

Documento

Conpes

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

3161

ADQUISICIÓN DE UN AVIÓN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PARA EL SERVICIO DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Presidencia de la República : DAPRE
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Defensa Nacional
DNP : DJS - DIFP

Versión aprobada

CAMBIO PARA CONSTRUIR LA PAZ

Bogotá, D.C., Abril 23 de 2002

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) la adquisición, por parte del Ministerio de Defensa Nacional, Fuerza Aérea Colombiana (FAC), de un avión de transporte de pasajeros para el servicio de la Presidencia de la República, de acuerdo con las especificaciones técnicas que a continuación se señalan.

II. ANTECEDENTES

La compra del avión presidencial obedece a la necesidad de reemplazar el avión Fokker 28 (F-28) (HK FAC 001) que desde 1971 utiliza el Presidente de la República. Dicho equipo, con más de 30 años de fabricación, fue adquirido por la FAC en 1970. En la actualidad, la aeronave presenta limitaciones frente a los requerimientos de un avión presidencial, a pesar de que ha sido sometido a todos los servicios de mantenimiento ordenados por el fabricante y se le han realizado actualizaciones a los sistemas de comunicación y navegación¹.

A partir de enero del año 2003, la aeronave no cumplirá con las normas ambientales exigidas por la Aeronáutica Civil Colombiana y la Aviación Civil Internacional, ya que viola los niveles máximos de ruido previstos en el artículo 1 del anexo 16 del Convenio de la Aviación Internacional.

En lo operativo, la aeronave no cuenta con la autonomía de vuelo suficiente para efectuar viajes de más de cuatro horas², lo que obliga a realizar varias escalas técnicas. Para efectuar viajes prolongados, el Presidente recurre al Boeing 707 de la FAC, adquirido en 1983, o a vuelos comerciales. Sin embargo, este Boeing 707, no cuenta con la configuración adecuada para realizar misiones de traslado del Primer Mandatario; su función principal es el reaprovisionamiento en vuelo de los aviones de combate y el transporte pesado de pasajeros y carga.

Adicionalmente, el Boeing 707 tampoco cumple con la protección de niveles de ruido, lo cual restringe su operación internacional por contaminación. Su índice de ruido en el tramo de

1 Aprobados en los documentos Conpes 2749, 2872 y 2907 de diciembre 15 de 1994, agosto de 1996 y febrero de 1997. Dichos documentos plantearon la necesidad de adquirir una aeronave que sustituyera el actual avión presidencial.

² Con 30 pasajeros.

despegue y aterrizaje sobrepasa los límites autorizados en Norteamérica y países de Europa y Asia, lo que implica que se restrinja su operación en muchas pistas del mundo³.

El Primer Mandatario y su gabinete, por razones de seguridad, servicio, disponibilidad y protocolo, deben contar con una aeronave segura, eficiente y con capacidad para adaptarse a sus necesidades. Esto es especialmente importante ante el incremento en la agenda internacional en desarrollo de la campaña de apoyo a Colombia por parte de la comunidad internacional.

Por lo anterior, es necesario adquirir un avión para el servicio del Presidente, con el fin de reemplazar el que se encuentra actualmente en servicio. Desde el punto de vista económico, el reemplazo de la aeronave permite una reducción de costos de mantenimiento y gastos de operación, comparados con los que genera el uso del F-28.

III. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Ante la necesidad planteada, se ha considerado necesario adquirir una aeronave que sustituya el actual avión presidencial supliendo las falencias del Fokker F-28 y del Boeing 707, para lo cual debe acreditar las siguientes las características técnico-operativas:

Cuadro No. 1
Características técnicas

| | |
|---|---------------------------------------|
| Capacidad de pasajeros | Mínimo 150 sillas o 60 en versión VIP |
| Operación en pistas | Mínimo 6.500 pies |
| Techo de servicio con un motor con el máximo peso de despegue | Mínimo 20.000 pies |
| Velocidad mínima | 0.8 Mach en crucero |
| Capacidad mínima en volumen de bodega | 23 m3 |

Fuente: Fuerza Aérea Colombiana

Adicionalmente, debe cumplir entre otros con los siguientes requisitos:

- Capacidad de efectuar vuelos continentales sin restricción e intercontinentales con máximo una escala.
- Los equipos de navegación deben ser como mínimo los establecidos para dar

³ El operar en pistas internacionales con tales niveles de ruido le genera penalidades a la FAC.

cumplimiento a las regulaciones nacionales e internacionales.

