

1-1-2014

Tasas e impuestos en el sector Aeronáutico Colombiano : la unión público privada

María Fernanda Sánchez Moreno
Universidad de La Salle, Bogotá

Andrés Eduardo Higuera Beltrán
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/contaduria_publica

Citación recomendada

Sánchez Moreno, M. F., & Higuera Beltrán, A. E. (2014). Tasas e impuestos en el sector Aeronáutico Colombiano : la unión público privada. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/contaduria_publica/781

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Economía, Empresa y Desarrollo Sostenible - FEEDS at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Contaduría Pública by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

**“TASAS E IMPUESTOS EN EL SECTOR AERONÁUTICO
COLOMBIANO LA UNION PUBLICO PRIVADA”**

ARTICULO INVESTIGACIÓN

MARÍA FERNANDA SÁNCHEZ MORENO

ANDRÉS EDUARDO HIGUERA BELTRÁN

UNIVERSIDAD DE LA SALLE
FACULTA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
CONTADURIA PÚBLICA

2014

Tabla de contenido

Resumen.....	3
Palabras Claves	3
Abstract.....	4
Palabras Claves	4
Introducción	5
Esquema recaudo de Tasas e Impuestos Sector Aéreo Colombiano.....	7
Tasa Aeroportuaria CO (código tasa Colombia).....	9
Concesiones Recaudo Tasas Aeroportuarias y Facilidades	11
Tasa Timbre DG (Código tasa timbre Colombia).....	13
Impuesto al turismo JS (Código Impuesto Turismo)	15
Contribución Parafiscal con destino al turismo	18
Entorno Aeronáutico Recaudo de tasas y contribuciones	21
Estadísticas.....	31
Conclusiones	37
Referencias.....	38

**“Tasas e Impuestos en el Sector Aeronáutico
Colombiano la unión publico privada”**

María Fernanda Sánchez Moreno*

Andrés Eduardo Higuera Beltrán**

Resumen

En este artículo se realizará un planteamiento de las tasas e impuestos en el sector aeronáutico colombiano, dentro del cual describiremos cada uno de los conceptos junto con la reglamentación de estos, revisando los entes recaudadores de cada Tasa y ayudándonos de conocimientos dados por miembros del sector en cuanto al manejo de estos recaudos, realizaremos una comparación a partir del análisis del manejo por parte de concesiones privadas y el manejo por entidades del estado, con el objeto de entender a partir de testimonio sobre el sector y estadísticas del mismo como nos puede ayudar a nivel país la unión público privada.

Palabras Claves

Tasa Aeroportuaria, Concesión Privada, Ente Administrador del Estado, Recaudo, Sector Aeronáutico Colombiano.

Reseña de los autores

* Estudiante de la faculta de Ciencias administrativas y contables en el pregrado Contaduría pública, Analista financiero GAT Citibank Colombia.

** Estudiante de la faculta de Ciencias administrativas y contables en el pregrado Contaduría pública, Analista Avianca Colombia.

**“Rates and Taxes in the Aeronautical Sector
Colombian union private public”**

Abstract

This article describes an approach to taxes and fees in the Colombian aviation sector within which describe each of the concepts with these regulations, reviewing revenue authorities and helping each rate given knowledge of industry members will be held in the management of these collections, we will make a comparison based on the analysis of management by private concessions and management by state agencies, in order to understand from evidence on the sector and statistics of it as we can help country-level public private joint.

Palabras Claves

Airport Tax, Private concession, State Entity Manager, collection, Colombian Aeronautical.

Introducción

Desde el inicio de las operaciones aéreas alrededor del mundo se han manejado los recaudos por el uso de los espacios aéreos tales como aeródromos, pistas y oficinas, de esta manera en Colombia desde el inicio del manejo aeroportuario según las nuevas rutas que han ido operando a lo largo de los años, se ha presentado la organización y parametrización de los diferentes cobros por el manejo de estos espacios, dichos cobros se realizan tanto al pasajero como a las diferentes aerolíneas operadoras, en principio estaban a cargo del estado en su totalidad, manejo que cambió para dar paso al recaudo por medio de diferentes entidades del sector privado.

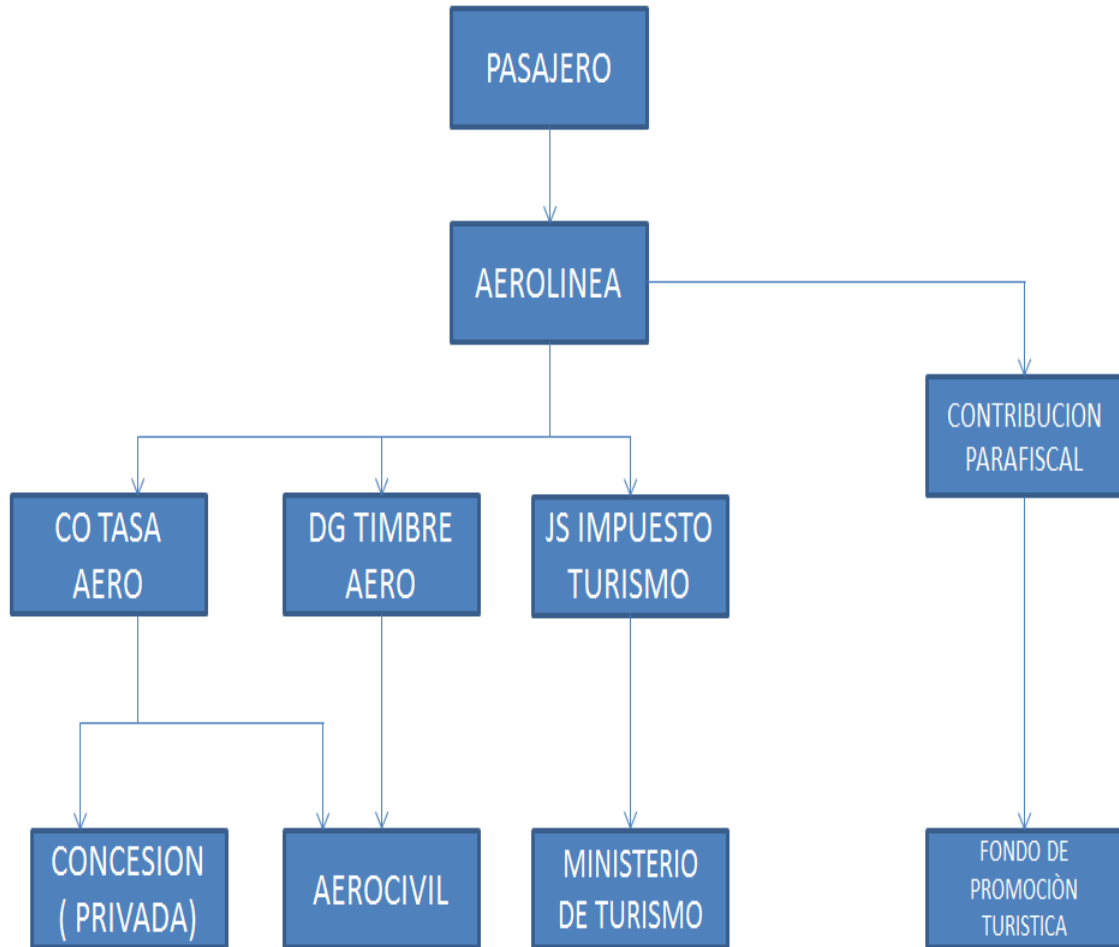
Dentro de los valores cobrados al pasajero encontramos al día de hoy dos que son catalogados como tasas y uno que es catalogado como impuesto, son las tasas aeroportuarias, el impuesto de salida o tasa de timbre y el impuesto al turismo, dichos recaudos están dentro del boleto que cancela el pasajero, siendo recaudados por las aerolíneas y cancelados a entidades públicas y privadas según sea el acuerdo de concesión que figure para cada aeropuerto en las distintas ciudades de nuestro territorio donde operen las rutas aprobadas.

