



**GRUPO EVALUADOR DE PROYECTOS AEROCOMERCIALES
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**

SESION EXTRAORDINARIA No. 66 DICIEMBRE 28 DE 2013

Fecha Sesión: Diciembre 28 de 2013
Hora: 09:00 a.m.
Lugar: Sala de Juntas de la Dirección General

MIEMBROS DEL GRUPO

Santiago Castro Gómez	Director General, Aeronáutica Civil
Adriana Sanclemente Alzate	Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Cr (r) Germán R. García Acevedo	Secretario Seguridad Aérea

INVITADOS:

Cr. Alfonso Lozano Ariza	Subdirector General
Jaime Escobar Corradine	Secretario Sistemas Operacionales
Gustavo Moreno Cubillos	Jefe Grupo Normas Aeronáuticas (A)
Leonor Cristina Reyes A.	Jefe Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo.
Patricia Russo	Economista, Grupo Servicios Aerocomerciales, Oficina de Transporte Aéreo.

Se hace un recuento de la decisión adoptada, con base en la política aerocomercial que se aplica desde el año 2005, por el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA, en Sesión 64 del 20 de agosto de 2013, respecto a la solicitud de la sociedad Transporte Aéreo de Colombia S.A., TAC S.A., en la cual se le aprobó un permiso de operación como empresa de transporte aéreo comercial Secundaria, con aeronaves Embraer 120, sin modificar el permiso que ostenta actualmente la sociedad, en la modalidad de Aerotaxi y Transporte Aéreo Comercial Regional, con la condición de desarrollar sus operaciones en forma independiente, es decir, en la modalidad de Aerotaxi y transporte aéreo comercial regional, con el equipo autorizado y que actualmente tiene en calidad de explotador (Beechcraft 1900 y Let 410), y la modalidad de Transporte Aéreo comercial Secundario para operación regular, con aeronaves Embraer 120.

En virtud del análisis de esta solicitud, el Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales - GEPA-, considera necesario hacer una revisión global de la política aplicable teniendo en cuenta que desde el año 2005 las condiciones del mercado han variado sustancialmente y se han incrementado las necesidades de conectividad y demanda dentro del País.

Lo anterior se evidencia con las estadísticas del sector, que se resumen en el siguiente cuadro, donde se observa que en el período comprendido entre el 2005 y el 2013 se alcanza un crecimiento acumulado del 139%



AÑO	PASAJEROS			
	INTERNAL	NACIONAL	TOTAL	VAR%
2005	3.998.100	8.093.730	12.091.830	
2006	4.558.006	8.737.027	13.295.033	10,0%
2007	5.137.250	9.234.480	14.371.730	8,1%
2008	5.416.056	9.601.033	15.017.089	4,5%
2009	5.617.234	10.680.761	16.297.995	8,5%
2010	6.233.745	13.961.084	20.194.829	23,9%
2011	6.963.332	14.628.761	21.592.093	6,9%
2012	7.779.973	16.943.542	24.723.515	14,5%
2013 *	8.972.742	19.938.033	28.910.775	16,9%

Fuente: Empresas Aéreas

* Calculado el mes de diciembre de 2013

El crecimiento del mercado nacional contribuye a fomentar la competencia, lo cual se traduce en mayores oportunidades de conectividad, competitividad y costos para los usuarios del servicio de transporte aéreo, pero sobre todo, en un abanico creciente de opciones del cual elegir a la hora de requerir este servicio público.

Las empresas aéreas tienen el reto de establecer una estrategia de negocio inteligente basado en la flexibilidad y la eficiencia, elementos indispensables para subsistir en una industria que se caracteriza por grandes volúmenes de venta y bajos márgenes de utilidades, acompañada de una demanda variable, sensible a los ciclos de la economía. Debe asegurar una excelente logística y servicio para unos usuarios cada día más exigentes e informados.

En concordancia con la política del Gobierno nacional de estimular la competencia se recordó que en el Gepa Sesión 61 (21 diciembre de 2012), se decidió abolir los cupos establecidos en el año 2006, que consistían en 3 operadores en rutas con menos de 100 mil pasajeros; 5 operadores en rutas con más de 100 pasajeros y 6 operadores en rutas con más de 400 mil pasajeros, por considerarse insuficientes ante las solicitudes de los operadores. Lo anterior complementó la medida tomada en octubre del 2011, consistente en la eliminación del sobre-cargo obligatorio de combustible a partir de abril del 2012, logrando así una libertad total de las tarifas aéreas, eliminando también los techos tarifarios que aún estaban vigentes, donde los operadores del mercado pueden adoptar sus estrategias comerciales con mucha mayor autonomía e independencia, bajo un entorno menos regulado.

