

El transporte aéreo no regular y su aporte a la conectividad aérea en la región Sur Oriental

de Colombia

Carlos Andrés Londoño Aroca

Universidad Militar Nueva Granada



Facultad de Ciencias Económicas

Especialización Administración Aeronáutica y Aeroespacial

Bogotá D.C., 2019

Contenido

Abstract	4
Introducción	5
Definición del problema	7
Pregunta de investigación	9
Objetivos	9
Objetivo General	9
Objetivos Específicos	9
Marco Teórico	9
Definiciones	10
Conectividad	10
Competitividad	11
Rutas no troncales	11
Certificado de operación (CDO)	12
Permisos de operación	12
Infraestructura aeroportuaria en la zona sur oriental colombiana	12
Atractivos turísticos de la región sur oriental Colombiana	16
Políticas Públicas Nacionales para el desarrollo de la Aviación No Regular	17
Reglamentación sobre el transporte aéreo no regular	18
Resolución 0177 del 21 de Junio del 2018	19
Resolución 00280 del 31 de Enero del 2019	21
Análisis de mercado y costos para empresas Aéreas No Regulares	23
Conclusiones	27
Recomendaciones	28
Referencias bibliográficas	29
Anexos	31

Lista de tablas

Tabla 1 Base de datos empresas de transporte público no regular aerotaxi	31
--	----

Tabla 2 Aeródromos no controlados en la zona sur oriental Colombiana.....34

Tabla 3 Costo de un boleto aéreo incluyendo tasas, impuestos y sobrecargos.....36

Lista de ilustraciones

Ilustración 1 Red pública de aeropuertos..... 14

Ilustración 2 Histórico de horas voladas para aeronaves de ala fija y ala rotativa en Colombia para los años 2016- hasta marzo de 201937

Resumen

La conectividad en la región sur oriental colombiana es deficiente a causa del estado de la infraestructura aeroportuaria del país, es por ello que esta región se ha visto afectada por la escasa cantidad de operadores aéreos que arriban y salen de dicha área. Actualmente las empresas de transporte aéreo no regular se encuentran operando en la región, sin embargo, esta modalidad de transporte ha sido afectada por factores como la reducción en la exploración y explotación de hidrocarburos en Colombia, y la sobrerregulación que redujo demanda del servicio, pero actualmente se ha visto lucrada por los beneficios de la resolución temporal 01777 del 21 de Junio del 2018 y la resolución permanente 00280 del 31 de enero del 2019 emitidas por la UAEAC de las cuales abordará este estudio.

Palabras clave: Conectividad, Competitividad, Infraestructura, aviación no regular.

Abstract

The connectivity in the south eastern Colombian region is deficient due to the state of the airport infrastructure in the country, for this reason the region has been affected by the small number of air operators that arrive and leave the area. Currently, non-scheduled air transport companies are operating in the region, however, this mode of transport has been affected by factors such as the reduction in the exploration and exploitation of hydrocarbons in Colombia, and the overregulation that reduced demand for the service, but currently it has been profited by the benefits of the temporary resolution 01777 of June 21, 2018 and the permanent resolution 00280 of January 31, 2019 issued by the UAEAC of which this study will address.

Keywords: Connectivity, Competitiveness, Infrastructure, non-regular aviation.

Introducción

Para la época del 2010 al 2014, el índice de operación de las aeronaves Aerotaxis y/o chárter en el país, estaba en el top de acuerdo a las horas voladas y reportadas a la autoridad aeronáutica (Ríos, y otros, 2018, pág. 24), pero su índice de operación se redujo después de la caída de los precios del petróleo y la sobreoferta de este producto especialmente en el año 2014, a partir de ahí, este tipo de empresas se han visto en la necesidad de buscar nuevos nichos de mercado para ofrecer sus productos y servicios.

Por otra parte, la baja e insuficiente conectividad aérea en las zonas de la Amazonía y Orinoquía ha postergado el desarrollo industrial y turístico de la zona, dificultando la salida y entrada de carga y pasajeros.

Por lo anterior, la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC) expidió una resolución temporal y posteriormente una permanente, que permitió a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y empresas de servicios regionales, ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a la hora o cantidad de sus vuelos semanales o mensuales con el fin de facilitar la conectividad aérea del país en las zonas con mayor necesidad de ella.

Actualmente, el sector turismo se ha estimulado beneficiosamente, gracias a las políticas de Estado y a las negociaciones de paz dadas en el periodo del año 2012 hasta el 24 de Agosto de 2016, en donde el Estado firmó el Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera, con la guerrilla de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC-EP), que permitió el fin a un conflicto armado, que se había extendido por más de 50 años. Esto incentivó la economía colombiana, reduciendo los niveles en percepción del riesgo del mundo frente al territorio

colombiano, y facilitando el estímulo de visitas extranjeras para hacer eco-turismo, lo que conlleva a generar empleos y desarrollo en las regiones que anteriormente se encontraban aisladas por el conflicto.

A causa de ello, es necesario que exista una conectividad aeronáutica entre las regiones en donde antes era inimaginable llegar por el conflicto armado y es ahí, donde las empresas aéreas no regulares juegan un papel importante para el Estado, ya que ellas incentivarán y llevarán el turismo a dichas regiones, movilizándolo en sus aeronaves el desarrollo, la tecnología, la información y el avance que todas las regiones aisladas necesitan.

Definición del problema

Colombia, se caracteriza en la región Sur Americana, por ser el único país con dos océanos dentro de sus límites territoriales, el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, además de ello posee una gran variedad de climas,

(...) Desde el cálido hasta el glacial, el tipo de clima de Colombia ofrece la ventaja de contar con todos los pisos térmicos, lo que convierte al país en un destino que cuenta con una gran variedad de paisajes. Por eso es posible recorrer distancias cortas por tierra y ver ecosistemas y animales diferentes en poco tiempo, lo que redundará en mejores experiencias de viaje como las que pueden disfrutar los avistadores de aves. (Colombia travel, s.f.)

Estas ventajas sirven para incentivar el turismo y la inversión extranjera e interna, pero no solo en una región del país sino en todo el territorio Colombiano, sin embargo toda esta biodiversidad y estas zonas de atractivo turístico no son de fácil acceso debido a la deficiente conectividad aérea del estado.

Colombia carece de infraestructura aeroportuaria controlada en ciertas regiones, ya que actualmente cuenta con 47 Aeropuertos Controlados y 233 Aeropuertos no controlados de uso público en todo el territorio. La parte norte y occidente del territorio colombiano es la más conectada con 42 aeropuertos controlados, y la parte sur y oriente la menos conectada del país con 5 aeropuertos controlados. (Ver Ilustración No.1)

Como bien lo comentan en su nota de estudio el grupo de investigación de la Aeronáutica civil, la conectividad aérea en Colombia requiere de más inversión en infraestructura aérea, para mejorar las ayudas a la navegación y los aeropuertos que requieren de ello, porque si bien,

(...) El turismo, extranjero exige que se pueda viajar hacia y desde Colombia en las mejores condiciones de horarios, frecuencias y precios. Este turismo, así como el interno –el que realizan los colombianos en Colombia-, exige también acceso en esas mismas condiciones descritas, a los destinos finales a visitar. Es decir, requiere conectividad. (Arbeláez, y otros, 2018)

Es por ello, que si se mejora la infraestructura aérea, se favorecen las condiciones para la inversión nacional y extranjera, para realizar proyectos dentro de Colombia, que influirían de manera positiva en el sector industrial y de turismo en las zonas menos conectadas.

Si bien se ha mencionado, la mayoría de aeropuertos están ubicados en la zona central y noroccidental del país, dado que los movimientos de pasajeros y carga se hacen desde las principales ciudades que quedan en dichas zonas, porque estas son las más demandadas. Pero por otro lado, también se encuentran otras zonas que tiene gran potencial turístico y que se encuentran en las regiones de la Orinoquia y Amazonía, estas zonas se han encontrado con falencias aeroportuarias debido al conflicto armado interno que azotó a las regiones por más de 50 años, pero ahora que este se ha finalizado estas áreas requieren de la conectividad de la que se ha mencionado.

Pregunta de investigación

¿La Resolución 00280 del 31 de enero del 2019 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, permitirá fortalecer la Aviación No regular para contribuir a la conectividad aérea en la región sur oriental del país?

Objetivos

Objetivo General

Determinar el impacto que generará a la conectividad aérea del país la implementación de la Resolución 00280 del 31 de enero del 2019.

Objetivos Específicos

- Analizar la infraestructura aeroportuaria regional y su influencia en el desarrollo turístico de la zona sur oriental colombiana.
- Analizar las políticas públicas que impulsan la aviación no Regular en Colombia.
- Identificar y analizar el mercado para las empresas aéreas no regulares establecidas en Colombia de acuerdo a la estructura de costos en los tiquetes aéreos existentes y el estudio de las políticas actuales.