Por otro lado está uno de los impuestos que es cobrado solamente a las aerolíneas llamado contribución parafiscal el cual es efectivo por pasajero entrado y saliendo en vuelos de la aerolínea los cuales son gravados uno a uno con la tarifa establecida por el Estado.

Para el desarrollo del sector aeronáutico y de las naciones se ha implantado en el transcurso de la historia de las operaciones aéreas que la explotación de estos sitios destinados como

aeropuertos está a cargo del estado en cabeza de una entidad asignada por el mismo, que se encarga de regular, dirigir y explotar estos recursos, esta tendencia está cambiando a nivel mundial contratando con diferentes entidades del sector privado para que se encarguen del manejo del espacio asignado, en estos contratos se pacta que el privado se encargará de la administración y por ende el recaudo de los valores provenientes de la utilización de estos espacios. Dicha temática será tratada durante el desarrollo de este artículo buscando entregar al lector una visión del sector revisando el avance a partir de la implementación de las concesiones privadas y las repercusiones del sector público.

Para tratar esta temática es importante la evaluación de los diferentes tipos de recaudos por tasas e impuestos aeroportuarios en Colombia que son de gran relevancia para el desarrollo y avance de nuestro país puntualizando que estos avances en este sector nos pondrán a competir con las demás naciones de igual a igual en un futuro.

Esquema recaudo de Tasas e Impuestos Sector Aéreo Colombiano

Fuente: Elaboración propia. María Fernanda Sánchez Moreno*

Andrés Eduardo Higuera Beltrán**

Antecedentes

Como lo indica el su significado “Son tributos, en términos generales, las prestaciones pecuniarias establecidas por la autoridad estatal, en ejercicio de su poder de imperio, para el cumplimiento de sus fines. Los tributos consisten en impuestos, contribuciones y tasas, según la intensidad del poder de coacción y el deber de contribución implícito en cada modalidad.” de esta definición partimos a establecer los siguientes tributos en el sector aeroportuario Colombiano que están regidos por la “Potestad Tributaria radicada en los cuerpos representativos de elección popular; es así como en tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales, y tratándose de tributos del orden nacional, corresponde al Congreso de la República establecer contribuciones fiscales, y excepcionalmente, contribuciones parafiscales; en tanto que en situaciones extraordinarias, como bajo el estado de conmoción interior, el Gobierno Nacional tiene facultad para fijar tributos a través de decretos legislativos, pudiendo en consecuencia imponer contribuciones fiscales o parafiscales, y en Estado de Emergencia, establecer o modificar tributos” dicho esto y por pronunciamiento de la Aeronáutica Civil en representación del estado y como miembro estatal del mismo se decretan las Tarifas y manejos de tasas aeroportuarias por decreto, para el manejo de Contribuciones e Impuestos del sector estos esta regidos por Ley en este caso la 1101 de 2006 decretada por el Congreso de la república , veamos a continuación la presentación de cada uno de estos:

Tasa Aeroportuaria CO (código tasa Colombia)

La tasa aeroportuaria es el valor a cargo del pasajero determinado por la utilización de la infraestructura aeroportuaria el cual fue establecido por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y que en este momento en el país es regulado de manera conjunta entre concesiones del sector Privado y la Aerocivil estableciendo diferentes tarifas según el trayecto dentro del territorio Nacional.

El cobro de la tasa aeroportuaria nacional e internacional se realiza en los tiquetes aéreos por parte de las aerolíneas y las agencias de viaje responsable o en el respectivo counter de cada aerolínea en los aeropuertos.

El manejo y alcance de este cargo está regulado desde la Resolución 06251 de Diciembre 19 de 2008 de la Aerocivil antes de este pronunciamiento los cobros de estos cargos estaban expuestos en pronunciamientos antiguos del ente regulador la Aeronáutica Civil.(<http://www.alaico.org/>, 2012)

Las siguientes son los Exentos de Pago para la tasa sea Nacional o Internacional según los pronunciamientos de la Aerocivil:

Tasa Internacional:

1. Los pasajeros en tránsito en vuelo internacional.
2. Las delegaciones deportivas oficiales acreditadas por el Gobierno Nacional a través del Instituto Colombiano de Deportes – Coldeportes -
3. Los funcionarios de la Aeronáutica Civil, que viajen en comisión oficial desde aeropuertos administrados por la Aeronáutica Civil, así como en los aeropuertos que no

sean de propiedad de la Aerocivil y los administrados por Concesión, previa presentación de la resolución de comisión ante del Grupo de Facturación o sus delegados en los respectivos aeropuertos, para su autorización.

4. Personas deportadas o inadmitidas, previa certificación del DAS.
5. Los miembros de las Fuerzas Militares, Armada Nacional, Fuerza Aérea y Policía Nacional en servicio activo que viajen en comisión oficial previa presentación de la resolución de autorización de la comisión debidamente legalizadas.
6. Los miembros de las tripulaciones regulares, de las empresas de transporte aéreo, cuando viajen en ejercicio exclusivo de su cargo.
7. Las valijas diplomáticas y los instrumentos musicales que ocupen silla en una aeronave.
8. Los menores de dos (2) años de edad, presentando fotocopia del pasaporte de la aerolínea, donde certifique que cumple con este requisito.
9. Los trabajadores migrantes en virtud del Convenio de Regulación y Ordenación de los Flujos Migratorios Laborales, celebrado el 21 de mayo de 2001 entre las Repúblicas de Colombia y España y lo establecido en la Resolución 02129 del 30 de mayo de 2001.
(Resolucion 06251 Aerocivil, 2008)

Tasa Nacional:

1. Pasajeros en tránsito en vuelos nacionales.
2. Los tripulantes de las aeronaves de empresas colombianas de transporte aéreo que viajen en ejercicio exclusivo de su cargo.
3. El personal de las Fuerzas Militares, Armada Nacional, Fuerza Aérea y Policía Nacional que viajen en misión oficial, previa presentación de la autorización de la comisión debidamente diligenciada en original.

