



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

TRABAJO DE ANÁLISIS APLICADO

SERGIO CAMILO PARRA CUBIDES

CÓDIGO 2000223

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
TRABAJO DE ANÁLISIS APLICADO – OPCIÓN DE GRADO
SEMINARIO DE GRADO
BOGOTÁ, OCTUBRE
2014



TRABAJO DE ANÁLISIS APLICADO

“INFLUENCIAS DEL NUEVO AEROPUERTO EL DORADO EN LAS
AEROLÍNEAS”

*Trabajo realizado como opción de grado para optar al título de
Especialista en Administración Aeronáutica*

Línea de Investigación: *Estudios Contemporáneos en gestión y organizaciones*

SERGIO CAMILO PARRA CUBIDES

CÓDIGO: 2000223

Docente

Dra. MARÍA LUISA CELY VARGAS

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
TRABAJO DE ANÁLISIS APLICADO – OPCIÓN DE GRADO
SEMINARIO DE GRADO
BOGOTÁ, OCTUBRE
2014

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN	6
1. INTRODUCCIÓN.....	7
1.1. Planteamiento del problema.....	7
1.2. Identificación problema	10
1.2.1. Causas	11
1.2.2. Consecuencias	11
1.3. Formulación pregunta	11
1.3.1. Sistematización.....	12
1.4. Justificación.....	12
1.5. Objetivos	13
1.5.1. Objetivo general.....	13
1.5.2. Objetivos específicos.....	13
2. DESARROLLO.....	14
2.1. Marco referencial	14
2.1.1. Marco teórico.....	14
Concesiones en Colombia.....	14
Concesión OPAIN S.A.....	18
Servicios aeroportuarios.....	22
Servicios prestado por el Aeropuerto El Dorado.....	26
2.1.2. Marco legal	26
Constitucional.....	27
Contrato de concesión de El Dorado.....	30
2.2. Metodología	31

2.2.1.	Tipo de investigación	31
2.2.2.	Método de investigación	32
2.2.3.	Fuentes de información	32
2.2.4.	Resultados.....	32
3.	CONCLUSIONES.....	38
	REFERENCIAS.....	39

RESUMEN

Este trabajo se centra en el análisis de los servicios que presta el aeropuerto El Dorado a las aerolíneas y en el efecto que ha tenido la entrada en la Opain S.A. a través del contrato suscrito con la Aerocivil. Se identifican los aspectos relevantes que ha tenido esta concesión, como se compone y que marco legal corresponde a este tipo de contrato. De acuerdo a esto se identifican las barreras impone Opain a los mercados que el aeropuerto puede tener de acuerdo a los servicios que estos prestan como explotador y administrador del espacio dado en concesión, de esta forma se analiza que posición tienen las aerolíneas, clientes y pasajeros con respecto a las actividades comerciales que realiza en concesionario Opain en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Palabras Claves

Concesiones aeroportuarias / Aeropuerto El Dorado / Servicios aeroportuarios

ABSTRACT

This work focuses on the analysis of the services provided by the El Dorado airport to airlines and the effect it has had input in Opain S.A through contract with the Aerocivil. Relevant aspects that have had this award, as composed and legal framework applicable to this type of contract are identified. Accordingly barriers imposed Opain identify markets that the airport may have according to the services they provide as operator and manager of the concession given space, in that way analyzes that position have airlines, customers and passengers with respect to commercial activities carried on Opain dealer at the El Dorado International Airport.

Key Words

Airport concessions / El Dorado Airport / Airport Services

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo estará centrado en el análisis de los servicios que presta el aeropuerto El Dorado a las aerolíneas y en el efecto que ha tenido la entrada en la Opain S.A. a través del contrato suscrito con la Aerocivil que consiste en administrar , modernizar , expandir, operar , mantener y explotar comercialmente el aeropuerto El Dorado basados en los principios de responsabilidad social, calidad de los servicios, protección del medio ambiente, bienestar, seguridad de sus empleados y satisfacción de los usuarios y accionistas.

De acuerdo a lo anterior, se identificará los aspectos relevantes que ha tenido esta concesión, como se compone y que marco legal corresponde a este tipo de contrato. Todo esto para resaltar que tipos de servicio presta al público y sus usuarios mas importantes como lo son las aerolíneas.

Este estudio se realiza con el propósito de identificar las barreras impone Opain a los mercados que el aeropuerto tiene de acuerdo a los servicios que estos llegan a ofrecer como explotador y administrador del espacio dado en concesión, de esta forma identificar en que posición se encuentran las aerolíneas, clientes y pasajeros tienen con respecto a las actividades comerciales que realiza en concesionario Opain en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

1.1. Planteamiento del problema

El aeropuerto internacional El Dorado presta sus servicios a la ciudad de Bogotá, este aeropuerto es el más importante de Colombia, de acuerdo al movimiento de pasajeros y carga tanto nacional como internacional. En el aspecto internacional,

el Aeropuerto el Dorado ocupa el tercer puesto en operaciones aéreas en América latina después de México y Brasil¹.

El aeropuerto el Dorado empezó su historia en 1946 cuando el General Rojas Pinilla quien hacía parte y estaba a cargo de la oficina de construcciones aéreas tenía la idea de construir un nuevo aeropuerto para Bogotá, incluyendo 2 pistas en su diseño. En 1956, se inicia la obra del EL DORADO, llamado así por la antigua leyenda precolombina. Esta construcción fue designada a ingenieros colombianos pertenecientes a la empresa Colombiana de Aeródromos ECA y junto con el diseñador italiano Doménico Parmo, liderado por el General Rojas Pinilla quien además de proyectar 2 pistas, terminal aérea de pasajeros, se diseñó una gran autopista de acceso para la visión de demanda que este aeropuerto tendría por ser la capital del país. Esta obra fue criticada gracias a este dimensionamiento que dijeron que sería desproporcionado al ser tan grande.

En 1959, culminan la obra de EL Dorado con una sola pista que recibiría a las aeronaves más grandes que en este momento surcaban los aires. Inaugurado el 10 de diciembre. Los días anteriores a inauguración, los bogotanos admiraron 16 aviones, 12 a propulsión a chorro y 4 aeronaves B-26, junto con un helicóptero B-27 y un KC-97 traído de Estados Unidos. Tres días antes de la apertura oficial, un bombardero puso a prueba la pista, confirmando su excelencia al efectuar un perfecto aterrizaje. La aeronave con una capacidad de 200.000 libras de carga, un espacio alar de 36 metros, una longitud de 33 metros y una velocidad de 960 kilómetros por hora, despejó cualquier duda sobre la calidad de la obra.