Marco Teórico

Las fuentes de información para esta investigación serán los documentos oficiales de la Aeronáutica Civil de Colombia que fueron desarrollados, construidos y estudiados en los foros aeronáuticos que se desarrollaron a mediados y finales del año 2018, e inicios del 2019. En estos foros se hablaron de contenidos temáticos como ¿Hacia donde debe ir la

aviación en Colombia?, allí se estudiaron las políticas y planes para adoptar y preparar la infraestructura y los servicios aeronáuticos colombianos para el crecimiento del sector aéreo que se provee para el año 2030, de acuerdo a las tendencias de desempeño histórico del mercado de transporte aéreo en sus componentes básicos de pasajeros, carga y aerotaxis.

Además de ello se estudiaran las recomendaciones y planes mundiales dictados por la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI), en el que se dan los lineamientos para que los países no se vean inmersos en la desaceleración de sus economías debido a la falta de conectividad y competitividad del servicio aéreo.

Definiciones

Para el desarrollo de este ensayo es relevante definir los conceptos en los cuales se enmarca este estudio, por lo tanto, a través de este ensayo se nombraran las siguientes definiciones con el fin de interpretar correctamente la información citada.

Conectividad

El concepto de conectividad que ha definido la OACI es: Todo movimiento de pasajeros, correo, bienes o carga a través del transporte aéreo con las siguientes características:

- Realización del viaje lo más corto posible.
- Optimización de la satisfacción del usuario.
- Y la reducción al menor precio posible.

Por lo que, si se cumplen esas tres características, se obtiene una buena experiencia final del usuario, se aumentan los viajes hacia y desde ese lugar, se aumenta el desarrollo económico del lugar, y por lo tanto se aumenta el tráfico, pero todo esto con el fin de que se vean efectos en la inversión extranjera, comercio, empleo o incluso de que empresas y

personas decidan trasladarse a ciertos lugares que se han beneficiado por la conectividad.

(ICAO, s.f)

Competitividad

“La competitividad es la capacidad que tiene un país o una empresa de obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores” (Zona económica), por lo que en el caso aeronáutico, para que el estado brinde un alto nivel de competitividad se refiere a que debe abordar a los temas

(...) en relación con las políticas públicas, tratando temas como el desarrollo de la infraestructura aeronáutica y su modelo de gestión y tecnología en el sistema del espacio aéreo, las tendencias de la inversión pública y privada en el sector, las políticas de acceso al mercado, las determinación del precio del combustible y la institucionalidad del sector y sus autoridades. (Ríos, y otros, 2018)

Para con ello aportar al progreso del mercado, reduciendo los niveles de escases de servicios aéreos en las zonas más apartadas del país, y aumentando la conexión a nivel regional para que se beneficie los sectores de la industria y turismo.

Rutas no troncales

Según las definiciones contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC) No. 1 de la UAEAC, la ruta no troncal es toda ruta nacional dentro de los límites aéreos Colombianos, que no es considerada o definida como troncal por la UAEAC, pero si se consulta la definición de que es una ruta troncal, la Aerocivil en su RAC 1 explica que es “toda ruta nacional definida como tal por la UAEAC” (UAEAC, 2018). Si bien, las rutas troncales son todas las rutas que emergen y convergen desde los principales aeropuertos

controlados del país, un ejemplo de ellos son las rutas, Bogotá – Cartagena, Bogotá – Medellín, Cali – Bogotá, Medellín – San Andrés, y viceversa, entre otras.

Certificado de operación (CDO)

Un certificado de operación de una empresa aérea, es un certificado que expide la aeronáutica civil, más específicamente la Oficina de control y seguridad aérea de la UAEAC, con el fin de certificar que el operador titular del mismo “cumple con las regulaciones de aeronáutica civil y con los requisitos técnicos necesarios para asumir la responsabilidad por la explotación de aeronaves, en servicios aéreos comerciales, bajo los términos y condiciones allí establecidos”. (UAEAC, 2018)

Permisos de operación

Según el RAC 1 de la UAEAC toda empresa de servicios aéreos comerciales debe contar con una autorización otorgada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEC la cual otorga a ella un permiso para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización. “Dicho permiso está sujeto a la previa obtención por parte del solicitante, de un Certificado de Operación, ante la Oficina de Control y Seguridad Aérea”. (UAEAC, 2018)

Infraestructura aeroportuaria en la zona sur oriental colombiana

Actualmente el país Colombiano cuenta con 47 Aeródromos Controlados, que como su nombre lo indica “es todo aquel en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito en el aeródromo” (UAEAC, 2018). Estos se dividen en aeropuertos que prestan su servicio para vuelos nacionales y vuelos internacionales. Colombia cuenta con 31 Aeropuertos controlados que prestan su servicio a nivel nacional, además de 16 que

prestan su servicio a nivel nacional e internacional. Los aeropuertos controlados son de fácil acceso para grandes cantidades de tráfico aéreo, además de ello los niveles de seguridad en dichos aeródromos son los más altos gracias al control de tráfico aéreo y la administración del mismo. Este tipo de aeródromos en su mayoría están concentrados en la parte noroccidente del país, debido a que en esta ubicación se encuentran las zonas más pobladas y las áreas con mayor proyección industrial del país.

De acuerdo a la Ilustración No.1 se puede evidenciar la red de aeropuertos públicos de la aeronáutica civil. Para julio del año 2018, se disponían de 68 aeropuertos públicos de acuerdo al estudio realizado por el Arq. Juan Carlos Valencia Riveros, en su presentación para el II foro de la Aeronáutica Civil ¿Hacia donde debe ir la aviación en Colombia?, Allí se refleja que la mayor parte de infraestructura aeroportuaria de calidad está en el centro, norte y occidente del país.

La parte oriental y sur-oriental del país cuentan con una baja concentración de red aeroportuaria, debido a la carente cantidad de aeropuertos controlados que reciben vuelos aéreos regulares. Esta región cuenta con 5 aeropuertos controlados los cuales son:

1. Vichada – Puerto Carreño, SKPC – Aeropuerto “Germán Olano”.
2. Vaupés – Mitú, SKMU - Aeropuerto “Fabio Alberto León Bentley”.
3. Guanía – Puerto Inírida Guanía, SKPD - Aeropuerto “Cesar Gaviria Trujillo”.
4. Guaviare - San Jose del Guaviare, SKSJ – Aeropuerto “Jorge E. González T.”.
5. Amazonas – Leticia, SKLT – Aeropuerto “Alfredo Vásquez Cobo”.

Ilustración 1 Red pública de aeropuertos



Fuente: Red pública de Aeropuertos por Aerocivil. (Valencia Riveros, 2018)

Por lo tanto, como se ilustra, la región de la Amazonia y Orinoquía cuenta con 5 Aeropuertos controlados, a diferencia de la región andina y caribe que cuenta con la totalidad de 42 aeropuertos controlados.

En estas zonas la infraestructura vial es limitada, y por ser regiones tan aisladas, el transporte aéreo es esencial para la accesibilidad y conectividad, ya que el transporte aéreo en estos casos es la única manera de comercializar los productos de los departamentos como el Amazonas, Arauca, Caquetá, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Putumayo, Vaupés y Vichada. Por ende estas regiones tienen un alto potencial para realizar un gran aporte a la competitividad de las empresas aéreas no regulares.

Estos departamentos cuentan con una gran cantidad de aeropuertos públicos para servicios aéreos no esenciales (ASAE) o aeródromos no controlados que son de propiedad

de entidades territoriales, departamentales, municipales, cabildos indígenas, y/o juntas de acción comunal, que serían de gran utilidad para aumentar la conectividad de esta región, pero es necesario que estos aeródromos mejoren sus estándares de seguridad y de infraestructura aeroportuaria, porque si bien es limitada o se encuentran en degrado.

Actualmente la región de la Orinoquia y Amazonia cuenta con 119 aeropuertos públicos no controlados como se evidencia en la Tabla No 2. Este tipo de aeropuertos pueden ser intervenidos si hay interés de los propietarios, o de los empresarios de la región, por lo que pueden solicitar apoyo a la Aeronáutica Civil de Colombia para que sean suministrados de cooperación técnica para la formulación de proyectos de inversión, y que podrían ser financiados gracias a los fondos de inversiones para la paz, regalías, recursos privados, recursos de los mismos propietarios, cooperación internacional, recursos de la nación o bancas de inversión como fue mencionado asertivamente en el foro del sector aéreo 2030. (Valencia Riveros, 2018)

Estas inversiones deberán ser bien administradas por los alcaldes o gobernadores de la región, ya que, si bien la inversión es un gran avance, esta no garantiza un buen uso de los recursos, debe haber un interés específico en la región por parte del sector departamental y empresarial para resolver los problemas de conectividad de la zona, es por ello que

(...) En los últimos años, la Aerocivil ha invertido cerca de 550 mil millones de pesos para mejorar la infraestructura en lo que se han denominado aeropuertos comunitarios. Sin embargo, la Aerocivil no ostenta la propiedad de estos aeródromos y por lo tanto no puede garantizar una operación adecuada incluso después de las inversiones. (Jiménez , y otros, 2018)

Por lo anterior, se debe mejorar la infraestructura de la región, para que esta pueda contar con la eficiencia necesaria para atender y optimizar la demanda que se avecina de acuerdo a la tendencia de crecimiento del sector turismo al año 2030,

(...) Las tendencias de desempeño histórico del mercado de transporte aéreo en sus componentes básicos de pasajeros, carga y aerotaxis, sirven de base para un ejercicio simple de proyección, con base en la tasa media de crecimiento observada (estimaciones propias), para dimensionar los flujos de tráfico esperados en 2030. El tráfico total de pasajeros alcanzaría los 68 millones con una tasa media anual del 5.1%; el de carga total llegaría a 1.2 millones de toneladas y los aerotaxis movilizarían 575 mil pasajeros (tasa del 0.4%) y 37.5 mil toneladas de carga (tasa del 1.5%). (Ríos, y otros, 2018).

