

Bogotá, 07-09-2023

Nombre: Margadita Sánchez
Fecha: 07-09-23 Hora: 11:27 AM
Radicado: 150

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.:

20231000716951

Fecha: 07-09-2023

Doctor

Juan Carlos Rivera Peña

Secretario Comisión Segunda de Cámara

Congreso de la República

comision.segunda@camara.gov.co

Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta a preguntas del cuestionario de la Proposición 09 y Aditiva de 2023 – Comisión Segunda Constitucional de Cámara de Representantes.

Respetado señor Secretario:

Desde el Ministerio de Transporte nos han requerido dar respuesta a tres de las preguntas dirigidas a esa cartera, contenidas en el cuestionario de la Proposición 09 y Aditiva del 23 de agosto de 2023 por la cuál se citó al señor Ministro William Camargo a un debate de control político.

El objetivo del debate citado es conocer el estado actual de la remodelación del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del aeropuerto El Embrujo de Providencia, como quedaron definidas la ejecución de cada una de las obras, su presupuesto y cronograma de ejecución.

Las preguntas de las que se nos ha hecho traslado, y que nos permitimos responder, son las siguientes:

Proposición No. 009:

2. ¿Dentro de su función misional de qué forma se podría establecer un régimen normativo especial de iniciativa ejecutiva para el manejo del puerto de cabotaje de la isla, su regulación de precios en pesos colombianos, y el control y vigilancia del mismo?

El régimen normativo existente en materia de cabotaje ha sido expedido principalmente por el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Transporte en el marco de sus funciones de regulación. En materia de transporte marítimo, la regulación de cabotaje se encuentra contenida en el Decreto 804 de 2001. Por otra parte, en relación con el régimen tarifario, se encuentra vigente la Resolución 723 de 1993, en cumplimiento de las disposiciones establecidas por la Ley 1 de 1991 y, en materia de vigilancia e inspección, el Decreto 2409 de 2018, que regula las funciones de la Superintendencia de Transporte sobre los sujetos vigilados establecidos en el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 y en el artículo 252 de la Ley 2294 de 2023.

En dado caso, ante a la posibilidad de proponer un régimen normativo especial que desarrolle los componentes señalados en la pregunta, consideramos pertinente realizar un estudio que contemple y analice las condiciones de carácter técnico, jurídico, sociales, económicas y culturales existentes en el Archipiélago, que ayuden a determinar la viabilidad de la propuesta, para no generar impactos que puedan agravar la situación presente. En lo que atañe a las funciones de inspección, vigilancia y control, su desarrollo dependerá en igual medida del alcance de la propuesta normativa en consideración del contexto en el que se desenvuelve el Archipiélago.

5. ¿Qué programas de fiscalización de transporte se están adelantando para el cumplimiento de las normas de calidad y seguridad del transporte de pasajeros y de carga?

Teniendo en cuenta las condiciones geográficas del Archipiélago y el nivel de la actividad turística que allí se desarrolla, el transporte en la isla se desarrolla predominantemente a través de embarcaciones. Así las cosas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° del Decreto 2324 de 1984, corresponde a la Dirección General Marítima y Portuaria –DIMAR– la regulación, dirección y control de las actividades relacionadas con la seguridad de la navegación en general, la seguridad de la vida humana en el mar, la búsqueda y salvamento marítimo y fijar la dotación de personal para las naves.

Ahora bien, en materia de seguridad de carga, es menester destacar que desde la Delegatura de Puertos de esta Superintendencia se implementó un aplicativo denominado *SIPOR*, con el fin de hacer seguimiento, en las instalaciones portuarias en las que se movilizan contenedores en el País, de las capacidades

de almacenamiento y su eficiencia en el manejo de los contenedores, teniendo en consideración los contratos vigentes con las diferentes líneas navieras. Entre las instalaciones portuarias en las que se realiza ese seguimiento, se encuentra la Sociedad Portuaria *San Andrés Port Society*.