El 11 de diciembre de 1959, en su primer día, se realizaron 75 operaciones: 39 aterrizajes y 36 decolajes. Al final del día 259 vuelos se realizaron en El Dorado,

¹ Extraído de: <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/colombia-en-el-top-del-traffic-aereo-de-america-latina/14242022> el 01 de octubre de 2014

cumpliendo las expectativas de duplicar la actividad aérea ofrecida en Techo, en donde en un día normal aterrizaban y decolaban cerca de 120 aeronaves.

En 1973, se realizaron estudios técnicos para realizar la segunda pista para El Dorado, debido al aumento de operaciones aéreas, como lo había pensando inicialmente en su construcción y la visión del General Rojas Pinilla. Esto quedó solo en estudios y El Dorado continuó su operación con la pista inicial.

En 1981, se construye el puente aéreo de la aerolínea colombiana Avianca. Este puente fue realizado en una zona paralela a la pista. Esta construcción fue utilizada por la aerolínea para sus operaciones tanto nacionales como internacionales. Como parte del crecimiento en 1991, se inicia la construcción del edificio del centro de estudios aeronáuticos CEA perteneciente a la Aerocivil y el centro de aeronavegación.

En 1995, debido a su alta y creciente operación de El Dorado, inicia la construcción de la segunda pista que fue necesaria al ser un aeropuerto de gran flujo de pasajeros y carga a nivel nacional e internacional y uno de los más importantes en Latinoamérica. De igual manera se realiza una modificación en su altura de la torre de control.

El 16 de junio de 1998 empieza a operar la Segunda Pista de El Dorado construida por un sistema de concesión, inaugurada por el entonces Presidente de la República, Ernesto Samper, y el Director de la Aerocivil, Abel Enrique Jiménez. En esta década también se realiza ampliación de las instalaciones del comando aéreo de transporte militar CATAM.

Para el gobierno nacional inicia la licitación para la ampliación del terminal aéreo, muelle de carga, muelle de pasajeros nacionales e internacionales. Esta licitación fue ganada por OPAIN, consorcio conformado por empresas de construcción

colombianas y por el operador del aeropuerto KLOTEN en Zúrich Suiza Unique IDC.

En el año 2012 comenzaron las modificaciones de los terminales en cuanto a remodelación, estas fueron entregadas en julio de 2014 cuenta con 5 pisos los cuales se distribuyen así: piso 1 se encuentra la sala de desembarque de los pasajeros, la zona de reclamo y la recepción de equipaje, las áreas comerciales, salas de espera y las oficinas de atención al público. En piso 2 se ubican las galerías de desembarque, puntos de abordaje, inmigraciones y puntos de transferencia. En el piso 3 se encuentra el hall de salida del país para pasajeros, el área de chequeo de los equipajes, un área comercial, controles de seguridad, emigraciones y una sala de espera. En piso 4 se ubica los Mezzanines del comercio público, las oficinas administrativas y las salas VIP internacional. Finalmente, el piso 5 se destinó a las oficinas administrativas del aeropuerto².

A partir del inicio de las obras de remodelación y expansión y a lo largo del contrato de concesión, el Aeropuerto el Dorado ha venido presentando inconformidades de toda tipo por parte de los clientes y usuarios de esta terminal

1.2. Identificación problema

Con el inicio de las operaciones de la concesión Opain S.A se evidencia una carencia de Planeación estratégica para el aeropuerto internacional El Dorado. Esto ha permitido crear barreras comerciales que por generar ingresos al concesionario están afectando a las operaciones comerciales que las aerolíneas realizan en este aeropuerto.

² <http://www.aeropuertos.net/aeropuerto-internacional-el-dorado/>

1.2.1. Causas

- Crecimiento de las operaciones en las aerolíneas
- Identificación de servicios que puede prestar el Aeropuerto
- Políticas de estado de regulación en concesiones aeroportuarias
- Recursos económicos en el momento del dimensionamiento del nuevo Aeropuerto
- Descentralización de los aeropuerto por parte del estado
- Identificaciones de áreas que se pueden utilizar en la zona para operaciones
- Comportamiento del crecimiento de movimientos del aeropuerto
- Ingreso de nuevas aerolíneas al aeropuerto El Dorado

1.2.2. Consecuencias

- Poco espacio para las operaciones de las aerolíneas
- Incremento de costos operacionales para aerolíneas
- Sub concesiones dentro del aeropuerto
- Cambio de operaciones de aerolíneas a otras ciudades
- Congestionamientos de aerolíneas en muelles
- Baja oferta de servicios en el aeropuerto
- Monopolios en los servicios prestados.

1.3. Formulación pregunta

¿Cómo influyen los servicios de la concesión del aeropuerto EL Dorado en las operaciones de las aerolíneas?

1.3.1. Sistematización

- ¿Que tipos de servicios ofrece el aeropuerto El Dorado a las aerolíneas?
- ¿Que mejoramientos en la operación tuvo el aeropuerto El Dorado con la entrada del Concesionario Opain?
- ¿Que barreras se han creado en la prestación de servicios del Concesionario Opain?
- ¿Cuáles estrategias se pueden implementar a los impactos de la concesión Opain en las operaciones de las aerolíneas?

1.4. Justificación

Este trabajo se justifica en razón a que el aeropuerto el dorado a partir del año 2012 inicio su plan me mejoramiento modernización y adecuación a través de un modelo de concesión aeroportuaria dado por la autoridad aeronáutica al ver la necesidad de un desarrollo en el aspectos de infraestructura, económico y operativo. Estos cambios realizados en el terminal aéreo siempre conllevan una consecuencia, etas pueden ser positivas o negativas.

Por eso se ve la necesidad de identificar esos cambios que la empresa Opain realizo en pro del crecimiento de la aviación en Bogotá y por supuesto a la nación ya que este aeropuerto es considerado el de mayor operación en todos los aspectos del sector aéreo. Para ello es importante el análisis de las concesiones en Colombia el ámbito legal como autoridades y legislación que lleva consigo.

El trabajo se apoya en fuentes de información secundaria dado que se escogió como fuente la información que las diferentes áreas que intervienen en la aviación proporcionan. Esta información se plasma en el trabajo de una manera explicativa analizando la información a través de un método deductivo

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo general

Identificar la influencia de los servicios de la concesión del Aeropuerto EL Dorado que afectan las operaciones de las aerolíneas

1.5.2. Objetivos específicos

1. Identificar cuales son los servicios que ofrece el aeropuerto El Dorado a las aerolíneas
2. Analizar los mejoramientos en la operación que tuvo el aeropuerto El Dorado con la entrada del Concesionario Opain
3. Identificar las barreras que se han creado en la prestación de servicios del Concesionario Opain
4. Proponer estrategias para los impactos que ha generado El concesionario Opain en las operaciones de las aerolíneas

2. DESARROLLO

2.1. Marco referencial

2.1.1. Marco teórico

Como punto de partida del desarrollo de los objetivos descritos anteriormente, se describirán aspectos claves que permitan dar una visión en cuanto al comportamiento a través del tiempo de las concesiones aeroportuarias en Colombia, entre estos una mirada más profunda a la concesión del Aeropuerto El Dorado y sus cambios a partir del año 2007 cuando se inició el proceso de concesión. Es también indispensable señalar las operaciones comerciales que maneja esta concesión para determinar el impacto en las aerolíneas.

