

SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO MILITAR DE LA FUERZA AÉREA PARAGUAYA: PLAN DE SOSTENIBILIDAD EN EL MARCO DE RESPONSABILIDAD SOCIAL

MY PAM César Manuel Flor Benítez¹

MY AVL Maximiliano Wilfrido Esquivel Téllez²

Orientadora: Prof. Ms. María Soledad Ayala Rodríguez.³

Noviembre, 2020

Resumen

Reconociendo la necesidad de elaborar un plan de gestión para sostener y fortalecer el servicio del Transporte Aéreo Militar (SETAM), en atención a su importancia como instrumento para la integración regional y desarrollo social en el Chaco paraguayo, obedeciendo a la alta demanda que se visualiza a medida que la población toma conocimiento de los beneficios y aspectos positivos que conlleva tan importante medio de transporte conforme al crecimiento y desarrollo local. En base a las actividades realizadas para la recopilación de datos, así como el tipo de investigación descriptivo, con enfoque mixto, sustentado en fuentes primarias, denota las necesidades relacionadas al desarrollo sustentable, que es la población de regiones alejadas, principalmente ciudadanos de la región occidental en general y específicamente habitantes de las localidades de Fuerte Olimpo y Bahía Negra. El estudio revela que la Fuerza Aérea cuenta con personal capacitado para llevar a cabo las gestiones necesarias para sostener y fortalecer el SETAM. El resultado de la investigación realizada permite recomendar un modelo de Plan de gestión eficiente para mantener y mejorar los servicios prestados a la población de las localidades aisladas.

Palabras claves: Paraguay – Transporte Aéreo Militar 2. Fuerza Aérea Paraguaya –Responsabilidad Social.

1. Introducción

Durante la última década, el Paraguay muestra avances en muchos de sus indicadores sociales, lo que coincide con una mayor presencia de las instituciones del Estado con políticas públicas de más amplia cobertura permitiendo lograr niveles positivos de crecimiento económico en los últimos años y un descenso de los niveles de pobreza (extrema y moderada), no obstante; la trayectoria positiva es lenta y aún persisten algunos desafíos. Estos desafíos se acentúan principalmente en las localidades en condiciones de aislamiento de la Región Occidental, a razón de una deficiente y precaria focalización para la gestión pública y privada, lo cual dificulta la integración

territorial efectiva necesaria para el desarrollo social sostenible de la región.

La Fuerza Aérea Paraguaya alineada a los planes de desarrollo nacional se constituye como instrumento del Estado, a través de la Sub Unidad denominada “Servicio de Transporte Aéreo Militar” (SETAM), cual presta el servicio de transporte aéreo regular de cargas y pasajeros desde su asiento principal en la Base Aérea Silvio Pettrossi de la ciudad de Luque hasta las lejanas localidades de la Región Occidental y otras urbes con mayor desarrollo, posibilitando una articulación más efectiva de acción social y gestión pública-privada, de tal modo a lograr los objetivos propuestos por el Gobierno Nacional en integrar efectivamente todo el territorio nacional, a través de una mayor cobertura y calidad de las redes de transporte y comunicación a fin de generar las

¹ Jefe de Operaciones del Grupo Aéreo de Transporte Especial.

² Jefe de Patrimonio de la Dirección de Material Bélico.

³ Profesora Titular y Docente Técnica Facultad Politécnica, Universidad Nacional de Asunción. Docente, Investigadora y Asesora Académica del CIAERE, FAP. Docente IAEE. Ms. Dirección y Administración Pública. Mg. Planificación y Conducción Estratégica Nacional.

condiciones básicas que viabilicen el desarrollo económico productivo, mejor calidad de vida de las personas y el acceso a servicios públicos en estas comunidades más apartadas del país, en el marco de la igualdad de oportunidades que todo compatriota tiene derecho a tener.

