

UNIVERSIDAD MILITAR

NUEVA GRANADA



VULNERABILIDAD DORADA

GUILLERMO ENRIQUE GONZÁLEZ ESCOBAR

PROYECTO DE GRADO

DOCTORA PATRICIA CARREÑO MORENO

ASESORA DE GRADO

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA

BOGOTÁ

2013

TABLA DE CONTENIDOS

TABLA DE CONTENIDOS	1
INTRODUCCIÓN	2
RESUMEN	4
ABSTRACT.....	4
PALABRAS CLAVES	5
KEY WORDS.....	5
UN AMPLIO ESPACIO PARA LA CONGESTIÓN Y LA INSEGURIDAD.....	6
La insegura Congestión.....	6
David contra Goliat.....	8
En tierra de ciegos el tuerto es rey	15
El Elefante Blanco recién inaugurado.....	18
CONCLUSIONES	20
Reflexión.....	22
REFERENCIAS.....	24
PÁGINAS WEB CONSULTADAS	25

INTRODUCCIÓN

El aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, es el más importante del país y uno de los aeropuertos con más movimiento de pasajeros y carga en América Latina; por lo que sus operaciones diarias son muy ajustadas, y generan una gran congestión aérea y también terrestre; tomando en cuenta el tráfico vehicular en vías de acceso al terminal, como también flujo de pasajeros, equipaje y carga.

Dentro de las operaciones aéreas desarrolladas en el terminal en estudio, se encuentran la aviación comercial regular, la cual es la más conocida y utilizada por el público en general; también está presente la aviación comercial no regular, por algunos llamada aviación general o de vuelos chárter; y por último y no de menor importancia opera en este aeropuerto la aviación militar, también llamada de Estado

Los dos últimos tipos de aviación mencionados se desarrollan principalmente en la nueva zona de aviación general del aeropuerto El Dorado, la cual cuenta con presencia de empresas de vuelos chárter, y también de las cuatro ramas de las fuerzas militares de Colombia.

El acceso a esta zona se realiza de manera directa desde la vía pública de acceso al aeropuerto a través de la denominada puerta número seis que permite el ingreso a zonas restringidas del aeropuerto únicamente a vehículos que cuenten con el permiso respectivo asignado por la administración de la concesión del aeropuerto.

A partir de lo anterior se plantea que los protocolos de seguridad implementados por la administración del aeropuerto El Dorado y dispuestos por la reglamentación aeronáutica en Colombia, no son respetados por las personas y empresas autorizadas para el ingreso a la Nueva Zona de Aviación General y de Ejército; donde existe un control deficiente por parte de la empresa dispuesta para estos fines. Lo anterior pone en riesgo las operaciones de la aviación en mención, la cual a su vez por su presencia en el aeropuerto El Dorado deja expuesta la seguridad de todo el terminal.

El tema analizado en este documento está basado en la inquietud que surge a partir de la observación y el diario vivir en un área del aeropuerto El Dorado que no es conocida públicamente, y que además presenta deficiencias en cuanto a su seguridad para el ingreso de personal, pasajeros, carga y equipaje.

Tomando en cuenta los inconvenientes que presenta la seguridad en la zona mencionada, lo cual se suma a la congestión de tráfico aéreo, asignaciones de turnos, slots e itinerarios de aerolíneas regulares, entre otros factores que influyen; es que se especula y comenta por parte de las autoridades la decisión de desplazar este tipo de aviación a aeropuertos existentes o generar medidas complementarias para su presencia en un nuevo terminal.

Para un claro desarrollo del tema es importante analizar diferentes puntos de vista, utilizando los mecanismos adecuados, ya sean de consulta directa a expertos en la materia, revisión bibliográfica y de público conocimiento; así como también lo que dicta la reglamentación aeronáutica.

Una vez recopilada la información, y realizada la investigación se procederá a un desarrollo analítico de la problemática, planteando posibles soluciones, recomendaciones, conclusiones y reflexiones al respecto, tomando en cuenta las opiniones recogidas de los expertos en el tema.

RESUMEN

El aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá es hoy en día uno de los más importantes a nivel Latinoamericano por su gran movimiento de pasajeros y carga. El espacio aéreo tanto de Bogotá, como del país es uno de los más congestionados en la región, debido a que además de los vuelos nacionales e internacionales; las aerovías y espacio aéreo del país son paso obligado para los vuelos que se desplazan desde el sur al norte del continente y viceversa, así como también los que parten desde Colombia a Europa y otros continentes. Sumado a lo anterior, y por ser el aeropuerto más importante del país alberga todo tipo de aviación, donde se encuentran la aviación general y la de Estado, las cuales están ubicadas en una zona específica asignada, pero que no cuenta con toda la seguridad que amerita este tipo de aviación, y tampoco este tipo de terminal.

ABSTRACT

El Dorado International Airport in Bogotá is today one of the most important in Latin America for its large passenger and cargo movement. Airspace both Bogotá, as the country is one of the most congested in the region, because in addition to domestic flights and international airways and airspace of the country are a must for flights that travel from the south north of the continent and vice versa, as well as departing from Colombia to Europe and other continents. Added to this, and for being the country's largest airport has all kinds of aviation, where there are general aviation and the State, which are located in a specific area assigned, but not all the security features that warrants this type of aviation, and no this type of terminal.

PALABRAS CLAVES

Seguridad física, Seguridad operacional, Operación, Aviación, Regular, Estado, Autoridad, Falencias, Aeropuerto, Explotador.

KEY WORDS

Security, Safety, Operation, Aviation, Regular, State, Authority, Failings, Airport, Exploiter.