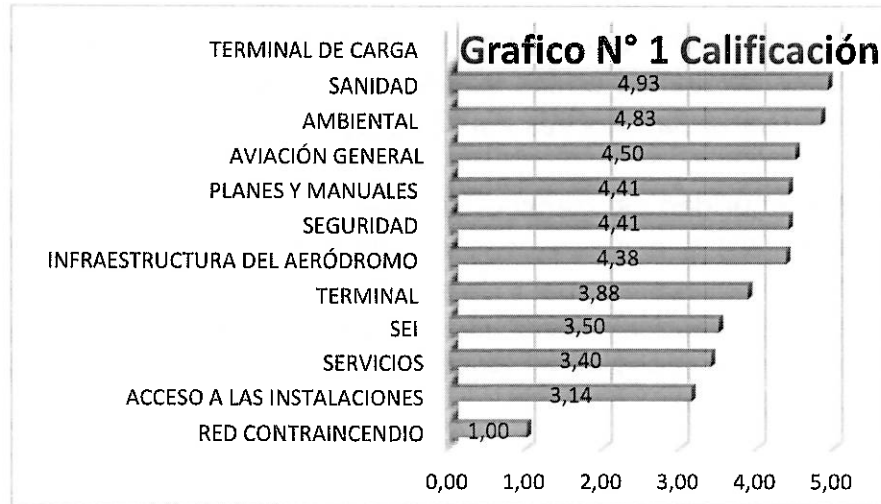
En materia de seguridad del transporte aéreo, de conformidad con lo previsto en la Ley 1955 de 2019, a quien corresponde velar por el cumplimiento de las normas de seguridad operacional y de aviación civil es a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), quien también actúa como administrador de los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés Isla y El Embrujo en Providencia.

Por otra parte, desde la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, y general en la Superintendencia de Transporte, se han creado herramientas virtuales como guías, cartillas, cursos relacionados con los derechos y deberes de los usuarios del sector transporte, para usuarios y prestadores del servicio a nivel nacional, con el fin de llevar la oferta institucional a esta y otras zonas del país. El material publicado puede ser consultado en www.supertransporte.gov.co en la sección "Supereducativo".

En lo que tiene que ver con la supervisión del cumplimiento de las normas vigentes en materia de **infraestructura**, que materializan el contenido del principio de seguridad en la actividad transportadora, concretamente de **de los Aeropuertos** Gustavo Rojas Pinilla y El Embrujo, en diferentes componentes de la misma; queremos replicar a continuación los resultados de las visitas de inspección objetiva llevadas a cabo en el 2022 (A. Gustavo Rojas Pinilla) y en el 2019 (El Embrujo):

1. AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA DE SAN ANDRÉS:

1.1. Inspección General Objetiva: La vista de inspección se realizó los días 2, 3 y 4 de noviembre 2022



1.1.1.Principales observaciones:

Red contraincendios:

- El aeropuerto cuenta con una red contraincendios, pero según lo informado por el funcionario de la administración "esta red no se encuentra en funcionamiento"

Vías de acceso

- Las vías de acceso, Parqueaderos y Corredores peatonales se encuentran a cargo de la Gobernación, la estructura se encuentra en buenas condiciones, pero se observó una falencia en la Señalización Vertical y Horizontal de estas zonas.

SEI

- No se cuenta con un sistema rápido de aprovisionamiento de agua. De acuerdo con lo reportado, los funcionarios de la Estación se tardan más de 1 hora para el aprovisionamiento de agua a cada vehículo.
- La torre guardia de la estación no tiene visualización hacia la cabecera 06
- La cubierta del parqueadero se encuentra dañada.
- No se cuenta con una zona para la disposición de los trajes del personal que no está en turno.
- No cuenta con una lancha de auxilio.

Terminal de pasajeros

- Se presenta humedad y filtración de agua en varias zonas de la terminal: Oficinas, Sala de espera 4, Sala de entrega de equipaje internacional y nacional.

- Equipos fuera de servicio como: elevador, aire acondicionado de la sala 2 y varios aires acondicionados de la sala de entrega de equipaje.