El aporte de la Fuerza Aérea Paraguaya al desarrollo social, a partir de la puesta en ejecución el Servicio de Transporte Militar en el año 2012 hasta la fecha, ha sufrido graves efectos contrarios a ir mejorando a razón de una falta de política de sostenibilidad del servicio a mediano y largo plazo, generando un descenso negativo en las operaciones aéreas en los últimos años por la indisponibilidad de aeronaves, lo cual amenaza con la posibilidad de una interrupción e incluso suspensión definitiva del servicio.

Este artículo se fundamenta en la necesidad de mejorar la capacidad operativa actual del Servicio de Transporte Aéreo Militar, a partir de la reparación efectiva de aeronaves, el mantenimiento preventivo y la potenciación de la flota de aeronaves C-212 S200/400 y DHC-6, como así también la renovación del stock de aeronaves, lo cual resulta necesario en la trazabilidad de proyecciones a mediano y largo plazo para la continuidad del servicio.

El cumplimiento de las operaciones de acción social implica tener los recursos personales y materiales necesarios al servicio del público en general, sin embargo, conlleva necesariamente contar con el financiamiento respectivo para cofinanciar los itinerarios no rentables a fin de permitir que las tarifas sean ajustadas a las posibilidades económicas de los pobladores, considerando los altos costos que conlleva estas operaciones.

La diferencia entre el requerimiento para financiar completamente el costo de las horas de vuelo y la recaudación por la venta de

pasajes ha llevado a un envejecimiento prematuro de los mismos a falta de un presupuesto adecuado para las reparaciones, inspecciones y mantenimientos; esta situación afectaría directamente a dichas comunidades, puesto que resulta lógica la suspensión del servicio por la falta de sostenibilidad.

La respuesta a las necesidades que puedan suscitar dará como resultado un panorama general acerca de muchos de los problemas que se observan en el proceso de prestación del Servicio de Transporte Aéreo Militar a las comunidades aisladas de la Región Occidental.

2. Revisión Bibliográfica

Sostenibilidad de las Operaciones de Acción Cívica: Núñez (2019) en su tesis “Alternativa Financiera para dar Sostenibilidad a los Vuelos de Acción Cívica, realizada por la Fuerza Aérea del Perú en la Región de la Selva”, define como: atender a las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas, garantizando el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social (es lo que se conoce como Triple Vertiente de la Sostenibilidad); cualidad por la que un elemento, sistema o proceso, se mantiene activo en el transcurso del tiempo, capacidad de resistencia permanente como eficiencia energética de consumo mínimo de energía.

Plan Nacional de Desarrollo (PND) Paraguay 2030

Este documento estratégico facilitará coordinar acciones en las instancias sectoriales del Poder Ejecutivo, así como con diversos niveles de gobierno, sociedad civil, sector privado y, eventualmente, los poderes Legislativo y Judicial que permita la Visión Paraguay 2030. “(...) Orienta a las acciones de Gobierno a corto, mediano y largo plazo.

Sobre esta base el PND brinda una estructura de objetivos a partir del cruzamiento de tres ejes estratégicos y cuatro líneas transversales en torno a los cuales se articulan las políticas y las acciones gubernamentales

En Colombia, *el Servicio Aéreo a Territorios Nacionales (SATENA)* es realizado por una empresa industrial y comercial del Estado dedicada al transporte aéreo de carga y pasajeros con un régimen de tarifas especiales en el que si bien, tiene la posibilidad de competir con los particulares, también debe cumplir con el “objeto social” y el propósito que se persiguió con su creación, cual fue “promover las regiones menos desarrolladas del país facilitando el servicio de transporte con el fin fundamental “desarrollar la política y los planes generales que en materia de transporte aéreo para las regiones menos desarrolladas del país adopte el gobierno Nacional”.