UN AMPLIO ESPACIO PARA LA CONGESTIÓN Y LA INSEGURIDAD

“Para comprender la seguridad no hay que enfrentarse a ella, sino incorporarla a uno mismo”.

Alan Watts

La insegura Congestión

De un tiempo a esta parte los operadores de los aeropuertos en Colombia han venido implementando las mismas disposiciones, deberes, obligaciones y modos de operación para las empresas aéreas regulares y también para las no regulares. Lo anterior se puede observar mayormente en los aeropuertos concesionados o privados a lo largo y ancho de la Nación; a excepción de lo que ocurre en el aeropuerto más importante del país, y uno de los más importantes de Latino América; el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá; que presta servicios de vuelos nacionales e internacionales.

Esto se hace aún más evidente en todo lo relacionado con seguridad aeroportuaria; que repercute en la seguridad operacional. En este aeropuerto las operaciones de las empresas no regulares en su gran mayoría están supeditadas a los horarios impuestos por los órganos reguladores del flujo aéreo y aeroportuario, y a ser realizadas e iniciadas en los lugares asignados para cada aerolínea en zona de hangares; lo que muchas veces dificulta tanto la operación normal del aeropuerto, de las aerolíneas regulares y también de la aviación de Estado; y no permite un debido control por parte de la seguridad implementada por la concesión del aeropuerto y tampoco de las autoridades de vigilancia y seguridad. . Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia precisan que los servicios aéreos comerciales regulares son los que se prestan con arreglo a tarifas, itinerarios, condiciones de servicios y horarios fijos que se anuncian al público. Pueden ser nacionales o internacionales; los servicios aéreos comerciales no regulares se infiere que son los que no están sujetos a las modalidades mencionadas. Pueden ser nacionales o internacionales, Taxi Aéreo y Chárter. Y por último hace referencia a que la aviación de Estado es la integrada por servicios militares, de aduana y de policía. Las normas aplicables a la aviación civil no son aplicables a la aviación de Estado, sino excepcionalmente, en los casos definidos en la Ley. Este tipo de aviación debe cumplir el reglamento del aire, pero pueden separarse de él por razón del servicio. Cuando operen en aeródromos civiles deben cumplir sus

normas de operación. Generalmente está destinada a la defensa de la soberanía de los Estados, a contribuir a la preservación del orden público interno, o en apoyo de las actividades de la fuerza pública

A pesar de que el aeropuerto mencionado cuenta con dos pistas, las cuales se mantienen en constante operación; las entradas y salidas en ciertas horas del día se hacen complicadas, debido a la gran congestión, tanto del espacio aéreo, plataformas, calles de rodaje, accesos al terminal, áreas públicas e ingresos a zonas restringidas. Se tiende a llamar hora pico, al igual que se hace para la gestión del tránsito vehicular en las grandes ciudades, de esta manera también lo define la autoridad.

Castro, S. (2012, 06 de mayo). No estamos inundados. *elespectador.com*. Disponible en <http://www.elespectador.com/impreso/negocios/articulo-330722-no-estamos-inundados>

Todo el mundo quiere llegar o salir de Eldorado de Bogotá a la misma hora, pero eso es imposible, ya que el aeropuerto está saturado en las horas pico, y esto no significa que el sector aeronáutico esté ‘haciendo agua’, como lo denunciaron los ponentes del proyecto de ley de cielos abiertos en el Senado. No estamos inundados”, señaló el director de la Aerocivil Santiago Castro.

El directivo explicó que Eldorado tiene 16 horas libres para atender todos los vuelos que se requieran, pero todo el mundo quiere volar entre las 6 y las 9:30 a.m. y entre las 5 de la tarde y las 10 de la noche. Y eso será imposible, asegura.

¿Por qué se están demorando los vuelos?

Hay vuelos que se demoran, que no son la mayoría, por razones meteorológicas o por la aerolínea o por la autoridad, como es el tema de la intervención en pistas, pero en las razones que tienen que ver con la autoridad hubo la suficiente concertación y advertencia por parte de la Aerocivil frente a los tiempos y las horas en que se iban a efectuar estos trabajos.

¿En qué horario está saturado?

Entre las 6 y las 9:30 de la mañana y entre las 5:30 de la tarde y las 10 de la noche.

¿Cuántas aeronaves despegan hoy por hora?

Tenemos 800 vuelos diarios, es decir, 33 por hora. Pero la mayoría de las operaciones se hacen en horas pico.

Esto en primera instancia se debe al alto flujo de vuelos nacionales e internacionales de la aviación regular, los cuales mezclados con los de aviación no regular, que principalmente prestan servicios corporativos y de transporte de personal de empresas del sector de hidrocarburos; y también de las fuerzas armadas; hacen que las operaciones se vean retrasadas, canceladas y en

algunos casos también se vean entorpecidas las operaciones de orden público desarrolladas por las fuerzas militares, las que tienen prioridad por sobre cualquier otra operación.

La siguiente información muestra la estadística de despegues de los últimos cinco años en el aeropuerto El Dorado de Bogotá, donde se evidencia el alto flujo de operaciones en dicho terminal.

ESTADISTICA ULTIMOS CINCO AÑOS DESPEGUES AEROPUERTO EL DORADO			
AEROPUERTO	AÑO	NACIONALES	INTERNACIONALES
EL DORADO	2009	206.928	56.144
	2010	239.057	60.289
	2011	241.953	67.792
	2012	243.651	73.053
	2013 (enero a octubre)	205.130	65.267
TOTALES		1.136.719	322.545

Tabla 1. Despegues Aeropuerto El Dorado. Fuente: Aerocivil 2013.