Pero vista esta baja proyección del tráfico de pasajeros y carga a través de aerotaxis o empresas aéreas no regulares, la Aeronáutica Civil de Colombia en uso de sus facultades legales espera mejorar la conectividad de las regiones y la competitividad de las empresas a través de la Resolución 00280 “por la cual se adoptan medidas tendientes a facilitar la conectividad aérea en el país.” en las zonas más aisladas y que carecen de servicios aéreos regulares.

Atractivos turísticos de la región sur oriental Colombiana.

Sin duda alguna la zona de la Amazonía y Orinoquia son los destinos turísticos más inexplorados y exóticos de toda Colombia, esta región en su mayoría es selvática, por lo que cuenta con gran variedad de parques naturales, ríos, y selva virgen, que podría ser

visitada regularmente si se logra una mejor conectividad entre la red de aeropuertos del área sur-oriental del país.

Esta zona cuenta con los aeropuertos principales de Leticia en el extremo sur de Colombia, el de Puerto Carreño en el extremo oriente del país, el aeropuerto de Mitú en el sur oriente de la nación, el aeropuerto de Puerto Inírida en la frontera de Guanía con Venezuela, y el de San Jose del Guaviare en la región fronteriza del Guaviare con el Meta. Todos tienen en común que se encuentran ubicados en poblaciones urbanas que en sus inmediaciones tienen destinos turísticos naturales como El río Amazonas, los sistemas de parques naturales como el Amacayacu, el Serranía del Chiribiquete, el Tuparro, Sierra de la Macarena, Tinigua, cordillera de los Picachos, Sumapaz y Chingaza, también el río de Colores Caño Cristales, y algunos yacimientos arqueológicos o pictogramas, que son herencia de las culturas y comunidades como “guahibos, puinaves y cuibas que elaboran artesanías son muestra del legado indígena de la Orinoquia”. (PROCOLOMBIA, s.f.)

Políticas Públicas Nacionales para el desarrollo de la Aviación No Regular

Una política pública es toda acción que un gobierno desarrolla en función de mejorar una situación o un problema determinado. A través de ellas el Estado o Gobierno busca dar respuesta o solución a una demanda de la sociedad, sin embargo no todas las veces estas políticas son de índole positivo para la comunidad.

Por lo cual, si el Estado o Gobierno es quien se encarga de construir o desarrollar una política pública. En el ámbito Colombiano a quien le corresponde desarrollar dicha política es al Ministerio de Transporte a través de su UAEAC. Los dos deben velar por el desarrollo

y la competitividad de este tipo de aviación a través de Políticas Públicas que impulsen el desarrollo de acuerdo a la demanda de esta aviación.

Actualmente se encuentran constituidas 55 empresas de transporte aéreo no regular con CDO vigentes, y que de acuerdo a las estadísticas de los últimos tres años (2016 – hasta marzo del 2019) otorgadas por la aeronáutica civil, el mercado de Aerotaxis de ala rotativa ha logrado volar un total de 29.422,85 Horas, y el mercado de Aerotaxis de ala fija ha operado un total de 180.521,09 horas (Ver ilustración No. 2), siendo el de Ala fija el más contratado, pero que sumando estos dos y haciendo una comparación con respecto al servicio aéreo regular, la participación de dicha aviación es muy baja, no obstante este tipo de aviación cumple un rol importante en materia de conectividad en las regiones más apartadas del país, por lo cual es necesaria una política que impulse esta aviación para mejorar la conectividad de las zonas con necesidad de comunicación, desarrollo tecnológico y desarrollo social.

Reglamentación sobre el transporte aéreo no regular

Las disposiciones nacionales principales sobre la legislación aeronáutica en materia para esta aviación se encuentran basadas en el Código de Comercio Colombiano, El libro quinto, en su parte segunda (De la aeronáutica) cuenta con los artículos 1854 y 1867, en ellos se clasifica la aviación según la regularidad y la prestación de los servicios aéreos no regulares por parte de los explotadores.

El artículo 1867, habla sobre la legislación que aplica la autoridad aeronáutica sobre los explotadores constituidos como prestadores de servicios aéreos no regulares, allí menciona que este tipo de explotador no deberá constituir una competencia indebida a los

servicios aéreos regulares, y prelaciona a las empresas de transporte aéreo regular en todo caso que deseen realizar vuelos no regulares dentro de las rutas que comprendan sus permisos de operación.

Además, como lo menciona el artículo 1867 del Código de Comercio, le corresponde a la UAEAC legislar el transporte aéreo no regular a través de los RAC, y de esta manera es como en el RAC 3 (Actividades aéreas civiles) se regula y se restringe este tipo de aviación por medio del numeral 3.6.3.3.1.7.1, en donde se exponen una serie de restricciones para que los explotadores de este tipo de servicio no se vuelvan una competencia desleal para las empresas de transporte aéreo regular.

Es así como el numeral 3.6.3.3.1.7.1 del RAC 3 restringía a este tipo de aviación para pactar contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero, efectuar reservas, ofrecer servicios sin limitaciones de hora, cantidad de vuelos semanales o mensuales, y publicitar los vuelos en los lugares hacia o desde donde se operen.

Resolución 0177 del 21 de Junio del 2018

Recientemente, la UAEAC en uso de sus facultades legales emitió la resolución 01777 del 21 de Junio del 2018, por la cual se adoptaron medidas temporales para facilitar la conectividad aérea en el país.

La resolución 0177 del 21 de Junio del 2018 hace evidente la carencia de conectividad aérea en ciertas regiones del país, a pesar de que le había permitido a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, prestar servicios aéreos regionales sobre ciertas rutas no troncales de acuerdo a lo estipulado en el numeral 3.6.3.3.1.5. del RAC 3, o “en regiones apartadas del país donde las comunicaciones

terrestres son de difícil acceso y las condiciones de la infraestructura aeronáutica (pistas, radio ayudas, terminales, etc.) son de menor cubrimiento y categoría” (UAEAC, 2018).

Por lo tanto, “las empresas que a la fecha de expedición de la presente resolución cuenten con permiso de operación vigente en la modalidad de transporte aéreo comercial secundario o de aerotaxi” (UAEAC, 2018), podrán acogerse a la modalidad de transporte aéreo comercial regional, pero sujetas a las restricciones contenidas en el RAC 3 numeral 3.6.3.3.1.7.1 mencionado anteriormente.

Sin embargo, con la puesta en práctica del numeral 3.6.3.3.1.5. del RAC 3 no se hizo evidente la conectividad que quería dicho numeral, por lo que se adoptaron otras medidas para evitar el aislamiento e insuficiencia de conectividad que persistía en ciertas rutas y regiones del país, dentro de las cuales se adoptó la coordinación con el Ministerio de Transporte y la UAEAC mesas de conectividad regional en los diferentes departamentos del país, en donde se involucraron a los gobernantes, y todos los actores interesados en las regiones para proponer y poner en práctica medidas que promovieran nuevos servicios aéreos a nivel regional garantizando la Seguridad Operacional.

A causa de lo anterior, la UAEAC emitió la resolución 01777 con el fin de facilitar la conectividad aérea en las regiones ya mencionadas, pero con la condición de que las rutas en donde se fuera a utilizar el transporte aéreo no regular no afectará o no propiciará una competencia indebida para los explotadores de servicios regulares.

Por consiguiente, la UAEAC con la emisión de esta resolución logró legislar siete artículos, de los cuales se destaca que esta autoridad autorizó a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros y a las empresas de servicios regionales, para que durante un periodo TEMPORAL de 7 meses que estarían

contados a partir del primero de Julio del 2018, pudieran ofrecer sus servicios sin limitaciones en cuanto a las horas, cantidades de vuelos semanales, o mensuales, pudiendo publicitar dichos vuelos en los lugares desde o hacia donde los operaran, pactar los contratos individuales de transporte aéreo directamente con cada pasajero, y efectuar las reservas necesarias con los mismos, sin tenerse que someter a las condiciones contenidas en el numeral del RAC 3, el numeral 3.6.3.3.1.7.1 mencionado anteriormente.

Pero para que todos estos beneficios se hicieran efectivos, las empresas tuvieron que informar a la oficina de Transporte aéreo de la UAEAC su intención de iniciar operaciones con al menos diez (10) días calendario de antelación.

Transcurridos los 7 meses de cumplimiento de esta resolución, la oficina de Transporte aéreo analizaría la información y las rutas autorizadas para evaluar los resultados de la operación efectuada, con el fin de determinar si se reglamentaría de forma permanente.

Resolución 00280 del 31 de Enero del 2019

Esta nueva resolución 00280 sale afirmando y concediendo permanentemente los beneficios que se habían otorgado con la antecedente resolución número 01777 del 21 de Junio del 2018.