La Ley N° 4796/12 “*Que autoriza a la Fuerza Aérea Paraguaya a prestar servicios de transporte aéreo al público en general por intermedio de la Unidad aérea militar a denominarse Servicio de Transporte Aéreo Militar (SETAM)* crea y autoriza a la Fuerza Aérea Paraguaya, sin perjuicio de sus funciones legales y castrenses, a prestar servicios de transporte aéreo dentro del territorio nacional al público en general, ya sea a persona física, jurídica, institución pública o privada, utilizando aeronaves de transporte de su dotación orgánica (Art 1°).

3. Metodología

Este trabajo de investigación se ocupó de identificar las debilidades y fortalezas que posee la Fuerza Aérea Paraguaya con respecto al servicio de transporte aérea en el contexto de responsabilidad social, a fin de establecer acciones necesarias para el desarrollo de la estrategia de conectividad territorial.

Referente al diseño, en esta investigación se optó por el no experimental de carácter seccional tipo transversal; con una sola medición. Al respecto los datos primarios fueron recogidos entre los meses de mayo a setiembre de 2020; mientras que el trabajo de campo, los meses de junio a septiembre del 2020.

El método aplicado fue el observacional participativo, apoyado en las técnicas de: análisis de contenido, la entrevista focal y la encuesta.

Para el primer caso, fue diseñada una lista de cotejo; mientras que para el segundo y la tercera, una guía de entrevista y un cuestionario electrónico utilizando la herramienta de Google Forms, versión libre para ordenadores y accesible para teléfonos móviles en sus diferentes aplicaciones. El contenido se estructuró en base a los indicadores previstos en la operacionalización de variables.

Las entrevistas a las autoridades fueron en forma personal y realizada a responsables de la dirección, coordinación y en algunos casos, a personal de niveles operativos de las instituciones involucradas.

El muestreo fue del tipo no probabilístico, dentro de la misma se dividió por el método estratificado, y en cada estrato, la selección se realizó por el método aleatorio simple. La muestra para la encuesta fue conformada por 50 pobladores, en función al 95% de nivel de confianza y un margen de error del 7% sobre una población accesible de 500 personas.

En esta investigación, fueron objeto de estudio las siguientes variables;

- Impacto social: conexión vial, acceso a la salud, educación presencia del estado y otros aspectos que determinan la importancia del servicio para las localidades.

- Servicio de Transporte aéreo militar: las capacidades operativas (nº de aeronaves, capacidades de cargas y pasajeros)
- Plan de gestión: viable y atractivo
- Sostenibilidad: relacionados ampliamente hacia los recursos financieros para mantener operativas las aeronaves y en consecuencia continuar cumpliendo los vuelos a las localidades aisladas de la región occidental.

4. Resultados y Discusión

4.1. Impacto social del Transporte Aéreo Militar en la población de localidades aisladas en la Región Occidental

En cuanto a los factores que inciden en el aislamiento de las comunidades en la figura 1, se observa que el 70% de los encuestados respondió que los caminos de todo tiempo desde la capital a su localidad son malos, el 18% consideró que los mismos son regulares y un 12% consideró que son buenos; así mismo podemos observar que el 78% de los encuestados han respondido que la conexión a internet son malos, 14% afirmó que dichos servicios son regulares y 8% que son buenos, en cuanto a los servicios de comunicación (telefonía celular) 42% de los encuestados han respondido que son malos, 36% afirmó que dichos servicios son regulares y 22% que son buenos.

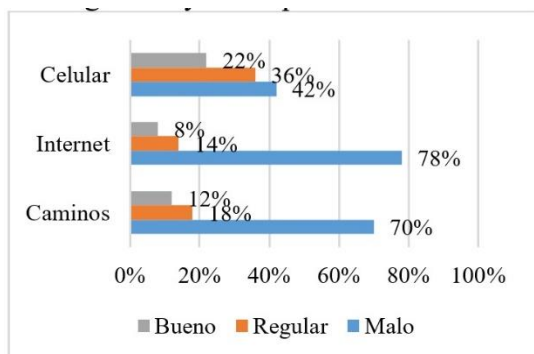


Figura 1. Caminos, internet y telefonía

Se observa en la figura 2 que el 64% de los encuestados aseguran que el servicio facilita