David contra Goliat

Como es de público conocimiento la infraestructura de los nuevos terminales de pasajeros nacionales e internacionales del Aeropuerto El Dorado de Bogotá; aun no han sido entregados en su totalidad, lo cual afecta las operaciones y slots aeroportuarios; al igual que el cumplimiento de itinerarios, y de horarios establecidos para los espacios de plataforma, rodajes, despegues, y slots aeronáuticos; por cuanto los espacios están reducidos, hay desinformación, y no se cuenta con la infraestructura de contingencia necesaria para una operación fluida.

Las aerolíneas regulares, tienen definidos sus horarios, itinerarios, rutas y espacios asignados para sus operaciones tanto aeroportuarias, como aeronáuticas, las que son informadas

a la autoridad para su control; lo que debe ser de estricto cumplimiento, para así no entorpecer el resto de la operación, tanto del aeropuerto, demás aerolíneas y las propias. En este aspecto también se deben tener en cuenta factores como; el clima, cierre de aeropuertos por distintas razones, horarios de operación, mantenimiento y fallas técnicas de aeronaves, situaciones de orden público, avería de sistemas de radio ayuda y navegación, o simplemente retraso en cadena de operaciones de una o más aerolíneas regulares.

En cuanto a las aerolíneas no regulares en muchos casos también definen horarios y rutas a realizar, pero únicamente desde el día anterior o pocas horas antes de realizar uno o más vuelos, lo que muchas veces implica no tener asignados slots aeronáuticos o aeroportuarios, llevando a cancelaciones o demoras de los vuelos contratados; y que a su vez entorpece la normal operación del aeropuerto en estudio. En el ámbito aeronáutico el slot se suele conocer como el “turno” que tiene un avión para despegar. Las dos clases de slot que hay en este apartado son; aeroportuario y aeronáutico. El primero Es una autorización administrativa para la realización de una operación IFR, de llegada o salida, dentro de un período de tiempo determinado en un aeropuerto coordinado. Es autorizado por la Oficina de Coordinación de Horarios. En cuanto al segundo en mención depende de una serie de condiciones de densidad de tráfico aéreo, los aviones deben pedir una hora de despegue aprobada o un turno para sobrevolar un determinado punto de referencia, ese permiso o turno se llama slot aeronáutico. Los factores externos que son tenidos en cuenta en la operación de aerolíneas que prestan servicios no regulares son los mismos mencionados para las aerolíneas regulares, sin embargo una gran ventaja a favor de la descongestión aeroportuaria en las aerolíneas no regulares; es que estas cuentan con instalaciones propias, salas de pasajeros, sistemas de seguridad, vehículos de apoyo logístico, plataformas de parqueo y se encuentran ubicadas alejadas de las plataformas y calles de rodaje que son utilizadas mayormente por las aerolíneas regulares, sin embargo al no utilizar las instalaciones del terminal reducen la efectividad en controles de seguridad, dispuestos por la concesión y autoridades.

Si se toman en cuenta los factores expuestos, se hace necesaria una urgente descongestión, tanto del espacio aéreo, como también del espacio aeroportuario; para facilitar las operaciones tanto de aerolíneas regulares, como no regulares.

Reyes, J.F. (2013, 9 de mayo). La Aerópolis. Elnuevosiglo.co. Disponible en <http://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/5-2013-juan-felipe-reyes.html>

Nuestra Aerópolis la tendremos para el año 2028 y en esencia comprende lo siguiente: la salida del aeropuerto Eldorado de la aviación de Estado (militares, policía y gobierno), la aviación general y (entendiendo) los aerotaxis también. El traslado de esta aviación a un nuevo aeropuerto en Madrid - Cundinamarca. La construcción de dos nuevas terminales en Eldorado, la ampliación de la pista norte y las calles de rodaje entre otros.

Es un gran avance el hecho de pensar en trasladar dicha aviación de Eldorado. Desde el punto de vista de la seguridad operacional no es conveniente mezclar todos los tipos de aviación en un mismo aeropuerto.

Estas dos unidades de negocios, tan distintas en su modo de operar, pero que están ligadas de una u otra manera a la diaria operación del principal aeropuerto con el que cuenta el país; son las principales culpables de que exista hoy en día y hace varios años, la congestión en el espacio aéreo de la capital, así como también en las áreas terrestres que son de uso de las aerolíneas.

Factores que se ven afectados por este fenómeno son; entre otros, la seguridad operacional, la seguridad física, los sobre costos para las aerolíneas, incumplimiento y molestia en pasajeros, deterioro de imagen tanto de las aerolíneas como también del país y sus autoridades.

Junguito, R. Por la congestión en El Dorado estamos incomodando a nuestros viajeros de una forma muy severa. Noticias Universidad de los Andes Colombia. Disponible en <https://ingenieria.uniandes.edu.co/egresadosING/index.php/noticias/47-por-la-congestion-en-el-dorado-estamos-incomodando-a-nuestros-viajeros-de-una-forma-muy-severa-dice-roberto-junguito-pombo-presidente-de-copa-airlines-colombia>

¿Cuál es la salida a la congestión de El Dorado?

La solución de corto plazo es ver cómo canalizamos la operación militar y privada a otros aeropuertos menores para dar mayor cabida a los aviones grandes y a la aviación comercial.

Se ha hablado de enviar esos aviones para el aeropuerto de Guaymaral. ¿Eso es realista? Se han tomado medidas tipo pico y placa para que ciertos vuelos chárter y de aviación general no puedan operar a ciertas horas en El Dorado, pero la realidad es que el aeropuerto de Guaymaral carece de las condiciones operacionales para albergar ese tráfico.

A continuación se muestran las estadísticas de los últimos cinco años sobre incumplimiento y molestia de pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá.

