1 hora llegamos a estar con los aviones prendidos buscando sitios de parqueo; en una alianza, ayuda que la Fuerza Aérea ha tenido también con Opain, con el Ministerio de Transporte, permitió que nosotros fuéramos a volar a operar en la rampa de Catam, aliviando un poco también que ha permitido que otras aerolíneas puedan estar más cómodas, con la operación en el aeropuerto; eso es algo que se ha hecho en el último mes y nos ha dado unos excelentes resultados, eso nos va a ayudar también a disminuir los costos de la operación en tierra; el Gran Handy, pagamos 300 millones de pesos por la operación; eso ya prácticamente lo vamos a reducir como a 50 millones; o sea que eso en el año también va a tener una disminución en el orden de los 3.000 millones; el flete que nos cobra Opain, por usar los carros de combustible, también estamos mirando de qué manera podemos reducir, la operación en Catam, nos va a reducir costos y eso va a ser reflejado en el tiquete.

Esto de la subvención es muy importante tenerlo cada año y ya estamos trabajando, antes que saliera mi General, más o menos está en el orden de los 26.000 millones al año, 26.000 millones al año es lo que se proyecta, Senador Navarro, eso para que nos permita mantener en punto de equilibrio la operación y no tengamos nosotros problemas en el futuro; nosotros con la capitalización que ya viene en camino, para, como les dije, pagar deuda, comprar aviones y tener flujo de caja y adicional tener una subvención anual; esta empresa tiene que ser muy buena y exitosa en la operación sirviéndole cada día más a los colombianos.

Abrir rutas, claro, nosotros tenemos 34 destinos, pero necesitamos abrir por lo menos a 80, porque nosotros estamos uniendo ahorita, las capitales de departamento con el centro del país, pero se nos olvidó una parte bien importante, que es unir a esas capitales con sus lugares circunvecinos, ejemplo: se nos olvidó ir Villavicencio-Orocué, Santa Rosa-Lía, La Primavera, unirlo con Puerto Carreño, para eso necesitamos aviones de 19 sillas, porque un avión de 50 sillas no es rentable allí; y sí se necesita ese servicio, porque quien está haciendo sacar a ese enfermo a última hora, la Fuerza Aérea en unas operaciones en con visores nocturnos, dedicados a esa operación cuando nosotros lo podemos hacer, más temprano sacar el paciente a tiempo y prestando ese servicio.

Si nosotros vamos al Vaupés, hace 30 años yo volaba el Piratus Porte, un avión de 9 sillas; hoy es exactamente igual la necesidad, necesitamos unir todas esas veredas; Papunaua, Santa Teresita, con la capital del Vaupés, llevándoles, trayéndoles medicinas, comunicando esas personas, porque esas personas no necesitan unirse con Bogotá, necesitan unirse con Vaupés; y ahí tengo las solicitudes, diarias de los profesores, de todas las personas que trabajan en esos sectores de que pues el costo ahorita quien lo está haciendo? ¿Quién está haciendo ese servicio? Aviones a través de chárter que valen mucha plata; entonces yo estuve hablando con el comandante de la Fuerza Aérea para poner hoy urgentemente un avión en Mitú, que regule el precio y pueda mantener ese servicio a esa población.

Con esa subvención lo que nos va a permitir es que a Satena si la amen, por ahora no nos aman y yo lo que busco es que nos amen en todas las regiones, ¿por qué no nos aman? Porque el precio no es correcto, ¿cuál es el precio correcto? Acorde al bolsillo de ese habitante, no es acorde a eso; pero yo ya no puedo hacer más, yo he hecho un perito de visitas explicándole a toda la gente, porque la gente piensa que es que el Gobierno me va da montones de plata cada mes, cuando les explico y les digo que es que esto yo estoy haciendo un esfuerzo por llegar allí, comunicar por ejemplo Puerto Inírida, en menos de una hora en un avión confortable, Jet, pues es un esfuerzo que estamos haciendo y es una ventaja buena para la región.