Esta política de flexibilización y liberalización en las condiciones de accesos al mercado busca:

- ✓ Generar nuevas oportunidades para las empresas que a su vez benefician a los usuarios de transporte aéreo.
- ✓ Fomentar la competencia
- ✓ Incrementar la conectividad .
- ✓ Introducir nuevas rutas y mayor número de frecuencias

En consecuencia, se entra a revisar como deben ser esas condiciones que garanticen la seguridad y la operación eficiente cuando una empresa quiere desarrollar y operar más de una modalidad.

Handwritten signatures and initials.



Para el GEPA es clara la viabilidad de operar simultáneamente más de una modalidad de transporte aéreo, siempre que lo anterior este soportado financiera, jurídica, técnica, operativamente, pero sobre todo garantizando los estándares de seguridad para cada una de las modalidades, y teniendo en cuenta la infraestructura aeroportuaria existente y necesaria para la prestación adecuada del servicio. En consecuencia, es posible que las empresas autorizadas en la modalidad de transporte aéreo no regular (aerotaxi) y/o transporte aéreo regional puedan ser autorizadas como empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, correo y carga en la modalidad Secundaria, combinando su equipo de vuelo.

Para ello el GEPA considera que se deben tener en cuenta las siguientes directrices basadas en la normatividad existente:

1. En el momento de expedir una autorización, para obtener permiso de operación en una modalidad diferente a la que ya opera una empresa aérea no se determinará o limitará el equipo a utilizar para cada una de ellas, pero la empresa tiene que cumplir con el equipo mínimo definido en el RAC para cada una de las modalidades.
2. Si se pretende combinar el equipo de vuelo en las modalidades: aerotaxi y/o regional y Secundaria, la empresa interesada debe aplicar al proceso de certificación ante la Secretaría de Seguridad Aérea, a la modalidad más alta: es decir, la modalidad de secundaria y la misma deberá dar cumplimiento al capital pagado más alto en esta misma modalidad.
3. El manejo de pasajeros debe hacerse en las zonas dispuestas para la atención de pasajeros en los aeropuertos abiertos a la operación pública donde se opere (terminales de pasajeros).
4. Cuando se opere, desde en o hacia el Aeropuerto Eldorado, deberá darse aplicación a la asignación de franjas horarias (slot) conforme se establece en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC. Así mismo, sólo podrá efectuar operaciones en la terminal del aeropuerto Eldorado como empresa secundaria y no como aerotaxi y/o regional.
5. Una vez la empresa interesada obtenga el permiso de operación en la modalidad de transporte aéreo regular interno Secundario, las rutas autorizadas en dicho permiso sólo podrán ser operadas en la modalidad de secundaria. En consecuencia, si alguna de estas rutas fue autorizada como Regional, perderá dicha condición y pasará a operarse como empresa regular de pasajeros secundaria.
6. La empresa no regular (aerotaxi) y/o regional que obtenga un permiso de operación como secundaria, se encuentra obligada a cumplir con la normatividad aplicable al proceso de certificación aplicable a esta modalidad, a las rutas, Derechos y Deberes de los usuarios, y demás normatividad aplicable al transporte aéreo.

[Handwritten mark]

[Handwritten initials]
1/n
g
W/S



7. Las rutas autorizadas a la empresa como transporte aéreo Regional, son independientes de las rutas autorizadas como empresa de transporte aéreo Secundaria, y las mismas no podrán ser objeto de combinación.
8. Las empresas de transporte aéreo no regular (aerotaxi) y/o Regional, de ninguna forma podrán constituirse en una competencia indebida las empresas regulares de pasajeros.
9. Se debe mantener el equipo mínimo exigido para cada modalidad.

Siendo las 10:30 a.m., del día 28 de diciembre de 2013 se da por terminada la Sesión extraordinaria del Grupo Evaluador de Proyectos Aerocomerciales, GEPA y se firma hoy 30 de diciembre de 2013.

Para constancia, firman


SANTIAGO CASTRO GOMEZ
Presidente del GEPA


ADRIANA SANCLEMENTE ALZATE
Secretaria del GEPA