4. Los menores de dos (2) años de edad.
 5. Funcionarios de la Aerocivil, que viajen en comisión oficial, presentando ante el Grupo de Facturación para tramitar su respectiva exención o ante sus delegados en los aeropuertos el soporte de comisión para autorización de exención (se incluyen los aeropuertos que no sean de propiedad de la Aerocivil y los administrados por Concesión).
 6. Pasajeros en vuelos no comerciales.
- (Resolucion 06251 Aerocivil, 2008)

Concesiones Recaudo Tasas Aeroportuarias y Facilidades

Según nos lo indica su significado Concesiones “es un otorgamiento de los derechos de explotación, por un periodo determinado de un bien o servicio de una administración pública a otra generalmente Privada”,(<http://es.wikipedia.org/wiki/Concesion>, 2013) en Colombia el manejo de las tasas y demás cobros aeroportuarios dígase arrendamientos y servicios se ha venido entregando en Concesión a entidades Privadas fijando esta alternativa como la mejor figura para el sector, las siguientes son las concesiones que hasta el día de Hoy tiene los derechos de explotación de los aeropuertos del país:

OPAIN

Aeropuerto:

El dorado, Bogotá

SACSA Sociedad Aeroportuaria de la costa

Aeropuerto:

Rafael Núñez, Cartagena

AIRPLAN Operadora de aeropuertos centro Norte

Aeropuertos:

Olaya Herrera, Medellín

José María Córdova, de Rionegro

Los Garzones, de Montería

Las Brujas, de Corozal

Los Cedros, de Carepa

El Caraño, Quibdó

CASYP S.A.

Aeropuerto:

Gustavo Rojas pinilla, San Andrés y Providencia

AEROPUERTOS DE ORIENTE

Aeropuertos:

Palonegro, Bucaramanga

Camilo Daza, Cúcuta

Yariguies, Barrancabermeja

Simón Bolívar, Santa Marta

Alfonso López Pumarejo, Valledupar

Almirante Padilla, Riohacha

Tasa Timbre DG (Código tasa timbre Colombia)

Es el valor que cancelan tanto Nacionales como extranjeros al salir del país por vía aérea o marítima, el cual es fijado por el Gobierno nacional mediante decreto cada año, se fija en Dólares o su equivalente en moneda nacional TRM de fecha de Viaje al igual que la tasa aeroportuaria el cobro se realiza en los tiquetes aéreos por la aerolíneas o agencias de viajes, este impuesto es controlado en su totalidad por la Aerocivil.(<http://www.alaico.org/>, 2012)

Exentos de Impuesto de Timbre:

- 1.** Los colombianos que adelanten estudios en el exterior, con becas o con préstamos del Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior – ICETEX – y los estudiantes que viajen por cuenta de universidades reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, presentando carta expedida por la entidad.
- 2.** Los que efectúen tráfico dentro de las zonas fronterizas legalmente definidas como tales, siempre que se sometan a las reglamentaciones aduaneras.
- 3.** Los empleados o funcionarios oficiales al servicio del Gobierno Central o del sector descentralizado, cuando viajen en comisión oficial, con la presentación previa de la autorización del Gobierno.
- 4.** Los que viajen con pasaporte diplomático
- 5.** Los turistas extranjeros de visita o tránsito en Colombia, cuando la permanencia en el país no exceda de sesenta (60) días.
- 6.** Los colombianos residentes en el exterior de visita o tránsito en Colombia, cuando la permanencia en el país no exceda de ciento ochenta (180) días.

7. Las tripulaciones regulares de naves o aeronaves de empresas colombianas de transporte marítimo y aéreo.
8. Los funcionarios y trabajadores de empresas terrestres, marítimas y aéreas de transporte internacional que por razón de su oficio viajan al exterior, siempre que la empresa acredite la prestación del servicio de transporte internacional y el funcionario o trabajador presente ante la Aerocivil el certificado del jefe de personal de la empresa en que conste el cargo ocupado y el objeto del viaje.
9. Los menores de cinco (5) años, presentando fotocopia del pasaporte a la aerolínea, donde conste que cumple con este beneficio.
10. Los residentes en el Archipiélago de San Andrés y Providencia, cuando viajen a los países centroamericanos por un término no mayor de diez (10) días.
11. Las delegaciones deportivas oficiales acreditadas por el Gobierno Nacional previo aval de Coldeportes y presentando carta del Instituto.
12. Los pasajeros en tránsito en vuelo internacional.
13. Artistas invitados por el Banco de la República, previa solicitud escrita del Banco.
14. Personas deportadas o inadmitidas previa certificación del DAS.
15. Las valijas diplomáticas y los instrumentos musicales que ocupen silla en una aeronave.

(Resolución 06251 Aerocivil, 2008)

Los turistas extranjeros:

1. De visita o tránsito en Colombia, cuando la permanencia en el país no exceda los sesenta (60) días.
2. Los turistas extranjeros de visita o pasajeros en tránsito en vuelo internacional.

3. Los que efectúen tráfico dentro de las zonas fronterizas legalmente definidas como tales, siempre que se sometan a las reglamentaciones aduaneras
 4. Las valijas diplomáticas y los instrumentos musicales que ocupen silla en aeronave.
 5. Las delegaciones deportivas oficiales acreditadas por el gobierno colombiano.
- (Resolucion 06251 Aerocivil, 2008)

Impuesto al turismo JS (Código Impuesto Turismo)

El Impuesto al turismo según la Ley 1101 de 2016 se define como “inversión social mediante la promoción y el fortalecimiento de la competitividad que comprende la capacitación y la calidad turísticas”.

El hecho generador del impuesto con destino al turismo es el ingreso al territorio colombiano de personas extranjeras, en medios de transporte aéreo de tráfico internacional.

El sujeto activo del impuesto con destino al turismo es la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Son contribuyentes del impuesto con destino al turismo, todas las personas extranjeras, que ingresen a Colombia, en medios de transporte aéreo de tráfico internacional.

Las siguientes son los Exentos de Pago para el impuesto al Turismo:

- a) Los agentes diplomáticos y consulares de gobiernos extranjeros acreditados ante el Gobierno colombiano, y los funcionarios de organizaciones internacionales creadas en virtud de tratados o convenios internacionales suscritos y ratificados por Colombia;

- b)** Los tripulantes de las aeronaves de tráfico internacional y el personal de las líneas aéreas de tráfico internacional, quienes por la naturaleza de su labor deban ingresar a territorio nacional en comisión de servicios o en cumplimiento de sus labores;
- c)** Los estudiantes, becarios, docentes investigadores y personas de la tercera edad;
- d)** Los pasajeros en tránsito en el territorio colombiano;
- e)** Las personas que ingresen a territorio colombiano en caso de arribo forzoso al territorio nacional, incluidos los casos de emergencias médicas producidas a bordo.

La tarifa para el impuesto al turismo desde su inicio en 2006 se ha venido modificando según lo indica la ley de la siguiente forma:

- US\$5 Dólares de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos años 2006,2007,2008
- US\$10 Dólares de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos años 2009,2010,2011
- US\$15 Dólares de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos años 2012 en adelante

El impuesto con destino al turismo deberá ser incluido por las empresas que presten de manera regular el servicio de transporte aéreo internacional de pasajeros con destino a Colombia, en el valor de los tiquetes o pasajes aéreos y su pago se hará trimestralmente.