Por lo que la resolución 00280 del 31 de Enero del 2019 resolvió que persistiendo en el país la situación de aislamiento e insuficiencia de conectividad en ciertas rutas y regiones, que carecen de servicios aéreos comerciales, era necesario desarrollar las medidas permanentes, tendientes a facilitar la conectividad aérea para esas rutas y regiones.

La resolución 00280 evaluó y publicó los resultados de la resolución antecedente, por lo que 4 empresas se acogieron a lo dispuesto en la resolución citada, y sirvieron a las siguientes rutas en las regiones sur-orientales del país:

- Guaymaral – La Macarena – Guaymaral
- Guaymaral – La pedrera – Guaymaral
- Villavicencio – Cumaribo – Villavicencio
- Villavicencio – Puerto Carreño – Villavicencio
- Arauca – Saravena – Arauca
- Arauca – Tame – Arauca
- Arauca – Cravo Norte – Arauca

Con ello se mejoró la conectividad de las mencionadas regiones, lo cual mostró la conveniencia de dar carácter permanente a la disposición que se había adoptado de manera temporal a través de la resolución 01777 del 21 de junio del 2018.

También se evidenció que las empresas de transporte aéreo público comercial no regular y los usuarios del servicio se vieron beneficiados con dicha resolución temporal. Por lo que la resolución 00280 encontró necesario socializar más la referida autorización para que se vieran beneficiadas más empresas y más usuarios a lo largo del país. También se vio la necesidad de unir los esfuerzos con las entidades y gremios del sector turístico con el propósito de que el sector turismo ofreciera paquetes turísticos desde y hacia las regiones que se vieran beneficiadas con dicha resolución para los turistas nacionales y extranjeros.

Por lo anterior, se legislo permanentemente por lo que la operación prevista en la dicha resolución no constituyó una competencia indebida para los servicios regulares, se legislo

permanentemente lo expuesto en la resolución 0177 de Junio del 2018 y se agregó de que las empresas de servicios regionales, podrían seguir operando en dichas rutas, si con posterioridad a la iniciación de sus operaciones en ellas, llegase también a operar una empresa de servicios regulares.

También se agregó que estas empresas no estarían obligadas a establecer bases temporales o auxiliares de operación, en los aeropuertos correspondientes de operación.

Sin embargo estas empresas de transporte aéreo no regular deberán operar bajo una autorización prevista por la oficina de Transporte aéreo y dicha autorización deberá ser tramitada con la información de las aeronaves dispuestas para el servicio (marca, modelo, matrícula y capacidad de sillas ofrecidas en cada una), rutas sobre las cuales se prestaría el servicio y la cantidad estimada de vuelos semanales en cada una y además de una fecha de iniciación de operaciones.

Análisis de mercado y costos para empresas Aéreas No Regulares.

Después de la exploración minera y petrolera, el turismo es el segundo generador de divisas para Colombia, siendo el primero un sector inestable debido a la volatilidad de los precios del petróleo en el mercado, sin embargo este ha sido el campo más contributivo a la compra de servicios aéreos no regulares, pues con ello se ha dado el desarrollo de las operaciones aéreas en empresas de transporte aéreo no regular en el país, gracias a que este mercado requiere la disponibilidad total de las aeronaves empleadas, y también de aeronaves con equipos especiales para realizar complejas operaciones, como el transporte de carga o pasajeros a ciertas áreas no conectadas.

La parada de todas estas aeronaves ha generado pérdidas de dinero para las compañías, debido a los altos costos de mantenimiento, y el bajo índice de operación., Sin embargo estas compañías han buscado nuevos nichos de mercado, dentro de los cuales se han destacado las operaciones especiales, la agricultura, la aerofotografía, y entre otros. No obstante la oferta de dichos nichos, no ha sido lo suficientemente grande para generar rendimientos y utilidades en compañías de servicio de transporte aéreo no regular. Es por ello que se vio la necesidad de una política pública como una acción que desarrollará el gobierno en función de mejorar la situación o problema del bajo índice operacional de estas compañías.

Pero a pesar de lo anterior, la aviación no regular se ha encargado de conectar el país en las áreas más alejadas y menos beneficiadas por la infraestructura aeroportuaria controlada. Estas compañías han cubierto destinos que carecen de servicios aéreos comerciales de manera regular y han movilizado a los pasajeros y carga de manera descentralizada a diferencia de las empresas aéreas regulares que operaban desde las principales ciudades del país.

En Colombia existen 55 empresas de aerotaxis con certificado de operación vigente (Ver tabla No. 1), algunas de ellas se han caracterizado por tener bajos estándares de seguridad operacional, puesto que actualmente es el tipo de aviación con más accidentes aéreos en Colombia según lo relató la revista dinero “Según los informes de la máxima autoridad colombiana de aviación, desde 2010 se han accidentado en Colombia 96 aeronaves pequeñas, desde aparatos que se usaban para fumigar hasta avionetas de recreo particulares”. (Revista Dinero, 2016)

Por lo que si se requiere de dicha aviación para efectuar vuelos regulares es necesario elevar los niveles de seguridad operacional, y de calidad para que estas empresas contribuyan al movimiento de transporte de pasajeros a las zonas menos conectadas del territorio Colombiano.

Por otro lado, De acuerdo al análisis de precio y accesibilidad para el usuario realizado en la nota de estudio de conectividad y competitividad, que presento la aeronáutica civil en el foro ¿hacia donde debe ir la aviación en Colombia? (Ríos, y otros, 2018), un impedimento grande para este tipo de empresas, es el costo operacional que debe pagar el cliente en su tiquete de vuelo, puesto que de acuerdo con la Tabla No. 3. El tiquete de vuelo en un 42% constituye el precio real que paga el usuario por el servicio a la aerolínea o empresa, y el 58% se constituye en tasas aeroportuarias de ingreso o salida, tasas administrativas (Solo existe en Colombia), impuestos de turismo, IVA (19%), contribuciones al ICBF y otras contribuciones. También, las empresas aéreas deben pagar contribuciones como impuestos municipales, contribuciones parafiscales, y tasas de vigilancia que se gravan a los ingresos de las aerolíneas o empresas, proveniente de la venta de tiquetes aéreos. Es por ello que se observa una sobre medida de cargas y tasas a los tiquetes aéreos, que “Según la IATA, en Latinoamérica Colombia tiene los tiquetes con las mayores cargas, después de Venezuela y Argentina, países con débil crecimiento en su conectividad aérea o incluso decreciendo” y que por desconocimiento han sido agregados porque

(...) En los últimos años algunas autoridades territoriales y actores políticos han propuesto e impuesto mediante normas locales o nacionales, mayores cargos a los tiquetes aéreos con desconocimiento de la normatividad nacional en materia

de impuestos, tasas y contribuciones, y de los lineamientos de la OACI que indican que los recursos recaudados por los servicios prestados en este sector deberían re-invertirse en la aviación. (Ríos, y otros, 2018)

Si bien, las empresas aéreas no regulares se vieron muy beneficiadas con la desregulación propuesta por las resoluciones mencionadas en el anterior capítulo, es necesario eliminar las tasas y sobrecargos que no van dirigidos a la re-inversión del desarrollo de la aviación, puesto que más de la mitad de los recursos se difieren en organizaciones que no velan por el progreso de la aviación.

Y que por medio de la aparición de la resolución temporal 0177 del 21 de Junio del 2018 y posteriormente la definitiva 00280 del 31 de Enero del 2019, se abre un nuevo mercado a este tipo de aviación, que podría prestar sus servicios sin límites de horarios, precios o sillas ofertadas, lo que influye positivamente en la oferta que puedan presentar a los clientes naturales o jurídicos pero que como se mencionó anteriormente es necesario la supresión de las tasas que sobrecargan los tiquetes aéreos.

Conclusiones

Es imprescindible que la realización de los viajes en aeronaves sean los más cortos posibles para el usuario, también se debe mejorar la satisfacción del usuario, y reducir el costo de los tiquetes al menor precio posible, para que el usuario obtenga una buena experiencia final, se aumenten los viajes hacia y desde ese lugar, se aumente el desarrollo económico del lugar, y por lo tanto se aumente el tráfico, pero todo esto con el fin de que se vean efectos en la inversión extranjera, comercio, empleo o incluso de que empresas y personas decidan trasladarse a ciertos lugares que se beneficien por la conectividad.

Colombia requiere de más inversión en infraestructura aérea, para mejorar las ayudas a la navegación y los aeropuertos que requieren de ello en la zona sur oriental de Colombia.

Es necesario reducir los costos operacionales de las empresas aéreas, y también los costos de los tiquetes aéreos ya que Colombia es el tercer país con el precio del tiquete aéreo más caro de Latinoamérica, después de Venezuela y Argentina.

Es necesaria la integración de las agencias turísticas con las empresas aéreas no regulares para la estructuración y diseño de planes turísticos hacia la zona sur oriental del país colombiano, y con ello contribuir al beneficio de estas regiones a través de los atributos emitidos por la resolución permanente 00280 del 31 de enero del 2019.