Pero el precio tampoco lo puedo bajar y que es regulado también yo no le transfiero todos los costos a ese tiquete, pero claro allá nos tratan de atracadores, de un poco de cosas, pero ya cuando va uno y habla; pues ahí medio entienden, pero ¿cuándo van a entender? Cuando realmente el precio esté por debajo de un 40%, pero también tenemos que ser muy inteligentes porque tampoco lo podemos regalar el precio porque o sino esa subvención se tatea y el Gobierno no va a poder.

Entonces ya no van a ser 26.000 millones sino 50.000 o 52.000 millones y vamos a tatear, entonces esto es una balanza que permita, que el pasajero de esa región pueda pagar un tiquete más barato; y aquellas personas que estén en un estrato 1, 0 allá pues si tenemos que tener un carné, o algo que podamos sacarla como les digo, antes de que tenga que ir la Fuerza Aérea de noche a sacar a esa indígena próxima a dar a luz y con problemas médicos.

Bueno yo les agradezco enormemente este momento, este debate ha sido de mucha vitamina para mí, porque me dan esas fuerzas para seguir adelante con esta empresa no crea que es que recibir una empresa con todas esas deudas ha sido fácil, pero gracias al apoyo de todos ustedes y hoy, más que nunca pues agradezco a todos ustedes Senadores, que apoyan y que ya sé que esto lo vamos a sacar adelante.

Como respuestas a los señores Senadores que intervinieron, tengo aquí, Senador Aratújo entonces sí tiene razón usted, tenemos que ser más sostenibles; lo estamos haciendo en la empresa y, estamos ya hablando con el gobernador de Bolívar para empezar con la operación; la operación es bastante costosa ahorita mientras que coge fuerza, por eso nos toca hablar muy bien cómo le hacemos para no arrojar más pérdidas en la empresa.

Senador Navarro, pues sí. Tiene usted toda la razón, ¿Qué pasó cuando empezamos a Pasto? Éramos duros, confortables y hacíamos la tarea, cuando somos confortables y el tráfico de aviones ya lo explicó mi General, entonces las empresas comerciales dicen, ¡uy! ven un nicho allí que es rentable para ellos, entró Avianca y le cuento que es que nosotros si no podemos es competir; competir contra Avianca es imposible; yo compito con un avión de 50 sillas, el trae un Airbag de 180 con más comodidades y más confort y que puede regular los precios que él quiera, entonces debemos entrar ahí en una pelea ahí que es la que nos mata, o nos ha matado en años anteriores, entrar a pelear con Easyfly, también por un tráfico entre Bucaramanga y Medellín o Armenia con Bogotá con Avianca ha sido un error.

Nosotros no podemos competir porque estamos mal ahí, ahí no tenemos como; ¿Porque no nos hemos salido de Pasto?, porque ustedes los honorables Senadores, los han pedido y la población porque donde nos salgamos, Avianca nos revienta, o sea nosotros nos hemos convertido, no verdad ¿Sí o no? nos volvemos reguladores ahí de este, mire Villavicencio, ayer hablaba con un amigo médico; nosotros dijimos salgamos de Villavicencio porque estaba Avianca y estaba Easyfly, nuestra misión no es competir, nuestra misión es ir a servir a donde nadie más vaya; listo nos salimos, se salió Easyfly.

Sabe cuánto vale un tiquete Bogotá-Villavicencio, \$400.000 y 800, pero baraticos porque cobran también 1.000.000 de pesos. Entonces ahí es el problema, yo no sé si le contestaré ahí la pregunta, pero si hacemos todo el deber, estamos haciendo un esfuerzo y también me ha tocado ir a hablar allá con el gobernador; para decirle, bueno yo no me salgo pero apóyeme viaje en Satena, pongan a todas las personas a que viajen y si ha ayudado mucho porque ya nuestros aviones no van vacíos y ya la pérdida no es tan alta, estamos también apoyándonos por parte de la gobernaciones locales.