mucho para el reabastecimiento de mercaderías, el 24% considera que facilita poco y 12% en nada colaboran los vuelos. En cuanto a la presencia de autoridades a través de los vuelos 80% afirma que gracias a los vuelos regulares muchos funcionarios no locales son trasladados para cumplir su función desde la capital, un 14% responde que los vuelos poco tienen que aportar en ese ámbito y un 6% afirma que los vuelos nada aportan. También podemos apreciar en el gráfico que un 86% respondió que urge el mejoramiento de las conexiones viales para no depender del servicio aéreo, 10% afirma que poco ayudan las conexiones viales y 4% afirman que nada aportan las rutas de todo tiempo.

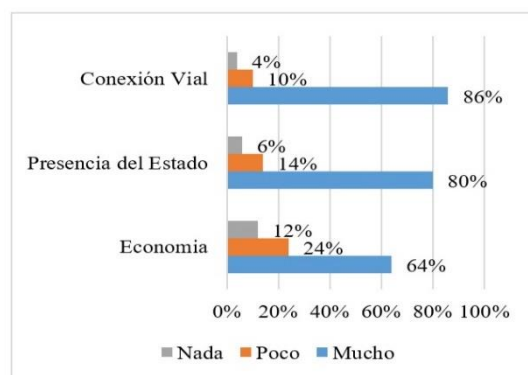


Figura 2. Economía, presencia de estado, conexión vial

4.2. Capacidad operativa del Servicio de Transporte Aéreo Militar

En la figura 3, que los entrevistados afirman que desde el inicio de las operaciones del SETAM en el año 2013 hasta la fecha se ha producido una disminución (50% aproximadamente) de las actividades de vuelos, debido a la indisponibilidad de aeronaves. En cuanto al planeamiento, el comandante de la Unidad refiere que, para mitigar las dificultades, existen proyectos de inversión públicos aprobados y se está esperando fuentes de financiamiento para la adquisición de nuevos medios aéreos; así como previsión anual en el presupuesto

general de la nación para mantener operativas las aeronaves existentes.

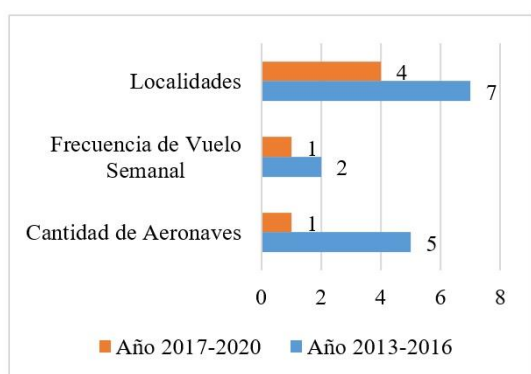


Figura 3. Evolución del Servicio desde al año 2013 al 2020 con respecto cobertura geográfica, frecuencia semanal de vuelos y disponibilidad de aeronaves operativas (frecuencia absoluta)

4.3. Ejes para la elaboración de un plan de gestión de sostenibilidad para el SETAM

En la figura 3, los entrevistados coinciden en un 100% con relación a la necesidad de incorporar mecanismos de fortalecimiento institucional, así también la de establecer alianzas estratégicas y relaciones de cooperación interinstitucionales; en orden de importancia, el 17% declaró además promover el aumento de los costos de la tarifa de pasajes aplicadas por el SETAM.

