Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por:
Fecha: 24/5/17
Hora: 10:33 a.m.
Número de Radicado: 091

Bogotá D.C., 31-05-2017

Doctora
ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaria General Comisión III Cámara
Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8 -68
Bogotá

Asunto: Respuesta Cuestionario Proposición No. 48 de 2017 Citación a Debate Control Político

Respetada Secretaria Martínez,

En atención a la Proposición No. 48 de 2017, sobre la *"Situación del Transporte Aéreo Helicoportado de Empresas Nacionales y Personal Operativo Colombiano"*, me permito dar respuesta según información suministrada por la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI, de la siguiente manera:

Parte I. Resolución 00201 del 23 de enero de 2017. Operaciones de transporte aéreo privado para las misiones de paz en el territorio nacional (Acuerdo SOMA).

8. Explique por qué dentro de la resolución, en ningún momento se estableció el uso de aeronaves nacionales ni la vinculación de pilotos colombianos para desarrollar la misión de paz conforme al acuerdo entre la ONU y el Gobierno Nacional.

La resolución en comento, es una consecuencia de un marco jurídico creado para que la Misión de las Naciones Unidas pueda cumplir con su cometido. Es decir, las inmunidades, privilegios, prerrogativas, así como su carácter neutral e independiente corresponden a acuerdo del Gobierno de Colombia con las FARC EP; de allí deriva su autonomía, es un tercero que da fe del cumplimiento de unos acuerdos bajo un mandato superior.

En ese orden de ideas, corresponde a Naciones Unidas el establecer el uso de aeronaves que a bien considere, escoger la vinculación de pilotos, sean estos extranjeros o colombianos para desarrollar la misión que le fuera conferida con el consejo de seguridad y no a Colombia o a las FARC-EP ya que su papel es de garante.

9. ¿Por qué no se sometió a consulta de oferentes el contrato para asignar aeronaves tipo helicóptero MI-8 MTV para las operaciones aéreas dentro del territorio nacional a empresas y ciudadanos colombianos?

Las Naciones Unidas como responsable de la misión, es quien lleva a cabo sus procesos de contratación, bajo sus normas y sin injerencia de las partes, esto es ni el gobierno de Colombia ni las FARC EP, para ello le son concedidas privilegios e inmunidades.

10. ¿Cuál es la explicación técnica además del certificado tipo del que habla la Aeronáutica Civil para excluir las aeronaves y pilotos cuya experiencia en la topografía del país ha sido demostrada?

Las Naciones Unidas desarrollan sus misiones de paz alrededor del mundo bajo su propio procedimiento, en ese orden de ideas, actúa como misión diplomática con todos los privilegios e inmunidades que le son propios y están ratificados en el SOMA, facsímil del procedimiento:

UNITED NATIONS

AVIATION STANDARDS FOR PEACEKEEPING

AND

HUMANITARIAN AIR TRANSPORT OPERATIONS

11. ¿Por qué el proceso de homologación de las aeronaves de procedencia rusa que fueron contratadas no se sometió a la normatividad técnica y legal vigente en el país concerniente a los términos de aeronavegabilidad?

El acuerdo SOMA estableció los privilegios para la aceptación de certificados por parte de Colombia como consta en su texto.

12. ¿Por qué el Ministerio no sometió conforme lo establece la Ley 816 de 2003 la contratación de aeronaves y pilotos nacionales, cumpliendo con el principio de protección a la industria nacional para desarrollar las operaciones aéreas de la misión de paz de la ONU?

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

13. ¿Bajo qué condiciones se aceptó la oferta exclusiva de la empresa UTair en la dotación de aeronaves para el cumplimiento de la misión, habida cuenta que los pilotos de helicópteros colombianos han tenido un descenso del 75% de actividades y enfrentan una crisis de empleo ocasionada por la coyuntura nacional?

En cuanto a la protección de la industria nacional y la invocación que hace el peticionario de la Ley 816 de 2003 y la aceptación de ofertas, debe tenerse en cuenta que esta es una ley interna, aplicable únicamente a los procesos de contratación de las entidades colombianas y como tal no es aplicable a la contratación que haga un organismo internacional y mucho menos si se tiene en cuenta que el contrato motivo de inconformidad, ni siquiera fue suscrito en el país.

