



Al contestar cite Radicado 2025212020037375 Id: 2307312
Folios: 10 Fecha: 2025-08-12 12:37:37
Anexos: 1 DOCUMENTOS ELECTRONICOS
Remitente: DIRECCION GENERAL
Destinatario: CAMARA DE REPRESENTANTES DE LA
REPUBLICA - COMISION SEXTA y OTROS

Bogotá D.C., agosto de 2025

Honorable Congresista
HAVIER RINCÓN GUTIÉRREZ
Presidente
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Correo: comision.sexta@camara.gov.co

Asunto: Respuesta citación debate control político. Proposición aditiva No. 02 de 2025. Plan Maestro aeropuerto Internacional Matecaña que sirve a la ciudad de Pereira.
RadicadoAsociado Interno: 2025112030099776 Id: 2297895.

Honorable Representante Rincón:

En atención a su solicitud de información, referenciada en el asunto y dirigida a esta entidad mediante radicado 2025112030099776 relacionada con el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira contenido dentro de la proposición aditiva No. 02 de 2025 y presentado por el Honorable Representante Alejandro García Ríos, se atiende su requerimiento, de acuerdo con la información suministrada por el Grupo de Planificación Aeronáutica de la Oficina de Gestión de Proyectos, en los siguientes términos:

- 1. Teniendo en cuenta que el Aeropuerto Internacional Matecaña es de propiedad del municipio de Pereira y que la Aeronáutica Civil ejerce funciones orientadoras y de acompañamiento en la planificación del sistema aeroportuario nacional y regional, ¿qué acciones ha adelantado la entidad para impulsar o promover un diagnóstico técnico que permita proyectar soluciones frente a las restricciones operativas que impone la actual longitud de la pista, especialmente en lo que respecta a la operación de vuelos internacionales?**

Respuesta: En primer lugar, debe tenerse en cuenta que el Aeropuerto Internacional Matecaña es de propiedad del Municipio, motivo por el cual es importante mencionar que de acuerdo a los artículos 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, **se asignó a la Nación**

y a las Entidades Territoriales la responsabilidad de la Planeación, Construcción y Conservación de la infraestructura de transporte (resaltado propio).

En materia sectorial, resulta pertinente indicar que el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 establece la creación de la Unidad de Planeación del Sector de infraestructura de Transporte (UPIT), la cual tiene dentro de sus funciones " (...) **planear en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, así como coordinar con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades** (...)". (resaltado propio)

Ahora bien, las competencias de la Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), están definidas en el Decreto 1294 de 2021 y en el caso en particular, están relacionados con la gestión y aprobación de los planes maestros que se presentan a consideración de esta entidad. Sin perjuicio de las responsabilidades asignadas a los diferentes actores que participan en la prestación de servicios a la aviación (PSA), es necesario destacar que la AEROCIVIL ha realizado acciones conducentes al análisis de la problemática del Aeropuerto Internacional Matecaña, a través del apoyo técnico en la formulación del Plan Maestro Aeroportuario pendiente de aprobación.

Al respecto y conforme a los estudios realizados a través de la actualización del Plan Maestro contratado por el Municipio de Pereira, es importante precisar que la flota de aeronaves existente y prevista en el aeropuerto no sufre prácticamente penalizaciones en la Pista 26 dirección oriente occidente, en la configuración Full carga paga, pista que se utiliza principalmente para despegues. Las pocas penalizaciones (4%) que sufre el A320 mejorarán cuando entren en operación los nuevos modelos de A320 Neo a rutas tanto nacionales como internacionales.

Para el caso del A319 de Avianca (120 pasajeros) podría alcanzar 2.561 NM, el B737 de Copa Colombia (148 pasajeros) podría alcanzar 2.742 NM y el A320Neo (180 pasajeros) podría alcanzar 3.280NM, ambos en configuración full (todos los pasajeros y sus equipajes abordo). Estas tres aeronaves permiten alcanzar las mayores distancias desde el Aeropuerto de Pereira, tal como se muestra a continuación:



Imagen 5-1. Máximo alcance para el A319 de Avianca 100%Pax desde Pereira

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

Fuente: Plan Maestro



Imagen 5-3. Máximo alcance para el B737 de Copa Colombia 100%Pax desde Pereira

Fuente: Plan Maestro



Imagen 5-2. Máximo alcance para el A320 de Avianca 100%Pax desde Pereira

Fuente: Plan Maestro



Imagen 5-4. Máximo alcance para el A320Neo 100%Pax desde Pereira

Fuente: Plan Maestro

A continuación, se proporciona el alcance máximo que conseguiría la flota crítica que opera en el aeropuerto suponiendo que se transporta la totalidad de los pasajeros (con su equipaje de mano y facturado), despegando desde la cabecera 26:

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 – 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Aeronave	Aerolínea	TOW (kg)	PL (kg)	Alcance Máximo (NM)
A320-200	Avianca	65.620 kg	15.000 kg	1.941 NM
A320-200	Spirit Airlines	65.620 kg	18.000 kg	1.300 NM
A319	Avianca	63.750 kg	12.000 kg	2.561 NM
A319	American Airlines	63.250 kg	12.800 kg	2.277 NM
B737	Copa Colombia	57.840 kg	14.200 kg	2.742 NM
A320 Neo	JetSmart	71.440 kg	18.000 kg	3.280 NM

Tabla 5-7. Análisis de alcance máximo en el aeropuerto de Pereira

Fuente: Plan Maestro

1.1. Análisis de rutas comerciales

Para las aeronaves críticas estudiadas se definen los siguientes alcances máximos previstos por aeronave en el estado actual:

Aeronave	Destino	Aerolínea	Distancia (Millas Náuticas)	Pasajeros	Tipo de Ruta
A 320	Ft. Lauderdale	Spirit Airlines	1.500	180	Prevista
A 320	Miami	Avianca	1.480	180	Prevista
A 320	San Andrés	Viva Colombia	675	180	Existente
B737	Panamá	Copa Colombia	386	142	Existente
A319	Nueva York	Avianca	2.480	120	Existente
A319	Miami	American Airlines	1.480	128	Existente
A320 Neo	Santiago de Chile	JetSmart	2.650	180	Prevista

Tabla 5-4. Rutas de aviones de diseño

Fuente: Plan Maestro

1.2. Análisis de Penalizaciones al despegue con la pista actual.

Los fabricantes de aeronaves proporcionan gráficos que relacionan, por un lado, la longitud de pista al despegue (Take-Off Runway Length) con el peso al despegue (TOW), para diferentes condiciones meteorológicas de altitud y temperatura. Por otro lado, proporcionan gráficos que relacionan el alcance con la carga de pago (PL) que la aeronave es capaz de transportar. A la hora de calcular las penalizaciones por carga de pago para cada ruta, se debe analizar la estrategia de cada una de las aerolíneas.

La estrategia considerada para los cálculos es la **Estrategia Full**. Esta estrategia se basa en cargar el avión con pasajeros y sus equipajes (de mano y facturado). Su análisis se refleja en las tablas siguientes en la columna con el encabezamiento "Full". Finalmente se calcula además el alcance máximo al que podrán transportar la totalidad de los pasajeros, en esta estrategia. Se supone que el peso medio por pasajero es de 100 kg/pasajero. Este peso incluye el peso propio del pasajero, equipaje de mano y equipaje facturado.

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



Con las aeronaves y alcances estudiados, se obtienen las siguientes penalizaciones de carga de pago, expresadas en tanto por ciento para la pista 26 (única pista usada para los despegues):

Aeronave	Aerolínea	Distancia (Nm)	TOW (kg)	PL (kg)	% PL Full
A 320 (*)	Spirit Airlines	1.500	65.790	16.985	4 %
A 320 (*)	Avianca	1.480	65.790	16.985	4 %
A 320	Viva Colombia	675	65.790	17.800	0 %
B737	Copa Colombia	386	57.840	18.690	0 %
A 319	Avianca	2.480	66.770	12.350	0 %
A 319	American Airlines	1.480	66.770	14.500	0 %
A320 Neo	Jetsmart	2.650	71.440	18.000	0%

(*) Con los modelos actualizados de A320Neo no habría ningún tipo de penalización

Tabla 5-5. Carga de pago transportada versus longitud de etapa. Pista 26

Fuente: Plan Maestro

Como se evidencia en las tablas anteriores, la pista 26 presenta penalizaciones menores para la mayoría de las aeronaves. Únicamente el A320, operado por Spirit Airlines y Avianca, registraría una penalización del 4 % en configuración *Full* para los destinos más lejanos (Miami y Fort Lauderdale).