Se observaron varias fallencias tanto en el CGAC y torre de control como a continuación se mencionan:

- Humedad en los muros de los edificios.
- El piso falso de la Torre de control y CGAC presentan fallas, generando riesgo para los funcionarios y los equipos.
- Al momento de la inspección no contaban con agua en las instalaciones de la torre ni del CGAC.
- Las bases de las antenas del CGAC se presentan oxidadas, generando un riesgo de quedar sin comunicación el aeropuerto.
- En el CGAC falta parte de la cubierta y se evidenció óxido en las puertas.
- En el CGAC algunas áreas presentan filtración de agua por las ventanas, generando afectación a la infraestructura.
- El radar se encuentra a cargo de la Fuerza Aérea Colombiana.
- La visibilidad de la torre de control operativa se encuentra afectada.
- En la estructura de la nueva torre de control se cuenta con una cámara para la vigilancia de la zona.

Pista:

- En general se observa en buenas condiciones la pista. Sin embargo, se observó afectación en las zonas en las cuales se realizó parcheo (perdida de agregado y pequeñas ondulaciones).
- La berma de la pista se observó con presencia de vegetación
- Se observó desgaste de la demarcación del eje de pista cerca a la cabecera 06.
- Gran presencia de contaminación de caucho cerca a la cabecera 06.

1.2. Inspección Objetiva Específica – Programa especial de Accesibilidad: 30 de octubre de 2021.

Evaluación						
	Componente	Sigla	Peso	Estimado	Evaluación	% Evaluación
1	Capacitaciones	(2D)	2	2,70	0,00	0,00%
2	Servicio de guía y asistencia	(6E)	6	8,11	2,21	27,27%
3	Parqueaderos accesibles	(5P)	5	6,76	1,88	27,78%
4	Espacio publico accesible	(5P)	5	6,76	0,34	5,00%
5	Señalización	(4L)	4	5,41	0,00	0,00%
6	Punto de información	(4L)	4	5,41	0,00	0,00%
7	Counters Accesibles	(1A)	1	1,35	0,23	16,67%
8	Áreas de circulación peatonal	(3T)	3	4,05	2,93	72,22%
9	Rampas de circulación peatonal	(3T)	3	4,05	3,38	83,33%
10	Escaleras	(3T)	3	4,05	3,58	88,24%
11	Pasamanos	(3T)	3	4,05	0,08	2,08%
12	Ascensores	(3T)	3	4,05	2,13	52,56%
13	Servicios Sanitarios accesibles	(6E)	6	8,11	4,00	49,35%
14	Servicio de Duchas Accesibles	(2D)	2	2,70	0,74	27,27%
15	Salas de espera (Generales/Empresas)	(3T)	3	4,05	2,21	54,55%
16	Puertas de salida a zonas de embarque	(3T)	3	4,05	4,05	100,00%
17	Plataformas de abordaje	(5P)	5	6,76	3,38	50,00%
18	Zonas de descenso y salas de espera llegadas	(5P)	5	6,76	5,72	84,62%
19	Área para el servicio de Taxis Urbanos	(5P)	5	6,76	3,38	50,00%
20	Áreas administrativas	(2D)	2	2,70	1,75	64,91%
21	Gestion de tiquetes y Complementarios	(1A)	1	1,35	0,81	60,00%
Porcentaje Total				100,00%	42,79%	

1.2.1. Observaciones:

- A.** De acuerdo con la verificación y ponderación de lo identificado, fue posible establecer que la Infraestructura del Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla tiene un porcentaje de accesibilidad e inclusión total de **42.79%**. La infraestructura se contrató con posterioridad al año 2013 y de acuerdo con lo establecido en la Ley 1618 de 2013, esta infraestructura de transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad.
- B.** El componente de la infraestructura que presentan 100% respecto a los valores estimados es: (i) Puertas de salida a zonas de embarque.
- C.** Los cinco (5) componentes que presentan menor ponderación son: (i) Punto de información, con una ponderación de 0%, (ii) Señalización, con una ponderación de 0%, (iii) Capacitaciones, con una ponderación de 0%, (iv) Pasamanos, con una ponderación de .08 que equivalen a un 2.08% en referencia con el valor estimado que es de 4.05, (v) Espacio público accesible, con una ponderación de .34 que equivalen a un 5.00% en referencia con el valor estimado que es de 6.76.
- D.** Los cinco (5) componentes que presentan mayor avance después del componente con el 100% son: (i) Escaleras, con una ponderación de 3.58 que equivalen a un 88.24% en referencia con el valor estimado que es de 4.05, (ii) Zonas de descenso y salas de espera de llegadas, con una