En efecto, el Artículo 1° de la invocada ley reza: *"Las entidades de la administración pública que, de acuerdo con el régimen jurídico de contratación que le sea aplicable, deban seleccionar a sus contratistas a través de licitaciones, convocatorias o concursos públicos, o mediante cualquier modalidad contractual, excepto aquellas en que la ley no obligue a solicitar más de una propuesta, adoptarán criterios objetivos que permitan apoyar a la industria nacional.*

Para los efectos de esta ley, se entenderá por entidades de la Administración Pública todas aquellas que la integran, de acuerdo con la Ley 489 de 1998, sin que la existencia de regímenes especiales pueda ser obstáculo para su aplicación. Se exceptúan las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios que se regirán por las normas de derecho privado de conformidad con lo preceptuado en la Ley 142 de 1994 y la Ley 689 de 2001."

La contratación efectuada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), no está sujeta a los términos de esa ley por cuanto ella no es una entidad de la administración pública de las descritas en la Ley 489 de 1998, sino un Organismo Internacional, es decir, un sujeto de derecho internacional. En consecuencia, la ONU, no está obligada por las normas colombianas de contratación administrativa, ni mucho menos a observar normas de protección de la industria nacional colombiana, ni de ningún otro país en particular.

14. Especifique los costos del contrato asumidos por el Estado colombiano para dar cumplimiento a la misión de paz, consignada en el acuerdo firmado con la ONU el 15 de septiembre de 2015.

La financiación de la Misión le corresponde al Secretario General de las Naciones Unidas como ordenador del gasto.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

Parte II. Mecanismos de participación de empresas privadas en operaciones de transporte aéreo nacional dentro del país.

2.1 ¿Cuáles son los criterios técnicos en materia de transporte aéreo que regulan el funcionamiento de las empresas nacionales de servicios prestados por aeronaves tipo helicóptero y aviones pequeños para operar?

Para responder esta pregunta debemos acudir en primer lugar al RAC 4 (Normas de Aeronavegabilidad y Operación de Aeronaves) que establece los criterios técnicos que regulan el funcionamiento de las empresas aéreas que prestan servicios con helicópteros y aeronaves pequeñas.

A fin de desglosar el tema, podemos remitirnos al RAC 1 que establece la siguiente definición:

"Proveedor de servicios a la aviación: es toda organización, empresa o entidad estatal que entregue o explote servicios a la aviación civil, como son los centros de instrucción o entrenamiento aeronáutico, los operadores o explotadores de transporte aéreo comercial en cualquier clasificación o modalidad; las organizaciones de mantenimiento o talleres aeronáuticos de reparaciones que ofrecen servicios a los explotadores de aviones o helicópteros dedicados al transporte aéreo comercial nacional e internacional; los organismos responsables del diseño de tipo o fabricación de aeronaves; los proveedores de servicios a la navegación aérea, incluidos todos sus componentes (ATS, AIS, MET, SAR, PANS-OPS, C/N/S) y los operadores, explotadores o mantenedores de aeródromo, así como los servicios de escala."

De esta definición, parte la actividad de la aviación civil en Colombia en sus diferentes modalidades, como son los servicios aéreos comerciales sean estos regulares, no regulares y trabajos aéreos especiales en sus diferentes modalidades como son: Ambulancia aérea, aerofotografía, aerofotogrametría, construcción, publicidad aérea y aviación agrícola (RAC 137) entre otros, como lo establece el RAC 3 en lo relacionado con su aspecto administrativo, legal y financiero. En el aspecto técnico y sus criterios aplicables los determina el RAC sea para aviones (ala fija) o helicópteros (ala rotatoria) como lo establece el numeral 4.21:

"4.21 NORMAS Y REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD Y OPERACIÓN PARA AERONAVES DE SERVICIOS AÉREOS COMERCIALES EN LAS DEMÁS MODALIDADES DE TRABAJOS AÉREOS ESPECIALES.