ESTADISTICA ULTIMOS CINCO AÑOS RECLAMOS Y MOLESTIAS DE PASAJEROS AEROPUERTO EL DORADO					
AÑO	CANCELACION	MAL SERVICIO	DEMORAS	OTROS	TOTAL
2009	143	186	108	127	564
2010	178	187	123	135	623
2011	201	195	149	175	720
2012	212	231	157	195	795
2013	184	203	151	186	724
TOTAL	918	1002	688	818	3426

Tabla 2. Reclamos y molestias Pasajeros Aeropuerto El Dorado. Fuente: Aerocivil 2013.

La operación de la aviación no regular en el aeropuerto El Nuevo Dorado se realiza en su mayoría en la zona conocida como CATAM o Nueva Zona de Aviación General, cuyo ingreso es por la puerta número seis, el cual es desde la calle directamente a una zona restringida, lo que ya conlleva la primera diferencia con las aerolíneas regulares, ya que esta zona es de acceso restringido y cuenta en el papel con uno o más controles; pero la gran mayoría de las veces no se realiza ninguna requisita o revisión, ya sea de pasajeros, equipaje o carga, de parte de la seguridad privada dispuesta en el ingreso antes mencionado, y tampoco de ninguna de las ramas de las fuerzas militares o de policía que también tienen sus delegados en este sitio. Consultados los expertos en seguridad señalan que:

Desde que se construyó el túnel para el acceso a la zona de aviación general y al área de CATAM se pudo establecer la complejidad que implicaría este acceso. El primer gran inconveniente está relacionado con gran número de personas y vehículos que ingresan, los cuales se dirigen unos a la zona de aviación general, Policía Antinarcoóticos, Brigada de Aviación del Ejército y CATAM. Muchos de estos vehículos y personas son de carácter temporal pero también una gran mayoría son de carácter transitorio.

Dada esta gran complejidad inicialmente se pensó en un solo control pero no fue posible estructurarlo.

Por tal razón, se conformó un control mixto.

A la complejidad de articular este control, se le suma el hecho de que hacia la zona de aviación general se movilizan pasajeros.

El sitio es de alta vulnerabilidad por la imposibilidad de mantener un control unificado y el gran número de usuarios.

Así mismo, otros estudios permiten evidenciar que:

Inician estudios para aeropuerto complementario a El Dorado (2012, 17 de octubre).

Portafolio.co. Disponible en <http://www.portafolio.co/especiales/aeropuerto-eldorado/inician-estudios-aeropuerto-complementario-eldorado>

Con una inversión cercana a los 2.330 millones de pesos, la Aeronáutica Civil contrató la firma Consorcio Consultores Aeroportuarios, quien se encargará de analizar la viabilidad técnica para la ubicación de un aeropuerto complementario al Aeropuerto Internacional Eldorado.

La finalidad del proyecto es mejorar los espacios que el complejo aeroportuario de Eldorado tiene en zonas donde opera la aviación general y permitirá liberar nuevos espacios desarrollables para la industria del transporte aéreo y por ende beneficiar a los diferentes viajeros.

Esto afecta directamente la seguridad aeroportuaria; y de alguna u otra forma también a la seguridad operacional de las empresas aéreas no regulares, y a su vez de todo el terminal; permitiéndose el ingreso de mercancías peligrosas, sustancias, mecanismos, armas y otros implementos que pueden ser utilizados tanto para interferencia ilícita en alguna aeronave o también para atentar contra cualquiera de las cuatro ramas de las fuerzas militares que se encuentran dentro de la zona de aviación militar. Con respecto a este punto los entrevistados manifiestan:

La imposibilidad de realizar un control efectivo en puerta 6, se convierte en una alta vulnerabilidad para el sistema de seguridad del complejo aeroportuario. Se ha tratado de mitigar la vulnerabilidad mediante la implementación de vigilancia por parte de la Fuerza Aérea en el área del túnel y mediante la instalación de mallas que aíslan las áreas operacionales de la vía vehicular.

Cabe señalar que las aerolíneas no regulares pagan las tasas aeroportuarias por cada pasajero que embarcan en sus aeronaves, así lo hagan en sus propias instalaciones, y no utilicen filtros de seguridad del aeropuerto, salas de espera o demás servicios que están incluidos en el cobro de tasa aeroportuaria por pasajero embarcado.

Ministerio De Transporte - Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil. (19 de diciembre de 2008) Resolución N° 06251. Por la cual se actualizan los procedimientos de tarifas.

Artículo Primero: LA TASA AEROPORTUARIA es la obligación a cargo del pasajero de pagar el valor establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en razón a la utilización de la infraestructura aeroportuaria en la prestación del servicio de transporte aéreo comercial regular o no regular.

Artículo Tercero: El recaudo y pago de la tasa aeroportuaria e impuesto de timbre está a cargo de las empresas aéreas y aerotaxis.

En este caso entonces se puede definir que la responsabilidad es exclusiva de las aerolíneas no regulares que operan en este aeropuerto, ya que lo hacen directamente desde sus instalaciones, y por lo general no utilizan las instalaciones del aeropuerto, o terminal de pasajeros y carga. Lo que no quiere decir a su vez que no utilicen ciertos servicios aeronáuticos o aeroportuarios, tales como navegación, servicios de torre de control, servicio de extinción de incendios; entre otros.

Además, muchas veces las operaciones son realizadas a zonas o pistas de aterrizajes que no cuentan con las condiciones de seguridad, y tampoco con terminales o infraestructura que las conviertan en aeropuertos; por lo que el control tanto de pasajeros, como de carga o equipaje también se debe realizar meticulosamente por cuenta de cada aerolínea, ya que los actos de interferencia ilícita o atentados se pueden realizar tanto a la salida como a la llegada de estos vuelos a Bogotá.