Se encontró necesario socializar más la autorización emitida por la resolución 00280 del 31 de enero del 2019, para que se vieran beneficiadas más empresas aéreas no regulares y por consiguiente más usuarios a lo largo del país.

La UAEAC adoptó la coordinación con el Ministerio de Transporte la estructuración mesas de conectividad para aumentar el conocimiento de las resoluciones referidas.

Recomendaciones

Se recomienda la eliminación de tasas aeroportuarias, y la exención del IVA para las empresas no regulares que operen en las zonas más afectadas por el conflicto (ZOMAC) para así fortalecer la aviación y aumentar la conectividad en el territorio colombiano.

Se recomienda el uso de las facultades brindadas por la resolución 00280 del 31 de enero del 2019 para toda empresa aérea no regular que quiera aumentar sus operaciones, estudiar sus capacidades y la demanda de pasajeros que deseen viajar hacia el territorio sur oriental del país, tomando como puntos clave los aeropuertos citados en este estudio para impulsar el desarrollo económico de las regiones del Amazonas, Arauca, Caquetá, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Putumayo, Vaupés y Vichada

Se recomienda el uso de los foros aeronáuticos y las mesas de conexión para unir los representantes de los departamentos y alcaldías con empresarios u operadores para notificar las necesidades de infraestructura en sus regiones y así mismo notificar al grupo de infraestructura de la aeronáutica civil sobre los aeródromos con el fin de que puedan brindar ayuda eficiente en soluciones que se vean resueltas en diseños para la construcción de una mejor infraestructura aeroportuaria.

Se recomienda analizar el impacto que refiere la entrega de los aeropuertos a las concesiones, puesto que de ser así se pueden aumentar los costos de operación debido a las sobretasas aeroportuarias impuestas por las concesiones.

Se recomienda involucrar a las agencias de viajes interesadas, para que hagan un acercamiento con las posibles empresas aéreas no regulares que viajen desde y hacia la zona y con ello estructurar paquetes de viajes en las cuales se vean beneficiadas las dos partes.

Referencias bibliográficas

- Arbeláez, C., Quintana, J., Morales, N., García, A., Palomino, A., & Rojas, M. (Abril de 2018). *La conectividad aérea en Colombia*. Obtenido de Aeronáutica Civil de Colombia:
http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/Documents/NOTA%20DE%20ESTUDIO__Conectividad.pdf
- Costaguta, A. (2017). La aviación en Cifras. *Aerolíneas de bajo Costo*, 29.
- ICAO. (s.f). *Connectivity*. Obtenido de
<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx>
- Jiménez , E., Saltarín, J., Torres, A., Morales, N., Páez, Á., Mejía, H., & Giraldo, A. (9-10 de Abril de 2018). Desarrollo sostenible de la infraestructura aeronáutica en el sistema de aviación civil en Colombia: retos y oportunidades. *Desarrollo sostenible de la infraestructura aeronáutica en el sistema de aviación civil en Colombia: retos y oportunidades*. Aeronáutica Civil. Obtenido de
http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/Documents/NOTA%20DE%20ESTUDIO__Infraestructura%20y%20Sostenibilidad%20Ambiental.pdf
- Mintransporte. (31 de Diciembre de 2018). Gobierno Fortalece conectividad aérea en Colombia. Obtenido de
<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7126/gobierno-fortalece-conectividad-aerea-en-colombia/>
- PROCOLOMBIA. (s.f.). *Región de la Orinoquia una tierra para explorar*. Obtenido de
<http://www.colombia.travel/es/a-donde-ir/orinoquia>
- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. (05 de Marzo de 2018). *Aeronáutica Civil*. Obtenido de Aeronáutica Civil:
<http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%201%20-%20Definiciones.pdf>
- Revista Dinero. (30 de Noviembre de 2016). *Colombia, el cuarto país con más accidentes de avión del mundo desde 1945*. Obtenido de
<https://www.dinero.com/pais/articulo/accidentes-de-avion-en-colombia-desde-1945/239557>
- Ríos, H., Quintana, J., Garcia, A., Palomino, A., Rojas, M., & Morales, N. (9-10 de Abril de 2018). Conectividad y Competitividad. *Foro plan estratégico Aeronáutico 2018-2030*. Bogotá: UAEAC. Obtenido de Aerocivil:
http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/foro2030/Documents/NOTA%20DE%20ESTUDIO__Competitividad%20del%20Transporte%20A%20C3%A9reo.pdf

travel, C. (s.f.). *Colombia travel*. Obtenido de Colombia Travel:

<http://www.colombia.travel/es/informacion-practica/clima#ctsections>

UAEAC. (Febrero de 2018). RAC 1. Obtenido de

<http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%201%20-%20Definiciones.pdf>

UAEAC. (Abril de 2018). RAC 3. *RAC 3*. Obtenido de

<http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%203%20-%20Actividades%20Aéreas%20Civiles.pdf>.

UAEAC. (25 de Abril de 2019). *Índice de aerodromos y helipuertos no controlados*.

Obtenido de <http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/04%20AD%201.3.pdf>

Valencia Riveros, J. (Julio de 2018). El Sistema Aeroportuario Nacional Mejorado.

UAEAC. Obtenido de <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/II-FORO2030/Documents/4.%20Sistema%20Aeroportuario%20Nacional%20Mejorado.pdf>

Zona económica. (s.f.). Competitividad. Obtenido de

<https://www.zonaeconomica.com/definicion/competitividad>

Anexos

Tabla 1 Base de datos empresas de transporte público no regular aerotaxi

NIT	RAZON SOCIAL	BASE PPAL	BASES AUXILIARES	EQUIPO
8001556141	AERO APOYO LTDA." TRANSPORTE AEREO DE APOYO PETROLERO LTDA.	EL YOPAL	VILLAVICENCIO	CESSNA R172K, 182H Y U206G
9002198675	AERO LLANOS DEL ORIENTE SAS	EL YOPAL		PIPER PA-34
8160079400	AERO SERVICIOS ESPECIALIZADOS ASES S.A.S.	BUCARAMANGA		CESSNA R172K, PIPER PA-34-200T
9001421833	AERO TAXI GUAYMARAL ATG S.A.S.	GUAYMARAL	FLANDES	PIPER PA-34-200T, PA-31, CESSNA 180
8110263056	AEROCHARTER ANDINA S.A.S.	MEDELLIN		BELL 206B, 206L, AIRBUS HELICOPTER, CESSNA 303
8110305461	AEROEJECUTIVOS DE ANTIOQUIA S.A.	MEDELLIN	QUIBDO	CESSNA TU206G, 208B, 402C
9001324788	AEROESTAR LTDA	VILLAVICENCIO		PIPER PA-28, PA-32-300, 32R-300, 34-200T Y PA31, 181 Y CESSNA R172K
8110337825	AEROEXPRESS	MEDELLIN		Cessna 402B, CESSNA TR182, 177RG, TU06F, ROBINSON R44 RAVEL II, R66
8002107405	AEROGALAN - LINEAS AEREAS GALAN LTDA	BUCARAMANGA		PA-32-301T, PA-34 -220T Y PA-28RT-201T
8001168021	AEROLINEAS DEL LLANO S.A.S. -ALLAS S.A.S.-	VILLAVICENCIO		CESSNA 182N, 182P, 182Q, T182, U206G, PA-32R-301, PA-28R-201, DC-3
8920017252	AEROLINEAS LLANERAS ARAL LTDA	VILLAVICENCIO		CESSNA R172K, 206G, U206F, TU206GY 208B
8002097198	AEROLÍNEAS PETROLERAS S.A.S. "ALPES S.A.S."	EL YOPAL		CESSNA 182P, R172K
8001276348	AEROMENEGUA LTDA. TAXI AEREO DEL ALTO MENEGUA LTDA.	VILLAVICENCIO	ARAUCA, MITU	PIPER PA-31-350, PA-34, cessna T303 Y TU206
9006447464	AEROPACA SAS	VILLAVICENCIO		Eurocopter AS355N
8000436432	AEROTAXI DEL ORIENTE COLOMBIANO "AEROCOL S.A.S"	EL YOPAL		BRITEN NORMAN BN-2B, CESSNA TU206, PIPER PA-34-200T, PA-31-350 NAVASJO CHIEFTAIN, PA-31-325, CESSNATU206, U206G, 210N,
8002134712	AEROTAXI DEL UPIA S.A.S. AERUPIA S.A.S.	VILLAVICENCIO	ARAUCA, MITU	Cessna R172, TU206-T303, 402B
9004582473	AMERICA'S AIR SAS	MEDELLIN	MITU	HASTA 5.670 KGS
8000861070	ARO S.A.S AEROVIAS REGIONALES DEL ORIENTE S.A.S	VILLAVICENCIO	MITU	HASTA 5.670 KGS
9010761898	AVIANLINE CHARTER'S S.A.S.	VILLAVICENCIO	MITU	Cessna R172 y Cessna 182Q; TU 206G
8001843203	AVIONES DEL CESAR S.A.S, -AVIOCESAR S.A.S.	BARRANQUILLA	COROZAL, MONTERIA	ROBINSON R44II, BELL 206III,
8600721569	CENTRAL CHARTER DE COLOMBIA S.A.	BOGOTA		CESSNA 560 CITATION 5, HAWKER 800XP, Lear Jet, Beechcraft, super King Air B-200/300/350, West Wind, Hawker 800XP, aviones bimotores a piston y turbo helice hasta 5670 kgs