4.21.1. DISPOSICIONES COMUNES A LAS MODALIDADES DE TRABAJOS AÉREOS DIFERENTES A LOS DE AVIACIÓN AGRÍCOLA.

Las disposiciones referentes a los trabajos aéreos especiales en la modalidad de aviación agrícola, se encuentran contenidas en su totalidad en la Parte Vigésimo Treintaisieteava.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

4.21.1.1. Definición

Los Trabajos Aéreos Especiales son actividades aéreas civiles, de carácter comercial, distintas del transporte público; tales como: aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, construcción, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, publicidad aérea y similares.

4.21.1.6. AERONAVES.

4.21.1.6.1. Generalidades.

Los explotadores de empresas de trabajos aéreos especiales deben disponer de aeronaves construidas o modificadas para ser utilizadas en los trabajos aéreos propuestos. Dichas aeronaves:

a. Cumplirán las disposiciones establecidas en la Parte Tercera, de este Reglamento.

b. Podrán ser aviones o helicópteros, que posean un certificado de aeronavegabilidad con limitaciones para la modalidad de operación, emitido por la Aeronáutica Civil, con base en la certificación Tipo original y sus modificaciones posteriores autorizadas, que habilitan dicha actividad.

c. Podrán ser aeronaves que presenten una certificación tipo original en la categoría que corresponda, que posean autorización de la Autoridad Aeronáutica, para ejecutar trabajos en la modalidad aplicable y demás requisitos especiales y aplicables de este Reglamento."

Basados en lo anterior, el RAC 4 desarrollando la parte técnica de las aeronaves explotadas en el transporte aéreo en lo tocante a su aeronavegabilidad y operación de aeronaves, sean estas de ala fija (Aviones) o ala rotatoria (Helicópteros), donde se establecen requerimientos de orden técnico que inicialmente son comunes para ambas aeronaves y posteriormente en los capítulos II y IX regula en forma específica los aspectos y criterios técnicos de los helicópteros para que pueden ser operados de conformidad a los lineamientos allí previstos.

Los numerales 4.9 y 4.22 del RAC 4, regulan en forma específica la operación de helicópteros, pero por ser muy extensa no se transcribe. Se invita a los interesados a consultarlos. Estos aspectos técnicos son aplicables tanto a los explotadores de la aviación comercial como de la aviación general.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

2.2 Provea estadísticas sobre capacidad operativa nacional de empresas privadas que prestan servicios de transporte aéreo y operaciones especiales al interior del país.

a. En el siguiente cuadro se observa que las aerolíneas registraron 9´640.502 sillas desocupadas durante el 2016, es decir, el 25% de la capacidad de sus aeronaves no fue utilizada. Esa proporción se mantiene para el 2017 (primer trimestre).

PERIODO		TRANSPORTE AÉREO REGULAR DE PASAJEROS			
		INTERNACIONAL			
		Sillas Ofrecidas	Pasajeros a Bordo	Sillas Libres	
2016	Tri. 1	3.957.428	3.074.215	883.213	
	Tri. 2	3.910.164	2.998.325	911.839	
	Tri. 3	4.130.481	3.459.092	671.389	
	Tri. 4	4.073.706	3.361.147	712.559	
	TOTAL AÑO	16.071.779	12.892.779	3.179.000	
2017	Tri. 1	4.098.095	3.277.965	820.130	
PERIODO		DOMÉSTICA			
		Sillas Ofrecidas	Pasajeros A Bordo	Sillas Libres	
2016	Tri. 1	7.992.447	6.315.770	1.676.677	
	Tri. 2	8.142.838	6.297.997	1.844.841	
	Tri. 3	8.273.006	6.757.993	1.515.013	
	Tri. 4	8.238.229	6.813.258	1.424.971	
	TOTAL AÑO	32.646.520	26.185.018	6.461.502	
2017	Tri. 1	7.998.472	6.392.096	1.606.376	
PERIODO		TOTAL			
		Sillas Ofrecidas	Pasajeros A Bordo	Sillas Disponibles	% Sillas Disponibles
2016	Tri. 1	11.949.875	9.389.985	2.559.890	27%
	Tri. 2	12.053.002	9.296.322	2.756.680	30%
	Tri. 3	12.403.487	10.217.085	2.186.402	21%
	Tri. 4	12.311.935	10.174.405	2.137.530	21%
	TOTAL AÑO	48.718.299	39.077.797	9.640.502	25%
2017	Tri. 1	12.096.567	9.670.061	2.426.506	25%