Los encargados del recaudo del impuesto al turismo serán las empresas que presten de manera regular el servicio de transporte aéreo aerolíneas y se lo deberán consignar al Ministerio de hacienda y crédito público.

Dentro de la legislación colombiana, posterior a la Ley 1101 de 2006 se publicó el Decreto 1782 de 2007 donde se reafirmaron los puntos anteriores y se consignaron los siguientes:

El reporte y liquidación según nos dice el artículo 4to de este decreto dice “El reporte de recaudo y liquidación del impuesto para el turismo que deberá presentar cada empresa aérea a la entidad administradora del Fondo de Promoción Turística, deberá estar debidamente suscrito por el revisor fiscal de la aerolínea y se efectuará en el formato que disponga el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el cual contendrá la siguiente información:

a) Nombre o razón social y Número de Identificación Tributaria, NIT, de la aerolínea recaudadora. En caso que una aerolínea recaude en nombre y representación de otra compañía, se deberá dejar expresa dicha información;

b) Dirección y teléfono de la aerolínea recaudadora;

c) Período liquidado y pagado;

d) Número de pasajeros ingresados al territorio nacional en la línea aérea durante el período liquidado;

e) Número de pasajeros extranjeros ingresados al territorio nacional en la aerolínea en vuelos regulares, no fletados, durante el período liquidado;

f) Liquidación privada del monto a pagar por concepto de recaudo del impuesto para el turismo, que será la que resulte de multiplicar el número de pasajeros no exentos de que trata el literal anterior por la tarifa señalada en el inciso 3° del artículo 1° de este decreto, según el año que corresponda;

g) Valor a pagar, el cual debe coincidir con el valor de la liquidación privada. El valor a pagar se ajustará aproximando la fracción de pesos al múltiplo de cien (100) más cercano;

h) Firma del responsable y de la Revisoría Fiscal de la empresa aérea.

Así mismo, se deberá presentar copia de la consignación o comprobante de la transferencia de los recursos correspondientes.

(Ley 1101 de 2006)

Contribución Parafiscal con destino al turismo

La contribución parafiscal según lo define la Ley 1101 de 2016 en la cual se proclama " Créase una contribución parafiscal con destino a la promoción y competitividad del turismo", La contribución estará a cargo de los siguientes aportantes:

1. Los hoteles, centros vacacionales y servicios de alojamiento prestados por clubes sociales.
2. Las viviendas dedicadas ocasionalmente al uso turístico o viviendas turísticas, y otros tipos de hospedaje no permanente, excluidos los establecimientos que prestan el servicio de alojamiento por horas.
3. Las agencias de viajes y turismo, agencias mayoristas y las agencias operadoras.
4. Las oficinas de representaciones turísticas.
5. Las empresas dedicadas a la operación de actividades de turismo de naturaleza o aventura, tales como canotaje, balsaje, espeleología, escalada, parapente, canopy, buceo y deportes náuticos en general.

6. Los operadores profesionales de congresos, ferias y convenciones, excepto las universidades e instituciones de educación superior y los medios de comunicación que realicen actividades de esta naturaleza cuando su objeto o tema sea afín a su misión.
7. Los arrendadores de vehículos para turismo nacional e internacional.
8. Los usuarios operadores, desarrolladores e industriales en zonas francas turísticas.
9. Las empresas comercializadoras de proyectos de tiempo compartido y multipropiedad.
10. Los bares y restaurantes turísticos clasificados como tal, de acuerdo a resolución emanada del Ministerio de comercio, industria y turismo.
11. Los centros terapéuticos o balnearios que utilizan con fines terapéuticos aguas, minero-medicinales, tratamientos termales u otros medios físicos naturales.
12. Las empresas captadoras de ahorro para viajes y de servicios turísticos prepagados.
13. Los parques temáticos.
14. Los concesionarios de aeropuertos y carreteras.
15. Las empresas de transporte de pasajeros: aéreas y terrestres, excepto el transporte urbano y el que opera dentro de áreas metropolitanas o ciudades dormitorio.
16. Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico.
17. Los concesionarios de servicios turísticos en parques nacionales que presten servicios diferentes a los señalados en este artículo.
18. Los centros de convenciones.
19. Las empresas de seguros de viaje y de asistencia médica en viaje.
20. Las sociedades portuarias, marinas o puertos turísticos, por concepto de la operación de muelles turísticos.

- 21.** Los establecimientos del comercio ubicados en las terminales de transporte de pasajeros terrestre, aéreo y marítimo.
- 22.** Las empresas operadoras de proyectos de tiempo compartido y multipropiedad.
- 23.** Las empresas asociativas de redes de vendedores multinivel de servicios turísticos.
- 24.** Los guías de turismo.

La Base de la liquidación de la contribución se liquidará trimestralmente según nos dice el artículo No. 2 de La ley 1101 de 2006 por un valor correspondiente al 2.5 por mil de los ingresos operacionales.

Para los operadores del transporte aéreo regular de pasajeros, se trata como un régimen de excepción, dicha liquidación se realizará con base en los pasajeros transportados en vuelos internacionales cuyo origen y destino final sea Colombia y la tarifa que se cobra directamente al operador será de un dólar de los Estados Unidos o su equivalente en pesos colombianos.

El ente encargado de recaudar y administrar los recursos recaudados de la contribución parafiscal es el Fondo de Promoción Turística, La administración del Fondo de Promoción Turística está a cargo de una Entidad Administradora perteneciente al sector privado del turismo, elegida mediante licitación pública y contratada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; en la actualidad es el CONSORCIO ALIANZA TURISTICA, la entidad Administradora, la cual se encuentra conformada por la Asociación Colombiana de la Industria Gastronómica-ACODRES y L´alianxa Travel Network.

En cuanto a los recursos recaudados por la contribución parafiscal este organismo tiene como fin destinarlos en proyectos de promoción, mercadeo y competitividad del turismo.

(Ley 1101 de 2006)

Entorno Aeronáutico Recaudo de tasas y contribuciones

De lo público a lo privado

Con los continuos cambios económicos del país, junto a una economía mundial no estable en el sector aeronáutico se están presentado cambios asociados a sus modelos económicos, dichos cambios obedecen a las formas en la que se financian y sostiene tanto las infraestructuras que administran, como la gestión y los controles que se realizan de las mismas, este escenario cambiante para este sector se está presentando en la combinación de los sectores públicos y privados para la ejecución de las infraestructuras y las operaciones aeroportuarias que de estas se derivan, dicho cambio se formaliza con los contratos de concesión mediante los cuales se transfiere la explotación del aeropuerto y como contraprestación el explotador debe pagar una suma establecida.

bajo la ejecución de este modelo de contrato la propiedad del aeropuerto no se afecta ya que sigue siendo del estado, dichos procesos de concesiones en Colombia se han ido estableciendo con diferentes entidades privadas pero aunque han sido cuidadosamente estudiados no se les crearon los espacios de discusión necesarios ya que falta más estructuración en cuanto a su organización financiera técnica y Jurídica lo que según nos expresan miembros del sector ha impedido la exigencia de niveles más altos de servicio y gestión a los concesionarios.