Imagen 1. Aeródromo Municipio El Charco, Nariño. Fuente: Archivo fotográfico personal 2013.

En cuanto a la utilización de los espacios del aeropuerto, se puede destacar que las aerolíneas no regulares que operan en El Dorado, solo utilizan el lado aire; para el embarque y desembarque de sus pasajeros; a diferencia de las aerolíneas regulares que utilizan tanto el lado tierra como el lado aire para sus operaciones. Sin embargo las aerolíneas no regulares utilizan zonas públicas, parqueaderos y accesos a zonas restringidas; que hacen parte del lado tierra, muchas veces no directamente en la operación, sino en servicios logísticos o de complemento para esta; los cuales tampoco son controlados por parte de la concesión del aeropuerto en estudio. De una u otra forma el único control que se realiza es el de identificar los vehículos expidiendo permisos temporales o definitivos para que puedan ingresar a la zona restringida de CATAM.

Granados, P. (2001, 1 de noviembre) Contraloría denuncia falta de seguridad en el ingreso a pista de CATAM. Portal W Radio. Disponible en <http://www.wradio.com.co/noticias/actualidad/contraloria-denuncia-falta-de-seguridad-en-el-ingreso-a-pista-de-catam/20111101/nota/1571246.aspx>

El Contralor delegado para la Infraestructura hizo una preocupante denuncia con respecto a la nula seguridad que hay en el ingreso a las pistas de CATAM y de los vuelos de carga.

En una visita que realizaba para conocer el plan de obras, le pidió a OPAIN que le indicara cuál era el sistema de seguridad a través de cámaras de video que están instaladas para monitorear el ingreso de personal y de camiones de carga. El Contralor se llevó una desafortunada sorpresa al conocer que la mayoría de las cámaras, están dañadas y otras no estaban instaladas donde la Aeronáutica les había asegurado que estaban puestas.

Además, el Contralor logró pasar desapercibido por una serie de filtros de seguridad y logró llegar a la puerta de un avión de AEROSUCRE sin que ningún funcionario le impidiera el paso o lo requisara.

Vale destacar que el Contralor no portaba ningún distintivo de la Contraloría, dijo que esta situación es tremendamente preocupante y que deja al descubierto los bajos controles que hay a lo largo del acceso a la plataforma de las pistas de Eldorado, la terminal aérea más importante del país, ya que por allí es por donde podría estar pasando mercancía ilegal y hasta narcóticos.

Según la reglamentación cada aerolínea se debe hacer cargo y responsable de lo que se ingresa en sus aeronaves, y debe ejercer control, revisión y vigilancia de esto; también es sabido que los aeropuertos, ya sean concesionados, municipales o a cargo de la Aeronáutica Civil deben contar con los sistemas de control tanto de personas, como de equipaje y carga; pero la primera responsabilidad es de cada explotador de aeronave, sea regular o no regular.

En el caso del Aeropuerto El Dorado de Bogotá; no existe control de transporte de armas y tampoco sustancias ilícitas en las aeronaves de aviación no regular en la zona de aviación general o de Ejército, por parte de la concesión del aeropuerto o entidades de seguridad privadas o Estatales; cada aerolínea ha implementado sus propios métodos, pero debido a que estos no se realizan de manera exhaustiva, sino más bien de manera aleatoria, no cumplen con su fin a cabalidad y se exponen a diversas intervenciones ilícitas, transporte de mercancías peligrosas o estupefacientes.

Además de lo anterior, dentro de la esta zona se encuentran los hangares e instalaciones de la Fuerza Aérea Colombiana, Policía Nacional Dirección Antinarcóticos, Comando de Aviación de la Armada Nacional y División de Aviación y asalto aéreo del Ejército Nacional; las cuales se ven expuestas a cualquier tipo de atentado, infiltración o actos que atenten contra la seguridad de estas entidades y también de la seguridad nacional; ya que no se cuenta con un control serio y adecuado en el ingreso a esta zona directamente desde la calle, en vehículos que cuentan con permisos, los cuales por falta de tecnología son fáciles de falsificar, o también por descuido del personal de ingreso; se puede ingresar sin ser descubierto de no contar con el permiso respectivo.

En tierra de ciegos el tuerto es rey

Para la autoridad en estos momentos este es uno de los grandes problemas que se vienen presentando en el aeropuerto, el cual sumado a la gran congestión que provocan las aeronaves de la aviación no regular, las que por su rendimiento o performance retrasan y represan operaciones en el aeropuerto con más flujo de operaciones del país; han llevado a pensar en retirar la operación de la aviación no regular del Aeropuerto El Nuevo Dorado, así como también la aviación militar y de Estado. Esto se reafirma con los estudios de factibilidad, infraestructura, viabilidad y sostenibilidad, contratados para llegar finalmente a esta decisión. Los expertos entrevistados aseguran que:

A futuro esta situación deberá ser mitigada a través de la reorganización del aeropuerto ya que si de esa zona se saca la aviación de Estado y se convierte en zona de aviación regular, los controles estarán a cargo del operador del aeropuerto en forma exclusiva.

De otra parte, se obtiene información que a través de resolución que indica:

Ministerio De Transporte - Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil. (26 de Abril de 2013) Resolución N° 0001252. Por la cual se declaran las condiciones de urgencia para la adquisición de los inmuebles requeridos para el proyecto de infraestructura vial de ubicación y construcción de un aeropuerto complementario, considerado de utilidad pública e interés social.