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

b. El servicio de aerotaxis, durante el primer trimestre de 2017, utilizaron 168 aeronaves que, en promedio, volaron 49 minutos día

AEROTAXIS

DESCRIPCIÓN TIPO DE EQUIPO	NÚMERO DE AERONAVES	PROMEDIO DEL TIEMPO VOLADO POR DÍA 2017 TRIMESTRE 1	
		HORAS	MINUTOS
172	13		55
182	13		42
206	17		38
210	7		41
402	9		56
60	1		31
AN-26	2	1	19
BAE-125-700	1		15
BAE-3200 JETSTREAM SUPER 31	6		59
BN-2A DEFENDER	1		41
C-12J	20	1	34
Citation CJ4	1		25
FALCON 2000	1		29
Golden Eagle	1		21
Gulfstream G200	2		18
King Air (F90)	1		0
L-410 TURBOLET	7	1	7
PA-31-350 Navajo Chieftain	10		33
Seneca	18		25
Super King Air (300)	4		27
Super King Air 350	1		24
T303	2		40
T-400 Beechjet	4		24
T-45 Goshawk	1		44
Turbo Saratoga	4		42
U-17C	1		33
U-27	4	1	11

UC-12 Huron	1		26
UC-35 Citation Ultra	1		29
VC-47 Skytrain	3	1	53
VC-6 King Air	1		12
VC-97 Brasilia	2		39
Warrior 2	8		37
Total general	168		49

C. 86 helicópteros operaron durante el primer trimestre de 2017, con un promedio de 16 minutos de vuelo por día

HELICÓPTEROS

DESCRIPCIÓN TIPO DE EQUIPO	NÚMERO DE AERONAVES	PROMEDIO DEL TIEMPO VOLADO POR DÍA 2017 TRIMESTRE 2
		MINUTOS
206LT TWINRANGER	2	12
A-119 KOALA	2	6
AB-139	1	33
AB-140	1	33
AB-141	1	63
AB-142	1	0
AB-143	1	1
AB-144	1	1
AB-206 JETRANGER	31	17
AB-414	1	5
AB-415	1	10
AB-416	1	12
AB-418	1	13
AB-419	1	2
AB-420	1	18
AB-421	1	16
BK-117	1	16
BK-118	1	20
BO-106	1	4

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741

31-05-2017

BO-107	1	20
BOEING, MD-500 DEFENDER	3	14
EC-145	1	3
EC-146	1	28
EC-147	1	31
EC-148	1	49
EC-149	1	28
EC-150	1	0
EC-151	1	8
EC-152	1	5
Legacy 650	1	8
MI-10	1	8
MI-11	1	2
MI-12	1	11
MI-13	1	12
MI-14	1	44
MI-18	1	9
MI-19	1	18
MI-20	1	30
MI-21	1	46
MI-22	1	15
MI-23	1	23
MI-24	1	10
MI-27	1	3
MI-29	1	25
MI-8	1	8
MI-9	1	0
R-66	1	10
Raven	1	1
SuperStar	2	5
TwinStar	2	13
Total general	86	16

2.3. Nombre y relacione las correspondientes resoluciones y actos administrativos que regulan el transporte aéreo colombiano.