El contexto Global

Como lo venimos comentado una economía cambiante junto con la globalización exige día a día al sector aeronáutico una cambiante estrategia de modernización tanto en su estructuración financiera como en la parte técnica y jurídica para lograr estar a la altura de la

industria, de este modo el paso a las concesiones privadas buscan convertir los espacios de los aeropuertos en verdaderos centros empresariales, logísticos y de negocios con una trascendencia que llegue más allá de los límites de la zona aeroportuaria resultando pilar fundamental para el turismo a nivel global, para que estos factores se conviertan en realidad es muy importante el sector privado ya que del aporte de éste en el sector aéreo internacional es de vital importancia para una mejor gestión y desarrollo, por medio de la tendencia a las concesiones los gobiernos de todo el mundo se están inclinando por compartir la gestión de los espacios aéreos con la parte privada, quien realiza grandes inversiones en infraestructura y modernización a cambio de contratos concesionados por un lapso de tiempo donde se le permite explotar la administración de dichos espacios, dentro de este contexto podemos afirmar que con una excelente labor del estado en la implementación de estos contratos podríamos marchar como la tendencia mundial lo indica hacia un futuro con grandes avances en el sector, junto con grandes beneficios para el Estado.

Entrevista Tasas aeroportuarias el manejo Público y la concesión privada en Colombia

A continuación presentamos documento de entrevista realizado al DR. Juan Manuel Obregón ex miembro de la aeronáutica Civil y actualmente secretario de gobierno del Valle del Cauca, con la cual se tiene como objetivo revisar el punto de vista acerca de la temática de una persona conocedora del sector.

1. Desde su punto de vista y experiencia en el sector aeronáutico Colombiano cuál cree que es la mejor opción para el recaudo de las tasas e impuestos del sector, si el concesionado o el privado?

R- Desde el punto de vista constitucional tributario es en el Estado en quien recae el poder tributario y la competencia soberana de administrar, recaudar y controlar los tributos ya sean de orden nacional, departamental o municipal. Con ello quiero significar que no se trata de buscar la mejor opción entre si el privado o el público es más eficiente en el manejo de los tributos; se trata es de el ámbito del ejercicio de la soberanía tributaria que radica en el Estado y no puede ser dicha titularidad desplazada o delegada en un particular.

2. Cree que el manejo concesionado en este momento de las tasas en Colombia puede llegar a no generar los mismos beneficios que cuando era totalmente manejado por la Aerocivil?

R- El haber concesionado la infraestructura aeroportuaria, vial, portuaria y férrea obedeció a la imperiosa necesidad de modernizar dicha infraestructura del país a las actuales y futuras necesidades de desarrollo. Pero dicha concesión y es mi planteamiento teórico, se hizo concediendo los ingresos tributarios, llámese tasa, derechos, contribuciones, peajes, etc., con la obvia razón financiera de hacer atractivo el negocio de la concesión al particular y poder retribuirle al privado el esfuerzo financiero y técnico que hace para modernizar la infraestructura; sin embargo el Estado no debió desprenderse de la titularidad ni haber delegado o

concesionado dichos ingresos en un particular llamado concesionario. Entre otras razones, porque al privado no le es factible en virtud de la soberanía tributaria del Estado ejercer procesos de fiscalización y cobro coactivo de dichos tributos, lo que impide al particular el verdadero ejercicio del poder tributario.

Por eso es importante significar que debe ser en cabeza de la Aeronáutica Civil, para el caso en particular quien debe ejercer el cobro de los ingresos regulados que se perciben por la prestación de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación. Sin perjuicio de que los ingresos no regulados tales como la explotación comercial de la infraestructura pueden cederse a un particular

3. ¿Desde su punto de vista cree que el manejo de los recaudos por tasas aeroportuarias en el país tiene la correcta destinación?

R- Si tienen correcta destinación, lo que no hay que perder de vista, es que no puede ser un particular quien ejerza la soberanía tributaria por qué definitivamente y en mi experiencia, dichos recursos se han visto reflejados en una infraestructura aeroportuaria que se ha modernizado con buenos estándares técnicos, de ingeniería y aeroportuarios sin embargo es de observar que efectivamente hay un recurso que se está llevando el privado ha manera de utilidad o de administración o de imprevistos, lo que a todas luces pudiere constituir una ilegalidad ya que son tributos de lo que estamos hablando.

4. ¿Para usted el avance que necesita el sector aeronáutico colombiano debe estar basado en el recaudo de las tasas aeroportuarias o la inversión privada debe estar presente?

R- La experiencia demostró que es fundamental para el desarrollo de la infraestructura aeronáutica la asociación de públicos y privados, sin embargo es una relación que hay que revisar desde el punto de vista financiero, legal y contra actual ya que en primer lugar están soportados bajo la premisa errónea de trasladar los ingresos a un particular, ingresos que se derivan de una fuente tributaria y por lo tanto indelegable. De igual manera dichas asociaciones entre públicos y privados deben obedecer a criterios y a estructuraciones financieras, técnicas y jurídicas serias, profundas y que obedezcan a las verdaderas necesidades y niveles de servicio que requiera la infraestructura aeroportuaria. Con estos elementos creo y como ya se ha vivido tener experiencias exitosas en la modernización de la infraestructura aeronáutica

5. ¿Para usted Dentro de los contratos que se firmaron con los operadores privados se estipuló un valor justo de remuneración para ellos? ¿qué no afecta los verdaderos intereses del recaudo de las tasas siendo este el avance y sostenimiento del sector aeronáutico?

R- A la primera pregunta, me permito reiterar lo ya señalado en respuestas anteriores en el entendido de que la estructuración financiera de dichos contratos de concesión se basa en una premisa tributaria y financiera errada, y en mi experiencia particular cabe anotarse, si bien es cierto ha habido una debida remuneración o utilidad al privado, no es menos cierto que dicha estructura financiera debe revisarse a profundidad.

A la segunda pregunta realmente lo que ha afectado el sostenimiento o modernización de la infraestructura aeroportuaria ha sido por una inexperiencia y

estructuración profunda y seria de las concesiones aeroportuarias, que entre otras no han exigido niveles de servicio, o en muchos casos a las reales necesidades del sector aeronáutico

6. Cree usted que las tarifas que están estipuladas por cobros de tasas aeroportuarias en Colombia están bien establecidas.

R- Si, ya que la determinación de la tarifa se hace vía decreto del señor director de la Aeronáutica civil y estas obedecen a una metodología legalmente establecida y reglamentada.

Esto prueba aún más mi tesis de que dichas tasas y derechos son tributos ya que la determinación de las tarifas, los hechos gravables, los sujetos y la base gravable está en cabeza de la autoridad tributaria, que en este caso es la Aeronáutica Civil

7. El manejo y explotación de las terminales aéreas en Colombia según su punto de vista está siendo bien llevado por el modelo concesionado privado, o solo intenta lucrar a estas entidades privadas ?