Concesiones en Colombia

Para dar comienzo a este estudio damos la definición, que según la corte constitucional “La concesión es un contrato por medio del cual el estado otorga la explotación y conservación de un bien afectado al uso público, a un particular denominado concesión”³

Las concesiones en Colombia tienen como objetivo la administración y explotación de los aeropuertos, estos son entregados por el estado a terceros que pueden ser figuras públicas o privadas. El sistema de otorgamiento de concesiones a empresas o consorcios se hace para que estos se encarguen por su cuenta y riesgo de la administración, modernización y expansión, operación, explotación comercial y mantenimiento del área concesionada.

³ Corte constitucional, Sentencia C126 / 98

Es por esto que de los 70 aeropuertos que son propiedad de la Aerocivil y que hacen parte de la infraestructura aeroportuaria de Colombia, en el segundo semestre de 2013, 17 terminales aéreas se encontraban concesionados a empresas privadas, consorcios o uniones de las mismas que se encargan de las labores mencionadas anteriormente. Se destaca que dentro de este sistema de concesiones se ha manejado la posibilidad de otorgar contratos de concesión por varios aeropuertos dentro de un solo proceso de selección (SIC, 2013)

Actualmente existen en Colombia 6 contratos de concesión, los cuales los cuales se mencionan a continuación:

Tabla 1. Concesiones en Colombia

Concesión	Aeropuerto	Ciudad
Concesión Aeroportuaria Centro - Norte - AIRPLAN S.A.	Antonio Roldan Betancourt	Carepa
	El Caraño	Quibdó
	José María Córdova	Rionegro
	Las Brujas	Corozal
	Los Garzones	Montería
	Olaya Herrera	Medellín
AeroCali S.A.	Alfonso Bonilla Aragón	Cali
Opain S.A.	El Dorado	Bogotá D.C.
Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. – SACSA S.A.	Rafael Núñez	Cartagena de Indias
Concesión Aeropuertos San Andrés y Providencia S.A. - CASYP S.A.	Gustavo Rojas Pinilla	San Andrés
	El Embrujo	Providencia
Aeropuertos de Oriente S.A.S.	Palonegro	Bucaramanga
	Camilo Daza	Cúcuta
	Simón Bolívar	Santa Marta
	Yariguíres	Barrancabermeja
	Almirante Padilla	Riohacha
	Alfonso López Pumarejo	Valledupar

Fuente: Superintendencia de Industria y Comercio. Datos Aerocivil. 2013

En este cuadro vemos el nombre de las concesiones y los aeropuertos que tienen a cargo la administración. Como vemos existen empresas que tienen más de un aeropuerto en administración estos son incluidos por su ubicación en la geografía nacional.

Tabla 2. Participación de las Concesiones en Colombia. Pasajeros salientes

	2009	2010	2011	2012
Opain	47,4%	47,6%	49,0%	47,6%
AirPlan	14,6%	14,2%	13,8%	15,0%
AeroOriente	7,2%	8,5%	8,4%	8,2%
AeroCali	8,5%	8,3%	7,8%	7,8%
SACSA	5,4%	5,3%	5,2%	5,9%
CASYP	3,0%	2,6%	2,8%	2,8%
Subtotal	86,0%	86,6%	87,0%	87,3%

Fuente: Superintendencia de Industrial y Comercio. Datos Aerocivil. 2013

Como se evidencia en el cuadro anterior, Opain es la principal concesiones en cuando a movimientos de pasajeros se refiere llegando casi a la mitad del total de movimiento que se realizan y ha mantenido ese porcentaje durante los últimos 4 años.

Tabla 3. Participación de las Concesiones en Colombia. Pasajeros entrantes

	2009	2010	2011	2012
Opain	47,4%	47,8%	49,0%	47,6%
AirPlan	14,6%	14,2%	13,9%	15,0%
AeroOriente	7,2%	8,5%	8,4%	8,2%
AeroCali	8,5%	8,4%	7,8%	7,8%
SACSA	5,4%	5,3%	5,2%	6,0%
CASYP	3,0%	2,6%	2,8%	2,8%
Subtotal	86,0%	86,8%	87,1%	87,4%

Fuente: Superintendencia de Industria y Comercio. Datos Aerocivil. 2013.

De acuerdo a la tabla anterior Opain sigue ocupando el primer lugar el movimiento de pasajeros provenientes de otras zonas. Esto nos permite identificar la importancia del El Dorado en la economía tanto en la región como en el país.

Las concesiones aeroportuarias en Colombia, se ha clasificado en tres categorías, que corresponden a sus diferentes etapas de evolución y desarrollo a lo largo del tiempo.

“Concesiones de primera generación: el primer acercamiento del estado en los contratos de concesión fueron llevados a cabo con los aeropuertos de Cartagena (SACSA S.A. 1.996) y Barranquilla (ACSA S.A.1.997) y a las pistas del Aeropuerto Eldorado de Bogotá D.C., (1.996).

Concesiones de segunda generación: corresponde al contrato de concesión del aeropuerto de Cali, adjudicado en el año 2.000 a la sociedad Aerocali S.A., por veinte años.

Concesiones de tercera generación: Se caracteriza porque por la modernización y expansión de los aeropuerto, en comparación a las anteriores que son de administración y mantenimiento de estos.

Esta generación corresponde al aeropuerto El Dorado de Bogotá, D.C. (OPAIN S.A. 2006), excluidas las pistas que ya se habían concesionado, los aeropuertos de San Andrés y Providencia (Sociedad Concesión Aeropuertos San Andrés y Providencia - 2.006), los aeropuertos Centro Norte (Medellín, Rionegro, Corozal, Quibdó, Apartadó y Montería), adjudicados a Airplan S.A. en el 2.008, y los aeropuertos del Nororiente (Bucaramanga, Cúcuta, Valledupar, Barrancabermeja, Riohacha y Santa

Marta), adjudicados a la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A. en el mes de Agosto de 2.010.”⁴

Concesión OPAIN S.A

Otro de los temas pertinentes en este trabajo es el papel del concesionario Opain S.A., teniendo en cuenta que es una empresa constituida con el objetivo único de administrar , modernizar , expandir, operar , mantener y explotar comercialmente el aeropuerto el Dorado basados en los principios de responsabilidad social, calidad de los servicios, protección del medio ambiente, bienestar, seguridad de sus empleados y satisfacción de los usuarios y accionistas cuya misión debe cumplirse dentro de la vigencia a 2027, fecha establecida para desarrollar dichas operaciones (Opain 2011).