ponderación de 5.72 que equivalen a un 84.62% en referencia con el valor estimado que es de 6.76, (iii) Rampas de circulación peatonal, con una ponderación de 3.38 que equivalen a un 83.33% en referencia con el valor estimado que es de 4.05, (iv) Áreas de circulación peatonal, con una ponderación de 2.93 que equivalen a un 72.22% en referencia con el valor estimado que es de 4.05, (v) Áreas administrativas, con una ponderación de 1.75 que equivalen a un 64.91% en referencia con el valor estimado que es de 2.70.

1.3. Autoevaluación – Programa especial de Accesibilidad:
Realizada por el Administrador de la infraestructura en el año 2022 del cual se obtuvo los siguientes resultados.

PONDERACIÓN INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE		
COMPONENTE	TOTAL	PORCENTAJE
Capacitaciones	1,0	20,0%
Servicio de guía y asistencia	0,0	0,0%
Parqueaderos accesibles	3,1	62,8%
Espacio Público Accesible	2,2	44,4%
Señalización	0,0	0,0%
Punto(s) de información	0,0	0,0%
Taquillas/Counters Accesibles	2,7	53,4%
Áreas de circulación peatonal	5,0	100,0%
Rampas de circulación peatonal	3,8	76,8%
Escaleras	5,0	100,0%
Pasamanos	4,1	81,3%
Ascensores	3,7	73,5%
Servicios Sanitarios Accesibles	2,5	50,1%
Duchas Accesibles	0,0	N/A
Salas de espera (Generales/Empresas/VIP)	2,5	50,0%
Puertas de salida a zonas de embarque	5,0	100,0%
Plataformas de abordaje	2,5	49,8%
Zona/Plataforma de descenso y salas de espera llegadas	2,7	53,2%

Área para el servicio de Taxis Urbanos	4,0	80,0%
Áreas administrativas	2,0	40,0%
Rampas de abordaje	3,6	71,6%
PORCENTAJE METODOLOGÍA		55,4%

2. AEROPUERTO EL EMBRUJO DE PROVIDENCIA

2.1. **Inspección General Objetiva:** La vista de inspección se realizó los días 18 y 19 de noviembre de 2019

INDICADOR	ITEM	CALIFICACION
ACCESO A LA INSTALACIÓN AEROPORTUARIA	VIAS DE ACCESO	3,50
	CORREDORES PEATONALES	3,25
	ZONA DE PARQUEADEROS	2,50
PLANES Y MANUALES	EXISTENCIA	3,00
	ACTUALIZACION	1,00
	DISPONIBILIDAD	3,00
SERVICIOS	ENERGIA ELECTRICA	3,75
	AGUA POTABLE	4,00
	AGUAS SANITARIAS	4,00
	AL PASAJEROS	N/A
AMBIENTAL	RUIDO	3,50
	PELIGRO AVIARIO	3,40
	MANEJO RESIDUOS SOLIDOS	3,88
	AGUAS CONTAMINADAS	4,25
SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (BOMBEROS)	INFRAESTRUCTURA Y LOCALIZACIÓN	3,17
	EQUIPOS	2,77
	PERSONAL Y DOTACIÓN	4,10
	VEHÍCULOS Y OPERACIÓN	3,88
	DOCUMENTOS	2,83