R- El manejo y la explotación de las terminales aéreas se ha dado cumpliendo los contratos de concesión, el problema radica en que algunos de esos contratos de concesión tienen deficiencias en su estructuración financiera, técnica o jurídica, lo que entre otras ha impedido en algunos casos la exigencia de niveles de servicio a los concesionarios en la operación, modernización, administración y diseño de la infraestructura aeroportuaria.

8. Pensando en el futuro podríamos implementar un nuevo impuesto para sector aeronáutico en el país.

R- No debería implementarse un nuevo impuesto al sector aeronáutico, lo que se debe hacer es replantear esa relación público – privada, estableciendo una estructuración seria y con exigencias de niveles de servicio que permitan la adecuada modernización, administración y operación de la infraestructura aeroportuaria, por que como siempre lo he manifestado debe ser el ciudadano o usuario a quien se debe satisfacer con un servicio de calidad.

9. ¿Cree usted que los mecanismos para incentivar el turismo en Colombia se pueden ver incrementados con las Ayuda más activa de los operadores de las Concesiones?

R- La solución para incentivar el turismo en Colombia debe ser integral, no solo de infraestructura sino también, el desarrollo turístico, la seguridad ciudadana, procesos de competitividad y una estrategia mancomunada de todo orden que atraiga al turista, que haga de Colombia un sitio seguro y atractivo para el turista

(DR. Juan Manuel Obregón ex miembro de la aeronáutica Civil)

Beneficios del sector Privado

Cuando se pensó en iniciar las concesiones para el sector aeroportuario en el pasado, dicha idea resultaba un poco terrorífica por el solo hecho de pensar dejar en manos de particulares los bienes del Estado, ahora en el presente podemos ver que con la entrada en vigencia de las concesiones aquellos miedos han cambiado ya que el mejoramiento de los niveles de servicio y de la infraestructura aeroportuaria en el país ha sido oportuno, sabemos que no se puede quedar hay y que con el apoyo privado y de las firmas de nuevos contratos que están por venir se podrá consolidar el sector como el más próspero para el país.

Las garantías que exponen los contratos concesionados para el sector aeroportuario colombiano deben estar dadas por presentaciones de informes periódicos, visitas de inspección a los diferentes aeropuertos y la aplicación de acciones para el desarrollo de los estudios en las obras a realizar y muy importante los mantenimientos respectivos durante toda la concesión.

El papel de sector público y las entidades de control del estado

Como bien se ha venido debatiendo a lo largo del artículo sobre el Estado y su entidad encargada la aeronáutica Civil recae como lo dice su misión “Garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país” dicho esto que es lo que procura hacer el estado se aprecia en la situación actual que tanto en la concesiones otorgadas, como en las tasas aeroportuarias que están a cargo del estado (Impuesto de Timbre DG-Impuestos Turismo JS) que el estado así concesione la infraestructura y el recaudo de dichos tributos debe seguir con la vigilancia y

control de los mismo ya sea por medio de la fiscalización en la concesiones o en las aerolíneas que intervengan en el recaudo de dichos tributos o por medio de nuevas entidades creadas únicamente para este fin sean concesionadas o públicas se debe garantizar el correcto recaudo y destinación de los tributos.

Para este manejo podemos seguir el ejemplo que utilizó el Estado por medio del Ministerio Comercio, Industria y Turismo el cual creo el Fondo de promoción turística creado para el manejo de los recursos provenientes de la contribución parafiscal, la cual se debe destinar a la promoción y competitividad del turismo, este ejemplo de una unidad del estado en este caso Fontur es un modelo a seguir para el manejo de los tributos recaudados en el sector aeronáutico desde el punto de vista público.

INFORME CONSOLIDADO DE RECAUDOS POR CLASE DE APORTANTE

FONDO DE PROMOCION TURISTICA

AÑO 2012

CODIGO	DESCRIPCION	CONSOLIDADO
15A	EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO	14.936.822.156
01	HOTELES Y CENTROS VACACIONALES	7.063.410.946
10	BARES Y RESTAURANTES TURISTICOS	2.188.798.234
03	AGENCIAS DE VIAJES Y TURISMO	2.016.808.251
21	ESTABLECIMIENTOS DEL COMERCIO EN LAS TERMINALES DE TRANSPORTE	998.564.423
15B	EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE	905.418.034
06	OPERADOR PROFESIONAL DE CONGRESOS, FERIAS Y CONVENCIONES	290.872.015
09	EMPRESAS COMERCIALIZADORAS DE PROYECTOS DE TIEMPO COMPARTIDO	186.100.299
04	OFICINAS DE REPRESENTACIONES TURISTICAS	180.527.817
02	VIVENDAS TURISTICAS	174.256.706
13	PARQUES TEMATICOS	162.921.654
14	CONCESIONARIOS DE AEROPUERTOS Y CARRETERAS	155.478.446
18	CENTROS DE CONVENCIONES	139.553.901
16	EMPRESA DE TRANSPORTE TERRESTRE ESPECIAL	124.929.224
07	ARRENDADORES DE VEHICULOS PARA TURISMO	71.368.250
19	EMPRESAS DE DE SEGUROS DE VIAJE	51.772.652
20	SOCIEDADES PORTUARIAS O MUELLES TURISTICOS	39.461.384
17	CONCESIONARIOS DE SERVICIOS TURISTICOS EN PARQUE	31.094.274
12	EMPRESAS CAPTADORAS DE AHORRO PARA VIAJES	17.285.159
05	EMPRESAS DEDICADAS A CANOTAJE, BALSAJE, ESPELEOLOGIA Y OTRAS	8.518.503
11	CENTROS TERAPEUTICOS O BALNEARIOS	2.009.100
TOTAL		\$ 29.745.971.427,65

Fuente: Fontur (Fondo de promoción turística)

Como podemos ver en la tabla que nos muestra las cifras por recaudo, el sector aéreo es el que más ingresos genera por tipo de clase de aportante con relación a la Contribución Parafiscal con destino al turismo, por esta razón dejamos claro que el manejo equilibrado y controlado de los recursos debe ser compartido para su manejo entre el público y el privado pero incluyendo un alto grado de control para que los fondos obtenidos no tengan incorrecta destinación.

Una de las funciones de la Aeronáutica civil es “Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial” según esto y como lo veníamos nombrando el estado está garantizando esto ya sea designando concesiones, creando entidades adscritas al ministerio o por medio de la Aerocivil.

La unión público privada

La importancia para el sector aeronáutico Colombiano de los privados está manifestada en el gran desarrollo que puede aportar por medio del capital utilizado para invertir en la infraestructura aérea del país así como en el control de los recursos que se generen de las explotaciones de estos espacios, esto junto con una gran gestión de las entidades públicas que se deben encargar de las deficiencias que se pueden encontrar en dichas concesiones tanto en sus estructuras financieras, técnicas y jurídicas puede lograr que la contratación del estado con el sector privado potencialice el país en cuanto al sector aeronáutico logrando incentivar la inversión extranjera y el turismo en pro de un desarrollo económico sostenible entorno a este concepto.