Conforme a la Regulación del transporte aéreo colombiano, encontramos los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, los cuales nos permitimos relacionar:

NOMBRE RAC	RESOLUCIÓN	FECHA
RAC 1 - Definiciones	2450	19-dic-1974
RAC 2 - Personal Aeronáutico	2450	19-dic-1974
RAC 3 - Actividades Aéreas Civiles	2450	19-dic-1974
RAC 4 - Normas de Aeronavegabilidad y Operación aeronaves	2450	19-dic-1974
RAC 5 - Reglamento del Aire	2450	19-dic-1974
RAC 6 - Gestión de Tránsito Aéreo	2450	19-dic-1974
RAC 8 - Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación	2450	19-dic-1974
RAC 9 - RESERVADO	03310	07-dic-2015
RAC 11 - Reglas para el Desarrollo, Aprobación y Enmienda de los RAC	03597	28-dic-2015
RAC 12 - Meteorología Aeronáutica	03969	27-sep-2006
RAC 13 - Régimen Sancionatorio (Antiguo RAC 7)	01209	25-may-2015
RAC 14 - Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos	01092	13-mar-2007
RAC 15 - Servicios de Información Aeronáutica	01091	13-mar-2007
RAC 16 - RESERVADO	00935	24-abr-2015
RAC 19 - Telecomunicaciones Aeronáuticas	03142	14-jun-2012

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741

31-05-2017

RAC 20 - Matrícula, Registro e Identificación de Aeronaves	06258	07-dic-2007
RAC 21 - Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves	03310	07-dic-2015
RAC 23 - Estándares Aeronav. Categoría Normal, Utilitaria, Acrobática, Commuter	02666	07-jun-2013
RAC 24 - Dispositivos Simuladores para Entrenamiento de Vuelo	06782	27-nov-2009
RAC 25 - Estándares Aeronavegabilidad aviones Categoría Transporte	02666	07-jun-2013
RAC 26 - Aeronaves de Categoría Liviana (ALS)	07283	21-dic-2012
RAC 27 - Estándares Aeronavegabilidad Giroaviones Categoría Normal	00680	30-mar-2015
RAC 29 - Estándares Aeronavegabilidad Giroaviones Categoría Transporte	00680	30-mar-2015
RAC 31 - Estándares Aeronavegabilidad Globos Libres tripulados	00680	30-mar-2015
RAC 33 - Estándares Aeronavegabilidad Motores de Aeronaves	00680	30-mar-2015
RAC 34 - Drenaje de Combustible y Emisiones de Gases de Escape Aviones con Motores a Turbina	00680	30-mar-2015
RAC 35 - Estándares Aeronavegabilidad Hélices	00680	30-mar-2015
RAC 36 - Estándares de Ruido	00680	30-mar-2015
RAC 39 - Directrices de Aeronavegabilidad	00534	03-mar-2016
RAC 43 - Mantenimiento	02300	08-ago-2016
RAC 61 - Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones	03547	21-dic-2015
RAC 63 - Licencias para miembros de tripulación diferentes a pilotos	02089	21-ago-2015
RAC 65 - Licencias para personal aeronáutico, diferente de la tripulación de vuelo	03761	13-dic-2016

RAC 67 - Otorgamiento Certificado Médico	00707	01-abr-2015
RAC 90 - Cartas Aeronáuticas para la Navegación Aérea (Antiguo RAC 13)	01208	25-may-2015
RAC 98 - Búsqueda y Salvamento - (SAR)	00935	24-abr-2015
RAC 100 - Unidades Medida Operaciones Aéreas y terrestres de Aeronaves (Antiguo RAC 18)	03548	21-dic-2015
RAC 137 - Normas de Aeronavegabilidad y Operaciones en Aviación Agrícola	07285	21-dic-2012
RAC 160 - Seguridad de la Aviación Civil (Antiguo RAC 17)	03598	28-dic-2015
RAC 175 - Transporte sin Riesgo Mercancías Peligrosas por vía Aérea (Antiguo RAC 10)	00478	29-feb-2016
RAC 200 - Facilitación del Transporte Aéreo	00012	05-ene-2015
RAC 219 - Normas Generales Implantación Sistema SMS (Antiguo RAC 22)	02737	16-sep-2016

2.4 Explique las condiciones bajo las cuales el Ministerio de Transporte ha definido la operación del transporte aéreo en Colombia para las empresas nacionales y su personal operativo.

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, entidad en virtud de la cual se encuentra adscrita al Ministerio de Transporte, le corresponde asumir las funciones de transporte aéreo de conformidad con el Artículo 47 de la Ley 105 de 1993, las cuales se traducen en ejercer las funciones de reglamentación, supervisión, control y servicios.