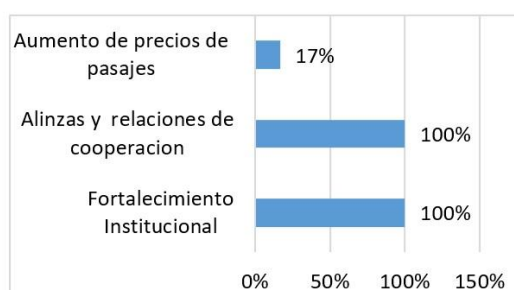


Figura 4. Ejes para el Plan de Gestión de Sostenibilidad

6. Conclusiones

Sobre el impacto social del Transporte Aéreo Militar en la población de localidades aisladas en la Región Occidental

El Acceso vial de todo tiempo y las conexiones de Internet, son parte de las consideraciones negativas más significativas, las malas y precarias condiciones de las

carreteras son las principales razones por las cuales persiste un estado de aislamiento regional en la zona.

El Servicio de Transporte Aéreo Militar (SETAM), es uno de los principales actores de apoyo al sector, posibilitando principalmente el acceso a la educación superior, salud, comercio local y así también acceso al ámbito de la justicia.

El SETAM también contribuye a la posibilidad de acceder al sistema judicial con trámites mucho más ágiles y oportunos.

Sobre la capacidad operativa del Servicio de Transporte Aéreo Militar

El factor humano es uno de los factores más sobresalientes del SETAM, sin embargo se verifica la difícil situación operativa en que se encuentra la unidad con respecto a los medios aéreos disponibles, considerando que desde la ejecución del servicio de SETAM en el año 2013 a través del financiamiento exclusivo con presupuesto de la Fuerza Aérea, estas operaciones aéreas fueron progresivamente disminuyendo en los años subsiguientes, esto se debe principalmente al alto costo operativo que conlleva estos vuelos con tarifas sociales, además de un deficitario presupuesto que trae como resultado la indisponibilidad de 4 (cuatro) de las 5 (cinco) aeronaves del GTA, por lo tanto la disminución de frecuencias de salidas y destinos.

En cuanto a los ejes para la elaboración de un plan de la sostenibilidad para el SETAM

Se remarca la importancia y la necesidad de incorporar mecanismos de un plan de gestión de sostenibilidad para el SETAM cómo:

- Fortalecimiento Institucional.
- Alianzas y relaciones de cooperación interinstitucionales

7. Bibliografía

1. NÚÑEZ, Zayda. 2019. ALTERNATIVA FINANCIERA PARA DAR SOSTENIBILIDAD A LOS VUELOS DE ACCIÓN CÍVICA, REALIZADA POR LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN LA REGIÓN DE LA SELVA [en línea]. Consultado el 18 de mar. 2020. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/250084294.pdf>

2. ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI). 2013. Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF) [en línea]. Sexta Reunión. Montreal, 18-22 de marzo de 2013. Consultado el 18 de mar. 2020. Disponible en: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp020_es.pdf

3. PARAGUAY. Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos. 2002. Diagnóstico socio-demográfico [en línea]. Publicaciones. Consultado el 18 mar, 2020. Disponible en: <https://www.dgeec.gov.py/Publicaciones/Biblioteca/Web%20Paraguay%20Total%20Pais/3%20Diagnostico%20poblacion.pdf>

4. PARAGUAY. Secretaría Técnica De Planificación del Desarrollo Económico y Social. 2018. El Plan de Acción Nacional en Población y Desarrollo 2018-2019 [en línea]. Consultado el 18 de mar. 2020. Disponible en: www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwja8Of03M3pAhVxK7kGHZS5BXsQFjABegQIChAD&url=http%3A%2F%2Fwww.stp.gov.py%2Fv1%2Fwp-content%2Fuploads%2F2018%2F02%2FPlan-de-acci%25C3%25B3n-nacional-en-poblaci%25C3%25B3n-y-desarrollo.pdf&usg=AOvVaw0Lj9_B-LjRdP7ybezCG46

5. PEÑA, Sergio. 2014. Logística de la Carga: El Caso de España Air Cargo Logistics The Case Of Spain [en línea]. Tesis de Grado. Universidad de León. León, España. Disponible en https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/3725/71937571B_GADE_JUL_IO2014.pdf?sequence=1.