Lo importante para esta transición es el control que deben tener tanto los privados como los públicos para lograr una correcta eficiencia de la gestión de los recursos y la infraestructura del País de este modo optar por una tendencia global en el sector debe ser el futuro para el desarrollo acorde a los lineamiento de la industria.

A continuación presentamos un cuadro con las estadísticas de Recaudo del Fondo de Promoción Turística en el año 2012:

Estadísticas

El Ministerio de Comercio Industria y turismo nos presenta las siguientes cifras estadísticas en su Informe Turismo Febrero 2013:

- Los ingresos de la cuenta de viajes y transporte de pasajeros de la balanza de pagos crecieron 3,5% en 2012 (US\$3192) con respecto al año anterior (US\$3083) y los egresos por estos mismos conceptos aumentaron 16,7% en 2012 (US\$3318) con respecto a 2011 (US\$2842).
- De 2012 se registró el ingreso de 2.429.032 viajeros no residentes, 3,1% más que el mismo período de 2012 (2.355.578). Del anterior total: 1.591.120 lo hizo por los puntos aéreos, marítimos y terrestres de control migratorio; 254.351 fueron pasajeros en cruceros 583.561 correspondió a colombianos no residentes en el país.
- En los dos primeros meses de 2013 se registró el ingreso de 426.748 viajeros no residentes, 3,9% más que el mismo período de 2012 (410.549). Del anterior total: 277.535 lo hizo por los puntos aéreos, marítimos y terrestres de control migratorio;

68.767 fueron pasajeros en cruceros 80.446 correspondió a colombianos no residentes en el país.

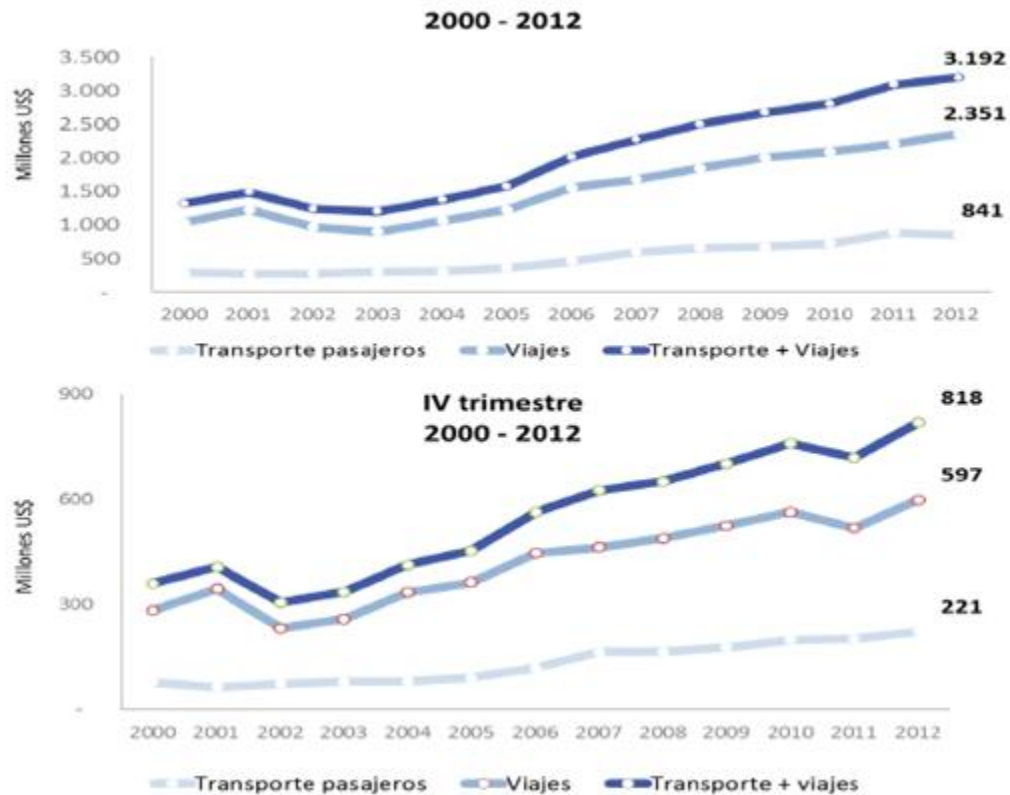
- En 2012 la salida de colombianos aumentó 25,5% (3.164.730). Los mercados que más crecieron fueron Venezuela con el 177,8% (474.900), Ecuador con el 37,8% (3718.794) y México con el 31,1% (134.367).
- En 2012 la ocupación hotelera alcanzó el 53,5%, esto es, 1,7 puntos porcentuales más que 2011 (51,8%). En enero de 2013 la ocupación fue de 51,6% lo que representó 1,7 puntos porcentuales menos que el mismo período de 2012 (53,3%).

INGRESOS CUENTA DE VIAJES Y TRANSPORTE DE PASAJEROS

	Año			Trimestre		
	2011	2012	% var	IV 2011	IV 2012	% var
EXPORTACIONES						
Viajes	2.201	2.351	6,8%	517	597	15,5%
Transporte pasajeros	882	841	-4,6%	200	221	10,5%
Total	3.083	3.192	3,5%	717	818	14,1%
IMPORTACIONES						
Viajes	2.243	2.608	16,3%	697	750	7,5%
Transporte pasajeros	599	710	18,5%	152	139	-8,2%
Total	2.842	3.318	16,7%	849	889	4,7%
SALDO						
Viajes	(42)	(257)		(180)	(153)	
Transporte pasajeros	283	132		48	82	

Fuente: Informe de Turismo Febrero 2013(Mins. De Comercio Industria y turismo)

INGRESOS CUENTA DE VIAJES Y TRANSPORTE DE PASAJEROS



- Según datos preliminares de la Organización Mundial del Turismo las llegadas de turistas internacionales en 2012 crecieron 4,0%, alcanzando la cifra de 1035 millones de turistas. Asia y el Pacífico (6,8%) y África (6,3%) fueron las regiones con mayor crecimiento. Oriente Medio registró una caída de 4,9%.
- En febrero de 2013 ingresaron a Colombia 215.953 viajeros no residentes con un crecimiento de 5,7% frente al mismo mes de 2012 (204.216). Del total de llegadas,

el 68,8% (148.556) se realizaron por los puntos de control migratorio, el 11,7% (25.356) fueron pasajeros en cruceros y el 19,5% (42.041) colombianos no residentes en el país.