En este sentido, tales facultades se encuentran desarrolladas de manera legal, a través del Código de Comercio, en sus Artículos 1782 y 1790, en los cuales indican que le corresponde a esta Entidad dictar los propios reglamentos, estableciendo los requisitos técnicos que deben reunir las aeronaves y emitir las normas de operación y mantenimiento de las mismas, en concordancia con el Artículo 68 de la Ley 336 de 1996.

2.5. Establezca las condiciones de cobertura de transporte aéreo privado, contratado para zonas de difícil acceso y limitaciones de movilidad.

El transporte aéreo privado no puede tener carácter comercial como lo establece la normatividad vigente:

CÓDIGO DE COMERCIO

Artículo 1853.- Se entiende por servicios aéreos comerciales los prestados por empresas de transporte público o trabajos aéreos especiales.

Son empresas de transporte público las que, debidamente autorizadas efectúan transporte de personas, correo o carga; son empresas de trabajos aéreos especiales, las que, con igual autorización, desarrollan cualquier otra actividad comercial aérea.

LEY 105 DE 1993

Artículo 3o. Principios del Transporte Público.

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE. La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

RAC 3 ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

3.6.4. AVIACIÓN CIVIL PRIVADA (AVIACIÓN CIVIL GENERAL).

3.6.4.1. Concepto
Se entiende por aviación civil privada la que se realiza por personas naturales o jurídicas con fines distintos a los comerciales, tales como los deportivos, recreativos, o como elemento complementario de otras actividades industriales o comerciales como la aviación ejecutiva.

2.6 Indique en cifras, cuánto ha sido la inversión en infraestructura de aeropuertos para el pleno funcionamiento de aeronaves tipo helicóptero y aviones.

Las inversiones en infraestructura Aeroportuaria para aviones en los últimos cuatro (04) años (2014-2017) que ha realizado la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil es de quinientos siete mil ochocientos veinte millones ochocientos cincuenta y cuatro mil setecientos cincuenta pesos (507.820.854.750)

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741

31-05-2017

Discriminacion de inversion			
PROYECTO DE INVERSIÓN INFRAESTRUCTURA	**VALOR APROPIACIÓN**	**DISTRIBUCIÓN**	
CONSTRUCCION	$ 349.703.000.000,00	Proyectos 2014	$ 117.702.283.609,00
		Proyectos 2015	$ 3.909.126.649,00
		Proyecto 2016	$ 84.246.677.245,00
		Concesiones	$ 43.167.007.551,00
		GESTION 2017	$ 100.677.904.946,00
EL DORADO	$ 60.651.000.000,00	Proyecto 2017	$ 60.651.000.000,00
MANTENIMIENTO	$ 50.648.854.000	Proyectos 2016	$ 25.009.237.673,00
		Proyecto 2017	$ 25.639.616.327,00
		GESTION 2017	
AEROPUERTOS CO	$ 25.000.000.000,00	Proyectos 2017	$ 25.000.000.000,00
GESTION AMBIENT	$ 14.818.000.750,00	Proyectos 2015	$ 8.931.283.749,00
		Proyecto 2016	$ 507.405.223,00
		Proyectos 2017	$ 5.379.311.778,00
OTRAS INVERSION	$ 7.000.000.000,00	Proyectos 2017	$ 7.000.000.000,00
VALOR TOTAL	**$ 507.820.854.750,00**		

Las inversiones realizadas en los aeropuertos concesionados en los últimos (04) años corresponden a: pavimentación de pistas, modernización de la infraestructura y ampliación de plataformas y terminal:

			Inversión Ejecutada acumulada	Ejecutado	Ejecutado	Ejecutado	Programado
CONCESIÓN	AEROPUERTO	CIUDAD	2013 acum	2014	2015	2016	2017
OPAIN	ElDorado	Bogotá	$ 1.500.000,00	$ 2.000,00	$ 85.625,00	$ 365.978,00	$ 170.102,00
CODAD	ElDorado - Pista	Bogotá	$ -		$ 9.600,00	$ 64.214,00	$ 41.000,00
CASYP	Gustavo Rojas Pinilla	San Andres	$ 8.351,20	$ 1.887,00	$ -	$ -	
	El Embrujo	Providencia	$ 2.652,80		$ -	$ -	
SACSA	Rafael Nuñez	Cartagena	$ 90.000,00	$ 24.552,92	$ 4.882,00	$ 6.691,00	$ 6.000,00
AEROCALI	Alfonso Bonilla Aragon	Cali	$ 21.179,00	$ 8.000,00	$ 39.000,68	$ 107.718,00	$ 55.000,00
CENTRO NORTE	Jose Maria Cordoba	Rionegro	$ 150.631,92	$ 10.600,00	$ 130.401,32	$ 124.585,68	$ 64.706,00
	Olaya Herrera	Medellin	$ 68.916,46	$ -	$ 20.000,23	$ 735,00	
	Antonio Roldan Betancourt	Carepa	$ 26.750,15	$ 9.104,00	$ 13.290,55	$ -	
	Los Garzones	Monteria	$ 38.333,81	$ 16.919,00	$ 37.000,01	$ 15.692,99	$ 350,00
	Las Brujas	Corozal	$ 16.726,69	$ -	$ 34.000,27	$ 25,00	
	El Caraño	Quibdo	$ 43.432,63	$ 10.420,00	$ 39.000,91	$ 89.426,09	$ 37.842,00
NORORIENTE	Alfonso Lopez Pumarejo	Valledupar	$ 13.371,00	$ 2.674,20	$ 4.817,64	$ -	
	Simon Bolivar	Santa Marta	$ -	$ -	$ 28.090,00	$ 37.360,00	$ 18.000,00
	Almirante Padilla	Riohacha	$ 10.061,20	$ 3.018,36	$ 1.781,00	$ -	
	Palonegro	Bucaramanga	$ 43.422,60	$ 2.192,00	$ 50,00	$ 8.400,00	$ 10.000,00
	Camilo Daza	Cucuta	$ 26.868,00	$ 2.869,00	$ 192,00	$ 9.108,06	$ 12.000,00
	Yariguies	Barrancabermeja	$ 13.916,00	$ -	$ 1.919,05	$ -	
BARRANQUILLA	Ernesto Cortisozz	Barranquilla	$ -		$ 1.200,00	$ 54.106,00	$ 85.000,00
	TOTAL INVERSIONES AEROPUERTOS CONCESIONADOS		$ 2.074.613,45	$ 94.236,48	$ 450.850,66	$ 884.039,81	$ 500.000,00

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura
*Precios corrientes

2.7 ¿Qué programas implementa el Ministerio de Transporte para las empresas privadas nacionales que actualmente funcionan en el país y cuyo ejercicio permite la empleabilidad de personal técnico y operativo?

En lo que respecta a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-Aerocivil se debe mencionar que no se implementan programas para que empresas del sector privado operen. Es pertinente resaltar que la U.A.E.A.C tiene funciones de inspección, control y vigilancia en lo que respecta a la operación y aeronavegabilidad de aviación civil.

Igualmente, se debe manifestar que esta entidad con los aeropuertos que actualmente se encuentran concesionados en el país, a través de los contratos de concesión, y entre sus objetivos está la modernización de la red aeroportuaria (infraestructura), la prestación del servicio aeroportuario eficaz, como también convertir a los aeropuertos en fuentes eficientes y generación de desarrollo y empleo del personal calificado y no calificado que ayuda a combatir la tasa de desempleo.

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741
31-05-2017

Lo anterior, teniendo en cuenta que la comunidad aeroportuaria tiene un alto Grupo de Interés que impulsa el desarrollo y la Generación de Empleos del País que va en caminado con la política social y dentro de los aeropuertos existe un alto grado importante de generación de empleos directos e indirectos que se requiere para un buena operación, administración, explotación y modernización de los aeropuertos.

Grupo de Interés como:

- Clientes y usuarios
- Accionistas e Inversionistas
- Contratistas y Proveedores
- Empleados
- Concesiones y Proyectos
- Autoridades Gubernamentales
- Gremios Económicos
- Comunidades
- Compañías del sector
- Otros.