De acuerdo con el análisis de alcance máximo para el Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira, es posible establecer que todas las capitales del continente americano -Norte, Centro y Suramérica- pueden conectarse con este destino mediante aeronaves de hasta 180 pasajeros. Según lo revisado con el consultor del Plan Maestro, la eventual ampliación de la pista implicaría una inversión significativa, considerando que, de acuerdo con el análisis de la flota actual y proyectada, se pueden operar rutas desde el Aeropuerto Matecaña con una cobertura del 99 % de Latinoamérica hacia el sur y, hacia el norte, alcanzar destinos como Toronto y Buenos Aires, en caso de que se solicite la apertura de dichas rutas.

1.3. Capacidad de pista

Con todo lo expuesto anteriormente, se ha calculado la capacidad teniendo en cuenta la infraestructura y las reglas operativas actuales. En las siguientes tablas se muestran el **rendimiento máximo de pista** (RMP) y la capacidad sostenible para el escenario de 50% salidas-50% llegadas. La capacidad sostenible es el número máximo de operaciones que podrían ser programadas de forma que la demora media no exceda de un valor aceptable y se estima como el 85% del valor de RMP.

Aeropuerto de Matecaña-Pereira	Llegadas	Salidas	TOTAL
RMP	7	7	14
Capacidad sostenible	6	6	12

Tabla 5-12. Capacidad equilibrada (50% salidas-50% llegadas) del campo de vuelos

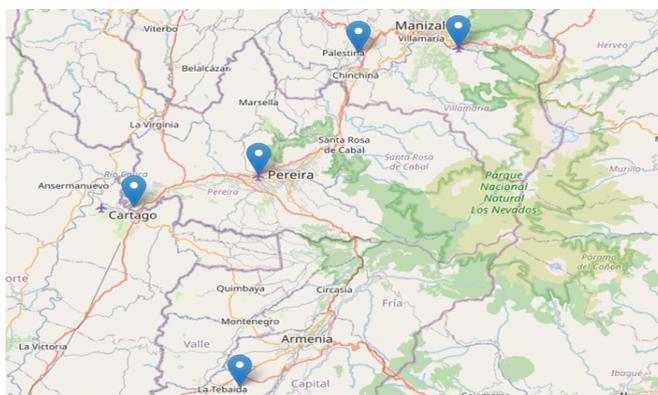
Fuente: Plan Maestro

Lo que concluye que la capacidad sostenible de la RWY 08/26 del Aeropuerto de Matecaña-Pereira es de **12 operaciones por hora (AH)** en configuración de pistas enfrentadas.

Así las cosas, si bien la pista y su longitud presentan algunas limitaciones (inferiores al 4 %), también ofrecen un alto potencial para la apertura de nuevas rutas comerciales actualmente no atendidas, considerando que el aeropuerto proyecta una demanda de 6,2 millones de pasajeros para el año 2050.

- Desde su rol como autoridad orientadora en la planificación del sistema aeroportuario regional, ¿ha considerado la Aeronáutica Civil la posibilidad de evaluar, en conjunto con las autoridades locales, alternativas de emplazamiento del aeropuerto en el largo plazo, dadas las restricciones técnicas, urbanísticas y ambientales que presenta su ubicación actual?**

Respuesta: La Aeronáutica Civil, en sus consideraciones respecto al Aeropuerto Internacional Matecaña -propiedad del Municipio de Pereira-, no ha contemplado, a la fecha, el traslado de su infraestructura. Ello obedece a las restricciones técnicas, urbanísticas y ambientales que presenta su ubicación actual, así como al hecho de que su operación satisface de manera eficiente el mercado y las necesidades presentes en esta zona de la región cafetera. Además, en su área de influencia se encuentran otros aeropuertos que atienden distintos segmentos y demandas del mercado.