Artículo Décimo Tercero: Que como resultado de la Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional El Dorado se evidenció la necesidad de trasladar la aviación general y de Estado a un nuevo aeropuerto con el fin de ampliar la capacidad para atender la demanda de aviación comercial hasta el año 2024, este traslado lograría optimizar el tiempo de operación y rendimiento de las pistas incrementando su eficiencia y adicionalmente, proveería un área adicional para desarrollo de aviación comercial.

Al respecto el Director de la Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil, Santiago Castro declaró:

Castro, S. (2013, 03 de mayo). La aviación presidencial seguirá en El Dorado. Vanguardia.com. Disponible en <http://www.vanguardia.com/actualidad/colombia/206660-la-aviacion-presidencial-seguira-en-el-dorado>

¿En obras para Eldorado, en concreto, cuál es el cambio de planes?

La idea es, durante los próximos cinco años (2013 a 2018), poner en operación el aeropuerto complementario, para que ya esté operando desde allí la aviación de Estado y la general, mientras que en El dorado las inversiones serían en las dos pistas, en obras como calles de rodaje, incluyendo salidas rápidas, además de las plataformas y terminales, que lo hagan mucho más eficiente.”

¿Quedaremos en cinco años con una muy buena infraestructura aeroportuaria o seguiremos rezagados?

No vamos a estar rezagados, sino que vamos a quedar con una excelente infraestructura aeroportuaria de nuestro principal terminal: Eldorado, como de las principales ciudades del país y de las ciudades intermedias.

¿Será esta la gran solución?, ¿Acabando con esta aviación en dicho aeropuerto se acaba el problema?, ¿Asesinado el perro, se acaba la rabia?, ¿Se puede ser así de radicales?; o se pueden minimizar los riesgos con controles, inspecciones, supervisión del cumplimiento de lo que se dice que se va a realizar para controlar. A partir de estas interrogantes el entendido en la materia expone:

De acuerdo con los estudios realizados la necesidad de reorganizar el aeropuerto es inaplazable por razones de seguridad operacional y el gran incremento del número de operaciones. Ahora bien, es claro que esta reorganización no sólo mejorará el uso del espacio aéreo y de los puentes de abordaje sino que además permitirá contar con zonas mejor definidas, regular los flujos y garantizar mayores niveles de seguridad aeroportuaria.

Hacer públicos los resultados de estos controles e investigaciones, supervisión o auditorias de pares, de otros aeropuertos, o ¿por qué no? de otros países, así como para acreditarse para una norma de calidad, o para que el ministerio de educación acredite un plan de estudios; también podría la autoridad aeronáutica gestionar la supervisión y auditorias entre concesiones, o traer autoridades aeronáuticas de otros países y que realicen informes que ayuden al mejoramiento. Si esto ya se hace, ¿Dónde están los resultados? Retroalimentar a toda la comunidad aeronáutica los manuales y procedimientos auto impuestos y presentados a la autoridad. En cuanto a posibles soluciones el entendido en la materia que se entrevistó enfatiza que:

Las soluciones que se han implementado hasta el momento no garantizar un adecuado nivel de seguridad pero se podría mejorar algo si se hace una buena inversión en infraestructura del acceso, en tecnología y se unifica el control. El problema frente a este tipo de solución, se centra en que los costos quizá sean muy elevados y resultaría más viable la reorganización aeroportuaria, en la cual se tiene proyectada la salida de la aviación de Estado y posiblemente la reubicación definitiva de la aviación general.

Cada aerolínea, al igual que los administradores de los aeropuertos; deben elaborar un plan de seguridad aeroportuaria; el cual es presentado ante la autoridad aeronáutica y es aprobado por esta; en este se exponen lo que el explotador de aeronaves o aeroportuario realizará en distintas circunstancias que tengan que ver con la seguridad física y que dispondrá para tal caso, personal, infraestructura y tecnología; pero ¿Si se controla el cumplimiento o únicamente se aprueba el plan, y no hay seguimiento?, ¿Las partes conocen lo presentado o expuesto por la contraparte?.

Estas interrogantes planteadas pueden ser tomadas como críticas al sistema actual presente en el aeropuerto más importante en el país, pero lejos de ser eso, es la realidad que se vive diariamente en las operaciones de la aviación no regular en el mentado aeropuerto, y más específicamente en la Nueva Zona de Aviación General. Quien es el indicado para darles respuesta, o quien debe realizar el control, supervisión e inspecciones; la autoridad está en condiciones de realizar este control; o solo se debe trasladar este tipo de aviación.

El Elefante Blanco recién inaugurado

La situación actual del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá es incierta, ya que hace pocos días (2013, 22 de octubre) el Presidente de la República Juan Manuel Santos, inauguró el nuevo terminal nacional, y este se encuentra en funcionamiento, con deficiencias, pero en funcionamiento y prestando servicios para todas las aerolíneas nacionales, excepto Avianca, que aun cuenta con su propio terminal nacional, pero que en próximos días deberá entregar y trasladarse a las nuevas instalaciones inauguradas por el Presidente Santos.

Este nuevo terminal dará abasto para tanta demanda y congestión de pasajeros sobre todo en fechas de alto movimiento de viajeros, como fin de año o temporadas vacacionales; o nuevamente se pensará en una ampliación de espacios e infraestructura. Esta duda surge a partir de lo expuesto por el Primer Mandatario en su intervención en el evento antes mencionado. Donde también hace mención a nueva inversión extranjera y a que este nuevo terminal permitirá que más compatriotas viajen a lo largo y ancho del país o al extranjero; siendo esta al parecer su mayor preocupación, y no si las obras entregadas servirán realmente o cumplirán a cabalidad su función, y fin para el cual fue creada.

Santos, J.M. (2013, 22 de octubre). Discurso inauguración terminal nacional aeropuerto El Dorado de Bogotá. Disponible en <http://www.eluniversal.com.co/colombia/bogota/aeropuerto-eldorado-estreno-su-nuevo-muelle-nacional-139356>.