Bueno ya al señor Senador Duque, pues más rutas sí, tiene toda la razón vamos a abrir más rutas como le digo a todo este servicio social y bueno pensar en tener internacionalmente tendríamos que mirar, de qué

manera podemos hacer, por ahora estamos es apretados con los aviones que tenemos para poder cumplir el servicio, pero si en un futuro, podemos ir pensando en ese aspecto. Bueno nuevamente mil gracias señor Presidente, muy amable.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra el Senador Iván Duque y luego cierra usted Senadora.

**Honorable Senador Iván Duque Márquez:**

Simplemente no me quiero detener más en esto, pero es que hice unas preguntas muy puntuales, sobre la estrategia de gestión de pasivos. Planteé el tema de las garantías, planteé el tema de los mercados locales, planteé el tema de cómo la garantía con emisión local puede mitigar el tema del tipo de cambio y el endeudamiento a muy corto plazo que tiene la empresa. No siento que haya tenido respuesta sobre esa materia, y el otro asunto, pues yo no lo dejaría por fuera, tiene que ver con, por lo menos la claridad sobre los servicios complementarios.

Al final del día como les digo, todos los locales que ustedes tienen en las zonas apartadas del país, que son activos y que muchos de esos no le están sacando el mayor provecho, pues yo les diría piensen en también buscar ahí una fuente; y una de las estrategias más exitosas que tuvo Maleicha, que lo hizo además una persona que estuvo en año pasado en Colombia, que es Ingrid Yal, estableció un modelo donde cada vuelo tiene una gerencia. O sea el vuelo está pensado con una gerencia de rentabilidad; porque le digo yo esto general, porque si ustedes pierden Medellín, la empresa es inviable, así de sencillo, por lo menos así era en la época en que yo hice esos estudios en el BID.

Si usted le quita inclusive Cali, ya está en los rines; ya la empresa no funciona y fuera de eso, toda la subvención viene de unos costos, que los está poniendo otro, porque usted me dice si es que yo tengo los pilotos de la Fuerza Aérea, pero cuál es el costo de oportunidad de esos pilotos; o sea a alguien le está costando ese costo de oportunidad; y ese costo de oportunidad lo tiene en este momento la Fuerza Aérea, entonces yo lo que digo es, sabiendo que el objetivo es social y sabiendo que el objetivo es cerrar brechas y que las rutas sociales se tienen que financiar con más rutas comerciales, la pregunta es bueno ¿cuáles van a ser esas rutas comerciales, que nos van a abrir?

Yo recuerdo en el BID, en esa discusión, yo me opuse radicalmente al alquiler; porque ese alquiler en dólares y con las expectativas que había de tipo de cambio y no hablemos, hablemos de combustible, hablemos de seguros, ahí tiene usted tres rubros, que casi siempre están dolarizados, ¿No? entonces por eso yo digo es preferible comprar la flota, pero tenerla como un manejo de pasivos de largo plazo y ahí es donde yo quisiera doctor Andrés que nos diga si de verdad en el Conpes lo pueden considerar, porque muchas aerolíneas se han empezado a fondear a más largo plazo por esa vía y usted le sigue dando el incentivo de estar rigiéndose bajo normas y protocolos administrativos del sector privado, al llevarlas a los mercados; el BID podría dar esa garantía, esa garantía le permitiría a la empresa fondearse a 20 años.

Tener inclusive un fondeo muy parecido, un poquito más arriba del de la nación, aunque podría tener

una empresa pública en relación de más o menos buen nivel, porque la garantía del BID, o si le da la garantía la nación, le permite bajar el riesgo en la percepción del mercado.

Eso simplemente a manera de pregunta, para que me la contesten, si a ustedes les parece que no, que lo práctico es simplemente que la nación gire la plata y ya, pues bien eso lo entiendo, pero a mí me parece que darle instrumentos de mercado es necesario; y el tema de la ruta internacional, General no es tanto por la veleidad de hacerlo internacionalmente sino porque hay dos o tres rutas internacionales que los aviones las pueden volar, y que tienen mercado y que por ejemplo una ruta a Panamá le sería supremamente viable a la empresa yo no sé si eso esté en algún plan inmediato como una fuente adicional de fondeo.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Tiene la palabra la Senadora María del Rosario Guerra.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra:**

Gracias Presidente.