**EL TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR Y SU APOORTE A LA CONECTIVIDAD
AÉREA EN LA REGIÓN SUR ORIENTAL**

NIT	RAZON SOCIAL	BASE PPAL	BASES AUXILIARES	EQUIPO
8020148631	CHARTER DEL CARIBE S.A.S.	BARRANQUILLA		PIPER PA-31T2, CESSNA 402C, CIRRUS SR22
8001212086	COMPAÑIA DE VUELO DE HELICOPTEROS COMERCIALES S.A.S. "HELIFLY S.A.S."	MEDELLIN	CALI, MONTERIA	BELL 206L3/L4
9002267160	DELTA HELICOPTEROS S.A.S.	CALI		BELL 206B-III
9007134387	HANGAR 29 S A S	ENRIQUE OLAYA	GUAYMARAL, VILLAVICENCIO	BELL 206L1, 206 L3
8301089981	HELI JET S.A.S.	ENRIQUE OLAYA		CESSNA T303, 210-5, 182E, P201N
8600021101	HELICOPTEROS NACIONALES DE COLOMBIA S.A.S. HELICOL S A S	BOGOTA	SOLEDAD, MEDELLIN, YOPAL	BELL 212/412EP, BEECHCRFT 1900D, AGUSTAWESTLAND AW139, MI171, B1900D, CESSNA 525C
8001896028	HELICOPTEROS Y AVIONES S.A.S. "HELIAV S.A.S."	GUAYMARAL		MD369D, BELL 206L3, AVIONES MONOMOTORES Y BIMOTORES HASTA 5.670 KGS HELICOPTEROS HASTA 2.000 KGS.
8110431692	HELIGOLFO S.A.S.	MEDELLIN		CESSNA 402B
8000535444	HELISERVICE LTDA.	MEDELLIN		BELL 206L3, 206B, 407, 212, TURBOCOMMANDER 690B, CESSNA T303/182E/P201N
8110203446	HELISTAR S A S	BOGOTA	MEDELLIN, CHIA, EL YOPAL	BELL 206/212/412EP, MI MI-8MTV-1/71, TEXTRON 412 EP, BEECHCRAFT B300, EUROCOPTER BK-117-C2, HAWKER BEECHCRAFT 900XP, DASSAULT FALCON 200EX, AGUSTAWESTLAND AW139, BEECHCRAFT B300, SUPER KING AIR350, FALCON 200 EX
9005041901	HELISUR S.A.S	NEIVA	RIONEGRO	BELL 206L3, 206B, CESSNA T303
8000081164	HORIZONTAL DE AVIACIÓN S.A.S. FLEXAIR S.A.S	BOGOTA	VILLAVICENCIO	JESTREAM 32,
8001581300	INTERNACIONAL EJECUTIVA DE AVIACION S.A.S.	ENRIQUE OLAYA		HAWKER BEECHCRAFT B30Q, BOMBARDIER LEARJET 60XR, BEECHCRAFT 300, BOMBARDIER BD-100
8905064401	LANS S.A.S. LINEAS AEREAS DEL NORTE DE SANTANDER S.A.S.	CUCUTA	BUCARAMANGA, ARAUCA	PIPER PA-23-250/PA-28R-180/PA-34-200T, CESSNA 182P/TU206G/, BEECHCRAFT C90
8220068076	LATINOAMERICANA DE SERVICIOS AEREO S.A.S. LASER AEREO S.A.S.	VILLAVICENCIO		DOUGLAS DC-3/C-47, CESSNA 182P/172/206/T206, PIPER PA-34-200/220T
8600801261	LLANERA DE AVIACION S.A.S.	CHIA	VILLAVICENCIO	PIPER PA-31, CESSNA 208B, TU206E
8909061481	LOS HALCONES S.A.	ENRIQUE OLAYA		EUROCOPTER AS350B2, AEROSPATIALE AS350B2, TWIN COMMANDER 690B
8305140846	PACIFICA DE AVIACION S.A.S.	MEDELLIN		PIPER PA-34-200T, LET L410UVP-E

NIT	RAZON SOCIAL	BASE PPAL	BASES AUXILIARES	EQUIPO
8001495803	RIO SUR S. A.	BOGOTA		BEECHCRAFT KING B-200 y HAWKER BEECHCRAFT C- 90
9005182511	SAE SERVICIOS AÉREOS ESPECIALES GLOBAL LIFE AMBULANCIAS S.A.S.	VILLAVICENCIO		CESSNA T207 PIPER PA 28R-201T
8002177098	SAER LTDA. SERVICIO AEREO REGIONAL LTDA.	GUAYMARAL	VILLAVICENCIO	HASTA 5760 kgs
8001526479	SAVIARE LTDA. SERVICIOS AEREOS DEL GUAVIARE	VILLAVICENCIO	VALLEDUPAR, MONTERIA, COROZAL	AVIONES MONOMOTORES Y BIMOTORES HASTA 12.500 KGS. DE PBMO
8001809433	SERVICIO AEREO DE CAPURGANA S.A. - SEARCA S.A.	BOGOTA	SAN ANDRES, BARRANQUILLA	AEROCOMMANDER 681, DORNIER DO-28D-2, LET L- 410UVP-E, BEECHCRAFT KING 200, 1900C Y 1900D
8912015780	SERVICIOS AEREOS PANAMERICANOS S.A.S. SARPA	BOGOTA	RIONEGRO	JETSTREAM 3201 EMBRAER 120 ER CESSNA T206H
8000555619	SERVICIOS INTEGRALES HELICOPORTADOS SAS "SICHER HELICOPTER SAS"	GUAYMARAL		EUROCOPTER BO-105 EUROCOPTER EC-135 AUGUSTA SPA AW139
8301261359	SIS SOLUCIONES INTEGRALES GNSS S A S	CHIA		HUGHES 369D, MD HELICOPTERS 369FF
8001797831	SOCIEDAD AEREA DE IBAGUE S.A.S. "SADI S.A.S."	BOGOTA	PUERTO ASIS, MEDELLIN	LET 410 UVPE BELL 206 L BELL 206 series HUGHES 369D EUROCOPTER AS 350B-3 EUROCOPTER AS 355 EUROCOPTER MBB BK 117 A-4
8000437638	SOCIEDAD AERONAUTICA DE SANTANDER S.A. - "SASA"	MEDELLIN		BELL 206L3, AGUSTA SPA AW-119
8050197302	SOLAIR S.A.S.	CALI		PIPER PA-34-220T PIPER CHEYENNE PA-31 T2 CESSNA C402C
8001799986	TAC S.A. - TRANSPORTE AEREO DE COLOMBIA S.A.	CALI	MEDELLIN, BOGOTA	HASTA 12500 KGS, LET 410
8920008191	TAERCO - TAXI AEREO COLOMBIANO LTDA.	EL YOPAL		HASTA 5760 kgs
9005997827	TRANSPACIFICOS Y CIA SAS	CALI		CESSNA P206 Y PIPER PA31-350
8001016614	TRANSPORTES AEREOS DEL ARIARI "TARI S.A.S."	VILLAVICENCIO	CALI	PIPER PA-31-350, PA-32- RT300T
8605106728	VERTICAL DE AVIACION S A S EN REORGANIZACION	BOGOTA		MI-8MTV, MI-171

Total Aerotaxis

55

Fuente: Elaboración propia a través de la base de datos suministrada por la Oficina de transporte aéreo de la UAEAC.

Tabla 2 Aeródromos no controlados en la zona sur oriental Colombiana.