Este es sin duda el aeropuerto más cómodo y con la tecnología más avanzada de toda la región. Este es el aeropuerto que se merece Bogotá y Colombia, de acuerdo con el tercer milenio, preparado para responder al creciente flujo de pasajeros y con la capacidad de ampliarse cuando la demanda así lo exija, aseguró el primer Mandatario.

Ahora somos un país abierto al mundo, con tratados de libre comercio con las grandes economías del planeta, nuestros cielos están cada día más abiertos porque queremos que vengan muchos más turistas,

más inversionistas y más empresarios a nuestro país y queremos que más colombianos también viajen y aprendan de otras culturas. Este año deben llegar al país unos 3.500.000 visitantes, agregó Santos.

CONCLUSIONES

El principal propósito de reubicar la aviación no regular y de Estado; es descongestionar las operaciones en el aeropuerto El Dorado, dando así prioridad a las aerolíneas comerciales regulares. Por otra parte; en este momento las aerolíneas no regulares se ven afectadas ya que se les aplica una suerte de pico y placa; con lo cual solo pueden salir desde El Dorado, en ciertos horarios; y los regresos desde otros aeropuertos también se ven afectados, ya que no se les da la prioridad que si se le aplica a las aerolíneas regulares. Además de este propósito, también se mejorarían las falencias presentes en el sistema de seguridad para control de ingreso ya sea de persona, empleados, pasajeros, carga y equipaje; a través de los ingresos que están directamente conectados desde la calle con zonas de acceso restringido en el aeropuerto.

La presión ejercida por las grandes aerolíneas regulares, hace que las autoridades tengan dentro de sus proyectos futuros el desplazamiento de la aviación no regular; y también la de Estado. Con esto se abrirían los espacios necesarios para las operaciones más holgadas y con márgenes de tiempo más seguros y que implicarían menos costos y a su vez disponibilidad de más espacio terrestre para instalaciones y facilidades aeroportuarias, para aerolíneas comerciales regulares; contribuyendo así a la descongestión de los espacios físicos del terminal y ayudando a mejores prácticas de seguridad.

Los costos que deben asumir las aerolíneas por la congestión del espacio aéreo, y también de las instalaciones aeroportuarias; se ven incrementados principalmente en combustible, esperas, retrasos y/o cancelaciones, compensaciones a pasajeros, multas por incumplimiento, quejas y reclamos; lo cual hace que sea de interés de todas las compañías mejorar el sistema de turnos, slots y para que el flow se aliviane y sea accesible para todos en los horarios que se soliciten. En jerga aeroespacial flow hace referencia a la afluencia de tráfico aéreo, aplicable dentro de un espacio aéreo definido; confundido muchas veces con los slots aeronáuticos. Por lo que se hace necesario que se acuerde entre las aerolíneas la mejor manera de operar en conjunto y armonía dentro de las normas y sin afectar la seguridad operacional y aeroportuaria. De acuerdo con lo conceptuado por la autoridad aeronáutica seguridad operacional es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel

aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos; asociados directamente a la operación de una o más aeronaves con la intención de volar. En cuanto a la seguridad aeroportuaria define que es la seguridad de aviación civil en tierra que contiene medidas, procedimientos y normas para prevenir la comisión de actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en aire contra la aviación civil. Está a cargo de los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional y es desarrollada por los explotadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios aeroportuarios especializados, los talleres aeronáuticos y las escuelas de aviación.

Otro de los factores que se mejoraría es la seguridad; ya sea esta operacional o física; tanto en aire como en tierra, lo cual a partir de tener menos aeronaves volando en un espacio reducido, o menos aeronaves rodando o parqueadas en las instalaciones con las que se cuenta, o ampliando las mismas; se reducen los riesgos, y el mapa de estos sería acotado a operaciones de aerolíneas regulares y con aeronaves de gran tamaño. Por otra parte al existir menos operaciones en el aeropuerto se reducen los riesgos en cuanto a la seguridad física, ya que no habría tanta congestión de pasajeros, equipaje y carga, por lo que los controles serían más fáciles de realizar y más efectivos. En el momento operar en el aeropuerto El Dorado, es una complicación en este aspecto, ya sea para aerolíneas no regulares con aviones pequeños, o regulares con aeronaves de gran tamaño, lo cual no permite un estándar en la operación en tierra, y por rendimiento los espacios o slots, deben ser más amplios.

El gobierno y la autoridad aeronáutica son conscientes de los problemas de congestión, retrasos, seguridad aeroportuaria y operacional que se presenta en el aeropuerto más importante del país, así como también el ambiente aeronáutico, pero el público en general ¿si conoce cuál es la problemática? Las entidades correspondientes no se preocupan que los pasajeros del común conozcan porque muchas veces se les menciona que hay congestión y por eso su vuelo está retrasado, o que los slots asignados se desplazaron por mal tiempo; el desconocimiento lleva a la molestia de los usuarios, y las soluciones no están a su alcance sino en manos de las autoridades que regulan o que administran. Bueno sería que haya preocupación por los ingresos, inversión y cantidad de pasajeros que se moverán con la nueva infraestructura, pero también que se preocuparan de que la gente conozca las reales problemáticas, y no se escondieran

irregularidades y fueran públicos los problemas, sus descubrimientos, las investigaciones, las soluciones implementadas y el seguimiento de las mismas.