El contrato de modernización constó de 8 hitos, su remodelación y ampliación, inició en septiembre de 2007 y terminó en 2014. Adicional a los hitos, se llevó a cabo la repavimentación de las pistas norte y sur, obras ajenas al concesionario OPAIN y que concluyeron a cargo tanto de la UAEAC como de CODAD. El área concesionada se refiere a la totalidad del Aeropuerto Eldorado, con las excepciones del: Área en concesión a CODAD (Sistema de pistas), CATAM (Fuerza Aérea), Policía Antinarcoóticos, Centro Nacional de Aeronavegación (CNA) y Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA).

Hito 1: Corresponde a la ampliación del hall central y remodelación de fachada, incluyendo el cambio de los sistemas de mostradores de uso común, el centro control de operaciones y nuevos sistemas de información de equipajes y vuelos, los cuales agilizan los tiempos de prestación de servicio y operación.

⁴ Extraído de <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=49206>

Hito 2: Incluye el diseño y construcción del edificio de bomberos (SEI), que atiende las emergencias que se presentan especialmente en la pista norte y se adquirió el camión más moderno de Latinoamérica, que optimiza el tiempo de respuesta a incidentes. Además ingresa en funcionamiento el Edificio de carga en cuarentena (ECC) en comodato con el ICA, donde se hace el control de animales, plantas y frutas que salen y entran al país. Se adecúan las instalaciones del (SAR) a disposición de la Aeronáutica Civil, que brindan un servicio exclusivo de búsqueda y rescate en terrenos boscosos en caso de incidentes aéreos. Es entregado el Nuevo Edificio Administrativo de la Aerocivil (NEAA), uno de los más modernos del país, con equipo de control de los sistemas de iluminación, alarmas de detección contra incendios, sistemas de aire acondicionado, seguridad y controles de acceso. Inicia operación la plataforma de parqueo para la Nueva Terminal de Carga, adicionando siete posiciones de parqueo para aeronaves categoría "E" u once posiciones remotas de categorías "C" y "D", lo que hace mantener a este aeropuerto en el primer lugar en carga de la región, dando cumplimiento a las normas aeronáuticas nacionales e internacionales vigentes.

Junto a esto se entregan las tres nuevas calles de rodaje en la plataforma de carga, aumentando la funcionalidad para soportar aeronaves de mayor envergadura. Finalmente se tienen el área de consolidación del terminal de carga existente, donde se optimiza la operación y se mejoran las áreas para parqueo de camiones y el Centro administrativo de carga (CAC), nuevo edificio administrativo para los operadores de carga nacional e internacional, así como de las entidades públicas que la supervisan.

Hito 3: Se realizaron vías temporales para optimizar la llegada y salida del aeropuerto durante la construcción de la nueva terminal; el cambio en las vías de acceso ha mostrado resultados positivos, que mejoran la circulación vehicular en los puntos de mayor congestión. También está el

mantenimiento de losas en plataforma de la Terminal (T1) mitigando los incidentes operacionales. Se llevó a cabo la ampliación de las zonas de Equipo de Servicio en Tierra (GSE), con una séptima posición de parqueo para aeronaves. Además se construyó un área que alberga los equipos de servicio de plataformas en tierra, contigua a la nueva posición (UAEAC, 2012e).

En la parte de carga ingresan a funcionamiento la Zona de Transferencia Nuevo Terminal de Carga con más ubicaciones para el parqueo de camiones. La amplitud de los espacios evita la congestión en las vías de acceso por acumulación de vehículos; el Nuevo Terminal de Carga – Bodega NTC, que optimiza la capacidad de tráfico de carga nacional e internacional, incluye el Mezzanines de oficinas administrativas. Se crean centros administrativos de atención a usuarios de la Terminal de Carga, Unidades de Servicio al Cliente (CSU). Por último, se adecúa el Nuevo Almacén de la Aeronáutica Civil, edificio que permite almacenamiento de equipos y materiales.

Hito 4: Se lleva a cabo el reforzamiento y remodelación del Terminal de Carga Nacional existente y se actualiza su estructura y la fachada según las necesidades de operación de la NTC y para unificar el exterior de este edificio; se entrega la ampliación de la zona de transferencia del terminal de carga existente, espacios que permite ordenar las condiciones de traslado de mercancías. Para agregar se construye la Nueva Zona de Mantenimiento y Recinto de Prueba de Motores, única en Latinoamérica, capaz de mitigar el ruido generado por los motores de las aeronaves, beneficiando a las comunidades aledañas.

Hito 5: Está en etapa de desarrollo y corresponde a la expansión de bahías de espera de la pista norte, optimizando el número de operaciones por la misma creando áreas de espera previas al despegue de aeronaves y

también se reubicará la báscula para aeronaves, instrumento que controla el peso de la carga y el combustible de las aeronaves.

Hito 6: Se encuentra en desarrollo la ampliación de la terminal para dejar unificados los muelles nacional e internacional con la demolición de la actual terminal de pasajeros. Su fachada en vidrio, aprovecha la iluminación natural en sus 5 pisos, donde contará con más áreas comerciales incluyendo zonas de comidas, 33 salas de espera, 128 módulos de chequeo para pasajeros, corredores lineales rodantes, 23 ascensores, 15 montacargas y 20 escaleras mecánicas. Fue entregado un viaducto, generando rapidez en el acceso vial a la terminal y optimizando la llegada y salida de pasajeros y visitantes. El primer nivel será destinado para la salida de pasajeros y el segundo para su llegada al país. También en desarrollo con la nivelación de franjas y cabeceras de la pista norte, permitiendo soportar el peso de una aeronave y los vehículos de salvamento y extinción de incendios en caso de una emergencia, de acuerdo con la (UAEAC, 2012-e).

La infraestructura que albergará las operaciones internacionales inició operaciones en Octubre de 2012. En el primer piso quedarán las oficinas de plataforma, los sistemas de selección y recibo de equipaje, la llegada de pasajeros, el hall público de espera y zonas de comercio. En el segundo piso se encuentran los puentes de abordaje, galería o corredores de desembarque. En el tercer piso se dispondrá de un hall público de salidas, comercios, salas de abordaje, los locales comerciales, zonas de libre comercio exentas de impuestos (duty free y duty pay) y los salones VIP nacionales. En el cuarto y quinto piso estarán ubicados los mezzanines de salones VIP internacionales, áreas comerciales públicas y privadas, así como oficinas administrativas.