Fuente: Aerocivil

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



A largo plazo, el análisis del aeropuerto internacional Matecaña deberá integrarse a las proyecciones de su Plan Maestro, en coordinación con los planes de desarrollo de los demás aeropuertos de la región. Este enfoque permitirá definir estrategias conjuntas en materia de complementariedad operativa y vocación aeroportuaria, optimizando la distribución de rutas, la especialización de servicios y el aprovechamiento de la infraestructura existente.

En un escenario hipotético de considerar la implantación de un nuevo aeropuerto, uno de los aspectos primordiales a evaluar sería la restricción de ubicación derivada de la distancia mínima entre aeródromos, establecida en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia -RAC 14.3.3.1.11.2-, que fija un mínimo de 40 kilómetros.

Es importante resaltar que, a la fecha, el aeropuerto Matecaña no presenta limitaciones significativas en materia ambiental o urbanística. Por el contrario, su ubicación y condiciones topográficas le otorgan una posición estratégica y dominante en el territorio, al estar construido sobre una montaña explanada tipo meseta, por encima de las cotas del municipio y su área de influencia directa.

3. ¿Tiene prevista la Aeronáutica Civil alguna estrategia de articulación con la Gobernación de Risaralda y el municipio de Pereira para adelantar estudios de factibilidad técnica que permitan identificar opciones de fortalecimiento o relocalización del aeropuerto, considerando criterios de competitividad, expansión operativa y seguridad aérea?

Respuesta: En materia de fortalecimiento aeroportuario, la Aeronáutica Civil ha acompañado de manera constante al aeropuerto internacional Matecaña, brindando apoyo técnico integral, desde la planificación estratégica hasta la suscripción de convenios que han permitido dotarlo de la infraestructura con la que actualmente opera.

En lo relacionado con la posibilidad de relocalización, como se ha señalado, la definición de la ubicación de una infraestructura aeroportuaria de esta magnitud depende de múltiples factores, entre ellos, el cumplimiento de las distancias mínimas entre aeródromos y pistas establecidas en el RAC 14.3.3.1.11.2, así como la realización de estudios técnicos que identifiquen posibles emplazamientos que no interfieran con la operación de los aeropuertos de Armenia y Cartago. Dichos estudios deben considerar la orientación óptima de la pista para facilitar operaciones instrumentales seguras, además de criterios de competitividad, expansión operativa y seguridad aérea.

En este sentido, la Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica, mantiene plena disposición para acompañar y asesorar al Municipio en el desarrollo de los estudios necesarios.

En todo caso, si el municipio contempla la reubicación del aeropuerto dentro del horizonte de proyección de demanda de pasajeros al año 2050, será indispensable que el estudio de factibilidad correspondiente incluya, como mínimo, criterios de evaluación

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847



en los ámbitos técnico-operacional, ambiental, financiero, predial y de viabilidad general del emplazamiento. Como se presenta a continuación:

3.1. Etapas de análisis

3.1.1. Etapa I

Sugerencia, mínimo 5 alternativas de posible ubicación para escoger 3 con las consideraciones enmarcadas en el **RAC 14.3.3.1.11.2 Distancias Mínimas entre aeródromos y pistas**, y la presencia del aeropuerto Santa Ana de Cartago que incluya como mínimo.

- Estudio Operacional
- Estudio de Conectividad
- Estudio Ambiental
- Estudio de Viabilidad Urbana
- Estudio de Viabilidad Financiera

3.1.2. Etapa II

Elegir de 5 las 3 y la alternativa más opcionada o seleccionada

3.1.3. Etapa III

Análisis detallado de la alternativa seleccionada, viabilidad financiera y métodos de posible financiación, incluyendo en los análisis respectivos las 5 restricciones o determinantes aeronáuticas que se han establecido desde la competencia de esta entidad, siendo estas:

- a) Incompatibilidad de uso residencial con área de influencia por ruido.
- b) Análisis de actividad productiva del predio por peligro aviar.
- c) Restricciones por altura de edificación.
- d) Incompatibilidad con planes maestros aeroportuarios.
- e) Interferencias con sistemas de comunicación y radio ayudas.

4. ¿Cómo valora la Aeronáutica Civil el impacto que puede tener el mantenimiento del aeropuerto en su ubicación actual, en relación con el crecimiento urbano de Pereira, la presión normativa, los riesgos geotécnicos del terreno y la proyección del tráfico aéreo en la región?