SEGURIDAD INSTALACIONES AEROPORTUARIAS	CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA	3,80
	SEGURIDAD OPERACIONAL	3,50
	SEGURIDAD INDUSTRIAL, MANTENIMIENTO Y AREAS INTERVENIDAS	3,90
TERMINAL DE PASAJEROS	BAÑOS	4,15
	SEÑALIZACION	4,00
	AREA PÚBLICA Y MOBILIARIOS	4,43
	SALA DE ABORDAJE Y ENTREGA DE EQUIPAJE	4,30
	RAMPÁS Y ESCALERAS	3,67
	PUNTOS DE ATENCION	4,00
	EQUIPOS	N/A
SANIDAD AEROPORTUARIA	INFRAESTRUCTURA	3,25
	PERSONAL MEDICO	4,00
	AMBULANCIAS DISPONIBLES	N/A
	DOTACION DE EQUIPO	4,00
	DOCUMENTOS	1,00
ACCESIBILIDAD	PARQUEADEROS ACCESIBLES	1,00
	RAMPAS Y VADOS PEATONALES	1,00
	SERVICIO DE GUÍA Y ASISTENCIA	1,67
	COUNTER Y PUNTOS DE ATENCIÓN ACCESIBLES	1,00
	ESPACIO PÚBLICO ACCESIBLE	1,00
	SEÑALIZACIÓN ACCESIBLE	1,00
	BAÑOS ACCESIBLES	3,33
AREA DE CARGA	AREA DE CARGA	N/A
AVIACIÓN GENERAL Y HANGARES	AVIACIÓN GENERAL Y HANGARES	N/A
	RAMPA O PLATAFORMA	2,88

INFRAESTRUCTURA DEL AERÓDROMO	TORRE DE CONTROL	3,43
	PISTA PRINCIPAL	4,18
	PISTA PARALELA	N/A
	CALLES DE RODAJE	3,75
	ZONA DE SEGURIDAD	3,88
	AREA Y CERRAMIENTO PERIMETRAL	4,14

2.1.1. Principales observaciones:

- Una de las áreas en la cual se evidenció mayor incumplimiento fue en Accesibilidad, dado que se tenía poca referencia y conocimiento de la Ley 1618 del 2013 y las diferentes NTC que lo desarrollan; lo cual se evidencia en la falta de implementación de las medidas que se exigen por ley, para garantizar la accesibilidad a todas las personas en condición de discapacidad y sus diferentes clasificaciones.
- El SEI cuenta con una infraestructura que no cumple con condiciones adecuadas para la importancia del servicio que se presta, dado que la edificación está en regulares condiciones, su torre de guardia no tiene visibilidad a cabeceras y plataforma, no tiene buena comunicación con áreas críticas.
- Se requiere que el aeropuerto actualice todos sus planes y manuales y que él pueda operar en condiciones de seguridad y calidad en el servicio público de transporte a los usuarios, al igual de quienes laboran en el mismo.
- La plataforma presenta desgaste, no cuenta con diamantes de seguridad, y tiene demarcación envejecida.
- Las instalaciones de sanidad aeroportuaria son relativamente nuevas en su construcción. Se pudo observar deterioro de las mismas ya que tiene humedades, fisuras en muros, una grieta en otro muro, fallas en instalaciones eléctricas.
- Se cuenta con cerramiento en todo el perímetro en buen estado, lo que ha mejorado las condiciones de seguridad y se logró que el ganado ya no ingresara a la pista generando a las operaciones por interferencia ilícita; aunque por exigencia de parques naturales en unas zonas, especialmente sobre cabecera 35 se dejaron unas aberturas en la malla, que permite el ingreso de fauna, esta de tamaños pequeños pero que igual requiere estar en constante revisión y seguimiento para evitar que suceda hechos que afecten la seguridad y las operaciones.
- En muchas zonas del cerramiento perimetral, no se han realizado labores de rocería, ni en la parte interior ni en la exterior como lo exige la norma,

para lo cual se debe establecer un programa de rocería que mejor esta condición.

2.2. Autoevaluación – Programa especial de Accesibilidad:
Realizada por el Administrador de la infraestructura en el año 2022, en la cual obtuvo los siguientes resultados.