Hito 7: Contempla el reforzamiento sísmico del Terminal Puente Aéreo, brindando seguridad en caso de riesgos naturales, además, se unificarán los sistemas de FIDS y BIDS, con los de la nueva terminal de pasajeros; se hará reforzamiento del techo de la estación reguladora que provee energía a las pistas con el fin de cumplir con la normatividad vigente y buscando proteger su iluminación para evitar cortos y suspensiones de energía. También se elaborará un Plan Maestro de Redes de Servicios Públicos, para planificar la estructura eléctrica, telefónica, de alcantarillado y la red de voz y datos, de acuerdo con los requerimientos técnicos de la nueva terminal unificada, cuya plataforma tendrá 33 posiciones de contacto de aeronaves, 18 posiciones remotas más las 12 del Terminal Puente Aéreo.

Hito 8: Para la construcción de las anteriores obras fue necesario demoler el antiguo almacén de la UAEAC y la Terminal de carga nacional oeste. Así mismo, buscando la ampliación de la plataforma, se tienen previstas las siguientes demoliciones: Terminal de pasajeros nacional e internacional, hangares de Avianca, parqueaderos de taxis, Torre de control, Terminal de carga Nacional oeste, Antiguo edificio de secretaría Operacional de la UAEAC.⁵

Servicios aeroportuarios

Además de la explotación del aeropuerto como actividad principal de un terminal de transporte, este cuenta con unos sub mercados o sub segmentos que son los servicios aeroportuarios. Dentro del modelo de negocio de las concesiones como Opain, se utiliza el modelo de subcontratación de espacios a empresas privadas interesadas en proveer los servicios de su objeto social y actividad económica. Entonces los concesionarios son administradores de un espacio el cual es

⁵ Extraído de repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/9856/1/PerezPachonRonaldFernando2012.pdf

arrendado o cedido a otras empresas para realizar la explotación económica del mismo, para en contraprestación obtener ingresos por concepto de arrendamiento de espacios y de tarifas de los servicios en el aeropuerto.

La Superintendencia de Industria y Comercio SIC, realizó requerimientos de información a los 6 concesionarios vigentes, indagando sobre las actividades económicas y servicios prestados en los aeropuertos concesionados. Con base en los datos suministrados por los administradores de las terminales aéreas fue posible determinar que en los aeropuertos se prestan servicios en su mayoría a través de agentes externos y que son numerosos los mercados y segmentos por la que los administradores de aeropuertos obtienen ingresos. (SIC 2013.)

Dentro de los derechos por los servicios que presta el aeropuerto El Dorado están los siguientes:

- Derechos pagados por aerolíneas por concepto de uso del aeropuerto
- Derechos pagados por aerolíneas por concepto de parqueo de aeronaves
- Tasas aeroportuarias
- Derechos de uso de puentes de abordaje internacional o nacional
- Derechos de expedición de carné de circulación
- Derecho de uso de carro de bomberos para limpieza y abastecimiento de combustible

Además de estos servicios, el aeropuerto cuenta con servicios adicionales que son llamados de ingresos no regulados, Estos se prestan a todos los usuarios del terminal aéreo, teniendo en cuenta que entre los usuarios están: pasajeros, prestadores de servicios aéreos, seguridad y personas en general que transitan por el aeropuerto. Dentro de estos ingresos están los siguientes:

- Ingresos por servicios aeroportuarios
- Ingresos por arriendo de espacios
- Ingresos por uso de hangares
- Ingresos por ventas de las aerolíneas
- Ingresos por combustibles
- Ingresos por regalías de combustible
- Ingresos por ventas de envío de carga
- Ingresos por servicios de catering
- Contraprestación por derecho de publicidad
- Ingresos por ventas de alimentación
- Ingresos por ventas de Duty Free
- Ingresos por ventas de comercio sujeto a impuestos
- Ingresos por ventas de telecomunicaciones
- Ingresos por ventas en parqueaderos
- Ingresos por ventas de entidades financieras
- Ingresos por servicios de transporte
- Ingresos por venta de renta de automóviles
- Ingresos por ventas de casas de cambio

Se evidencia que son varios los mercados que desarrollan sus labores dentro de los aeropuertos. Este funciona como un gran establecimiento que acoge diferentes compañías comerciales, de servicios y de atención al usuario.

Para el caso específico de las aerolíneas, los aeropuertos brindan servicios variados. Dentro de los servicios de operación aeroportuaria se encuentran los de venta de combustible, servicios de catering, servicios de transporte de equipaje, mostradores y recibo de equipaje, entre otros, los cuales son brindados en algunos casos directamente por el administrador del aeropuerto, pero por lo general, por terceros habilitados para realizar sus operaciones comerciales en las

instalaciones del terminal con los cuales las aerolíneas establecen relaciones comerciales independientes a la operación del aeropuerto.

El aeropuerto El Dorado es aquel en el que mayor cantidad de espacios comerciales al servicio de los pasajeros se encuentran. En este terminal los arrendatarios se dedican a actividades comerciales de todo tipo, siendo las más representativas aquellas desarrolladas por Avianca quien tiene el arriendo del terminal Puente Aéreo como principal característica comercial. También es importante la participación del In Bond Gemma el cual desarrolla actividades de comercio surtido compuesto principalmente por alimentos, bebidas o tabaco (CONFECAMARAS, 2013).

Otro establecimiento que ha pagado ingresos destacados a Opain es Fiducafe, Fideicomiso OTCA por el arriendo de espacios en el terminal de carga, Central Parking International por los ingresos percibidos por la actividad de servicio de parqueadero, Santafé Duty Free S.A.S. por concepto de comercio en duty free del establecimiento La Riviera, Efectimedios C&G por concepto de publicidad y la Organización Terpel por concepto de venta de combustible y regalías por las ventas, entre otras sociedades que comercializan sus productos y servicios en el terminal.

Entre los ingresos obtenidos por Opain por concepto de servicios prestados a compañías del sector aéreo se encuentra que entre estos establecimientos se destacan las ganancias percibidos de parte de la Organización Terpel por concepto de venta de combustible y regalías por las ventas, los ingresos provenientes de Gate Gourmet Colombia Ltda. Por el servicio de Catering, Chevron Petroleum Company por las ventas de combustible y regalías por las ventas y Vertical de Aviación por concepto de uso de hangares.

Servicios prestado por el Aeropuerto El Dorado

Para agrupar los servicios prestados por el aeropuerto El Dorado los servicios que generan los ingresos por ser este concesionario se identifican de la siguiente forma:

- Combustible de aviación
- Servicios de operación aérea
- Servicios de operación del aeropuerto
- Alimentación y bebidas
- Comercio de bienes
- Comercio de servicios personales
- Publicidad

Evidenciamos que no solo en El Dorado es un establecimiento de actividades netamente aeronáutica si no que existe una gran variedad de actividades comerciales. Es por esto que se hace importante tener en cuenta los potenciales riesgos y peligros que sufre la economía en los mismos desde un ámbito externo al aeronáutico o al de regulación de transporte, ya que se pueden presentar afectaciones importantes al bienestar económico de los consumidores.