Respuesta: Para valorar el impacto que puede tener el mantenimiento del Aeropuerto Internacional Matecaña en su ubicación actual -considerando el crecimiento urbano de Pereira, la presión normativa, los riesgos geotécnicos del terreno y la proyección del tráfico aéreo en la región-, la Aeronáutica Civil requiere contar con procesos permanentes de monitoreo y, en casos específicos, con estudios técnicos que, de ser

necesarios, deben ser adelantados por el propietario de la infraestructura, en este caso la Alcaldía de Pereira.

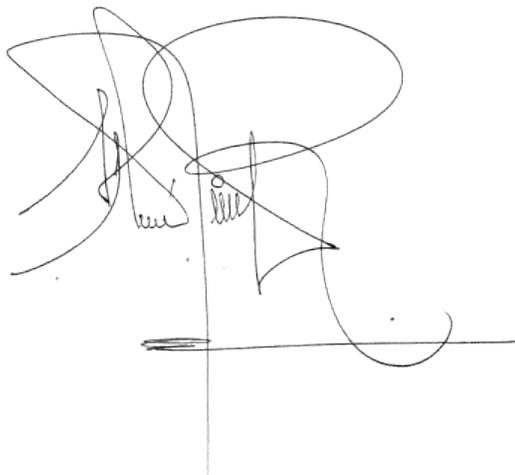
En el marco de la Ley 105 de 1993, que asigna a la Nación y a las Entidades Territoriales la responsabilidad de la planeación, construcción y conservación de la infraestructura de transporte, el municipio ha tenido a su cargo la supervisión del aeropuerto desde su construcción, velando por la integridad de su infraestructura física y la preservación de su espacio aéreo para garantizar la operación segura. En este contexto, el Plan Maestro del Aeropuerto Matecaña constituye la hoja de ruta para salvaguardar dichas condiciones y asegurar que, hacia el año 2050, la terminal pueda atender una demanda estimada de 6,2 millones de pasajeros anuales.

No obstante, este análisis no debe realizarse de manera aislada. Es indispensable enmarcarlo dentro de un Plan Maestro Regional de Infraestructura Aeroportuaria, que permita evaluar de manera integral la complementariedad operativa entre el Matecaña y los demás aeropuertos de la región —como los de Armenia, Cartago y otros en su área de influencia—, optimizando la distribución de rutas, evitando duplicidad de inversiones y potenciando la conectividad regional e internacional.

Finalmente, la Aeronáutica Civil reitera su disposición para evaluar mecanismos de cooperación, dentro del marco normativo vigente, garantizando siempre los principios de transparencia, eficiencia, sostenibilidad y beneficio para el país. Asimismo, confirma que, bajo las condiciones actuales y siguiendo las proyecciones de su plan maestro, el Aeropuerto Internacional Matecaña cuenta con capacidad para operar de manera eficiente durante los próximos 25 a 30 años.

En los anteriores términos se da respuesta a la solicitud del asunto. Estamos a su disposición para atender cualquier consulta adicional.

Respetuosamente,



BG (RA) JOSÉ HENRY PINTO RODRÍGUEZ

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciónes <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847

Director General

Consolidó: Silvia Marcela Romero Mora - Abogada Contratista - Oficina Asesora de Jurídica

Silvia M. Romero Mora

Revisó: Gustavo Moreno Cubillos - Coordinador de Grupo Gestión Jurídica Estratégica

GM

Michael Vivas Sánchez - Jefe Oficina Gestión de Proyectos

MVS

Hermes Humberto Forero Moreno - Jefe de la Oficina Asesora Jurídica

HFM

Daniela Rodríguez Tamayo - Profesional Aeronáutico - Dirección General

DR

Julieth Mayerly Abril Hernández - Asesor Aeronáutico - Dirección General

JA

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

www.aerocivil.gov.co - Av. El Dorado # 103 - 15 Bogotá, D.C., Colombia

Para radicaciones <https://aerocivilsgdea.com/ControlPQR>

Conmutador: (+57) 601 425 1000 - Línea WhatsApp: (+57) 317 5455847