PONDERACIÓN INFRAESTRUCTURA ACCESIBLE E INCLUYENTE		
COMPONENTE	TOTAL	PORCENTAJE
Capacitaciones	0,0	0,0%
Servicio de guía y asistencia	0,0	0,0%
Parqueaderos accesibles	0,0	0,0%
Espacio Público Accesible	0,0	0,0%
Señalización	0,0	0,0%
Punto(s) de información	0,0	0,0%
Taquillas/Counters Accesibles	2,7	53,4%
Áreas de circulación peatonal	0,5	10,0%
Rampas de circulación peatonal	0,9	18,7%
Escaleras	0,5	10,0%
Pasamanos	0,3	6,2%
Ascensores	0,5	10,0%
Servicios Sanitarios Accesibles	1,1	21,3%
Duchas Accesibles	0,0	0,0%
Salas de espera (Generales/Empresas/VIP)	0,5	10,0%
Puertas de salida a zonas de embarque	5,0	100,0%
Plataformas de abordaje	4,1	83,0%
Zona/Plataforma de descenso y salas de espera llegadas	2,7	53,2%
Área para el servicio de Taxis Urbanos	0,2	4,0%
Áreas administrativas	0,3	5,0%
Rampas de abordaje	1,0	20,0%
PORCENTAJE METODOLOGÍA		19,3%

3. Programación para el 2023:

Finalmente, sobre esta gestión específica que ha desplegado la Superintendencia en materia de inspección para validación de los niveles de cumplimiento de las normas vigentes en materia de accesibilidad, estaremos llevando a cabo una nueva visita de inspección general, de carácter objetivo, en el cuarto trimestre del 2023, tanto en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla como en El Embrujo.

Proposición aditiva:

12. ¿Cuál ha sido la gestión del Ministerio de Transporte en el control de tarifas y fletes aéreos y fluviales?

En el modo fluvial, el control de tarifas en la modalidad de pasajeros se encuentra regulado en la Resolución 2889 de 2012, donde el Ministerio de Transporte señala los topes mínimos y máximos de las tarifas por la prestación del servicio. Por su parte, el transporte de pasajeros en modalidad especial y en el transporte de carga se rige por los términos establecidos en el Libro V del Código de Comercio, teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 28 de la Ley 1242 de 2008.

En relación con el modo aéreo, existe política de libertad tarifaria que se rige por lo dispuesto en los numerales 5.140 y siguientes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. Sin embargo, se trata de una libertad vigilada por la autoridad aeronáutica, Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, a la que las empresas de transporte aéreo deben reportar las tarifas por la prestación de sus servicios.

En este punto es importante mencionar que esa autoridad podrá intervenir las tarifas del transporte aéreo regular o no regular de pasajeros o de carga, en caso de que se presenten circunstancias que afecten la conectividad de cualquier ciudad o región del país o en caso de abuso de posición dominante de cualquier prestador del servicio que afecte a los usuarios del mismo.

En materia de tarifas, el rol de la Superintendencia de Transporte, a través de la Delegatura de Protección al Usuario, es el de recibir y tramitar las quejas relacionadas con la inexactitud de la información entregada por los transportadores en relación con las tarifas, a fin de determinar el presunto incumplimiento de las disposiciones normativas de relacionadas con la información pública de precios.

Por su parte, la Dirección de Investigaciones de la Delegatura de Puertos se encarga de verificar el incumplimiento de la normatividad establecida en materia de fletes fluviales.

Atentamente,



Firmado
digitalmente por
OSPINA ARIAS
AYDA LUCY
Fecha:
2023.09.07
10:22:14 -05'00'

Ayda Lucy Ospina Arias
Superintendente de Transporte

Copia: Señor Ministro de Transporte, Dr. William Camargo - servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Proyectó: Andrea Portillo Oróstegui – Asesora de Despacho / Tatiana Navarro Quintero – Delegada de Puertos / Margaret Yarim Furnieles – Directora de Promoción y Prevención Delegatura de Protección de Usuarios / Esteban Martínez Torres – Director de Promoción y Prevención Delegatura de Concesiones

Revisó: Carlos Daniel González Cervera – Profesional Universitario – Oficina Asesora Jurídica