2.8. ¿Actualmente el Ministerio de Transporte cuenta con información detallada sobre el estado actual del transporte aéreo nacional cuyas empresas se encuentran en estado de pérdidas por la reducción en le demanda de sus servicios?

En la siguiente tabla se discrimina lo solicitado, según información proporcionada por la Superintendencia de Puertos y Transporte:

RAZÓN SOCIAL	NÚMERO DOCUMENTO	UTILIDAD NETA	CATEGORÍA
AERO REPUBLICA S A	800185781	$ (134.625.131)	NIIF
AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA	890100577	$ (349.647.150)	NIIF
DHL EXPRESS COLOMBIA LTDA	860502609	$ (386.786)	NIIF
HELICOPTEROS NACIONALES DE COLOMBIA S.A.S.	860002110	$ (185.445)	NIIF
INTERNACIONAL EJECUTIVA DE AVIACION S.A.S	800158130	$ (3.710.359)	NIIF
LAN PERU S.A. SUCURSAL COLOMBIA	830125539	$ (25.824.422)	NIIF
LINEA AEREA CARGUERA DE COLOMBIA S.A.	900232454	$ (2.326.589)	NIIF

OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A. SUCURSAL COLOMBIA	900381232	$ (4.294.418)	NIIF
AEROTAXI DEL ORIENTE COLOMBIANO	800043643	$ (114.344.506)	2649
SOCIEDAD AERONAUTICA DE SANTANDER S A	800043763	$ (449.010.106)	2649
HELISERVICE LTDA	800053544	$ (357.370.117)	2649
SERVICIOS INTEGRALES HELICOPORTADOS SAS SICHER HELICOPTERS SAS	800055561	$ (6.564.903.010)	2649
RIO SUR S.A.	800149580	$ (1.630.544.000)	2649
SERVICIO AEREO DE CAPURGANA S.A	800180943	$ (7.637.274.458)	2649
AVIONES DEL CESAR SAS	800184320	$ (42.268.246)	2649
AVIATECA SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA	800203260	$ (78.052.324)	2649
AEROMEXPRESS S A DE CV DE COLOMBIA	830036172	$ (103.086.289)	2649
LINEAS AEREAS COSTARRICENSES S	892400030	$ (6.500.520.680)	2649
SERVICIO AEREO TERRITORIOS NACIONALES S.A.	899999143	$ (46.049.782.835)	2649
SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE Y TURISMO S.A.S	900034421	$ (15.252.612)	2649
DELTA HELICOPTEROS SAS	900226716	$ (43.999.806)	2649
AEROVIAS DE MEXICO SA DE CV AEROMEXICO SUCURSAL COLOMBIA	900254148	$ (560.822)	2649
ABX AIR INC SUCURSAL COLOMBIANA	900407279	$ (1.403)	2649
TACA INTERNATIONAL AIRLINES SA SUCURSAL COLOMBIA	900460506	$ (6.735.691.555)	2649

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

2.9. Informe sobre las inversiones realizadas en desarrollo del transporte aéreo, transferencia tecnológica, estandarización y actividades conexas al mejoramiento del sector.

Respecto a las inversiones realizadas en los últimos años por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil- Aerocivil en desarrollo en mejoramiento del sector, se anexa en medio

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20171080208741

31-05-2017

magnético presentación dirigida por la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación, como el consolidado de inversiones realizadas ($1.743.949.575.338) desde la Dirección de Desarrollo Aeroportuario en infraestructura Aeroportuaria en las últimas vigencias.

Cordialmente,

ALEJANDRO MAYA MARTÍNEZ
Viceministro de Transporte

Anexo: 1CD

Proyectó: Alfredo Bocanegra Varón, Director General Aerocivil. Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente ANI. Javier Jaramillo Ramírez, Superintendente de Puertos y Transporte.
Revisó: Amparo Lotero Zuluaga, Jefe Oficina Jurídica
Carolina Ochoa Robledo, Asesora Ministro de Transporte
Fecha de elaboración: 26-05-2017
Número de radicado que responde: 20171080208741
Tipo de respuesta Total (x) Parcial ( )