La seguridad con la que cuenta el ingreso a la nueva zona de aviación, CATAM; es vulnerable por los vicios que ahí ocurren en cuanto a la pasividad de los vigilantes, y de la misma manera de las fuerzas militares que delegan a su personal en el punto de control al ingreso. Estos vicios son fáciles de identificar, ya que un vehículo con un permiso para ingreso puede ingresar sin detenerse, o en otros casos un vehículo sin el permiso correspondiente puede ingresar, de igual forma una persona cualquiera sin identificarse puede hacerlo en vehículos dispuestos para tales fines que son de uso público y que fijan una tarifa para que cualquier persona pueda ingresar, sin ser estas requisadas o controladas. Se identifica esta ineficacia, y luego no se conoce de soluciones.

Las obras que aun se desarrollan en cercanías de este ingreso hacen aun más vulnerable la seguridad, pero nadie hace nada, o al menos no se ve que haya una preocupación al respecto. La gran preocupación es la obra, su pronta finalización, pero ¿A qué costo?, se descuidan factores fundamentales en aviación como lo son la seguridad, por cumplir una meta impuesta, y es ahí donde la autoridad si controla que se desarrollen los trabajos en los tiempos estimados, pero no se lleva a cabo un control de cómo se están llevando a cabo estos trabajos, y mucho menos que factores de seguridad están en riesgo, que peligros se presentan a partir de lo que se está desarrollando, en este caso una obra de grandes proporciones.

Reflexión

En un país de economía emergente como es Colombia, se evidencia que el principal aeropuerto internacional con el que cuenta, no cumple con lo básico que debe tener un terminal de esta categoría. Esto si se toma en cuenta que además es uno de los más importantes de Latinoamérica. Que la seguridad se vea vulnerada es posible en cualquier aeropuerto del mundo, pero si las falencias son evidentes, ¿qué solución plantea la autoridad? A partir de las remodelaciones y nuevas obras inauguradas que exigen mayor inversión y más movimiento de pasajeros, el interés por parte de organismos gubernamentales para tratar no se enfoca en la

congestión que se genera no solamente en el espacio aéreo, sino también en el mismo terminal que está recién remodelado. Sumados estos dos factores pueden ser de suma importancia, ya que no se cuenta con la eficiente seguridad y tampoco con la gestión del tráfico aéreo que ameritan las operaciones aéreas que se desarrollan en el mentado terminal.

Las posibles soluciones que se plantean por expertos o autoridades, siempre se enfocan a deshacerse de la aviación pequeña, o de vuelos charters, corporativos y de aviación militar; con lo que según se expone, ya habría mayor fluidez de las operaciones, y se cortaría de raíz el problema de la inseguridad en la zona donde opera esta aviación mal llamada pequeña.

Soluciones pueden haber muchas, tanto para el problema de la inseguridad de accesos, como para la congestión del aeropuerto y su espacio aéreo; pero lo primordial es que la autoridad y organismos competentes desarrollen un plan estratégico para solucionar estos y muchos otros problemas presentes en el aeropuerto internacional El Dorado. A su vez este plan debe ser conocido y público, monitoreado e informado, con plazos claros y que la opinión pública tenga acceso a saber qué pasa su aeropuerto, el cual es la entrada de pasajeros a la capital y extranjeros al país.

REFERENCIAS

- Actualización Plan Maestro Aeropuerto Internacional El Dorado 2013, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Anexo 19, Organización de Aviación Civil Internacional.
- Cátedra Derecho Aéreo Doctor Edgar Rivera Flórez.
- Cátedra Seguridad Aérea Coronel (r) Miguel Camacho Martínez.
- Cátedra Seguridad Aeroportuaria Doctor Carlos Suarez Robledo.
- Derecho Aeronáutico, Álvaro Sequera Duarte.
- Derecho Aeronáutico y Transporte Aéreo, Mario Folchi.
- SEGURIDAD PÚBLICA
- Descubrir la seguridad aeroportuaria, Carmen López, Ignacio Cordero.
- Diccionario Aeronáutico Civil y Militar Inglés-Español, José Velasco Sales.
- Documento 9859 de la Organización de Aviación Civil Internacional, tercera edición.
- Gestión Del Tráfico Aéreo, Liberación Del Espacio Aéreo Europeo, Libro Blanco, Comisión de las Comunidades Europeas.
- Plan Maestro Aeropuerto Internacional El Dorado 2005, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Plan operativo El Dorado 2012, OPAIN S.A.
- Pregúntele al Ensayista, Fernando Vásquez Rodríguez.
- Reglamentos aeronáuticos de Colombia, parte primera, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Reglamentos aeronáuticos de Colombia, parte tercera, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Reglamentos aeronáuticos de Colombia, parte sexta, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Reglamentos aeronáuticos de Colombia, parte decimo séptima, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.

- Reglamentos aeronáuticos de Colombia, parte vigésima segunda, Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.
- Seguridad Aeroportuaria, Manual Básico de Concienciación, Aeropuerto de Barajas España, Carmen Cordero Amores.
- 20 Consejos Para Hacer Un Ensayo, Fernando Vásquez Rodríguez.
- Curso De Sistemas De Gestión De La Seguridad Operacional (SMS), Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil de Colombia.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS

- <http://www.shd.gov.co/>
- <http://es.wikipedia.org>
- <https://www.fac.mil.co>
- <http://www.aviacionejercito.mil.co>
- <http://www.eluniversal.com.co>
- <http://www.aviacol.net>
- <http://rae.es/recursos/diccionarios/drae>
- <http://www.wradio.com.co>
- <http://www.contraloriagen.gov.co>
- <http://aerumblog.com>
- <http://www.aerocivil.gov.co>
- <http://www.vanguardia.com>
- <http://www.elnuevosiglo.com.co>
- <http://ingenieria.uniandes.edu.co>
- <http://Portafolio.co>
- <http://www.eldorado.aero>