Aeródromo	Indicador de lugar	Localización	Uso	Departamento
AGUACLARA	SKAW	04 44 00 N 073 03 30 W	PUBLICO	CASANARE
ARARACUARA	SKAC	00 36 0271 S 072 23 5321 W	PUBLICO	CAQUETA
BARRANCO MINAS	SKBM	03 39 26,45 N 069 48 35,05 W	PUBLICO	GUAÍNIA
BARRANQUILLITA	SQOF	01 32 48 N 072 19 33 W	PUBLICO	GUAVIARE
BELEN DE INAMBU	SQBK	00 28 15 N 070 11 05 W	PUBLICO	VAUPES
BOCOA QUERARI	SQBQ	01 35 51 N 070 47 58 W	PUBLICO	VAUPES
BUENOS AIRES	SQER	00 01 13,19 N 071 00 26,55 W	PUBLICO	VAUPES
CACHIPORRO	SQHV	00 33 15 N 071 55 35 W	PUBLICO	VAUPES
CALAMAR GUAVIARE	SQJG	01 57 44,62 N 072 38 42,01 W	PUBLICO	GUAVIARE
CAMARUCOS	SQMU	05 52 31,44 N 070 39 29,87 W	PUBLICO	CASANARE
CAMPO ALEGRE	SKMH	01 51 55,25 N 069 00 36,26 W	PUBLICO	GUAÍNIA
CANANARI	SKNN	00 32 42 N 070 55 43 W	PUBLICO	VAUPES
CAÑO COLORADO	SKCJ	02 16 38,55 N 068 21 35,70 W	PUBLICO	GUAÍNIA
CAÑO COLORADO	SQVP	00 21 54 N 070 26 36 W	PUBLICO	VAUPES
CARIMAGUA	SKCI	04 33 53,60 N 071 20 12,11 W	PUBLICO	META
CARURU	SKCR	01 00 48,47 N 071 17 45,91 W	PUBLICO	VAUPES
CIUDAD YARI	SKUY	01 35 00 N 073 52 00 W	PUBLICO	CAQUETA
COLINERAS	SKLZ	06 04 16,75 N 070 22 04,19 W	PUBLICO	CASANARE
CRAVO NORTE	SKCN	06 19 00 N 070 12 40 W	PUBLICO	ARAUCA
CUMACHAGUA	SQCW	04 01 00 N 070 53 00 W	PUBLICO	VICHADA
CUMARIBO	SKUM	04 26 46,93 N 069 46 53,32 W	PUBLICO	VICHADA
EL ENCANTO	SQZN	01 45 08,99 S 073 12 20,93 W	PUBLICO	AMAZONAS
EL PACIFICO	SKCH	00 49 25,20 N 074 36 54 W	PUBLICO	CAQUETA
EL TAPON	SQTK	05 09 00 N 069 11 00 W	PUBLICO	VICHADA
EL TOTUMO	SQTT	05 56 19,34 N 071 13 18,05 W	PUBLICO	CASANARE
EL TRONCAL	SKAT	07 01 15,92 N 071 23 20,18 W	PUBLICO	ARAUCA
FORTUL	SKFF	06 46 53,95 N 071 46 44,90 W	PUBLICO	ARAUCA
GAVILAN DE LA PASCUA	SQGU	05 06 59,83 N 070 22 50,20 W	PUBLICO	VICHADA
GETSEMANI	SKMI	06 09 02 N 070 01 46 W	PUBLICO	CASANARE
GUACAMAYAS	SKYV	02 17 00 N 074 57 00 W	PUBLICO	CAQUETA
GUERIMA	SKUV	03 37 47,80 N 070 19 23 W	PUBLICO	VICHADA
HATO COROZAL	SKHC	06 09 12,76 N 071 45 41,91 W	PUBLICO	CASANARE
IBACABA	SQIG	00 58 13,14 N 069 12 46,67 W	PUBLICO	VAUPES
KAMANAOS	SQKM	01 43 34 N 069 50 43 W	PUBLICO	VAUPES
LA CAIMANA	SQMZ	06 03 07,22 N 070 48 48,24 W	PUBLICO	CASANARE
LA CHAPA	SQHH	05 56 00 N 071 27 00 W	PUBLICO	CASANARE
LA COLONIA	SKZE	05 45 50 N 071 31 53 W	PUBLICO	CASANARE
LA GAVIOTA	SKGA	04 33 01,75 N 070 55 31,55 W	PUBLICO	VICHADA
LA HERMOSA	SQLH	05 31 50,60 N 070 26 58,89 W	PUBLICO	CASANARE
LA PEDRERA	SKLP	01 19 27,65 S 069 34 53,75 W	PUBLICO	AMAZONAS
LA PLATA PUERTO TRUJILLO	SQJI	03 29 14,20 N 071 22 33,15 W	PUBLICO	META
LA PRIMAVERA	SKIM	05 29 39,65 N 070 25 16,35 W	PUBLICO	VICHADA
LA SALVACION	SQVC	05 59 55,50 N 070 37 53,70 W	PUBLICO	CASANARE
LA VENTUROSA	SQVT	05 14 19,74 N 071 18 12,70 W	PUBLICO	CASANARE
LA VENTUROSA	SKVS	06 08 20,90 N 068 46 40,50 W	PUBLICO	VICHADA
LA VICTORIA	SQVK	03 49 41,17 N 070 35 21,43 W	PUBLICO	VICHADA
LAGOS DEL DORADO	SQOF	01 12 36 N 071 57 18 W	PUBLICO	GUAVIARE
LOS ANGELES	SQGW	00 34 36,15 N 070 07 47,82 W	PUBLICO	VAUPES
MANI	SKMN	04 50 00 N 072 16 00 W	PUBLICO	CASANARE

Aeródromo	Indicador de lugar	Localización	Uso	Departamento
MAPIRIPAN	SKIR	02 53 50,20 N 072 08 27,50 W	PUBLICO	META
MIRAFLORES	SKMF	01 20 15,76 N 071 57 07,51 W	PUBLICO	GUAVIARE
MIRAMAR DE GUANAPALO	SQMG	05 03 14,60 N 071 00 04,25 W	PUBLICO	CASANARE
MONFORT	SKNF	00 37 30 N 069 44 58 W	PUBLICO	VAUPES
MONTERREY	SKNY	04 53 00 N 072 54 00 W	PUBLICO	CASANARE
NI	SQNX	00 32 47 N 070 55 40 W	PUBLICO	VAUPES
NUNCHIA LOS LIBERTADORES	SQHB	05 37 30 N 072 11 50 W	PUBLICO	CASANARE
ORITO	SKOR	00 39 59,25 N 076 52 36,40 W	PUBLICO	PUTUMAYO
OROCUE	SKOE	04 47 32 N 071 21 23 W	PUBLICO	CASANARE
PACOA	SQPK	00 04 00 N 071 12 30 W	PUBLICO	VAUPES
PACU	SQPD	01 37 51 N 070 21 50 W	PUBLICO	VAUPES
PAPUNAGUA	SKGG	01 54 26 N 070 45 43 W	PUBLICO	GUAVIARE
PAPUNAGUA - PUETO SOLANO	SQMF	01 54 26,30 N 070 45 43,80 W	PUBLICO	VAUPES
PAZ DE ARIPORO	SKPZ	05 52 54,70 N 071 52 58,70 W	PUBLICO	CASANARE
PIEDRA ÑI	SQPV	00 06 32 S 070 19 37,80 W	PUBLICO	VAUPES
PIRACUARA	SQPC	00 40 13 S 069 39 05 W	PUBLICO	VAUPES
PORE	SKEK	05 43 00 N 071 57 00 W	PUBLICO	CASANARE
PUERTO ALVIRA CAO JABON	SKQJ	02 54 10,48 N 071 44 58,51 W	PUBLICO	META
PUERTO GAITAN	SKPG	04 18 11,10 N 072 05 07,70 W	PUBLICO	META
PUERTO LEGUIZAMO	SKLG	00 10 56,20 S 074 46 14,80 W	PUBLICO	PUTUMAYO
PUERTO LLERAS	SKLL	03 17 23 N 073 22 45 W	PUBLICO	META
PUERTO RICO	SKQW	01 52 30 N 075 09 20 W	PUBLICO	CAQUETA
PUERTO RICO	SKUW	02 56 31 N 073 12 14 W	PUBLICO	META
RONDON	SKRD	06 17 14 N 071 06 07 W	PUBLICO	ARAUCA
SABANALARGA	SQBX	04 51 13,46 N 073 02 09,51 W	PUBLICO	CASANARE
SAN ANTONIO	SQSK	00 40 47 N 070 26 15 W	PUBLICO	VAUPES
SAN CARLOS DEL PLANAS	SKRK	04 02 00 N 070 50 00 W	PUBLICO	VICHADA
SAN ESTEBAN	SKSE	05 26 38,89 N 070 50 06,69 W	PUBLICO	CASANARE
SAN FELIPE	SKFP	01 54 53,94 N 067 04 39,34 W	PUBLICO	GUAINIA
SAN GERARDO	SKGK	00 46 11 N 070 17 05 W	PUBLICO	VAUPES
SAN JOSE DE OCUNE	SQCJ	04 04 56 N 070 15 14 W	PUBLICO	VICHADA
SAN JOSE DEL ARIPORO	SKJP	06 02 50,90 N 070 00 45,94 W	PUBLICO	CASANARE
SAN JUANITO	SQNJ	04 26 00 N 073 39 00 W	PUBLICO	META
SAN LUIS DE PACA	SQDA	00 52 28 N 070 20 47 W	PUBLICO	VAUPES
SAN LUIS DE PALENQUE	SKNP	05 25 03 N 071 43 51 W	PUBLICO	CASANARE
SAN MARTIN	SQSA	03 42 08,26 N 073 41 17,01 W	PUBLICO	META
SAN MIGUEL	SQNE	00 00 14 S 070 29 50 W	PUBLICO	VAUPES
SAN PABLO	SQAN	00 46 59 S 070 19 22 W	PUBLICO	VAUPES
SANTA ISABEL	SQTL	00 07 04 S 070 11 35 W	PUBLICO	VAUPES
SANTA LUCIA	SQSW	01 22 57 N 070 00 24 W	PUBLICO	VAUPES
SANTA MARIA DEL CAFE	SQCF	06 06 39,79 N 070 59 19,76 W	PUBLICO	CASANARE
SANTA RITA	SKRF	01 39 10 N 070 24 35 W	PUBLICO	VAUPES
SANTA ROSALIA	SKSL	05 08 01,44 N 070 52 18,32 W	PUBLICO	VICHADA
SOLANO	SQSQ	00 44 44,78 N 075 14 03,94 W	PUBLICO	CAQUETA
SONAÑA	SQOD	00 07 51 N 070 34 45 W	PUBLICO	VAUPES
TABLON DE TAMARA	SQUJ	05 43 36 N 072 06 02 W	PUBLICO	CASANARE
TAPURUCUARA	SKTP	01 28 18,25 N 070 09 47,10 W	PUBLICO	VAUPES