2.1.2. Marco legal

El marco legal en lo que respecta a concesiones aeroportuarias ha permitido la privatización de la mayoría de los aeropuertos en Colombia, esto quiere decir que los aeropuertos pasan de estar en manos del estado a los particulares, quienes a través de inversión privada buscan los máximos rendimientos, estas concesiones afectan directamente a los usuarios principales que son las aerolíneas y efectivamente los viajeros.

Desde el año de 1996 Colombia ha ido modificando el marco constitucional y legal con respecto a administración y explotación de los aeropuertos que pueden ser prestados por el estado y por particulares o concesiones

Constitucional

La Ley 80 de 1993 se tiene por objeto disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales. En su artículo 32, se refiere a los contratos de concesión.

“Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”⁶

En el capítulo V de la Constitución Política “De la finalidad social del Estado y de los servicios públicos”, se consagró en el artículo 365 el principio en virtud de cual: “Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio

⁶ Artículo 32 ley 80 de 1993

nacional". Teniendo en cuenta que el servicio de transporte aéreo es un servicio público esencial.

El inciso 2º de esta norma constitucional dispone que los servicios públicos podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares, pero en todos los casos el estado mantendrá el control y la vigilancia en la prestación de los servicios públicos.

La constitución nacional con respecto a la prestación de un servicio público aclara en el artículo 58 que el interés público prevalece por encima del interés particular, esto con respecto a las empresas como miembros del estado tienen una función social que implica obligaciones como también lo explica el artículo 333 de la constitución nacional. A partir de esto se hace necesario aclarar por medio de leyes como es el modelo de concesión colombiano con respecto a los aeropuertos y la función del estado.

Ley 103 de 1993

Con esta ley se expidió el estatuto básico del transporte en Colombia, establece en el numeral 5º del artículo 12 que la infraestructura aeroportuaria hace parte de la infraestructura del transporte a cargo de la Nación, en su artículo 48 se refiere a la descentralización aeroportuaria, dispone que la Autoridad Aeronáutica, UAEAC podrá entregar a cualquier título los aeropuertos de su propiedad a entidades departamentales, municipales o asociaciones para que los administren en forma directa o indirecta, de igual manera podrán celebrar contratos de administración, concesión o similares sobre los aeropuertos de propiedad del Fondo Aeronáutico Nacional, con entidades especializadas o con asociaciones regionales, en los cuales la participación estatal no podrá exceder el 50%, manteniendo la autoridad aeronáutica su competencia para reglamentar, controlar, supervisar y sancionar a quienes presten los servicios aeroportuarios y en caso de violación a las normas y

reglamentos, conservará siempre la posibilidad de intervenirlos, pudiendo asumir directamente la prestación del servicio.

Ley 336 de 1996

Esta ley complemento lo dispuesto en la 103 de 1993, ya que esta ley 336 trata temas relacionados con la infraestructura aeroportuaria de acuerdo a que se consideran que los servicios que se prestan en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente, se consideran servicios de transporte público esencial para los Colombianos.

En el caso de la ley 103 de 1996 le da principal importancia la administración aeroportuaria a la entrega de los aeropuertos a entidades estatales como lo son municipios y departamentos, esta figura en el aspecto económico sería como sin ánimo de lucro ya que las utilidades se ven reflejadas en la infraestructura aeroportuaria y en cambio una entrega de los aeropuertos a la empresa privada en el caso de las concesiones tienen el derecho de explotar económicamente los aeropuertos y no toda la utilidad se vería reflejada en inversión. Pero igualmente las condiciones de los contratos de concesión tienen el deber de re invertir.

Vemos además en la ley 103 la importación de la descentralización del estado en la administración aeroportuaria, que esta vez solo tendrá las facultades de ente de control para estas administraciones.

No hay que olvidar que para la atención del servicio de navegación aérea, la planta de controladores y de personal de comunicaciones que participan en el sistema de control de tráfico aéreo es insuficiente y hace falta una mayor coordinación entre los diferentes mecanismos de control y los concesionarios de los aeropuertos. La UAEAC, es la entidad encargada de regular la operación y control de 75 aeropuertos del país, de los cuales 18 son concesionados. Esta

infraestructura aeroportuaria se complementa gracias a las categorías de los aeropuertos que ofrecen operación aérea nacional e internacional, bajo estándares de calidad, eficiencia, conectividad y competitividad. Cabe destacar que estos aeropuertos cumplen con las condiciones óptimas para el ejercicio de la aviación aunado a la satisfacción del usuario del transporte aéreo.

Según el Código de Comercio en su Artículo 1808, la infraestructura aeronáutica se define: “El conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y a hacer posible la navegación aérea, tales como aeródromos, señalamientos, iluminación, ayudas de navegación, informaciones aeronáuticas, telecomunicaciones, meteorología, aprovisionamiento y reparación de aeronaves”.

Contrato de concesión de El Dorado

Como parte del tema de este trabajo, es importante mencionar el contrato de concesión del aeropuerto El Dorado:

“El objeto del presente Contrato, es el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la Administración, Modernización y Expansión, Operación, Explotación Comercial y Mantenimiento del Área Concesionada del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., bajo el control y vigilancia de Aerocivil. La Aerocivil concede por medio de este Contrato al Concesionario la administración, modernización y expansión, operación, explotación comercial y mantenimiento del área concesionada, por el tiempo de ejecución del contrato, para que sea destinado a la prestación de los servicios asociados a los ingresos regulados y de los servicios no asociados a los ingresos regulados, y se obliga a ceder al concesionario el derecho a percibir los ingresos regulados y los ingresos no regulados,

según se definen en el presente contrato. El Concesionario,(...)obligaciones del concesionario, la administración, modernización y expansión (incluida la elaboración de los diseños), operación, mantenimiento y explotación comercial del área concesionada del aeropuerto y el recaudo de los ingresos regulados y los ingresos no regulados, de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el presente contrato.(...) La seguridad aeroportuaria en el área concesionada estará a cargo del concesionario con el alcance y dentro de los límites previstos.”⁷

En este sentido Opain desarrollo la modernización y expansión en los 8 hitos tratados previamente donde se programaron las actividades y entregas parciales de los avances.

2.2. Metodología

La metodología usada en el presente trabajo tiene como fin describir la situación actual en los servicios que prestan el aeropuerto EL dorado, con el fin de analizar desde la concesión hasta los servicios específicos en beneficio de las aerolíneas.