- En febrero de 2013, el 81,9% (121.698) de los extranjeros no residentes que ingresaron por los puntos de control migratorio tenían como región de origen las américas y el 15,9% (23.650) Europa. En América los principales países emisores fueron Estados Unidos (17,7%), Venezuela (15,1%) y Argentina (7,5%). De Europa el principal país emisor fue España (4,6%).
- En los dos primeros meses de 2013, Bogotá (51,9%), Cartagena (14,9%) y Medellín (9,2%) fueron los principales destinos de los viajeros extranjeros no residentes en Colombia. Se destaca el crecimiento de las llegadas a Pereira (15,1%), Medellín (10,8%) y Cartagena (8,6%) y la disminución a Barranquilla (-6,5%), Bucaramanga (-6,0%) y Santa Marta (-3,1%).
- Los viajeros no residentes que ingresaron en los dos primeros meses de 2013 se caracterizaron por ingresar al país por la ciudad de Bogotá (67,2%), por estar entre los 21 y 60 años (79,5%), por ser en su mayoría hombres (60,5%) y por ingresar por vía aérea (88,7%).
- Las llegadas de pasajeros aéreos en vuelos internacionales en enero de 2013 presentó un crecimiento de 14,9%, siendo los aeropuertos de Pereira (35,6%) y Cartagena (33,1%) los de mayor crecimiento.
- La salida de colombianos por los puntos de control migratorio se incrementó 18,0% (601.384) de enero a febrero de 2013 con respecto al mismo período de 2012 (509.651).

- Las llegadas de los pasajeros aéreos nacionales en vuelos regulares creció 21,0% (1.541.080) en enero de 2013 en relación al mismo mes de 2012 (1.273.710). Los aeropuertos de Rionegro (84,5%) Cartagena (56,4%), y Barranquilla (31,2%), registraron los mayores crecimientos en las llegadas.

Fuente: Informe de Turismo Febrero 2013 (Ministerio De Comercio Industria y turismo)

Según se plantea en las estadísticas anteriormente relacionadas el sector viene en gran alza en referencia a pasajeros llegando con un incremento del 18,3% entre los años 2011 y 2012, la ocupación hotelera también creció en el mismo periodo de tiempo situándose 1,7 puntos porcentuales más arriba que el periodo anterior, cifras que en indicadores como pasajeros internacionales y nacionales movilizándose siguieron la misma tendencia al alza lo cual si nos permitimos realizar el análisis a través de los temas tratados en el artículo los estaremos asociando a la competitividad que nos entrega esta unión público privada que respaldándonos en estas cifras nos confirma que a partir de la modernización de las terminales y el correcto control de los tributos allí colectados el sector seguirá con la tendencia al alza dándonos más oportunidades de desarrollo para el País, ahora bien a partir de estas estadísticas mostradas junto con el punto de vista expresado en la entrevista es importante controlar el correcto recaudo de los tributos y la correcta ejecución de los contratos de explotación de las terminales aéreas, por que como nos los expresó en la entrevista el Dr. Juan Manuel Obregón el privado no le es factible ejercer procesos de fiscalización y cobro coactivo de dichos tributos impidiendo el verdadero ejercicio del poder tributario, por esto es importante que miembros de las entidades del estado ya sea la

Aerocivil o el Ministerio de Turismo amplíen sus controles en pro de que ninguno los recursos sea desviado.

El turismo una mejor Opción

Los objetivos planteados para el turismo en Colombia son posicionar al país como destino turístico de clase mundial mediante el desarrollo sostenible y el mejoramiento de la competitividad regional. Este objetivo se podrá llevar acabo de una mejor manera con las concesiones con el sector privado que se han estado firmando para los espacios aéreos en todas las regiones y con esto garantizar la modernización de las terminales aéreas y asignar la explotación de las mismas, dándonos como país un impulso hacia el desarrollo del sector. Los recursos recibidos de los diferentes tributos por los usos de las terminales aéreas o por las contribuciones realizadas por las aerolíneas así sean gestionados directamente por el estado o por las concesiones deben ser controlados y fiscalizados con lupa ya que de la correcta administración de los mismos depende el destino del sector así que para tener una cambio en el sector aeroportuario podemos recomendar al estado Colombiano la implementación de medidas aún más eficaces para controlar dichos tributos ya que un incorrecto manejo ya sea del estado o de los encargados privados de las concesiones podría llegar a estancar el sector en cuanto a su desarrollo y modernización .

Sabemos que no sólo mejorando la infraestructura ni los contratos de explotación de los espacios aéreos para un correcto recaudo de los tributos que es el tema tratado en este artículo, ya que no son suficientes para lograr incentivar el Turismo en Colombia por esto dejamos claro que es un compromiso de todos tanto del Gobierno con políticas que permitan mejorar el turismo dentro de las cuales la más importante es la seguridad, y también de los habitantes del territorio nacional que deben comprometerse en cada región

para garantizar ser los mejores anfitriones, dicho esto dejamos la frase “ La grandeza de Colombia la hacemos todos” como reflexión a los lectores.

Conclusiones

El análisis del manejo de los tributos del sector aeronáutico ya sea tasas o contribuciones nos permite identificar que son importantes realizando la comparativa tanto el sector público como el privado, desde el establecimiento de los tributos que son cobrados por el uso de estos espacios, definiendo funciones claras tanto como para coleccionar dichos tributos así como para definir su distribución, dejando claro que esta unión desde que comenzó en el país a traído grandes avance en materia de infraestructura, modernización y ordenamiento, debe ser seguida de cerca por el estado para evitar la incorrecta destinación de los recursos y así como muestran las estadísticas tratadas a lo largo del artículo seguir con las tendencias de mejoramiento del sector basadas en el incremento de la utilización de estos espacios en pro del beneficio del pueblo Colombiano.

A partir del correcto control en materia de recaudo y operatividad de las concesiones se tiene como resultado aumento del capital para incentivar el turismo en Colombia por medio de campañas de inversión, de este modo ratificar a Colombia como un destino turístico a nivel internacional.

Pero todo esto no se podría llevar a cabo si no se aplica una correcta política que garantice la seguridad del país, cambiando la perspectiva de inseguridad que se tiene sobre el a partir

de los grupos al margen de la Ley, por este motivo es importante para el avance turístico y la presencia de capital que se garantice la seguridad en nuestro País mejorando las políticas para este ámbito.

Referencias

Aeronáutica Civil de Colombia <http://www.aerocivil.gov.co/>

International Air Transport Association
(IATA) <https://www.iata.org/>

Constitución Nacional de Colombia (1991)

Aeronáutica Civil de Colombia

Resolución 240 de 31 de Enero 2012

El transporte.com (Junio-Julio 2009)

Concesiones aeroportuarias pilar fundamental para la competitividad de las
Regiones. 10-11

Asociación de líneas aéreas Internacionales en Colombia (ALAICO), De

<http://www.alaico.org/>

Estudio sectorial de transporte aéreo Madrid (2004) Capitulo II Situación general de
Economía, Empleo y actividades empresariales en el sector aéreo.

Fiduciaria Colombiana de Comercio <https://www.fiducoldex.com.co>

Fondo de Promoción Turística Colombia

<https://www.fondodepromocionturistica.com>

Informe de Turismo Febrero 2013(Ministerio De Comercio Industria y turismo)

International Air Transport Association

Tax List IATA Publication

Ministerio de Comercio Industria y comercio De, <https://www.mincomercio.gov.co>

Ministerio de Comercio Industria y comercio Decreto 1782 de 2007

Ministerio de Comercio Industria y comercio Manual para la destinación de los recursos Y
Presentación de proyectos