Aeródromo	Indicador de lugar	Localización	Uso	Departamento
TARAIRA	SKTR	00 34 04,45 S 069 38 17,25 W	PUBLICO	VAUPES
TARAPACA	SKRA	02 53 44,67 S 069 44 58,85 W	PUBLICO	AMAZONAS
TERESITA	SQIK	00 44 17 N 069 28 17 W	PUBLICO	VAUPES
TIBIRI	SKBD	03 57 00 N 071 08 00 W	PUBLICO	META
TIQUIE	SKTE	00 14 03 N 070 10 08 W	PUBLICO	VAUPES
TOMACHIPAN	SQTH	02 16 32,60 N 071 46 28,80 W	PUBLICO	GUAVIARE
TRINIDAD	SKTD	05 26 05,76 N 071 39 30,23 W	PUBLICO	CASANARE
URIBE	SKUB	03 14 13,01 N 074 20 46,73 W	PUBLICO	META
VARSOVIA	SQVV	05 50 56,44 N 070 21 53,45 W	PUBLICO	CASANARE
VILLA FATIMA	SQIF	00 58 28 N 069 57 25 W	PUBLICO	VAUPES
VILLA GARZON	SKVG	00 58 42,61 N 076 36 22,86 W	PUBLICO	PUTUMAYO
VILLA GLADYS	SQYA	00 15 38,40 N 071 21 23,64 W	PUBLICO	VAUPES
VILLA NUEVA	SQIU	00 16 23,55 N 070 26 56,69 W	PUBLICO	VAUPES
VILLANUEVA	SKVN	04 38 13,60 N 072 56 59,40 W	PUBLICO	CASANARE
VIRGILIO BARCO VARGAS	SKHZ	01 27 22,90 S 072 48 03,90 W	PUBLICO	AMAZONAS
VISTA HERMOSA	SKVH	03 08 06,50 N 073 45 28,60 W	PUBLICO	META
WACARICUARA	SKWA	00 12 00 N 070 13 30 W	PUBLICO	VAUPES
WAINAMBI	SKWN	00 52 00 N 069 37 02 W	PUBLICO	VAUPES
WASAY	SKWS	01 39 39 N 070 01 10 W	PUBLICO	VAUPES
YAGUARA II	SKYA	01 32 39 N 073 56 00 W	PUBLICO	CAQUETA
YAPIMA	SQYP	01 04 57 N 069 29 29 W	PUBLICO	VAUPES
YAPU	SKYG	00 37 18 N 070 21 06 W	PUBLICO	VAUPES
YAVARATE	SQYV	00 36 42 N 069 12 26 W	PUBLICO	VAUPES

Fuente: Elaboración propia a través del Índice de Aeródromos publicado en la web de la aeronáutica civil de Colombia. (UAEAC, 2019)

Tabla 3 Costo de un boleto aéreo incluyendo tasas, impuestos y sobrecargos

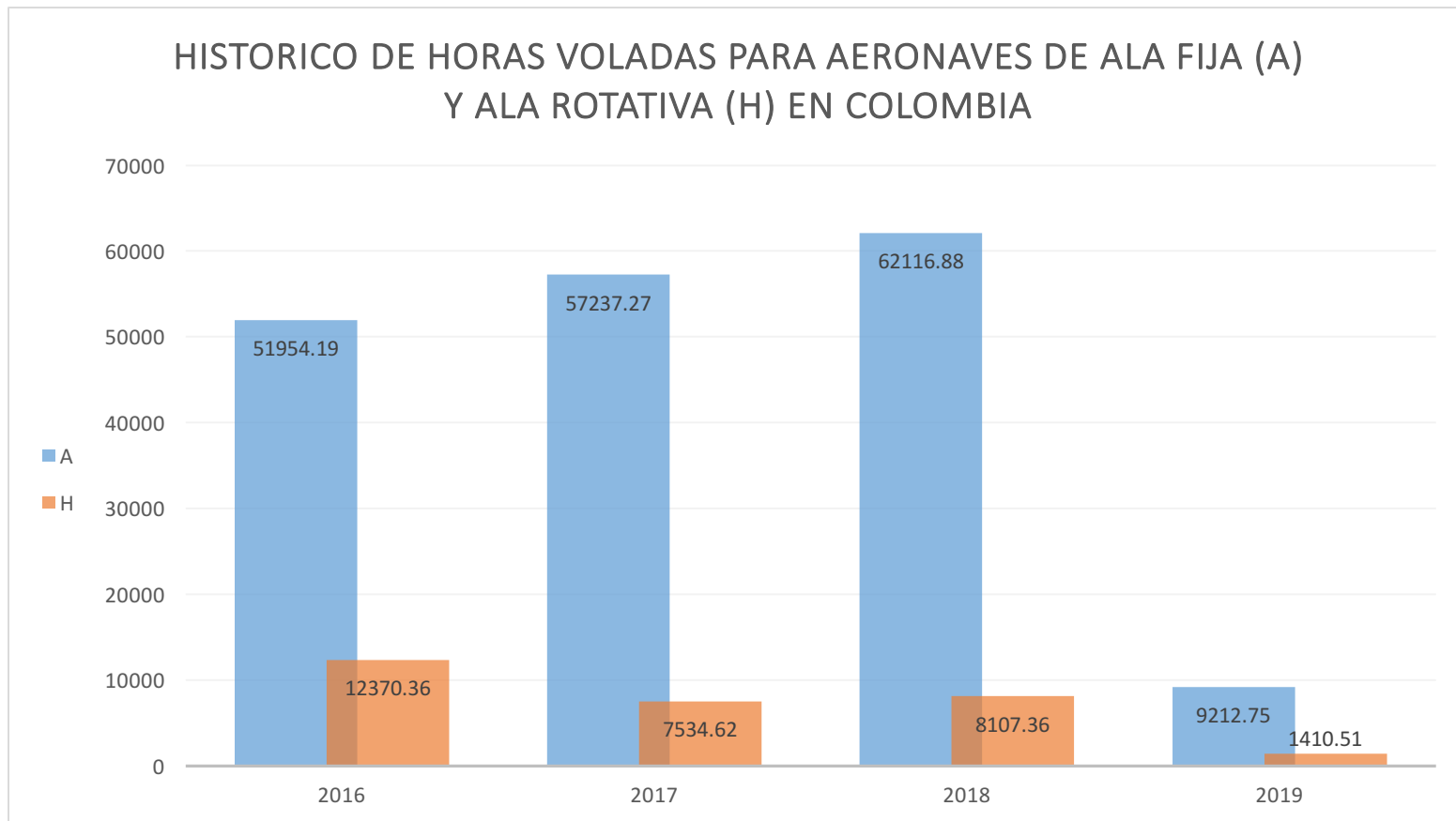
Colombia - Costo de un boleto aéreo incluyendo tasas, impuestos y sobre cargos						
Paga	Concepto	Colombiano		Extranjero		Recibe
		USD por Pax	Part %	USD por Pax	Part %	
Pasajero	Tarifa aérea	100	41,7%	100	44,5%	Aerolínea
	Tasa Aeropuerto salida	40	16,7%	40	17,8%	Aeropuerto salida
	Tasa Aeropuerto regreso	40	16,7%	40	17,8%	Aeropuerto regreso
	Tarifa Administrativa (TA)	15	6,3%	15	6,7%	Agencia Viaes
	Impuesto salida Colombia	30	12,5%	-	0,0%	Min-Hacienda
	Impuesto Turismo	-	0,0%	15	6,7%	Fontur
	IVA (19% OW)	12	5,1%	12	5,5%	Min-Hacienda
	Bienestar Familiar (1)	1	0,4%	1	0,4%	ICBF
	Otras contribuciones (2)	1,5	0,6%	2	0,7%	Entes territoriales
	Total costo boleto aéreo	240	100,0%	225	100,0%	
Aerolínea	Impuesto municipal	0,41	14,6%	0,41	13,4%	Entes territoriales
	Contribución parafiscal	2	70,6%	2	64,9%	Fontur
	Tasa vigilancia	0,42	14,7%	0,67	21,7%	Super Transporte
		Total otros cargos aerolínea	2,8	100,0%	3	100,0%

(1) Creado por Ley, pendiente de implementar su cobro

(2) En aeropuerto JMC rigió una tasa de US\$ 1.5 por pasajero internacional, suspendida provisionalmente

Fuente: Tomada de nota de estudio Conectividad y competitividad (Ríos, y otros, 2018)

Ilustración 2 Histórico de horas voladas para aeronaves de ala fija y ala rotativa en Colombia para los años 2016- hasta marzo de 2019



Fuente: Elaboración propia a través de la base de datos suministrada por la Oficina de transporte aéreo de la UAEAC.