2.2.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se llevara a cabo en este documento es de tipo explicativo. El propósito es describir la situación actual que se vive en el aeropuerto internacional El Dorado con respecto a los servicios aéreos. De esta manera indagar acerca de los conceptos de los servicios.

⁷ Extraído de Informe concesión Aeropuerto El Dorado GSV-4-2-11, UAEAC, 2012

2.2.2. Método de investigación

Para este trabajo se utilizó el método de investigación deductivo, ya que la idea es obtener conclusiones a partir del problema planteado, se tomara como base el sistema de concesiones y los servicios que presta el aeropuerto el dorado para llegar a la meta propuesta en el objetivo.

2.2.3. Fuentes de información

La información utilizada en este ensayo es de carácter secundario ya que esta fue extraída de documentos de estudios de mercado del sector aeronáutico. Además de estos el contenido de este trabajo se apoyó en ensayos análisis del sector aeroportuario y el marco legal que la constitución leyes soportan las concesiones y actividad aeronáutica.

2.2.4. Resultados

Como parte del tema de estudio de este caso y desarrollar los objetivos propuestos, es preciso identificar cuales fueron los cambios que tuvo el aeropuerto El Dorado en su expansión y remodelación que benefician a las aerolíneas y el comercio en general. Estas son las cifras generales que posee el nuevo aeropuerto para el servicio de clientes y usuarios:

Tabla 4. Ficha técnica Aeropuerto el Dorado

DESCRIPCIÓN	Clasificación	Aeropuerto Internacional
	Horario de Operación	24 horas
	Equipos Operables	A320, A319, B737's, F100, ERJ, CRJ
	Inversión	Más de 1000 millones de dólares.

	Posiciones de contacto	33
	Posiciones remotas	18
	Módulos de check-in	128
	Módulos de auto check-in	40
	Módulos de re check-in	8
INFRAESTRUCTURA	Superficie del área Concesionada	1100 hectáreas
	Superficie de la Terminal Unificada	173.037 m2
	– Superficie Muelle Internacional	107.819 m2
	– Superficie Muelle Nacional	65.218 m2
	Superficie Terminal Puente Aéreo (TPA)	14.000 m2
MOVIMIENTO DE PASAJEROS	Muelle Internacional T1	7.800.000
	Muelle Nacional T1	6.300.000
	Terminal Puente Aéreo (TPA) T2	10.900.000
MOVIMIENTO DE CARGA	Nacional	105.500 toneladas métricas
	Internacional	460.190 toneladas métricas
AEROLINEAS	Aerolíneas de vuelos internacionales	21
	Aerolíneas de vuelos domésticos	6
	Aerolíneas de carga	15
INSTALACIONES PARA PASAJEROS	Mostradores de Emigración	42
	Mostradores de Inmigración	51
	Parqueaderos	1197
SERVICIO DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y SALVAMENTO	Categoría	10
	Equipo de salvamento	Servicio Aéreo de Rescate (SAR) y Servicio de Extinción de Incendios (SEI)
	Capacidad para retirar aeronaves inutilizadas	A cargo de las empresas aéreas
	Máquinas de Bomberos	8

Fuente: Elaboración propia. Datos Opain 2013

A partir de la tabla anterior, podemos identificar los servicios que presta el aeropuerto El Dorado, y encierra las características generales, con esto evidencia el volumen de operación que tiene este aeropuerto que como se dijo previamente, es el aeropuerto más importante por el volumen de pasajeros y carga que mueve.

De igual manera el aeropuerto tuvo hechos importantes en la innovación como aeropuerto internacional: Se adecuó una zona de mantenimiento para prueba de motores de acuerdo a los requerimiento ambientales en la mitigación del ruido. Esta zona es única en Latinoamérica y reduce a solo 15 decibeles el ruido generado.

Cuenta con vehículos con sistemas luminosos follow me, que permite a los pilotos orientarse en la pista cuando la pista presenta baja visibilidad además de un vehículo nuevo de bomberos con los mas altos estándares para la prestación de servicios de emergencia.

Se ubico en el terminal de carga el Customer Service Units – CSU con cubículos donde se realizan trámites de comercio exterior, esto agiliza los procesos de las entidades y usuarios de estos servicios.

Con lo anterior, vemos que el aeropuerto el Dorado esta buscando posicionarse no solo como el aeropuerto mas importante en Colombia si no en Latinoamérica, siendo pinero en las actividades que requiere un aeropuerto internacional y de la talla de las crecientes operaciones mundiales.

No obstante, por más que El nuevo aeropuerto El Dorado haya crecido significativamente a partir de la entrada de la concesión con las reestructuraciones y modificaciones este ha sido protagonista de diferentes críticas por parte de todos los sectores económicos que intervienen el sector aeronáutico Colombiano. Es por esto que vamos a identificar y analizar los impactos que este ha generado a través de las vivencias de los actores que se ha visto de alguna manera afectados.

Una de ellas se refiere al tema de la descentralización aeroportuario el cual se describió en el marco legal, según Manuel G. Sarmiento García en su artículo “El marco constitucional y legal de las concesiones aeroportuarias y sus consecuencias en la privatización de los aeropuertos en Colombia” precisa que en Colombia no se dio la descentralización del todo, por el contrario lo que produjo fue una absoluta privatización de los servicios de infraestructura aeroportuaria a través de la celebración de los contratos de concesión, que si bien fueron autorizados por la ley, preveían igualmente la participación de entidades públicas como concesionarios, con un límite del 50% en su participación accionaria, donde dice que priman los intereses privados sobre los intereses públicos y sociales, lo cual no corresponde a los principios constitucionales

Por otra parte en el estudio de mercado de aeropuerto en Colombia realizado por la Superintendencia de Industria y Comercio en 2013 menciona en el numeral 3.1 las barreras de entrada a los mercados en los aeropuertos, como el caso de El Dorado que esta concesionado. Esta figura le da a la concesión quienes en su administración limitan o facilitan la entrada de empresas privadas para que presten sus servicios además de los cobros excesivos que hacen por obtener un puesto dentro del aeropuerto, lo cual conlleva a que se presenten complicaciones en la libre competencia las cuales se trataran a continuación.

Una de ellas es la barrera Legal que existe para el acceso al comercio dentro de las concesiones. Es necesario un permiso de Opain para que el comerciante pueda vender su producto, estas condiciones las establece el concesionario haciendo que no todos puedan lograr cumplirlas.