- La aeronave debe tener condiciones técnicas que faciliten su mantenimiento y soporte logístico en Colombia, por su compatibilidad con aeronaves iguales o similares a las ya existentes en el país.
- El oferente debe estar en capacidad de entregar a la FAC los manuales de motores, mantenimiento, alambrado, reparaciones estructurales, llenado de combustible por varilla, vuelo del avión, operaciones del avión y peso y balanceo.

Teniendo en cuenta los recursos disponibles para atender la necesidad planteada, se estableció que la mejor opción es acudir al mercado del usado.

IV. COSTOS

La reducción en los precios del mercado aeronáutico ante las dificultades que presenta la industria, unida a la necesidad apremiante de contar con una aeronave que cumpla con los requisitos mínimos establecidos, hacen indispensable adelantar el proyecto antes de que las variables del mercado cambien. Para ello, se deben utilizar los mecanismos legales idóneos y ágiles en los términos de la legislación colombiana, con el fin de celebrar el contrato dentro del plazo, el costo y la transparencia que permitan aprovechar esta ventana de oportunidad en el mercado internacional.

De igual forma, dada la situación del sector aeronáutico mundial, se facilita la negociación directa con las compañías fabricantes, lo cual tiene un impacto económico en varios sentidos: por una parte, se cuenta con las garantías adicionales que solo ellas, como fabricantes, pueden brindar, destacándose la condición, el estado de la aeronave y el acceso al soporte logístico, lo cual genera ahorros importantes por eficiencias operacionales; por otra parte, la negociación directa con el fabricante trae implícita una reducción en los costos de transacción originada por la eliminación de la intermediación.

En tal sentido, el costo de un avión en el mercado, con dichas características, (sin adaptación de la cabina) oscila entre US \$55 millones y US \$60 millones⁴. El valor de mercado

⁴ Datos suministrados por Avianca

de aeronaves usadas oscila entre los US \$20 millones y US \$24 millones. A partir de la coyuntura generada por los acontecimientos del 11 de septiembre, se presentó una importante oferta de aeronaves en el mercado. Las grandes ofertas de aviones con las características técnicas necesarias, según el estudio de la FAC, son:

Cuadro No. 2
Ofertas de aeronaves en el mercado internacional

| Avión | Valor aproximado (millones US.\$) | Capacidad (sillas) | Techo de vuelo (miles de pies) | Distancia de aterrizaje (metros) |
|---------------------------|--|---------------------------|---------------------------------------|---|
| B-757 | 60 | 96 | 41 | 1.850 |
| B-737 BBJ | 48 | 60 | 41 | 1.465 |
| A-319-CJ | 46 | 60 | 41 | 1.390 |
| Falcon 900 EX | 33 | 8-19 | 51 | 842 |
| BAE-146 | n.d. | 60 | 31 | 1.300 |
| Bombardier Global Express | 40 | 14 | 51 | 793 |
| Envoy-7 | 29 | 18 | 41 | 1.400 |
| Gulfstream-V | 40 | 8-18 | 51 | 842 |
| Citation X | 25 | 8 | 51 | 1.067 |

Fuente: Estudio técnico de la Fuerza Aérea Colombiana

La decisión final sobre la adquisición del avión de transporte de pasajeros para el servicio de la Presidencia de la República dependerá de la evaluación técnica que adelante el Comité de Compras de la FAC.

V. FINANCIACIÓN

Para la adquisición del avión se utilizarán recursos del presupuesto de la FAC que ya han sido apropiados durante la actual vigencia⁵. Es importante señalar que posteriormente se destinarán recursos de la FAC para garantizar el mantenimiento, entrenamiento de tripulaciones y operación de la aeronave.

⁵ Estos recursos fueron aprobados mediante el traslado autorizado con oficio DIFP-SPSC-13-0059-2002 del 5 de abril de 2002.

VI. RECOMENDACIONES

El Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y el Ministerio de Defensa Nacional, recomiendan al Conpes:

1. Solicitar a la Fuerza Aérea Colombiana, adelantar con la mayor brevedad posible, y de la manera más ágil y oportuna, la elaboración de la evaluación técnica para la adquisición del avión.
2. Autorizar recursos futuros para el mantenimiento preventivo y mayor, entrenamiento de tripulaciones, y operación del avión, entre otros.