**Honorable Senador Iván Duque Márquez:**

No va a molestar o lo podemos excusar, o sigo preguntando al aire.

**General Ignacio Lázaro Quinche, Presidente de Satena:**

No, no a ver interesantes, yo sí tengo algunas respuestas a sus inquietudes y me parece que son totalmente válidas. En este momento no tenemos digamos el modelo ya definido, porque el señor Viceministro lo comentó el doctor Escobar, estamos próximos a recibir de la empresa Deloid, el análisis económico, para presentar y discutir con Hacienda cuáles van a ser las alternativas, sin lugar a dudas, una de ellas, van a ser aviones propios con crédito en pesos, evitar lo máximo que se pueda el modelo de aviones en leasing, dependiendo de la tasa de cambio por supuesto que sí, y como hay algunas rutas sociales, comerciales que puedan financiar rutas sociales, pero también ahí tenemos que tener mucho cuidado, porque yo creo que en esas rutas sociales tenemos un gran riesgo, de perder también un poco por lo que decía el General Lozano, de un desequilibrio entre la oferta de Satena vs la oferta comercial; y no nos podemos poner a la par porque siempre que hemos entrado en esos mercados, hemos tenido una posición de desventaja.

Entonces quizá no tengo en este momento respuestas muy técnicas, al modelo financiero como se va a hacer, pero créame que eso va a ser una discusión seguramente con Hacienda en su momento, pero los comentarios suyos son perfectamente válidos en los que usted acaba de decir.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Siga Senadora.

**Honorable Senadora María del Rosario Guerra  
de la Espriella:**

Gracias Presidente. Como lo dije al inicio de mi intervención, este debate no era sobre una empresa llamada Satena, sino sobre la urgencia, de que el Gobierno nacional defina una política social aérea, que hoy la



instrumentaliza Satena, y por lo tanto por esa vía necesitábamos hablar sobre la empresa Satena.

Quiero entonces cerrar con algunas reflexiones: Muy pocas veces se logra un consenso en estos debates, y hoy se ha logrado; consenso de este debate y entre otras cosas porque lo que hacemos es reconocer que hay un gran número de zonas del país que tienen que tener el servicio aéreo; y yo les diría, yo sé que están todos engolosinados con el posconflicto, con o sin posconflicto; es que las regiones van a estar ahí, firmese, ya se firmó, pero igual van a estar ahí, no las vamos a cambiar de sitio, y los ciudadanos son los más pobres del país.

Esta mañana había un debate de control político aquí en la comisión de ordenamiento territorial y decía la Ministra de Comercio; Ministra los 10 coleros son justamente, los 10 departamentos coleros son justamente esos departamentos donde va Satena, donde va Satena, y son los departamentos donde son los de mayor pobreza y la gente tiene que pagar más caro todo, pero sobre todo el tema aéreo, traer a un enfermo como decía el General de Santa Rosalía, de cualquiera de estas zonas, un tiquete por barato, además tiene que venir a comprarlo, no les baja de millón, millón y medio de pesos y son los más pobres los que ganan, si es que ganan el salario mínimo, entonces independientemente de lo que el Gobierno tenga en la cabeza que entienda por posconflicto yo no estoy pensando en el hoy de tantos colombianos que tienen que transportarse porque no tienen otras infraestructuras y que existe una empresa que está tratando de hacer lo mejor posible, para poder llegar a esas zonas.

Entonces para mí, lo más importante hoy, es que haya la política social aérea y el documento Conpes, que ojalá no lo demoren más. Y segundo me parece muy bien lo de Deloid, y yo creo que ahí las inquietudes del Senador Iván, tienen que tener alguna respuesta y una segunda inquietud, desde el estudio del BID, se habla de la revisión del modelo corporativo de Satena, entonces dependiendo cuál va a ser el modelo de política social aérea, va a ser también el modelo que le pongan a la gerencia de Satena, en este tema; entonces yo aspiraría también que hay venga acompañado de esos dos aspectos.