Un ejemplo es el caso de los comercializadores de combustibles que necesita una autorización, no solo para distribuir el combustible a las aerolíneas, sino que se necesita también una autorización para acceder a la plataforma aeroportuaria y lograr proveer combustible al ala del avión. De igual manera este permiso lo tienen que solicitar las empresas de catering quienes tienen que acercar sus vehículos

hasta la aeronave. Otro claro ejemplo es el de los distribuidores de combustibles quienes deben suscribir un contrato de arrendamiento de espacios con el concesionario a fin de ubicar los equipos para su operación esto también se convierte en una barrera por el espacio de uso, además en estas contrataciones para los servicios existe el riesgo de que se realicen selecciones o contrataciones solo a cierto tipo de participantes imponiendo así una barrera a la entrada a estos mercados.

También existe una barrera importante que se atribuye a los intereses económicos de la concesión, como se ha tratado existen diversas fuentes de ingresos por parte de contratos con la concesión quienes pagan un porcentaje de los ingresos que generen en el aeropuerto. Esto constituye a que el concesionario busque contratos con empresas reconocidas que le generen mejores ingresos y también se puede identificar monopolios en contratos hechos ya que como en el caso del servicio de taxi que se presta en el aeropuerto lo tiene una sola empresa quienes son los únicos autorizados por Opain para prestar este servicio.

Finalmente se evidencia otra barrera y es con respecto a las tarifas adicionales que se cobran. Toda empresa constituida en Colombia tiene el deber de pagar impuestos como el IVA, adicional a esto la concesión genera un cobro adicional por tarifas aeroportuarios y un porcentaje de los ingresos generados, lo cual lleva a las aerolíneas a incluir costos adicionales en sus operaciones

En una entrevista hecha a la Asociación de Transporte Aero en Colombia ATAC, por la Caracol radio⁸, denuncia el incremento de los costos en las actividades como la tarifa de arrendamientos de espacios en el Aeropuerto El Dorado en 200%, suponiendo estos cobros a mejoramiento de la red de hidrantes para el

⁸ Extraído de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/aerolineas-quejan-altos-costos-transporte-colombia>

cague de combustible de las aeronaves. Estos costos adicionales han puesto a Bogotá como el segundo aeropuerto más costoso en Latinoamérica.

En este orden de ideas, el concesionario Opain también se ve afectado ya que deja de ser llamativo para las aerolíneas llegar al Dorado y buscar alternativas de aeropuerto que no afecten sus operaciones. Estas tarifas por los servicios aeroportuarios que prestan los concesionarios, igualmente afectan tanto a los transportadores aéreos (derechos de pista, rampa, protección al vuelo, etc.), como a los pasajeros (tasa aeroportuaria).

Es posible que exista el un abuso de posición de dominio por parte del concesionario y esto legalmente puede llevar a problemas jurídicos por parte del concesionario al incurrir en el abuso.

Este tema de discusión hace parte de las estrategias que se pueden implementar para eliminar las barreras en la entrada de servicios aeroportuarios en la Concesión Opain. Teniendo en cuenta que La Ley Colombiana de protección de la competencia, en cabeza de la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992 y la Ley 1340 de 2009 establece las características que definen si existe una posición de dominio, se tendría que valorar estas en relación a las condiciones en las concesiones y sub concesiones realizadas por Opain.

3. CONCLUSIONES

Se encontró que el aeropuerto El Dorado a partir de la concesión evidenció un mejoramiento en la infraestructura y los servicios que presta a los usuarios, esto se hizo realidad a partir de un Plan maestro del Aeropuerto, al incremento de las operaciones que año tras año tiene este terminal y se hacia imprescindible una descentralización por parte del estado y llevar al aeropuerto El Dorado al nivel internacional que se veía necesario por tema de liberalización de mercado y la globalización.

El estudio abordó el análisis permitió identificar una condición de abuso por parte de la concesión quien administra el aeropuerto dado privilegios a algunos y favoreciendo a otros, monopolizando los servicios que se prestan, limitando el interés de las empresas por entrar en la actividad económica del aeropuerto El Dorado, constituyéndose así en una posición de dominio en el mercado.

Finalmente se trató el problema de las barreras que existen en el modelo de concesión aeroportuaria, que para este caso se refiere a las barreras de entrada a para que las empresas privadas quieran prestar sus servicios en EL Dorado. Este se complementa con las limitaciones de espacios, las tarifas adicionales por las prestaciones de servicios ya que el interés económico de la concesión esta por encima del bien general a sabiendas que el objetivo de estos contratos es permitir el transporte aéreo como un servicio publico esencial.

REFERENCIAS

Durán D.E. 2013. *Aeropuertos de Colombia (2010-2012)*. Disponible en: http://www.sic.gov.co/drupal/recursos_user/documentos/promocion_competencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado_Aeropuertos.pdf. Consultado el 5 de octubre de 2014.

Sarmiento M.G. 2012. *El marco constitucional y legal de las concesiones aeroportuarias y sus consecuencias en la privatización de los aeropuertos en Colombia*. Disponible en: <http://www.rlada.com/articulos.php?idarticulo=49206>. Consultado el 7 de octubre de 2014.

Opain S.A. 2013. *Sobre el Aeropuerto*. Disponible en: <http://eldorado.aero/sobre-el-aeropuerto/>. Consultado el 11 de octubre de 2014.

Bernal M. 2012. *El Dorado más que un aeropuerto, una conquista por realizar*. Disponible en: <http://www.revistadelogistica.com/El-Dorado-mas-que-un-aeropuerto.asp> Consultado el 7 de octubre de 2014.

Pérez R.F. 2012. Ensayo. *Análisis del desarrollo aeroportuario y su futuro en la Economía Colombiana*. Disponible en: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/9856/1/PerezPachonRonaldFernando2012.pdf> Consultado el 8 de octubre de 2014.

Álvarez L.C. 2012. *La capacidad del aeropuerto el dorado para suplir las necesidades que exige la industria aeronáutica.* Disponible en: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/9844/1/AlvarezMontoyaLauraCatalina2012.pdf> Consultado el 13 de octubre de 2014.

Becerra. A.G. Márquez M.E. Tamayo A.C.2011. *¿El aeropuerto internacional (El Dorado) facilita el desarrollo del comercio internacional?* Disponible en: <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/3625/2/BecerraAngelaGraciela2011.pdf> Consultado el 7 de octubre de 2014.

EL PAIS. 2014. *Aerolíneas se quejan de altos costos en transporte de Colombia.* Disponible en: <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/aerolineas-quejan-altos-costos-transporte-colombia> Consultado el 12 de octubre de 2014.

CARACOL RADIO. 2012. *Hasta 10 mil pesos más de lo normal cobran por servicio de taxis en el aeropuerto El Dorado.* Disponible en: <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/exclusivo-caracol-hasta-10-mil-pesos-mas-de-lo-normal-cobran-por-servicio-de-taxis-en-el-aeropuerto-el-dorado/20120710/nota/1719600.aspx> Consultado el 12 de octubre de 2014.