El tercer tema que me parece fundamental, el proyecto de ley, debe tener no solo la capitalización, debe dar el alineamiento de una vez al modelo, doctor Andrés, porque o sino para cuando, tenemos que definir al fin si por cual modelo nos vamos si por el del contrato, por el de crear el fondo, o por cual modelo nos vamos a ir, en la prestación del servicio, porque con Telecom se le dieron muchas largas; se le dieron muchas largas y yo creo que Satena no podemos dejarle muchas largas yo creo que la empresa también tiene que saber en el mediano y largo plazo cómo se va a mover. En el corto va a recibir los recursos, pero en el mediano y largo plazo cómo se va a mover, Satena.

Hay un tema, yo sí creo que Satena, todo esto se hace porque Satena tiene que seguir en el corazón de los colombianos porque son esas regiones del país, la calidad yo le decía al General yo no he cogido mucho Satena, yo no tengo queja de la calidad, tengo unas observaciones que el General conoce algunas; la eficiencia creo

que fue fundamental el que el Ministerio de Transporte y la Aerocivil ayudaran a mejorar las infraestructuras de iluminación, de servicios complementarios, como bomberos, etc., para que pudiera llegar de noche, es el caso por ejemplo de Corozal, Corozal el único es Satena entonces llegaba a las 10.00 de la mañana y a la gente le tocaba hasta el día siguiente o irse por Montería dos horas de Sincelejo, para poder cogerlo; la tarifa y el precio es alto yo no puedo decir que no es alto, pero bueno es parte de la labor que si puede lograr separar lo de la tarifa social, de la tarifa comercial pueda entrar a operar.

También tengo que decir es una empresa de hasta lo que conocí para este debate, es una empresa que se ha manejado con transparencia y eso lo celebro también que ha sido una empresa hasta lo que yo conozco, y miré para este debate como buena la reputación hay que conservarla, esa buena reputación en el manejo de los servicios públicos, y finalmente yo sí creo que, si nosotros, el Gobierno y nosotros como congreso en temas trascendentales de política como este, estamos unidos, se facilita la toma de decisiones y hoy ustedes aquí tienen el elemento, lo que hay es que aprovechar, porque si no cogen en caliente muchos de estos temas, no se avanza; yo creo que el General abrió su corazón de lo que está en la empresa, y lo que está preocupado y sufriendo y lo hace básicamente porque sabe de la importancia que tiene Satena para tantas regiones del país.

Por eso les agradezco a ustedes la compañía, hoy a los colegas y estaré atenta a ver, encima, como lo logramos. Esos 18.000 fue porque nos pusimos a la pata de Hacienda, todos los meses llamábamos a Fernando Jiménez; Fernando cuando es que viene lo de Satena, ahora nos vamos a poner a la pata del Conpes, porque es que yo tengo un interés particular y es que si Satena la Sierra-Corozal-Sucre se queda sin aeropuerto, porque Viceministro, nadie ha ido, no ha ido Avianca no ha ido Easyfly, no ha ido, nadie quiere ir.

La única que esta es Satena entonces yo también tengo interés de región y es que no nos cierren para volver otra vez a estar a las dos horas a Montería y, nos quedamos en el departamento de Sucre 850.000 personas más el área del departamento de Bolívar que el doctor Fernando Nicolás no cuenta, pero toda el área de los Montes de María, de Bolívar las atiende el aeropuerto Corozal, entonces mi interés también, es que Satena sea viable, para que nos pueda seguir prestando con calidad y con eficiencia el servicio en las sabanas de Sucre y Bolívar, mil gracias Presidente.

**Honorable Senador José Alfredo Gnecco Zuleta  
Vicepresidente de la Comisión Tercera del Senado:**

Muchas gracias Senadora, agradecemos a los Vice ministros y al Presidente de Satena de esta forma damos por concluido el debate y se convoca para el martes 6 a las 10.00 de la mañana, Comisiones Conjuntas.

